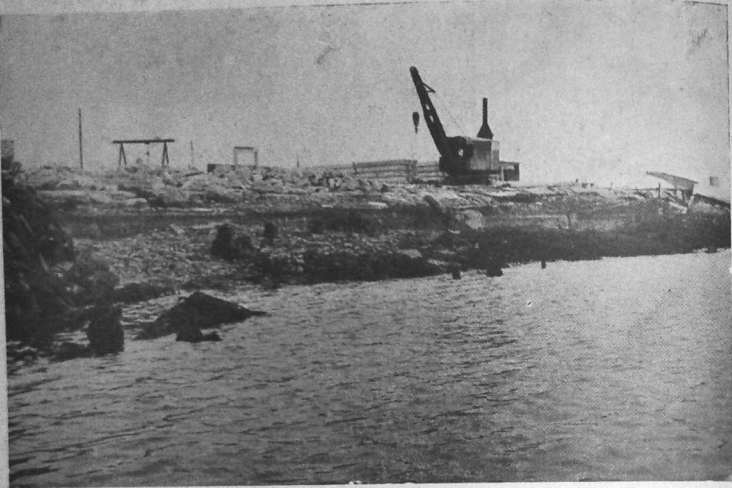


CHAMBRE DE COMMERCE
DE BREST



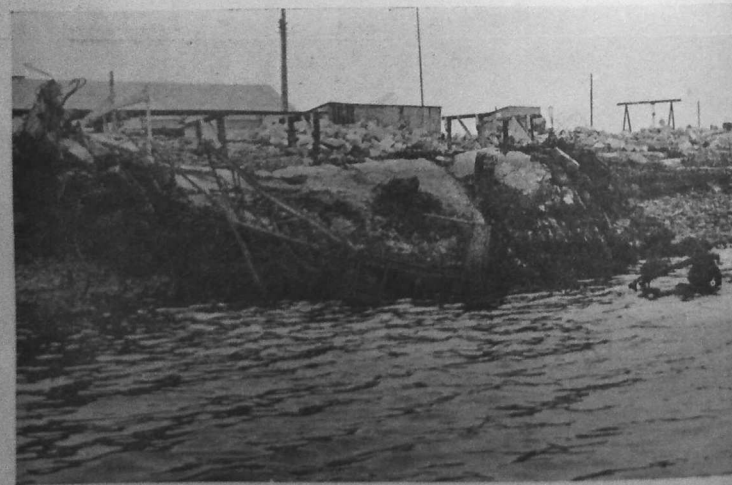
RÉCEPTION DE M^R LE PRÉSIDENT
DE LA RÉPUBLIQUE

LE 30 MAI 1948



État actuel de la Jetée Est du 5^e Bassin, 3 ans et demi après le siège de Brest.

La Jetée de l'Est possède une fosse de 10 mètres de profondeur qui permettait aux navires de très forts tonnages d'y accoster quelle que soit la hauteur de la marée



Discours de Monsieur LOMBARD

Président de la Chambre de Commerce

à Monsieur le Président de la République



Monsieur le Président de la République,

Vous venez de visiter rapidement notre Cité martyre, symbole à bien des égards de la Foi qui a animé la France durant la guerre et qui continue de l'animer actuellement dans cet immense travail de Reconstruction et de Renaissance qui est la grande tâche, la tâche primordiale même de la paix.

Vos yeux ont pu se porter sur les efforts gigantesques accomplis par Brest pour ne pas mourir. Vous avez vu notre Cité Commerciale; vous avez aperçu les échafaudages qui bordent certaines de nos artères; vous connaissez les plans et les projets établis pour l'avenir et qui feront de notre ville une des grandes agglomérations de la France avec quelque 200.000 habitants.

Ce spectacle offert par des milliers et des milliers d'hommes et de femmes, qui se sont refusés hier à admettre la capitulation comme ils ont refusé, au lendemain de la Libération, de considérer Brest rayée de la carte des vivants, vous a permis, j'en suis sûr, d'imaginer le courage et la volonté dont notre population toute entière a fait preuve durant les heures froides et dures de l'occupation, courage et volonté que vous venez de récompenser aujourd'hui, au nom de la France, en remettant à notre ville la Croix de la Légion d'Honneur.

Symbole encore, mais du prix dont nous avons payé notre délivrance, notre Port de Commerce, ravagé, détruit, s'offre maintenant à votre vue.

Le Devoir s'appelaient hier : lutter et vaincre quels que soient les sacrifices à consentir; vous avez pu vous rendre compte que pour notre part nous ne les avons pas marchandés.

Brest a été rasé, son Port détruit de fond en comble par l'Allemand qui, connaissant sa valeur et ses possibilités, ne voulait en aucune façon le voir servir aux Alliés, c'est-à-dire à la Victoire, d'autant qu'il sentait qu'en le rendant inutilisable, il empêcherait pour longtemps et peut-être pour toujours qu'une ville comme la nôtre qui ne peut vivre si son port ne vit pas, ne se releva.

Eh bien aujourd'hui, Monsieur le Président, au milieu des ruines qui nous entourent et des promesses de Résurrection qui germent ici et là je me tourne vers vous et m'adressant à travers votre personne, à la France que vous représentez, je vous dis :

Regardez cette immense rade vide ou à peu près de navires de commerce.

Regardez ces quais mornes et sans activité, parce qu'incomplètement réparés; regardez cette jetée de l'Est éboulée, ce port pitoyable avec ses quelques grues usées; songez qu'il y a maintenant trois ans que la guerre est finie et que depuis trois ans, jour après jour, heure après heure, nos dockers, nos grutiers, tous ceux qui ont la charge, à quelque titre que ce soit, de faire vivre le port de Brest luttent avec toute leur foi, dans des conditions déplorables au milieu de difficultés inouïes pour qu'un semblant d'activité règne malgré tout.

Songez qu'en dépit de cette énergie, de cette Foi tenace, de ce travail admirable, plus les jours passent et moins de bateaux viennent prendre place le long de nos quais, parce que justement ceux-ci insuffisamment réparés nous obligent à des manutentions nombreuses qui font de notre port le plus cher de France.

L'avenir de Brest, Monsieur le Président, est pourtant ici et toutes les qualités brestonnes que vous venez d'honorer ne serviraient à rien si les moyens matériels dont nous disposons devaient rester semblables à eux-mêmes.

Et comme la prospérité d'une ville maritime est liée à celle de son port, il ne servirait à rien non plus de prévoir et de construire des maisons pour 200.000 personnes si, d'un trait de plume et sous le couvert de difficultés réelles certes, on tarissait la source de vie de notre cité.

C'est pourquoi, Monsieur le Président, Brest qui a répondu présent à l'appel de la France en danger se tourne maintenant vers cette même France qu'elle a servi de tout son cœur, de toutes ses forces, de toute son âme et lui dit : C'est moi qui ai besoin d'aide, c'est moi qui appelle au secours.

Nous n'exigeons rien, nous demandons seulement qu'on nous permette de vivre et pour cela qu'on répare notre port.

En le faisant non seulement la France sauvegardera l'avenir de Brest, mais lui permettra encore de servir.

Nos concurrents, plus heureux parce qu'épargnés par la guerre ou pour d'autres raisons, regorgent de bâtiments qui attendent souvent de nombreux jours avant de pouvoir être déchargés. Notre réapparition parmi les grands ports français permettra une utilisation plus rationnelle de ces derniers d'autant qu'à l'heure actuelle, sans autres frais que ceux des réparations à engager, Brest est le seul port de France à pouvoir recevoir à toute heure de jour et de nuit, sans tenir compte des marées, les plus forts bâtiments des flottes du monde dont les tonnages croissant exigent ailleurs des frais d'aménagement qui vont eux aussi toujours en augmentant.

La France aujourd'hui par votre intermédiaire vient de témoigner sa reconnaissance à Brest pour son attitude durant la guerre, mais cette croix de la Légion d'Honneur pour qu'elle figure sur les Armes de notre Ville et rappelle à nos enfants que Brest fut comme toujours à l'extrême pointe du combat durant cette atroce nuit qui s'était abattue sur la France, il faut encore qu'elle lui soit décernée au titre des vivants et non pas à celui des morts.

Or si demain la France ne répond pas à notre appel en aidant à reconstruire notre port, cette Croix de la Légion d'Honneur, prix de tant de sang et de tant de ruines sera seulement l'apanage d'une ville morte à jamais.

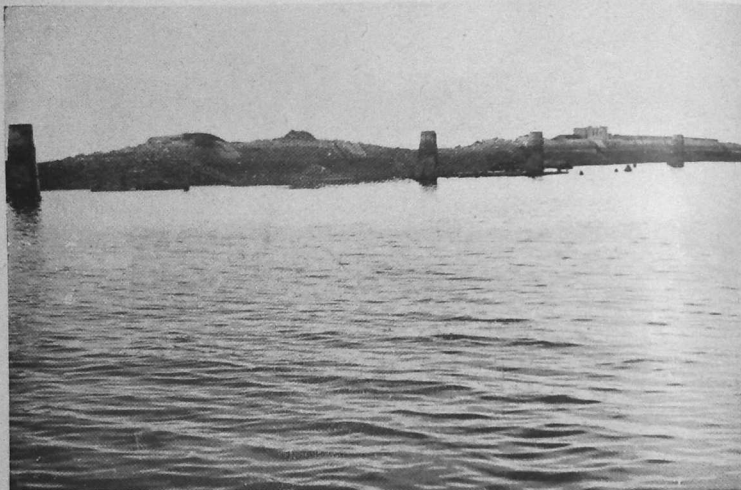
Et de ce sang, de ces ruines, de ce courage, de cette Foi dans l'avenir, de ces promesses de renouveau, il ne resterait rien d'autre que le souvenir.

C'est parce qu'aucun de ces hommes, dans les yeux desquels vous avez pu lire tant de fierté et de confiance, ne peut croire un seul instant à un destin aussi tragique, qu'ils se tournent vers vous, c'est-à-dire vers la France, persuadés qu'ils sont qu'avec son aide ils forgeront demain, pour leurs enfants, des destins meilleurs.

VIVE LA FRANCE !



Vue à marée basse de la Jetée Sud détruite par les Allemands en Septembre 1944.



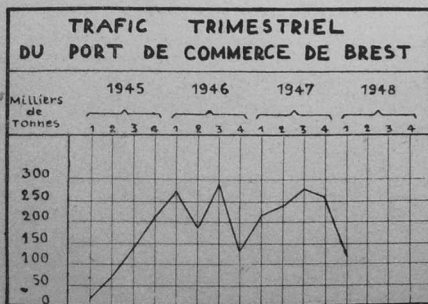
La Grande Pitié du Port de Commerce de Brest

L'étude brutale du graphique trimestriel de l'activité du Port de Commerce de Brest est très significative : c'est sa feuille de température. Elle appelle quelques commentaires.

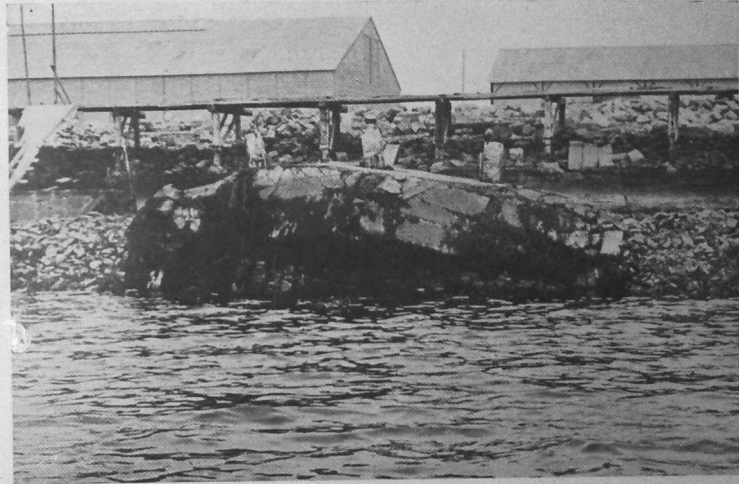
Au seuil de l'année 1945 le port était inutilisable par suite des importantes destructions causées par les Allemands à la veille de leur capitulation. La reprise progressive et constant du trafic durant l'année 1945 et le trimestre suivant révèle l'effort fourni par tous les brestois pour réparer et insuffler la vie à leur Port.

Durant les années 1946-1947 l'activité s'y est maintenue aux environs de 225.000 tonnes en moyenne par trimestre avec quelques fluctuations.

La courbe accuse un fléchissement vertical pendant le 1^{er} trimestre de 1948 pour atteindre un tonnage inférieur à celui du 3^e trimestre de 1945, fléchissement qui s'accuse encore durant les mois d'avril et de mai.



Destructions au 5^e Bassin



Pratiquement ceci signifie un port à peu près vide, une inactivité à peu près totale. Il nous appartient d'en rechercher les causes et si possible d'y remédier.

L'observation de la carte nous prouve cependant que BREST possède toutes les qualités requises par les géographes et les économistes pour se développer et devenir un grand Port de Commerce.

Par sa situation exceptionnelle BREST se trouve en effet sur la ligne de navigation la plus fréquentée du monde. Placé dans le secteur Océan-Atlantique, devant lui se développent et se croisent les faisceaux Atlantique-Nord d'une part, Europe-Afrique, Amérique du Sud et Orient-Extrême Orient d'autre part. Au large de BREST 30.000 navires passent annuellement.

BREST est ensuite le point de contact de ces grandes routes maritimes avec une voie transcontinentale constituée par le réseau européen des voies ferrées.

Enfin BREST est le port européen continental le plus rapproché de l'Amérique et de beaucoup de grands ports mondiaux. Le tableau ci-joint qui indique la distance en milles marins aux ports suivants le prouve :

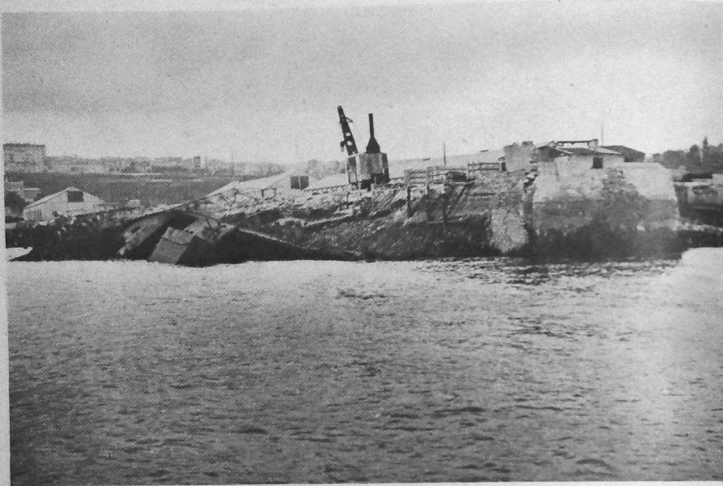
	NEW-YORK	COLON	RIO
LE HAVRE.....	3.130	4.607	5.077
LA ROCHELLE.....	3.118	4.534	4.857
CHERBOURG.....	3.066	4.542	5.012
St-NAZAIRE.....	3.063	4.496	4.853
BREST.....	2.954	4.412	4.837

BREST réunit d'autre part les qualités requises d'un port moderne.

Aisément accessible par terre et par mer, le port s'ouvre sur la pleine mer par un goulet profond et se trouve directement relié à la voie de chemin de fer PARIS-BREST.

La rade possède une superficie de 15.000 hectares contre seulement 650 à LI-

Vue d'ensemble des destructions du 5^e Bassin - Jetée Est



VERPOOL, 580 à ANVERS. Elle est parfaitement abritée, les navires s'y trouvent en pleine sécurité, ses fonds atteignent une profondeur de 20 mètres.

Sur le plan théorique, BREST réunit donc toutes les conditions pour devenir un grand port de commerce national.

La première guerre mondiale a révélé au grand public son importance. Les plus grands transatlantiques de l'époque y ont débarqué, dans le minimum de temps, troupes et matériel et s'y sont réapprovisionnés pour le retour. Les installations portuaires, quais et outillage, voies ferrées, engins de levages avaient été adaptés à cet effort.

Le fonctionnement du port en temps de guerre répondait donc aux données théoriques du problème et beaucoup de brestois pensèrent que la paix revenue, l'activité du port de commerce de BREST allait se développer, qu'il allait devenir un grand port transocéanique.

La désillusion fut amère, nos gouvernants de l'époque n'ont pas fait l'effort nécessaire pour mettre en valeur et utiliser ce splendide outil au redressement économique du pays. Le trafic du Port de Commerce de BREST a tenu bien peu de place dans le transit transatlantique durant l'entre-deux-guerres. Cependant, la Chambre de Commerce améliorait, complétait, modernisait l'outillage et dès 1940 au moment du départ de BREST de l'expédition de Norvège l'on pensait qu'il reprendrait une grande activité.

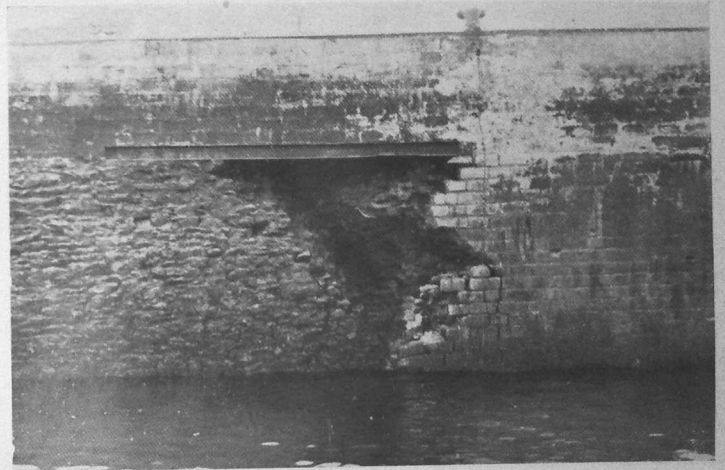
Hélas, l'occupation et le siège ont ruiné tous nos espoirs. A la libération, le port quasi-détruit était inutilisable, véritable cimetière de navires, les quais effondrés, amas de ferrailles et débris de toutes sortes.

Ainsi que nous l'avons déjà montré, la courbe du trafic du Port de BREST nous prouve que le travail et la volonté des habitants a permis de lui redonner une partie de son activité, malheureusement cette courbe subit en ce moment un tel fléchissement que nos espoirs semblent une fois de plus anéantis. Les navires nous abandonnent. Quels en sont les motifs ?

Tout d'abord le Port de BREST est encore actuellement gravement endommagé. Les réparations faites sont souvent superficielles. Les manutentions sont plus longues, plus compliquées et donc plus coûteuses qu'ailleurs. Le cargo n'accoste pas directement au quai, mais à un ponton-chaland. Le déchargement des marchandises se décompose en deux temps : 1° Navire, chaland ; 2° Chaland, quai. Le résultat c'est que cette double manutention rend le port de BREST le plus cher de France, bien que les péages soient meilleur marché que dans d'autres ports.

Gravement sinistré, le port de BREST a été partiellement réparé, mais provisoirement et rapidement. Souvent les travaux ont été exécutés sommairement en vue d'une

Réparations provisoires des quais



utilisation immédiate. Ainsi que le montre les nombreuses photos illustrant cette plaquette, ces réparations se révèlent aujourd'hui insuffisantes, elles supposent des aménagements continus. Il est nécessaire de s'engager dès maintenant dans la voie de la reconstruction définitive. Elle se révélera à l'usage moins onéreuse que les travaux provisoires et d'ailleurs tôt ou tard il faudra y venir.

Nous vous présentons quelques vues de quais bombés, fissurés, de brèches non encore colmatées dans les quais, de palplanches soutenant et retenant un tablier de quai. Nous ne pouvons pas vous présenter les fonds de bassins obstrués de matériaux et de ferrailles qui empêchent les navires d'accoster.

Nous devons vous signaler au passage l'existence le long de la jetée Est de notre cinquième bassin, d'une fosse de 10 mètres de profondeur qui eut permis aux plus grands navires d'y accoster quelle que soit la hauteur de la marée, mais cette jetée est à peu près détruite. Trois navires du type Liberty pourraient y accoster en même temps.

Il convient donc de réparer le port, de le débarrasser de tous les débris qui l'obstruent, ceci définitivement, afin qu'il puisse travailler dans les mêmes conditions que les autres ports et aux mêmes tarifs.

L'outillage du port a été totalement anéanti durant le siège. La Chambre de Commerce a consenti de gros sacrifices pour le reconstituer. Cet outillage ne peut être remboursé que par une utilisation rationnelle et constante.

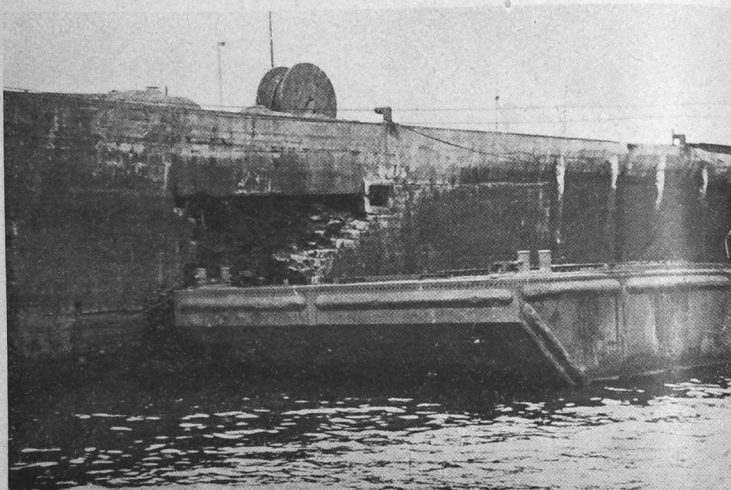
La réparation définitive, la reconstruction d'un port est extrêmement onéreuse, il faut l'avouer ; mais elle constitue une dépense productive utile et nécessaire, c'est la raison pour laquelle nous insistons.

Le fléchissement actuel de notre trafic est également dû au dirigisme qui préside à la répartition des navires entre les ports. Cette distribution n'est pas toujours judicieuse. Nous savons qu'il arrive que des navires doivent attendre parfois plusieurs jours dans certains ports, alors que d'autres tel que le nôtre sont vides et ne demandent qu'à travailler.

Il est vrai qu'on nous a retourné que si le port de BREST demeure en ce moment inutilisé, c'est uniquement parce que nous n'avons pas de fret de retour à offrir aux navires. Il nous est facile de répondre à cette objection.

Tout d'abord notre économie actuelle est tributaire de l'étranger pour de nombreuses années. Nos importations dépassent de beaucoup nos exportations, en conséquence tous les ports se trouvent dans cette situation. Ensuite une étude du pourcentage en ton-

Brèche non colmatée dans un quai



nage des sorties par rapport aux entrées dans les ports français nous révèle que BREST est loin d'être le plus mal placé.

Malgré ses blessures encore vivantes le port de BREST veut travailler. Il a de grosses possibilités et l'a démontré depuis 1945. L'effort réalisé est considérable, les pouvoirs publics doivent s'en rendre compte, mais cet effort ne doit pas se ralentir, il doit subir une progression constante.

Nous savons qu'un tel effort ne peut être accompli par nous seuls. L'Etat doit nous aider, c'est une œuvre de solidarité nationale.

Nous soulignerons les conséquences désastreuses de décroissance actuelle de notre trafic. Nos dockers, nos ouvriers sont sans travail depuis déjà près de 4 ou 5 mois.

Conséquences sociales amères dont l'incidence se traduit par un net ralentissement du commerce local et par suite des rentrées d'impôts.

L'intérêt général coïncide donc avec l'intérêt du Port de BREST.

Nous pensons fermement que notre Port n'est pas condamné à l'inactivité et tous voudront l'aider à se reconstruire et à revivre.

Il nous appartient dès maintenant de préparer l'avenir.

Nous ne reprenons pas à notre compte l'idée de faire de BREST le Grand Port transocéanique européen. Nos objectifs sont plus limités.

Dans l'immédiat, il nous faut redonner à notre Port son activité antérieure.

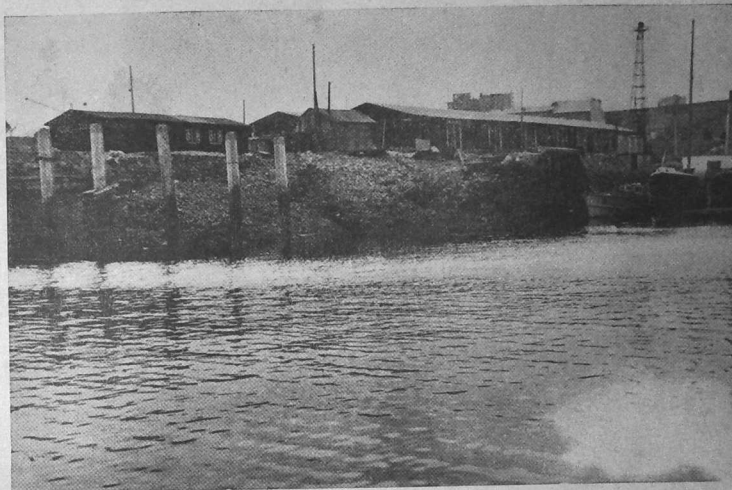
Pour y arriver, il faut que BREST soit désigné comme centre importateur et port de répartition de marchandises importées en France au titre du Plan MARSHALL. Notre situation unique commande notre désignation à cet effet.

Dans un proche avenir, il nous faut obtenir que BREST devienne un grand port de pêche. Nous réunissons toutes les conditions pour y parvenir.

Enfin, les techniciens affirment que les aménagements du Port et sa situation privilégiée lui permettront de recevoir les plus gros pétroliers qui ne pourraient se rendre dans les autres Ports. Placés sur la voie maritime la plus fréquentée du monde, nous pourrions faciliter le ravitaillement de tous les navires qui y passent. BREST doit donc devenir un port pétrolier important.

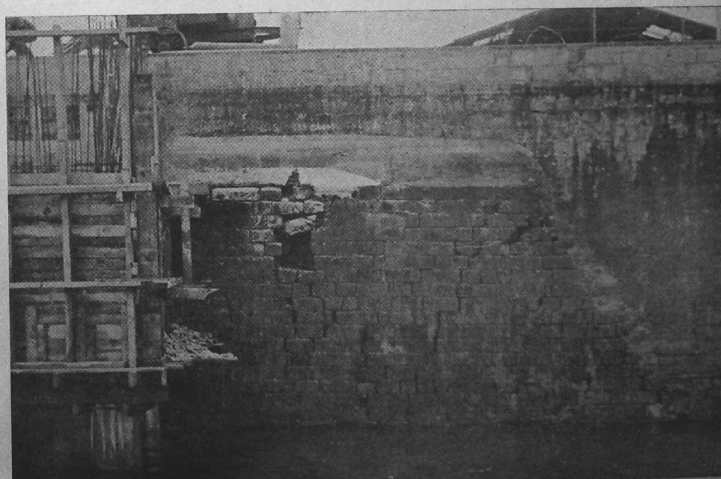
Mais avant tout il est nécessaire et urgent de réparer et reconstruire notre Port, de lui rendre son activité antérieure. Seuls nous n'y pouvons rien : c'est une œuvre de solidarité nationale.

État actuel du 2^e Bassin



Toutes les vues du port publiées dans cette plaquette ont été prises le 14 Juin 1948, soit près de 4 ans après le siège de la ville

Nos quais



POSITION INCOMPARABLE
DU PORT DE BREST

Port Européen continental
le plus rapproché de l'Amérique

Devant Brest, plus de 30.000 navires
passent annuellement



	NEW-YORK	COLON	RIO
LE HAVRE	3.130	4.607	5.077
LA PALLICE	3.118	4.534	4.857
CHERBOURG	3.066	4.542	5.012
SI-NAZAIRE	3.063	4.496	4.853
BREST	2.954	4.412	4.837

BREST, le 16 Juillet 1948

Monsieur,

Nous avons l'honneur de vous remettre, sous ce pli, un exemplaire de notre plaquette, publiée à l'occasion de la visite à BREST, de Monsieur le Président de la République.

Nous pensons que c'est avec intérêt que vous prendrez connaissance de cette publication dont l'objet est de mettre en relief la triste situation de notre Port de Commerce.

Nous sommes persuadés que vous ferez tout ce qui est en votre pouvoir pour nous aider à le réparer et à lui rendre son activité ancienne.

Avec nos remerciements,

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de nos sentiments distingués.

Le Président,
G. LOMBARD.