

BULLETIN MENSUEL
de la
CHAMBRE DE COMMERCE
DE BREST

Créée le 31 Mars 1851



CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST

Vice-Présidents honoraires : MM. Pierre STEPHAN.
Adolphe CORRE.

Membre honoraire : M. Henri BRISSIEUX.

Bureau :

MM. Georges LOMBARD, Président.
Paul DETHIEUX, 1^{er} Vice-Président.
Emile LEOST, 2^e Vice-Président.
Pierre STEPHAN, Secrétaire.
Jean LE PAGE, Trésorier.

Membres :

MM. BOUCHER, Marcel, de Landerneau.
CRAUSTE, Dominique, de Lesneven.
DANIEL, Charles, de Saint-Pierre-Quilbignon.
FOUCHARD, Charles, de Brest.
FROMONT, Lucien, de Châteaulin.
GAYET, Maurice, de Landerneau.
HUSIAUX, René, de Lampaul-Plourzel.
KERAUDREN, Joseph, de Camaret.
LARRIEU, Jean-Pierre, de Brest.
MEVEL, François, de Landerneau.
NIDELET, Abel, de Brest.
TIERCELET, Charles, de Brest.
TROMELIN, François, de Lannilis.

Membres correspondants :

MM.	MM.
BELLION, Joseph, de Brest.	LE GOFF, de Brest.
CHARDRONNET, de Brest.	LESCOP, de Plougastel-Daoulas.
CHUPIN, de Brest.	OULHEN, de Paluden en Lannilis.
CRAIGNOU, Frédéric, de Brest.	PERROT, de Brest.
DE CADENET, de Brest.	POTTIER, de Crozon.
GELEBART, de Brest-Lambézellec.	RAILLARD, Guy, de Brest.
GUENA, de Saint-Renan.	RIOU, de Châteaulin.
JARNIOU, Adolphe, de Brest.	SALAUN, René de Brest.
KUHN, de Brest.	THIEBAUT, Georges, de Brest.

Secrétaire Général : M. DAMADE.

Secrétaire Général Adjoint : M. BERREHOUC.

Ingénieur des Services de l'Outillage : M. LE GOFF.

Chef de Comptabilité : M. ROCHEMULET.

Téléphone : Secrétariat : 2-49

Téléphone : Outillage, Comptabilité : 0-85

89^e Année

1950

N^o 41

BULLETIN MENSUEL

de la Chambre de Commerce de Brest

SOMMAIRE

Séance du 26 Mai 1950

Trafic du Port du mois d'Avril 1950	5
Relation du voyage de la Délégation brestoise en Afrique du Nord (Maroc et Algérie), du 6 au 14 Mai	5
Examen de l'avant-projet du plan de masse de l'aérodrome de Brest-Guipavas	11
Projet de délimitations territoriales des établissements publics régionaux de production et de distribution de gaz et d'électricité	12
Compte rendu de la réunion de l'Office des Transports du 9 Mai 1950 à Angers	15
Compte rendu de la VI ^e Région Économique à Rennes, le 3 Mai 1950	21
Subvention au Syndicat d'Initiatives Régional de Brest. — Prélèvement d'une somme de 25.000 frs sur le fonds de réserve du Budget de la Chambre	25

Subvention aux Cours Professionnels obligatoires de Brest. — Prélèvement d'une somme de 50.000 frs sur le fonds de réserve du Budget ordinaire	26
Demandes de subventions	27
Foire-Exposition de Brest. — Allocution de M. Georges Lom- bard, Président de la Chambre de Commerce de Brest, à l'inauguration de la Foire-Exposition de Brest, le 27 Mai 1950, en présence de M. Louvel, Ministre de l'Industrie et du Commerce	28

CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST

Séance du 26 Mai 1950

La séance est ouverte à 15 heures, sous la présidence de M. LOMBARD, Président.

Etaient présents :

MM. BOUCHER, CRAUSTE, DANIEL, FOUCHARD, DÉTHIEUX, GAYET, HUSIAUX, LARRIEU, LEPAGE, MÉVEL, NIDELET, TIERCELET, TROMELIN, FROMONT.

Absents excusés :

MM. KÉRAUDREN, LÉOST.

Membres correspondants :

Etaient présents :

MM. BELLION, CRAIGNOU, GUÉNA, KUHN, OULHEN, THIÉBAUT.

Absents excusés :

MM. PERROT, SALAUN.

Le procès-verbal de la séance du 28 Avril 1950 est adopté.

Trafic du Port du Mois d'Avril 1950

Le Président donne lecture du tableau ci-après, faisant connaître le trafic du Port de Brest pendant le mois d'Avril 1950 :

<i>Marchandises entrées :</i>		<i>Marchandises sorties :</i>	
Houille	5.696 Tonnes	Houille	576 Tonnes
Essence B. P.	1.280 »	Fûts vides	1.236 »
Arsenal ciment	300 »	Vins	447 »
Ciment	1.340 »	Divers	662 »
Clenkers	623 »		
Vins	5.759 »		
Pyrites	1.751 »		
Sable et pierres	3.450 »		
Divers	305 »		
Total	20.504 Tonnes	Total	2.921 Tonnes
Marchandises entrées et sorties	23.425 Tonnes		
Chiffre du mois précédent	40.741 »		
Chiffre correspondant de 1949	46.150 »		
Du 1 ^{er} Janvier au 30 Avril 1950	147.987 Tonnes		
Du » » 1949	199.291 »		
Différence en faveur de 1949	51.304 Tonnes		

**Relation du voyage de la Délégation brestoise en Afrique du Nord
(Maroc et Algérie)
du 6 au 14 Mai**

M. le Président donne la parole à M. KUHN qui a été chargé d'établir un rapport sur ce voyage.

M. KUHN s'exprime comme suit :

Messieurs,

Comme vous le savez, à la suite de la réunion de la Commission des Agrumes du 9 Mars, il avait été décidé qu'une Délégation se rendrait au Maroc et en Algérie, dans le but d'intensifier les relations entre ces régions et notre port.

Cette Délégation, conduite par le Président de la Chambre de Commerce, quitta Brest le 6 Mai pour Casablanca, où elle arriva dans la soirée. Son principal objectif au Maroc était d'obtenir l'accord des intéressés pour la mise en route d'une ligne régulière Casablanca ou Port-Lyautey - Brest, permettant, pendant

la campagne d'exportation des agrumes, de faire chaque dizaine un chargement de 150 tonnes environ. Puis, ensuite, de continuer par des envois de tomates, dont notre région est très grosse consommatrice.

*
*
*

Dans le but de faire connaître cette idée au plus grand nombre possible de personnes susceptibles de s'intéresser à ces questions, nous avons prévu une réunion à la Chambre de Commerce de Casablanca, à laquelle le Président avait invité, outre ses collègues, le Président et les Membres de la Chambre d'Agriculture, le Directeur de l'Office chérifien d'exportation, les Présidents et Représentants des Chambres Syndicales des Exportateurs de fruits et primeurs, des Conditionneurs, des Emballeurs, des Transitaires, des Agents Maritimes, etc...

Et nous avons fait savoir qu'à l'issue de cette réunion, nous tiendrions à la disposition de toute personne désirant avoir de plus amples renseignements, dans les Bureaux mis à notre disposition par la Chambre de Commerce.

Cette méthode de travail nous a donc permis d'avoir des contacts directs avec tous les gens qui, après la réunion d'information, se sont rendu compte de l'intérêt qu'il y avait à créer ce courant commercial, et de répondre sous forme de causeries et d'entretiens privés, à tous les points qu'ils voulaient approfondir.

*
*
*

La question de la ligne de navigation avait été réglée au départ de Brest, et nous avons la certitude que la *Société Havraise* acceptait de faire un de ses navires (le *Saint-Adresse*) assurer une rotation régulière. En plus, cet armement se proposait de doubler ce bateau d'une autre unité, de façon à permettre, au moins chaque dizaine, la possibilité d'un chargement vers notre port.

En effet, sur place, les exportateurs nous ont fait savoir qu'ils ne pouvaient s'intéresser à des envois sur Brest, qu'à condition d'avoir un départ soit chaque semaine, soit au maximum tous les dix jours, et pour un tonnage minimum de 300 tonnes environ par navire.

Nous nous sommes mis d'accord sur ces différents points ; et donc à partir du début de la prochaine campagne, au calendrier officiel du port de Casablanca, seront inscrites les prévisions de départ de navires sur notre port ; avec également l'importance des chargements prévus, soit, comme indiqué plus haut, 300 tonnes environ par bateau. La campagne commence vers le 10 Novembre ; vu la cadence de la cueillette et jusqu'au 30 Novembre, un départ par dizaine est suffisant ; mais ensuite il faut prévoir un navire par semaine.

La durée du voyage sera approximativement de quatre jours, et les navires auront la possibilité de retourner sur le Maroc avec des chargements de pommes de terre, puisque la période d'expé-

ditions des pommes de terre sur l'Afrique du Nord correspond à peu près à celle pendant laquelle on peut recevoir des agrumes.

Donc, ces navires qui viendront sur notre port avec environ 300 tonnes d'agrumes par voyage, pourront repartir sur le Maroc avec 450 tonnes environ de pommes de terre ; et les relations dans cette branche, particulièrement pour la semence, doivent être facilitées par cette régularité de relations maritimes.

*
*
*

Au sujet des cotations, les Exportateurs ont voulu, dès le début, être assurés que les prix qui pourraient leur être payés à Brest correspondraient, au moins, à ceux qu'ils touchent actuellement pour leurs produits pour les expéditions faites par la Méditerranée, ou sur d'autres ports, où ils ont l'habitude de faire des envois.

De ce côté, au point de vue frais entre Casablanca jusque rendu à quai Brest, ou sur wagon, ou sur camion, nous arrivons, en tenant compte des prix pratiqués par les différents ports concurrents de la Méditerranée (Port-Vendres, Sète, Marseille), de l'Atlantique (Nantes, Bordeaux), de la Manche (Dieppe, Rouen, Le Havre), à des prix inférieurs à ceux en vigueur dans ces différents ports.

En effet, par exemple, pour rendu sur wagon, nous arrivons à une différence avec le port le moins cher, de 248 frs par tonne ; et avec le port le plus cher, à une différence de 837 frs par tonne, et plus particulièrement pour le port de Marseille, à une différence de 600 frs de la tonne.

Indépendamment de cela, nous avons fait remarquer à ces exportateurs combien il était paradoxal de recevoir les fruits dont nous avons besoin par des ports éloignés de notre région, tels Marseille ou Bordeaux, et quelquefois même Dieppe ; car les marchandises supportent déjà, comme indiqué plus haut, un total de frais jusqu'à ces ports de débarquement, supérieur à celui envisagé pour venir directement sur Brest, et ont encore ensuite à supporter le montant du coût des transports ferroviaires ou par camion de ces points d'éclatement jusque Brest, et qui peuvent se chiffrer en gros, au minimum par 5 frs par kilo.

Donc, d'une façon générale, vu les frais supplémentaires, d'abord sur les transports et manutentions maritimes, et ensuite sur le transport ferroviaire, que supporte une marchandise ne venant pas directement sur Brest, les exportateurs marocains ont beaucoup de chances de voir leurs produits vendus à Brest à des conditions au moins équivalentes, sinon supérieures à celles offertes sur d'autres ports, et ceci sans modifier les prix de vente aux consommateurs bretons.

A l'occasion de cette discussion sur les prix, nous avons également bien fait remarquer aux personnes assistant à ces réunions, que le port de Brest était, avec Bayonne, le port Atlantique le plus près de Casablanca. La durée du voyage est donc réduite et, en conséquence, les chargements doivent arriver

ici au moins dans d'aussi bonnes conditions que dans les autres ports plus éloignés ; d'ailleurs, la marchandise peut supporter des voyages assez longs, puisque au cours de cette dernière campagne, les livraisons directes d'agrumes au départ du Maroc sur les ports anglais et également sur les ports allemands, particulièrement Hambourg, se sont considérablement accrues.

En plus, le fait de recevoir directement à Brest évite une manipulation dans un port de transit et supprime tout le temps perdu pour les opérations à quai, le chargement sur wagon, et pour la durée d'un transport ferroviaire qui, pour Marseille - Brest, fait 1.260 kms.

En effet, en mettant les choses au mieux, pour recevoir à Brest des agrumes partant de Casablanca, via Marseille, il faut compter six jours, contre quatre jours pour un envoi maritime direct ; et, en plus, dans ce dernier cas, la marchandise arrive à Brest sans avoir subi la moindre manipulation.

Donc, au point de vue qualité, les produits doivent arriver ici dans les meilleures conditions et avec le minimum de déchets.

Ces différentes constatations nous permettaient donc de dire aux exportateurs que, pour deux envois faits le même jour, de 100 tonnes, l'un sur Marseille, l'autre sur Brest, ils avaient des chances de recevoir de Brest un relevé de compte au moins équivalent à celui correspondant aux 100 tonnes expédiées sur Marseille. Et comme les exportateurs et amis marocains que nous avons vus, et qui nous ont réservé un si charmant accueil, ne sont pas malgré tout des philanthropes, nous nous sommes rendus compte que cet argument du « chèque final » n'était pas des moindres.

De Casablanca, nous nous sommes rendus à Oran, où nous avons utilisé la même méthode de travail.

Après la réunion à la Chambre de Commerce, à laquelle assistaient tous les organismes intéressés, nous avons reçu les personnes qui s'intéressaient au trafic des agrumes sur notre port ; et là, nos démarches ont été considérablement facilitées, puisque nous avons déjà, pour le transport des vins, des services réguliers entre Oran et Brest ; et les exportateurs d'agrumes peuvent profiter de ces rotations puisque la plupart de ces navires possèdent maintenant des cales ventilées ou réfrigérées.

Puis nous sommes allés à Alger, où nous avons vu également, par l'entremise de la Chambre de Commerce, toutes les personnes intéressées à cette question. Nous avons signalé que des envois d'agrumes pouvaient également s'envisager au départ d'Alger sur notre port, car il était possible de demander aux Compagnies de

Navigation de commencer les chargements de vin, d'abord dans les ports d'Oran et de Mostaganem, pour se terminer par Alger, d'où les navires pourraient venir directement et sans escale sur Brest, soit donc une durée de voyage de quatre jours, permettant également le transport dans d'excellentes conditions des denrées périssables comme les agrumes, les tomates, etc...

*
*
*

En conclusion, la Chambre de Commerce de Brest a donc préparé, comme vous le voyez, la mise en route de ce nouveau trafic pour notre port, et va continuer son effort en s'occupant de mettre à la disposition des réceptionnaires les magasins nécessaires au trafic des agrumes, dans les conditions les plus économiques, et en fournissant le matériel.

Nous pensons que, de leur côté, les professionnels intéressés à cette importante question s'attacheront à concrétiser les rapprochements en cours, et plus particulièrement que les réceptionnaires habituels d'agrumes, au lieu de continuer à s'alimenter par d'autres places, donneront la préférence au port de Brest, auquel ce nouveau trafic pourrait apporter, dans l'intérêt général, un complément d'activité.

Le Président remercie M. KUHN de son exposé. Il rappelle ensuite le bon accueil qui leur a été réservé par tous les bureaux des Chambres de Commerce, tant au Maroc qu'en Algérie ; c'est pourquoi, afin de leur prouver leur reconnaissance, il a décidé d'adresser à chacun des présidents des Chambres de Commerce de Casablanca, d'Alger et d'Oran, un ouvrage sur le Finistère, faisant partie de la collection « A travers les Départements Meurtris », ainsi que la plaquette éditée à l'occasion de la visite à Brest, de M. le Président de la République.

A leur arrivée à l'aérodrome de Casablanca, la délégation était attendue par le Vice-Président et le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce de Casablanca, qui se sont montrés excessivement aimables. Nous avons été heureux d'y rencontrer également une délégation des Bretons de Casablanca « L'Armorique au Maroc » ; ceux-ci ont organisé, à notre intention, une petite fête bretonne à laquelle participaient tous les Bretons de Casablanca.

Nous avons été enchantés de notre voyage qui nous permit de faire la connaissance d'un pays magnifique et en pleine prospérité. Le modernisme y atteint son plein essor, les usines s'y multiplient, et dans un avenir prochain, le Maroc est appelé à avoir, au point de vue commercial, une activité considérable.

Il est donc heureux que le port de Brest entre en relation avec ce pays florissant.

Le Président forme le vœu que le port de Brest devienne également un port de voyageurs, de façon que des bateaux mixtes puissent circuler sur la ligne. De ce fait, nous aurions de nouvelles activités pour notre port, et une nouvelle source de prospérité.

MM. TIERCELET et THIÉBAUT s'enquière des possibilités d'expéditions relatives à la lingerie et aux tourteaux. A ce sujet, M. GAYET s'inquiète des prix pratiqués dont il serait utile, tout au moins, de connaître l'ordre de grandeur.

Le seul renseignement que M. KUHNS puisse donner relativement au prix de transport est celui des agrumes.

M. le Président poursuit : le problème du fret est d'une grande importance et doit s'adapter aux besoins du pays destinataire. En ce qui concerne les produits français de consommation qui sont appréciés au Maroc, il faut noter : les viandes, et particulièrement le veau, les huîtres, les produits laitiers : beurre et fromage. Pour les produits laitiers, le Finistère se trouve malheureusement mal équipé. Quant aux pommes qui trouveraient également un bon débouché au Maroc, il serait bon qu'on s'y intéresse.

M. THIÉBAUT fait remarquer qu'il serait plus intéressant que les tourteaux, au lieu d'être dirigés vers Strasbourg, arrivent directement à Brest. Les utilisateurs y trouveraient leur avantage. Ce problème ne trouve pas de solution favorable, car, selon M. KUHNS, intervient la question des licences. Comme nous ne faisons pas jusqu'à présent le commerce des tourteaux, nous ne pourrions pas prétendre aux licences qui ne sont accordées que selon les antériorités.

Enfin, nous sommes assurés d'avoir les bateaux pleins à la montée ; ce qu'il faut réaliser, c'est le fret de retour.

Le Finistère n'a pas d'industrie ; il est donc indispensable de se tourner vers l'agriculture, seule source de richesse pour la région.

M. le Président, au sujet de ce voyage, donne lecture de la lettre ci-après, qu'il a reçue de M. le Président de la Chambre de Commerce de Casablanca :

Monsieur le Président et Cher Collègue,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 23 Mai, et je suis très sensible aux assurances qu'elle m'apporte de l'excellent souvenir que vos collègues et vous-même avez gardé de votre voyage au Maroc.

Je suis persuadé qu'il en résultera un trafic accru entre nos

régions respectives et que des liaisons régulières ne tarderont pas à se nouer entre nos exportateurs et vos commerçants.

Soyez assurés que ma Compagnie, en ce qui la concerne, fera tout ce qui lui est possible de faire pour qu'il en soit ainsi, et qu'elle ne manquera pas d'insister auprès de ses ressortissants afin qu'ils intensifient leurs efforts en vue d'aboutir à des exportations croissantes vers Brest et son hinterland.

Tous mes collègues se joignent à moi pour vous dire, ainsi qu'à vos collègues, leur souvenir le meilleur, auquel je joins, Monsieur le Président et Cher Collègue, l'expression renouvelée de mes sentiments les plus cordialement dévoués.

Le Président,

Signé : H. MARILL.

Enfin le Président informe la Chambre qu'il a reçu ce matin la visite de M. CHARRON, Directeur de la Société COPFRUIT à Meknès, visité au cours du voyage. Tout laisse espérer que les négociations engagées auront leur aboutissement pour la prochaine campagne.

Examen de l'avant-projet du plan de masse de l'aérodrome de Brest-Guipavas

M. DÉTHIEUX, Vice-Président, Président de la Commission de l'Aéronautique, s'exprime comme suit :

La Chambre de Commerce a été avisée, par M. l'Ingénieur en Chef du Finistère, que, par décision n° 4.279 D.B.A/IA, du 14 Avril 1950, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a prononcé la prise en considération de l'avant-projet du plan de masse de l'aérodrome de Brest-Guipavas, établi par le Service Technique des Bases Aériennes et étudié en accord avec le Service des Ponts et Chaussées.

Conformément à une circulaire du 24 Avril 1948, la Chambre de Commerce est appelée à donner son avis sur ce projet.

Du dossier remis à la Chambre de Commerce, il résulte que l'instruction locale en cours porte sur les dispositions générales de l'avant-projet et, essentiellement, sur la constitution des servitudes aériennes des bandes d'envol prévues.

Après examen, dans sa réunion du 19 Mai 1950, votre Commission de l'Aéronautique vous propose d'adopter le plan de masse qu'elle a étudié, en demandant que la piste E.N.E. - W.S.W. soit portée, dans le plus bref délai, à 1.750 mètres, afin de permettre aux avions de 3 tonnes 5 de charge utile d'atterrir dans de bonnes conditions.

La Chambre adopte la proposition qui précède et, après en avoir délibéré,

Approuve l'ensemble du plan de masse de l'avant-projet de l'aérodrome de Brest-Guipavas.

Et demande que la piste E.N.E.-W.S.W. soit portée, dans le plus bref délai, à 1.750 mètres.

Décide d'adresser ampliation de la présente délibération à M. l'Ingénieur en Chef du Département du Finistère.

M. DÉTHIEUX demande ensuite que soit prise en considération sa demande d'ouverture d'un crédit de 200.000 frs, en vue de l'aménagement d'un centre d'accueil à l'aérodrome, où les passagers trouveraient des sièges, des tables et tout le nécessaire pour écrire.

Il précise qu'il n'est question que d'une avance sur les Dommages de Guerre mobiliers de la Chambre de Commerce à l'aérodrome.

M. LE PAGE, membre trésorier, déclare que la Commission des Finances a émis un avis favorable.

Cette ouverture de crédit est accordée à l'unanimité.

Projet de délimitations territoriales des établissements publics régionaux de production et de distribution de gaz et d'électricité

M. Charles GAYET, Membre titulaire, présente le rapport ci-après :

Par lettre en date du 2 Mai 1950, M. le Préfet du Finistère a adressé au Président de la Chambre de Commerce le projet préparé par « Electricité de France et Gaz de France » relatif au découpage des Services Régionaux prévu par la loi du 8 Avril 1946.

L'Assemblée Consulaire est appelée à donner son avis sur ce projet.

L'examen des documents qui m'ont été communiqués me suggère les observations suivantes :

Vous avez, Messieurs, non pas à donner un avis sur le fonds de la question, la division en circonscriptions territoriales ayant fait l'objet d'une loi, mais à donner votre avis sur la détermination de la région dont dépendra Brest.

Or cette région, la région 9, comprend les trois départements Finistère, Côtes-du-Nord et Morbihan où, comme dans toutes les régions côtières, l'économie est double : à l'intérieur, région agricole, à densité de population moyenne ou faible ; sur les côtes, grosse densité de population tout entière axée sur la mer : industries maritimes, constructions navales, fabriques de conserves, stations balnéaires.

En définitive, les trois départements considérés ont indiscutablement des caractères communs, avec d'ailleurs des liaisons manifestes avec la région de Rennes.

Vous savez de plus que cette région 9 est desservie sensiblement dans son entier par la ligne 150.000 volts Pontchâteau - Mur-de-Bretagne - Landerneau qui assure par le centre de Cholet la distribution d'électricité provenant des grandes stations des Alpes, Pyrénées, Massif Central. Il est regrettable que l'Ille-et-Vilaine ne soit pas rattaché à notre région, comme il l'est actuellement au point de vue technique, mais la France est partagée en 32 régions comprenant ou deux ou trois départements (une des raisons en est le nombre des représentants au Conseil d'Administration), et nous ne pouvons demander un régime spécial.

En conséquence, notre Compagnie n'aurait qu'à émettre un avis favorable.

Mais il aurait été souhaitable que les collectivités invitées à émettre un vote puissent avoir une idée au moins succincte du fonctionnement de ces services régionaux et des conséquences de cette répartition de la France en régions soi-disant autonomes. Or, Messieurs, j'avoue ne pas avoir trouvé des renseignements très précis.

Prenons d'abord la question *Électricité*.

La production doit rester entre les mains du Service Central : on en saisit facilement les raisons : interconnexion générale permettant, suivant les saisons, les approvisionnements, les besoins de distribuer l'électricité aux meilleures conditions, coût énorme des installations ne pouvant être financées que par un fonds national, etc...

Seule donc la distribution est assurée par les Services Régionaux qui achètent le courant au Service National et le revendent aux consommateurs, et pour cette distribution, les régions seraient autonomes.

Mais alors, Messieurs, se posent immédiatement les questions que j'ai posées naturellement :

1° Il y aura des régions riches d'usines, à grande densité de population ; il y aura des régions sinistrées.

Dans certaines régions riches, le prix de courant pourra donc être très supérieur à celui d'autres régions : y aura-t-il péréquation ?

2° Dans certaines régions, le Service fera des bénéfices, pourra non seulement entretenir ses lignes de distribution, en créer de nouvelles.

Dans d'autres, ce sera l'inverse.

Qui assurera cet entretien et la création de lignes nouvelles ?

Je n'ai pu avoir comme réponse : on ne sait pas.

Et cependant, Messieurs, voilà ce qu'il faut savoir pour pouvoir répondre à l'enquête en cours. Chaque collectivité a intérêt à être rattachée à des puissantes voisines, et ceci n'est pas seulement vrai pour des collectivités limitrophes des régions projetées, mais même pour nous, à Brest, il y aurait alors intérêt à être rattaché à la région nantaise par exemple, ou, au contraire, à éviter des voisins pauvres.

Gaz. — Ici, c'est différent : le Service Régional est chargé de la production et de la distribution. Cela paraît assez logique, puisque, à mon sens, il n'y a pas interconnexion des usines comme pour l'Électricité. J'ai cependant appris, avec quelque stupeur, je l'avoue, que l'on envisageait des interconnexions. On m'a même parlé d'une interconnexion future Saint-Brieuc - Brest, puis Brest - Quimper, Quimper - Vannes et ramifications. Cela me semble admissible dans le Nord par exemple, où le gaz provenant des cokeries ne coûte rien, mais je vois moins cela dans notre région.

Je comprends cependant fort bien que des usines à gaz importantes soient créées aux endroits se prêtant le mieux à la réception du charbon et desservent des agglomérations voisines, et l'organisation d'un Service Régional est intéressante.

Mais il ne semble pas, à priori, que la région *Gaz* doive être si importante que la région *Électricité*. C'est bien d'ailleurs ce qui était prévu par la loi, et c'est ce que note M. le Préfet.

D'après ce que j'ai pu savoir, il semble que la vraie raison du parallèle d'identité des régions *Gaz* et *Électricité* soit purement administrative. On veut que pour le *Gaz* et pour l'Électricité il n'y ait qu'un vérificateur des compteurs, une facture, un encaissement.

Il est certain qu'il en résulterait une réduction du personnel et des frais. Mais alors l'Économique cède encore le pas à l'Administratif et pourquoi avoir créé deux services, deux conseils d'administration, etc... ? Il semble d'ailleurs que cette question soulève bien des controverses : les uns préférant une séparation complète de ces services ; les autres insistant pour qu'il n'y ait au moins dans chaque région qu'un Directeur.

Une autre question se pose qui paraît beaucoup préoccuper les esprits : c'est de savoir où se trouvera le siège du Service Régional.

Les principales villes de la Région vantent soit leur situation, soit leurs facilités de communications, soit leur qualité de Préfecture.

Il me semble, à juste titre, que Brest peut faire valoir son importance pour justifier la candidature de Brest comme siège administratif de la Région.

En conclusion, je me propose de prendre la délibération ci-après :

La Chambre de Commerce de Brest, après avoir examiné le projet de délimitation territoriale des établissements publics régionaux, établi par l'*Électricité de France* d'une part et par le *Gaz de France* d'autre part, conformément aux dispositions de la loi du 8 Avril 1946,

1° Approuve en principe l'établissement de la région 9 groupant les trois départements du Finistère, des Côtes-du-Nord et du Morbihan,

Étant bien entendu que l'autonomie relative des Services Régionaux ne pourra entraîner une différence des prix de *Gaz* et d'Électricité d'une région à l'autre, ou une réduction des projets

d'amélioration de distribution du *Gaz* et d'Électricité dans des régions sinistrées ou n'ayant pas encore reçu l'équipement correspondant à leurs besoins.

2° Attire l'attention des Pouvoirs Publics sur l'importance de l'agglomération brestoïse, de ses établissements industriels — son Arsenal en particulier — sur la situation de Brest au milieu des zones côtières dans lesquelles doit se porter l'effort des installations nouvelles, et demande que Brest soit choisi comme siège de la Direction des Services de la Région 9.

Après un échange de vues, la Chambre adopte à l'unanimité le rapport qui précède, et le transforme en délibération.

Elle décide qu'il en sera adressé trois exemplaires à M. le Préfet du Finistère.

Compte rendu de la réunion de l'Office des Transports du 9 Mai 1950 à Angers

M. DÉTHIEUX, Vice-Président, donne lecture du compte rendu de la réunion de l'Office des Transports et des P.T.T. à laquelle il a assisté le 9 Mai à Angers :

Les comptes 1949 et projet de budget 1951 sont approuvés. La cotisation reste fixée à 3 % du principal de l'imposition. Il est vraisemblable que le total des cotisations des adhérents donnera une somme supérieure aux prévisions, étant donné que les Chambres d'Agriculture, qui viennent d'être rétablies, adhéreront sans doute à nouveau à l'Office. Ce supplément de recettes servira à constituer un fonds de réserve.

La prochaine réunion de l'Office aura lieu dans la semaine du 21 au 28 Novembre. Le lieu n'a pu être fixé.

QUESTIONS DE P.T.T.

M. BOENNEC, Directeur de la Poste, fait un exposé général.

L'exercice 1949 fait ressortir un excédent de recettes très important. Aussi l'Administration procède actuellement à une étude de réaménagements et diminution de tarifs.

Les réductions de tarifs envisagées sont :

Assouplissement de la réglementation sur les circulaires et les factures. On admettrait dorénavant la formule de politesse sur les factures, même manuscrites.

Diminution de 20 % sur les imprimés publicitaires, quand ils sont remis en nombre (catalogues, prospectus, etc...).

Réduction de 20 % sur les échantillons remis en nombre jusqu'à 300 gr. L'indemnité en cas de perte, pour les lettres, serait portée de 1.500 à 2.000 frs, et pour les imprimés de 1.000 à 1.500 frs.

La date d'application de ces nouvelles dispositions serait sans doute le 1^{er} Juin. La presse du 11 Mai a fait connaître que ces nouvelles dispositions seront appliquées à partir du 15 Mai.

M. BOENNEC donne ensuite des renseignements intéressants sur les comparaisons de tarifs entre la France et différents pays.

Dans le régime intérieur français, la lettre de 20 grammes représente 95 % du trafic « catégorie lettres ». C'est donc celle-ci qui en sera l'élément de comparaison. Les prix ont été ramenés en francs au cours officiel du change.

	Taxe en Régime intérieur	Régime international
France	15 frs	25 frs
Belgique	12,20	27,85
Norvège	12,25	
Danemark		20,25
Suède	13,50	20,25
Suisse	16,30	32,20
Italie	22	

A noter que, selon les accords internationaux, la taxe en régime international doit se situer entre 18 frs et 32 frs 20.

Une statistique a été également établie pour savoir combien de lettres on peut expédier avec le salaire horaire d'un ouvrier d'industrie. Ce salaire est établi pour la région parisienne à 110 frs. On obtient :

	Régime intérieur	Régime international
en France	7 lettres 3	4,2
Italie	6 — 9	2,5
Suisse	10 — 9	5
Norvège	12 —	6,7
Suède	12 —	8,2

On n'a pas fait entrer en ligne de compte la Grande-Bretagne, parce que ce pays ayant une mesure de poids différente des pays rattachés au système métrique, la comparaison aurait été viciée.

Autres constatations : les comparaisons d'augmentations des tarifs postaux et d'augmentations du coût de la vie, par rapport à l'année 1938,

	Coût de la vie actuel	Taxes actuelles
en France coefficient :	19,2	coefficient : 16,60
Canada	1,58	1,33
Italie	48	40
Norvège	1,58	1,25
Suède	1,68	1,33

Le rapport de l'augmentation des taxes postales au coût de la vie est en France établi entre 79 et 86 %, il est en Suède de 79 %.

Enfin, M. BOENNEC fait encore des comparaisons entre la taxe pour l'expédition des journaux en différents pays.

Pour le « tarif limitrophe » (département où est imprimé le journal et les départements limitrophes) jusqu'à 50 gr qui correspond à un journal de quatre pages :

en France	: 0,10 frs
U.R.S.S.	: 0,35

Pour le rayon général :

en France	: 0,20
Belgique	: 0,35
U.R.S.S.	: 0,55
Portugal	: 0,60
Suède	: 1,05
Grande-Bretagne	: 6,10

L'Administration envisage la suppression des surtaxes aériennes avec 12 pays d'Europe.

Des pourparlers sont en cours pour réaliser un accord avec l'Italie pour un tarif identique entre les deux pays.

Enfin, M. BOENNEC donne quelques chiffres sur le trafic des comptes courants postaux : le montant des opérations en 1949 s'est élevé à 20.000 milliards de francs. Le nombre de comptes courants a triplé par rapport à l'avant guerre.

L'Office examine ensuite certaines demandes concernant les distributions et liaisons postales de différentes régions.

La suggestion de la Chambre de Commerce de Saumur, tendant à l'établissement d'un recueil des titulaires de comptes courants postaux pouvant être consulté dans les recettes postales, est rejetée. Il s'agit d'une

question de dépense. La suggestion nécessiterait en effet l'impression d'un nombre de pages considérable et des dizaines de tonnes de papier.

On peut du reste obtenir du Bureau de chèques postaux de Paris, rapidement et gratuitement, par lettre non affranchie, tous les renseignements que donnerait un recueil. La réponse est obtenue dans les 48 heures.

Il paraîtra seulement un recueil pour les Services publics, semi-publics et nationalisations.

SERVICE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS

M. DREVET, Directeur du Service des télécommunications, fait un exposé général. Rien de particulier par rapport à la situation de la fin de l'année 1949.

D'une façon générale, il y a amélioration du service tant intérieur que pour les communications internationales.

La Chambre de Commerce de Pont-Audemer demande que l'on rétablisse le tarif réduit pour les communications téléphoniques échangées pendant la nuit. Demande rejetée pour le moment ; il faudrait utiliser du personnel en trop grande quantité. De plus, le prix de revient d'une communication de nuit est sensiblement plus élevée que celui d'une communication de jour.

La Chambre de Commerce de Morlaix se fait l'écho de plaintes d'expéditeurs de légumes sur les longs délais suscités par les télégrammes échangés avec la Grande-Bretagne. L'Administration demande que l'on communique les télégrammes incriminés. Elle étudie d'ores et déjà le problème pour réduire ces délais.

SERVICE DES ROUTES

Le Directeur des routes au Ministère des Travaux Publics expose la grande indigence des routes faute de crédits.

Nos chaussées sont insuffisantes au point de vue de l'uni et de la résistance. Certaines portions de routes ont de 13 à 15 ans.

Les routes ne répondent plus à l'intensité de la circulation.

Au sujet de la reconstruction des ponts, on est rendu à la moitié du programme.

Il n'y a pas de crédits pour entreprendre de nouvelles réfections, à plus forte raison pour réaliser un programme nouveau.

A ce sujet, M. GUILHOT, de Lorient, s'élève vivement contre le fait que les ponts détruits dans le Morbihan ne sont pas encore reconstruits,

alors que certains l'ont été dans le Finistère. M. DÉTHIEUX relève qu'à sa connaissance, seul le Pont Albert Louppe a été reconstruit entièrement avec des crédits d'Etat, tandis que ceux dont la réfection est en cours absorberont des crédits alloués par le département, la ville de Brest et la Marine. M. DÉTHIEUX souligne en plus que l'on ne pouvait ne pas réparer le viaduc de Kerhuon pour arriver en gare de Brest. Ce viaduc est du reste un ouvrage de la S.N.C.F.

Police de la route. — Il appartient au Ministère de l'Intérieur (police) de faire respecter le Code de la Route.

Angers demande que l'on insiste sur la nécessité de l'éclairage des cyclistes, et fait remarquer aussi que les phares des camions ne devraient pas être aveuglants.

Un membre demande la création de pistes cyclables à l'entrée des grandes villes.

Ces demandes font l'objet d'échanges de vue sans solution bien définie.

M. DÉTHIEUX demande si l'installation, dans les cabines des véhicules, d'appareils répéteurs de sons est obligatoire. Réponse : le texte existe mais il n'est pas appliqué parce que l'Administration estime que l'installation de ces appareils revient à un prix relativement élevé.

Circulation des tracteurs agricoles. — Le permis de poids lourds n'est exigé que pour les tracteurs agricoles circulant à plus de 20 kms à l'heure. On essaye d'assouplir la réglementation actuelle. Mais tout de même, l'Assemblée estime qu'un tracteur qui roule à plus de 20 kms à l'heure constitue un danger sur la route, et il ne faut pas le laisser entre des mains inexpertes.

COORDINATION : RAIL-ROUTE

Le Conseil Supérieur des Transports étudie actuellement les différents arrêtés d'application du décret du 14 Novembre dernier.

Pour l'organisation des Comités Techniques Départementaux, le texte paraîtra prochainement. La représentation des usagers sera plus importante qu'actuellement. Les usagers seront représentés par les délégués des Chambres de Commerce, Chambre d'Agriculture et du Conseil Général.

L'Administration préconise la constitution de groupements professionnels qui auront à jouer un rôle technique très important lorsque le camion remplacera le fer.

Enfin, en attendant la parution de ces textes, les anciennes règles de la coordination demeurent applicables.

Documents de bord. — Les transports publics ou privés donneront lieu à l'établissement de feuilles de route. On ne sait pas encore dans quelles conditions il faudra les établir. L'Administration reconnaît que le contrôle doit être aussi peu gênant que possible, mais qu'on ne peut y renoncer.

Transports d'obligeance. — Ne sont pas soumis à la coordination lorsqu'ils ne sont pas susceptibles d'être assurés par des transporteurs publics. Les règles d'application ne sont pas encore fixées. Mais d'ores et déjà, l'Assemblée remarque que l'Agriculture bénéficie de règles plus libérales. Aussi, sur la proposition de la Chambre de Commerce de Laval, l'Assemblée demande que soient autorisés les transports d'obligeance ne dépassant pas un poids inversement proportionnel au tonnage des véhicules (par exemple 1 % pour un camion de 10 tonnes, 10 % pour une camionnette de 500 kgs).

Il est indiqué que les suppressions de lignes marchandises ne seront opérées qu'après enquête, notamment au stade Comité Technique Départemental.

TRANSPORTS VOYAGEURS-MARCHANDISES

L'exploitation des gares-centres de Chartres et Orléans, à titre d'essai, se prolongera pour toute l'année 1950. L'exploitation d'une gare-centre consiste en la desserte, par camions, des localités rurales.

Transports par cars — Année Sainte. — La circulaire Travaux Publics du 13 Mars 1950 a provoqué de très vives réactions dans toutes les régions à l'ouest du Rhône. En effet, tous ces transports doivent se faire par chemin de fer.

Une nouvelle circulaire du 24 Avril admet les possibilités d'autorisation par cars :

1. Lorsque le voyage a été préparé et des dispositions financières prises avant le 13 Mars.
2. Lorsque le voyage comprend entièrement des groupes de jeunes gens (scouts, patronages, etc...).

Le Comité de l'Année Sainte s'est déclaré satisfait.

M. ROBERT déclare qu'il délivre les autorisations sous 48 heures. Les demandes lui seront transmises par les Ingénieurs en Chef départementaux.

Brest-Paris. — La Chambre de Commerce de Morlaix demande que

le train n° 4.510, partant de Brest à 16 h. 55, s'arrête à Guimiliau, Saint-Thégonnec et Pleyber-Christ.

Réponse négative, il s'agit d'un train de ramassage très chargé et le délai de 20 minutes à Saint-Brieuc est le minimum acceptable en raison des manœuvres à effectuer dans cette gare.

Train de marée de Camaret. — A partir du 14 Mai, le train partira à 9 h. 56. Il permettra de se répandre dans celui partant de Quimper à 13 h. 05. Le Directeur de la Région Ouest de la S.N.C.F. est catégorique sur ce point.

Paris-Brest. — Le train 511 partant de Paris à 14 h. 25 s'arrêtera à Landivisiau au prochain changement d'horaires.

Différentes questions d'horaires, de relations diverses, d'aménagements de gare, n'intéressant pas la région, sont en outre examinées.

A la suite de la communication du compte rendu de la réunion de l'Office des Transports, MM. BOUCHER et THIÉBAUT se plaignent de la lenteur des communications par chemins de fer, sur la ligne Landerneau-Quimper, et Brest-Quimper-Pont-l'Abbé.

M. BOUCHER proteste contre la négligence de la S.N.C.F. qui ne permet même pas les correspondances des trains avec les cars qui desservent la région du Sud-Finistère :

« Je ne fais pas simplement allusion à Landerneau, dit-il, mais à toute une région à laquelle s'associent entièrement tout le centre (y compris Lesneven et Ploudiry) et la partie comprise entre Guipavas et Landerneau ; en fait, une population de 30.000 habitants qui sollicite une chose toute naturelle et qui se heurte à l'opposition de la S.N.C.F. »

M. BOUCHER est prié de présenter un rapport sur cette question qui sera examinée par la Commission des Transports.

Compte rendu de la VI^e Région Economique à Rennes le 3 Mai 1950

Les questions suivantes ont été examinées :

Exposition du Prestige Français à Lyon. — Certaines Régions Economiques ont décidé de ne pas participer à cette Exposition (Lille notamment). M. LEMARCHAND (Morlaix) pense qu'il serait bon de demander des renseignements complémentaires. Il en est ainsi décidé.

Financement de la récolte du blé. — La solution de ce problème appartient au premier chef au Ministère des Finances.

La VI^e Région émet le vœu qu'un crédit particulier soit accordé aux banques pour les négociants en blé.

Commission Départementale de Contrôle des Opérations Immobilières. — Certaines Chambres de Commerce demandent que ces organismes ne soient pas astreints à ce contrôle. La question est à l'étude à l'Assemblée des Présidents.

Importation charbonnière. — La question est posée par la Chambre de Commerce de Rouen qui voit le trafic de son port dangereusement atteint par la diminution considérable des importations de charbon. La situation est très difficile dans tous les ports. Cette situation aura une grave répercussion sur la flotte charbonnière.

La Région décide de suivre la question. La Chambre de Commerce de Saint-Malo est chargée d'établir un rapport pour la réunion de Juillet.

Priorité de passage pour les véhicules automobiles. — La Chambre de Commerce de Morlaix estime que la période de transition après l'obligation de la priorité à gauche serait trop longue, et serait capable de provoquer plus d'accidents qu'elle n'en éviterait.

Les Comptes 1949 et Budget 1951 sont approuvés.

Le Budget 1951 est en sensible diminution sur celui de 1950.

La quote-part de la Chambre de Commerce de Brest est fixée à 80.801 frs pour 1951, contre 119.304 pour 1950.

Budget du Groupement Régional du Tourisme. — Le nouveau Comité sera réuni à la prochaine session à Saint-Malo. La Commission des Finances de la VI^e Région fait part de ses réserves au sujet du budget de cet organisme. La Région n'a, en effet, aucune initiative à prendre en cette affaire. En conséquence, les comptes ne sont pas approuvés.

M. MAFFART demande que le siège du Comité Régional du Tourisme reste à Saint-Brieuc, dans un local de la Préfecture, Saint-Brieuc étant plus central pour la majorité des Chambres de Commerce intéressées.

Adopté à l'unanimité.

Réforme de la patente. — Lecture est donnée d'une réponse de l'Assemblée des Présidents. La Chambre de Commerce de Lorient maintient sa position, à savoir : patente fixée sur les bénéfices industriels et commerciaux.

Taxe de compensation sur les locaux insuffisamment occupés. — La question avait été posée par la Chambre de Commerce de Quimper, qui demande une nouvelle intervention, la taxe instituée étant néfaste pour les stations balnéaires.

L'institution de la taxe dépend uniquement des Municipalités, qui restent libres de l'appliquer.

Le Secrétaire Général de la Préfecture de Rennes verra à ce sujet M. le Préfet Régional qui se mettra éventuellement en relation avec le Préfet du Finistère.

Domages de Guerre. — Indemnisation par l'Etat des locataires commerçants ne pouvant bénéficier d'un report de leur bail.

Le vœu présenté par la Chambre de Commerce de Brest est adopté.

Médecine du Travail. — La Chambre de Commerce de Morlaix estime que la loi est inopérante puisque les assujettis ne sont pas obligés de se rendre aux visites obligatoires.

La VI^e Région, dans sa grande majorité, se rallie en principe au maintien de cette gestion, à l'initiative privée.

Travail dans les commerces de détail. — La Chambre de Commerce de Quimper demande que le décret du 30 Décembre 1949 soit abrogé et que le régime du décret du 31 Décembre 1938 qui autorisait une répartition de la durée du travail beaucoup plus souple, soit 5 jours et demi, la demi-journée pouvant être la matinée du lundi, soit même 6 jours, soit remis en vigueur.

Adopté.

Recouvrement des petites créances commerciales. — Question examinée au cours de précédentes réunions.

La VI^e Région émet le vœu que soit porté à 100.000 frs le chiffre limite des créances susceptibles d'être recouvrées par la voie de la procédure simplifiée.

Fausse Cooperatives et Groupements para-commerciaux. — Un vœu présenté par la Chambre de Commerce de Quimper tendant à la création dans chaque département d'une commission comprenant des représentants des Pouvoirs Publics, des syndicats professionnels patronaux et syndicats d'employés, est adopté.

Cette commission serait chargée de s'assurer de l'observation de création et des conditions de fonctionnement des coopératives. A la suite de l'enquête de cette commission, un rapport serait transmis à l'Inspection

du Travail, et au cas d'infractions à la réglementation, un délai serait donné aux fausses coopératives pour rentrer dans la légalité ou cesser totalement leur activité.

Vente avec primes. — La VI^e Région émet le vœu que soient interdites les ventes avec primes, selon la proposition de loi de MM. SCHAUFFER, PINAULT et ROLLIN.

Propriété commerciale. — Le vœu présenté par la Chambre de Commerce de Brest tendant à la prise en considération de la proposition de loi CHAUTARD est adopté.

Redressement des Finances publiques et relèvement économique du pays, par une meilleure gestion du secteur administratif et du secteur industriel de l'Etat.

Proposition de loi n° 912 de M. PELLENC, Sénateur, et transmise à l'Assemblée Nationale sous le n° 9091.

Ce projet n'est pas examiné dans le détail, mais il est excellent dans son principe. Il est approuvé.

Réforme de la procédure de la faillite. — Le vœu présenté par la Chambre de Commerce de Brest est approuvé.

Brigades polyvalentes. — Le rapport qu'avait présenté la Chambre de Commerce de Brest est adopté. En conséquence, la VI^e Région Économique a émis le vœu qu'une législation simple, claire, stable et équitable soit étudiée, en liaison avec les organismes professionnels, et mise en place le plus rapidement possible et que soient immédiatement supprimées les brigades polyvalentes.

Entreprises de Crédit différé. — Le vœu présenté par la Chambre de Commerce de Morlaix tendant à une réforme du Crédit différé, afin de protéger l'épargne contre les abus, est adopté.

Réescompte à la Banque de France des effets de commerce non domiciliés. — La Chambre de Commerce de Quimper demande que ces effets soient admis en réescompte à la Banque de France, puisqu'il y a possibilité de les faire encaisser par la poste.

Adopté.

Statut Juridique des S.A.R.L. — Proposition de loi REGAL.

A la demande de la Chambre de Commerce de Brest, le vœu présenté par cette Compagnie demandant le rejet de cette proposition de loi est adopté.

Limite de compétence des Conseils de Prud'hommes. — La VI^e Région demande que cette limite soit portée de 10 à 20.000 frs, selon la proposition de loi n° 7755 présentée par M. HUGUET.

Contrôle des Ententes économiques. — Lecture est donnée d'un rapport de la Chambre de Commerce de Rennes tendant à ce que soit rejetée toute nouvelle disposition législative concernant l'interdiction des ententes économiques. Ce rapport est adopté.

Taxe d'apprentissage. — La Chambre de Commerce de Saint-Brieuc fait remarquer que les versements pour la taxe d'apprentissage doivent être faits avant le 31 Décembre et qu'ils s'appliquent au montant des salaires payés dans l'année. Elle demande que soit reportée au 31 Janvier de l'année suivante la date limite du 31 Décembre des possibilités d'utilisation de la taxe d'apprentissage.

La prochaine réunion aura lieu à Saint-Malo le 3 Juillet.

La réunion d'automne aura lieu le 23 Octobre à Rennes. Cette dernière réunion coïncide avec la tenue dans l'immeuble consulaire d'une Exposition itinérante du Livre de qualité, placée sous le patronage du Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Subvention au Syndicat d'Initiatives Régional de Brest
Prélèvement d'une somme de 25.000 frs
sur le fonds de réserve du Budget de la Chambre

Au nom de la Commission des Finances, M. LEPAGE, Membre Trésorier, s'exprime comme suit :

« Votre Commission des Finances a examiné, au cours de sa réunion du 16 Mai 1950, différentes demandes de subvention, parmi lesquelles celle présentée par le Syndicat d'Initiatives Régional de Brest a retenu particulièrement son attention.

Depuis de nombreuses années, la Chambre de Commerce accorde une subvention à cet organisme. Les services qu'il rend pour le développement du Tourisme dans notre Circonscription ne sont plus à démontrer. D'autre part, les pertes très sensibles qu'il a subies pendant le siège de Brest rendent très difficile son fonctionnement. Néanmoins, le Syndicat d'Initiatives Régional de Brest, qui englobe onze groupements, fait une grosse publicité pour atteindre son objectif.

Votre Commission a estimé qu'une subvention de 50.000 frs viendrait aider dans une notable proportion, les difficultés de la

tâche à accomplir, tout en regrettant que l'effort de l'Assemblée Consulaire ne puisse être plus important.

La Commission des Finances vous propose, en conséquence, de voter cette somme de 50.000 frs en faveur du Syndicat d'Initiatives de Brest, cette somme devant être financée :

1. pour moitié sur les crédits inscrits au chapitre 12 du Budget 1950 (subventions diverses).

2. pour 25.000 frs au moyen d'un prélèvement sur le fonds de réserve, les crédits du chapitre 12 étant insuffisants pour régler la totalité de cette subvention.

Cette proposition est adoptée à l'unanimité.

Après en avoir délibéré,

La Chambre de Commerce,

Considérant la nécessité pour la Région d'avoir un Syndicat d'Initiatives bien équipé, apte à rendre les services qu'on en attend ;

Décide d'accorder à ce Groupement une subvention de 50.000 frs qui serait réglée moitié au moyen des crédits normaux et l'autre moitié par un prélèvement sur le fonds de réserve,

Et sollicite, en conséquence, l'autorisation de prélever cette somme de 25.000 frs sur le fonds de réserve du Budget Ordinaire.

Ampliation de cette délibération sera adressée à :

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ;

M. le Préfet du Finistère.

**Subvention aux Cours Professionnels obligatoires de Brest
Prélèvement d'une somme de 50.000 frs
sur le fonds de réserve du Budget ordinaire**

Au nom de la Commission des Finances, M. LEPAGE, Membre Trésorier, s'exprime comme suit :

« A la suite d'une réunion de la Commission locale Professionnelle, le 25 Janvier 1949, celle-ci avait émis l'avis qu'une subvention soit sollicitée à la Chambre de Commerce, pour aider au financement des dépenses des cours professionnels obligatoires organisés dans les Collèges Techniques de Brest.

Sur demande de M. le Maire de Brest, la Chambre de Commerce avait voté une subvention de 50.000 frs, inscrite du reste au Budget du Service Ordinaire de l'exercice 1949.

Cette subvention n'ayant été réclamée qu'en Mars 1950, alors que l'exercice 1949 était clos, il s'ensuit que le crédit non utilisé

a été annulé. Le crédit de 50.000 frs a donc été versé au fonds de réserve.

Votre Commission des Finances pense que puisque la somme a été votée, elle doit être versée. Elle fait partie du compte des dépenses engagées en 1949 et il y a lieu de la ressortir du fonds de réserve pour la verser aux organismes intéressés, savoir :

40.000 francs pour les cours professionnels organisés par le Collège des Garçons.

10.000 francs pour les cours professionnels organisés au Collège de Jeunes Filles.

Après cet exposé et en avoir délibéré,

La Chambre de Commerce de Brest,

Considérant qu'au cours de l'année 1949, une subvention de 50.000 frs a été votée en faveur des cours professionnels obligatoires de Brest ;

Que cette somme était inscrite au Budget de l'exercice ;

Considérant que la somme n'ayant pas été versée dans les délais normaux de l'exercice 1949, le crédit a été annulé et versé au fonds de réserve ;

Sollicite l'autorisation de reprendre au fonds de réserve la somme de 50.000 frs pour être versée aux cours professionnels obligatoires organisés dans les Collèges Techniques des garçons et des filles.

Décide d'adresser ampliation de la présente délibération à :

M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce ;

M. le Préfet du Finistère ;

M. le Maire de Brest.

Demandes de subventions

Sur la proposition de sa Commission des Finances, la Chambre décide d'accorder les subventions suivantes :

Comité Départemental Touristique	1.000 frs
Association Nationale d'Expansion Economique	500 —
Abris du Marin	1.000 —
Chambre de Commerce française de Bruxelles	1.000 —
Association française pour l'étude des langues	1.000 —

Les demandes présentées par la Société de retraites « L'Industrielle »

et la Société « Les Médailleurs d'honneur » sont rejetées comme ne rentrant pas dans le cadre des œuvres ou groupements pouvant être subventionnés par les Chambres de Commerce.

Foire-Exposition de Brest
Allocution de M. Georges Lombard,
Président de la Chambre de Commerce de Brest
à l'inauguration de la Foire-Exposition de Brest, le 27 Mai 1950,
en présence de M. Louvel, Ministre de l'Industrie et du Commerce

Monsieur le Ministre,
Mesdames, Messieurs,

Brest qui renaît, Brest, la Ville qui a dit Non à la Mort, est heureuse aujourd'hui de vous accueillir et de vous montrer, grâce à sa Foire-Exposition, qu'elle est présente dans la paix, comme elle l'était, hier, dans la guerre.

A l'appel de la France, en effet, et il n'y a pas encore longtemps, ses fils ont donné leur sang pour qu'une page de notre Histoire ne soit pas ternie par une Défaite et par un Renoncement.

A l'appel de la France, encore, qui réclame maintenant de ses enfants un incessant effort pour que toutes les traces de la bataille s'effacent, Brest a repris la Lutte.

La Foire-Exposition que vous inaugurez aujourd'hui prouve que dans ce domaine également, qui est celui du relèvement de l'Économie Nationale, notre Cité Martyre, symbole de tant de douleurs et de tant d'héroïsme, a réussi à jouer un grand rôle.

Le succès obtenu, que vous sanctionnez de votre présence, est le résultat d'un immense combat, livré dans les pires conditions matérielles, car la guerre avait laissé ici des marques profondes, si profondes même que l'ennemi a pu croire, un instant, qu'à jamais il avait rayé Brest du monde des vivants.

A vos pieds, il restait la mer et des quais ravagés.

Derrière vous, des ruines.

Tout se refait lentement, et rien n'arrive à rebuter les habitants de cette Porte Océane, qui savent, par expérience, que la patience et le courage finissent toujours par donner la victoire.

Le Port se reconstruit, les quais se réparent, les engins de levage et de manutention reprennent place, des installations nouvelles se créent. En ville, de très nombreux immeubles sortent de terre, et le plan de reconstruction prévoit des logements pour une population de 200.000 âmes.

Et pourtant l'avenir peut encore sembler sombre.

C'est que ces difficultés dont je viens de parler, et que Brest a vaincues, étaient des difficultés matérielles contre lesquelles il était possible de se battre, car la volonté suffisait pour en arriver au bout.

Mais il est bien évident que s'il fallait réaliser ces conditions matérielles, elles ne sont pas suffisantes à elles seules, par contre, pour permettre un essor commercial et industriel, digne du Pays.

Le problème économique, qui se pose partout en France, revêt, en effet, deux aspects : celui dont nous venons de parler, et celui non moins angoissant de la Fiscalité.

Or, il est certain que tant que le problème fiscal n'aura pas été résolu dans un sens d'allègement, par suite d'une politique financière tenant compte des possibilités réelles de la Nation, et mesurant à ces possibilités réelles les dépenses à engager, l'essor commercial et industriel de la France continuera d'être entravé et freiné.

Il y a là une question d'une gravité exceptionnelle, car il semble que si l'on devait continuer d'augmenter, sous une forme ou sous une autre, les impositions actuelles, non seulement le but recherché, à savoir l'équilibre financier, ne serait pas atteint, mais encore et surtout, c'est l'équilibre économique qui serait compromis, ce qui risquerait d'avoir des répercussions extrêmement lourdes sur le plan social.

Les charges fiscales et autres, en augmentation constante jusqu'à ce jour, ont compromis, et continuent de compromettre la bonne marche des entreprises commerciales et industrielles. Le nombre des faillites progresse d'une façon alarmante : un chômage plus ou moins partiel sévit, même dans des villes comme la nôtre, où tout est encore à refaire. Les gênes de trésorerie sont entretenues par une politique bancaire de crédit, qui n'empêche malheureusement pas l'inflation de notre circulation fiduciaire, et l'on en arrive à cette situation paradoxale d'un pays à bout de souffle, qui, malgré ses immenses besoins et le montant énorme des billets en circulation, se voit dans l'obligation de réduire ses dépenses intérieures, par suite d'une diminution, réelle celle-là, de son pouvoir d'achat.

C'est le rôle des Chambres de Commerce de France d'attirer l'attention des Pouvoirs Publics sur toutes ces questions.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre du Commerce, que je l'ai fait sans acrimonie, persuadé d'ailleurs que cet aspect financier ne vous a pas échappé. Je m'en voudrais d'insister plus longtemps sur ce sujet, sans me réjouir du spectacle magnifique et réconfortant que nous avons sous les yeux, et qui prouve, en même temps que la vitalité de notre Département et de notre Ville, sa richesse.

Brest est fière d'avoir été choisie comme siège de cette importante manifestation commerciale. Elle sait depuis longtemps que c'est avec un certain mépris qu'on a considéré son Port de Commerce. Trop loin des centres de consommation pour les uns, sans arrière-pays pour les autres, il est apparu comme n'ayant aucun avenir. Malgré tout, lui aussi se reconstruit, et de nouveaux courants d'échange vont bientôt s'établir avec l'Afrique du Nord. Deuxième port de France pour les vins, il se voit doter aujourd'hui des installations nécessaires au fonctionnement d'un port de pêche. La possibilité d'y établir un port pétrolier est à l'étude.

Au carrefour de toutes les routes maritimes, abrité dans une des plus belles rades du monde, desservant un arrière-pays de plus de 3.000.000 d'habitants, il prend conscience de ses possibilités.

Son hinterland, qui se compose de notre Département et d'une partie des deux départements voisins, est suffisamment important pour fournir à la fois main-d'œuvre et clientèle, comme nous venons de le voir, sans oublier les productions susceptibles d'être exportées.

C'est en tenant compte de tous ces éléments qu'il vient d'obtenir que de nouveaux trafics soient créés entre l'Empire et lui.

Des débouchés, il doit et peut en trouver, également, avec l'Étranger. Un très grand travail est à faire dans ce domaine, mais qui doit aboutir, si vous lui accordez votre aide, en raison même de cet essor commercial et industriel dont la Foire-Exposition de Brest témoigne.

Brest ne demande pas qu'on l'aide au détriment des autres ports, mais que dans la mesure où une action de votre part est possible, celle-ci lui soit accordée largement.

Il me reste maintenant à remercier tous ceux qui se sont attachés à faire de cette Foire-Exposition un véritable triomphe.

Mes félicitations vont donc, et tout d'abord, aux membres du Comité de la Foire-Exposition et à leur dévoué Président, M. HERVOUET. Le travail qu'ils ont accompli trouve déjà sa récompense, et la trouvera jusqu'à la clôture de la Foire, dans l'empressement de tous à venir la visiter, dans le fait qu'ils auront été les premiers à montrer au Pays que Brest, fidèle à son passé, continue d'être, face à l'Océan et au Monde, l'image vivante de la France renaissante.

Merci également à tous les exposants qui ont répondu à l'appel de notre Ville, manifestant par là leur confiance dans son avenir.

Je souhaite que cette page de notre Histoire locale soit suivie de beaucoup d'autres réalisations du même genre, car celle d'aujourd'hui est le premier signe de son relèvement.

Vive Brest !

Vive la France !

L'Ordre du Jour étant épuisé, la séance est levée.

Le Président, Georges LOMBARD.

Services de la Chambre de Commerce de Brest

Les Services de la Chambre de Commerce de Brest sont ouverts au public, tous les jours non fériés de 9 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 h. 30.

BULLETIN MENSUEL. — Le présent bulletin, paraissant tous les mois, publié, avec tous les compte rendus des travaux de la Chambre, les avis pouvant intéresser le commerce et l'industrie de la circonscription.

Il insérera gracieusement tous les communiqués et compte rendus des Syndicats Patronaux.

La Chambre de Commerce engage instamment ses commettants à se tenir au courant de ses travaux et de lui faire part de leurs observations et suggestions. La Chambre de Commerce attend de cette collaboration le moyen de servir toujours mieux les intérêts du Commerce et de l'Industrie de la circonscription.

CARTES D'IDENTITÉ PROFESSIONNELLE — CARTE SPÉCIALE A DEMI-TARIF. — La Chambre de Commerce vise les attestations et demandes à produire pour l'obtention de la carte d'identité professionnelle et de la carte spéciale de demi-tarif des voyageurs et représentants de commerce.

DOCUMENTATION. — La Chambre de Commerce tient à la disposition de ses ressortissants la législation et réglementation économique fiscale et sociale et peut, à ce sujet, leur communiquer divers documents :

Journal Officiel (Lois et Décrets).

Journal Officiel (Débats parlementaires).

Bulletin législatif Dalloz.

Bulletin annoté des lois et décrets.

Moniteur officiel du Commerce et de l'Industrie.

Recueil des Actes Administratifs du Finistère.

Bulletin officiel d'annonces de l'Administration des Domaines.

L'Usine nouvelle (hebdomadaire).

Journal de la Marine Marchande et de la Navigation Aérienne.

Revue Nautique.

Revues mensuelles des Chambres de Commerce Françaises et étrangères, etc... etc...

OFFRES ET DEMANDE DE REPRÉSENTANTS ET D'AFFAIRES. — La Chambre de Commerce se charge de communiquer les offres et demandes d'affaires aux Syndicats Patronaux intéressés et les offres et demande de représentants au Syndicat des Représentants et Agents Commerciaux.

RE

-