

COMITE D'ETUDE ET DE LIAISON DES INTERETS BRETONS

C.E.L.I.B.

Rapport d'ensemble

sur un

PLAN D'AMENAGEMENT

DE MODERNISATION ET D'EQUIPEMENT

DE LA BRETAGNE

(1954 - 1958)

C. E. L. I. B.

NOVEMBRE 1953

COMITÉ D'ÉTUDE ET DE LIAISON DES INTÉRÊTS BRETONS

Commission d'aménagement, de modernisation  
et d'équipement

Président

*M. Ihuel, président du conseil général du Morbihan.*

Vice-présidents

*MM. Prod'homme, président de la Chambre de Commerce de Rennes.  
de Guebriant, président de la Chambre d'Agriculture du Finistère.*

Membres

*MM. Bodet, président du syndicat des fabricants de conserves de Bretagne ;  
Chapel, inspecteur du Commerce et de l'Industrie ;  
Gibert, inspecteur général des Ponts et Chaussées ;  
Guicheteau, sous-directeur de la Société générale des chemins de fer économiques ;  
Halléguen, président du bureau exécutif du C.E.L.I.B. ;  
Hélar, conseiller général des Côtes-du-Nord ;  
Jooris, inspecteur principal de l'Enseignement technique pour l'académie de Rennes ;  
Lauthier, délégué départemental des Côtes-du-Nord de la C.G.T.F.O. ;  
Le Mée, président de la Fédération départementale des syndicats d'exploitants agricoles  
des Côtes-du-Nord ;  
Liger, délégué régional au Tourisme ;  
Malassis, membre de la commission de la production agricole du second Plan de Modernisation  
et d'Équipement ;  
Meynier, directeur du Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes ;  
Nicolo, secrétaire général de l'Union des syndicats C.F.T.C. du Morbihan ;  
Pinvidic, maire de Landivisiau ;  
Poenot, président de la Chambre de Métiers du Finistère ;  
Tanguy-Prigent, président de la commission parlementaire du C.E.L.I.B. ;  
Québriac, président du Comité Central des Pêches Maritimes ;  
Quittet, inspecteur général de l'Agriculture ;  
Riffault, directeur de l'École Nationale d'Agriculture de Rennes ;  
Talureau, ingénieur général des Eaux et du Génie rural.*

Rapporteur général

*M. Martray, secrétaire général du C.E.L.I.B.*

Assistent de droit aux réunions :

*MM. les préfets des départements bretons ;  
le commissaire général du Plan de Modernisation et d'Équipement ;  
le directeur général de l'Aménagement du Territoire ;  
l'inspecteur général de l'Économie Nationale chargé des départements de l'Ouest ;  
le président du C.E.L.I.B. ou son représentant.*

COMITE D'ETUDE ET DE LIAISON DES INTERETS BRETONS

Rapport d'ensemble

sur un

PLAN D'AMENAGEMENT  
DE MODERNISATION ET D'EQUIPEMENT  
DE LA BRETAGNE

(1954 - 1958)

C. E. L. I. B.

NOVEMBRE 1953

## Introduction

Le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons publie aujourd'hui le rapport d'ensemble sur le plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne établi d'après les rapports de la 6<sup>e</sup> Région Economique, des Chambres d'Agriculture, du Laboratoire de géographie de l'Université de Rennes, des groupements professionnels, des chefs de service autorisés par MM. les préfets des départements bretons à nous prêter leur concours. Il a paru nécessaire de mettre ainsi l'opinion bretonne au courant des projets qui ont été étudiés et coordonnés au sein d'une commission présidée par M. Paul Ihuel, en vue de leur réalisation dans le cadre du deuxième plan de modernisation et d'équipement.

Ce deuxième plan doit viser essentiellement à accroître le niveau de vie des Français tout en mettant notre pays en mesure de faire face, sans aide extérieure, aux charges de toute nature qu'il doit supporter et, notamment, de rééquilibrer sa balance des paiements. Il est évident que ce résultat ne peut être obtenu que moyennant une augmentation générale de la production et de la productivité. La directive qui a été donnée aux commissions de modernisation chargées de l'élaboration du deuxième plan a été, je le rappelle, un accroissement de la production industrielle d'environ 30 %. Cet accroissement tient compte à la fois de l'augmentation de la population et du surcroît d'exportations à réaliser pour combler le déficit de la balance des paiements avec l'étranger, surcroît qu'on attend d'un accroissement de 25 % de l'exportation des produits agricoles et de 40 % de l'exportation des produits industriels.

Pour que de tels objectifs puissent être atteints, il faut que, parmi beaucoup d'autres, deux conditions fondamentales soient obtenues. L'une, dans l'ordre extérieur, est une extension progressive du marché européen déjà établi pour le charbon et l'acier. L'autre condition, d'ordre intérieur, est l'élévation du niveau économique et social de la France qui ne doit pas se faire au profit de la seule région parisienne ou de quelques grandes régions industrielles particulièrement favorisées, tandis que de vastes régions de la France iraient s'appauvrissant et se dépeuplant.

Pour que la France reste un pays bien équilibré, il faut que le progrès s'y étale à travers toutes les régions. Or, si on analyse l'évolution de la France entre 1850 et 1939, il faut admettre qu'elle a été caractérisée par une centralisation croissante au profit de la région parisienne et de quelques provinces. Sur les 90 départements de la métropole, 65 départements étaient moins peuplés en 1936 qu'en 1881 ; beaucoup d'entre eux ressemblaient à des cellules en voie de dépérissement, leurs ressources demeuraient inemployées, leur économie agricole et industrielle s'appauvrissait constamment. De vastes zones comme les plateaux calcaires de l'Est, le Quercy, la Gascogne, les Cévennes, les Alpes du sud, la Corse, contribuaient de moins en moins à la richesse nationale.

L'idée qui a inspiré le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons a été d'empêcher que la Bretagne n'aille rejoindre la liste des régions en voie de régression.

La réalisation du premier plan de modernisation a apporté un remède partiel au déséquilibre que j'ai évoqué ci-dessus. La modernisation des houillères et de la sidérurgie, l'exploitation des grands gisements de charbon découverts en Lorraine, le fait que la Lorraine ait cessé d'être une région frontière — ce qui avait toujours handicapé jusque là son essor — font maintenant de cette région de l'Est une zone industrielle en plein développement. Par ailleurs, dans les régions montagneuses, de grands chantiers hydroélectriques, de gros investissements dans l'électro-chimie, dans l'électro-métallurgie, un équipement touristique permettant à la fois une saison d'hiver et une saison d'été, ont donné une impulsion nouvelle à l'économie.

Mais rien de cela ne s'est produit au profit des départements bretons et nous sommes obligés de noter que la politique des investissements et du crédit, qu'ils soient d'ailleurs orientés par l'Etat ou par les banques privées, tend plutôt à favoriser l'enrichissement des régions riches et, par contre-coup, à accentuer l'appauvrissement des régions pauvres.

Il est évident pourtant que nul pays ne se prête mieux que la France, en raison de ses diversités naturelles, à des actions régionales, que cette diversité même requiert la souplesse et l'empirisme dans les méthodes de réalisation, le principal défaut des structures administratives actuelles étant précisément leur rigidité et leur uniformité. C'est pourquoi, en nous groupant dans le C.E.L.I.B., nous avons pensé faciliter l'action du Commissariat au Plan et des services de l'Aménagement du Territoire, en réalisant l'accord de tous sur un programme simple pouvant servir de base aux investissements ultérieurs.

Nous avons pensé aussi que notre comité, par des réunions comme celles qui se sont déroulées à Vannes, le 30 juin 1952 et à St-Brieuc, le 30 mars 1953, pouvait grandement contribuer — ainsi d'ailleurs que par toutes les réunions de commissions qui ont séparé nos assemblées plénières — à stimuler l'esprit d'initiative et à créer un climat favorable à des entreprises nouvelles, hors desquelles nous savons bien que les efforts des pouvoirs publics risqueraient de rester sans résultat. Or, sur le fond de tableau constitué par ces observations, que se dégage-t-il des études dont l'ensemble constitue le plan régional ?

D'abord l'importance des problèmes agricoles et en particulier la nécessité de rattraper, grâce au deuxième Plan, le retard des départements bretons en matière d'électrification rurale. Un tel retard ne saurait se prolonger. Il s'agit d'un véritable problème d'intérêt national sur lequel je ne veux pas revenir ici parce qu'il est traité de manière complète dans les pages qui suivent.

Nous sommes tous d'accord pour reconnaître que l'agriculture est appelée à demeurer la base fondamentale de l'économie bretonne, tous d'accord que nous devons multiplier les moyens et les efforts pour accroître le revenu des exploitations et particulièrement des exploitations familiales. M. Riffault, directeur de l'Ecole Nationale d'Agriculture de Rennes, a démontré de façon lumineuse les résultats qui pourraient être obtenus par une politique systématique d'amendements calcaires. Mais on ne peut pas parler d'augmentation de la production agricole sans évoquer immédiatement le problème des débouchés et des prix qui devront être étudiés spécialement par le C.E.L.I.B., avec les administrations économiques gouvernementales compétentes.

C'est contribuer à la solution de ce problème, sans toutefois pleinement le résoudre, que de chercher la multiplication des industries qui emploient des matières premières fournies par l'agriculture. Mais notre avis est que nous ne pouvons pas nous cantonner

à cela et que nous devons employer tous les moyens d'attirer en Bretagne des industries nouvelles. Il y a, en effet, un lien incontestable entre la prospérité et le progrès rural, d'une part, et la proximité d'activités industrielles. A cet égard l'observation de ce qui se passe dans un grand nombre de pays nous montre combien il est faux de penser que certaines régions sont seules à avoir une vocation industrielle.

La raison fondamentale, d'intérêt national tout autant que provincial, pour laquelle, à mon avis, nous devons nous obstiner à chercher à attirer vers notre région des industries nouvelles plutôt que de faire émigrer vers des centres industriels déjà surpeuplés une partie de notre jeunesse, c'est qu'ainsi il est possible de faire des économies considérables sur les dépenses de logement, d'équipement scolaire, de transport, de services publics, qu'entraîne au delà d'une certaine limite l'expansion des grandes cités industrielles.

En tant que représentants d'une région comme la Bretagne, nous devons nous dresser avec vigilance contre la tendance qui consiste à laisser se concentrer un trop grand nombre d'entreprises vers les grandes agglomérations urbaines, attraction qui s'explique par le fait que les charges financières qui résultent de cette concentration sont rejetées presque intégralement sur la collectivité. Je pense à la charge du logement, au déficit des services de transports ouvriers, même à la responsabilité indirecte de leur emploi.

Sait-on, par exemple, que la région parisienne compte de 40 à 60 % des chômeurs secourus, alors qu'elle ne possède que 23 % de la population industrielle de la France ? Sait-on que les tarifs voyageurs spéciaux, rendus nécessaires par l'extension démesurée de l'agglomération parisienne, déterminent une fraction importante du déficit de la S.N.C.F. et que les milliards ainsi consommés ne sont naturellement pas disponibles pour l'équipement de régions comme la région bretonne ? Sait-on que, pour la quasi-totalité des industries de transformation, la construction d'une nouvelle usine coûte de trois à cinq fois moins cher que la construction des logements et des équipements publics nécessités par le déplacement de la main-d'œuvre correspondante ?

Voilà pourquoi l'intérêt général exige que nous poursuivions une politique de décentralisation industrielle, car il est vraiment plus qu'onéreux — il est sot — d'obliger à quitter leurs logements des hommes et des femmes qui vivent par exemple dans notre région, pour aller chercher du travail loin de chez eux, dans des localités où il est indispensable que la collectivité construise des logements nouveaux et tous les équipements publics nécessaires. Quand je parle d'équipement public ou collectif, je pense par exemple aux problèmes de l'alimentation en eau causés par une concentration excessive. Sait-on que dans une ville comme Paris, les dépenses de l'équipement collectif sont, par tête d'habitant, cinq fois plus élevées que celles d'une ville moyenne ?

C'est donc non seulement servir l'intérêt breton, mais l'intérêt de toute la nation que de rechercher l'industrialisation des zones présentant, comme la nôtre, d'importantes disponibilités de main-d'œuvre. La lecture de cette brochure doit faciliter la pénétration de ces idées élémentaires. Je souhaite que le Commissariat Général au Plan et les diverses administrations compétentes s'en inspirent. Je souhaite que les Bretons entreprennent les actions nécessaires pour que ces idées trouvent chez nous leur application.

René PLEVEN,  
président du C. E. L. I. B.

C'est au cours d'une assemblée plénière, tenue le 30 juin 1952 dans la salle du conseil général du Morbihan, à la préfecture de Vannes, que le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons décidait d'entreprendre l'élaboration d'un plan quadriennal d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne. Neuf mois plus tard, le 30 mars 1953, à St-Brieuc, une nouvelle assemblée adoptait les grandes lignes de ce plan qui, après quelques dernières mises au point, devait être officiellement remis le 10 juillet suivant au Commissariat Général au Plan de Modernisation et d'Équipement et à la Direction de l'Aménagement du Territoire : il avait fallu une année pour achever la préparation du programme que nous publions dans le présent volume.

Un tel programme ne pouvait être établi directement par le C.E.L.I.B. qui s'en tient, suivant la loi de son nom, au rôle d'impulsion et de liaison : il lui fallait consulter au préalable les groupements professionnels et les organismes administratifs des départements breton, mettre leurs idées en discussion au sein de commissions de travail, confronter les rapports ainsi obtenus avec les directives nationales du Commissariat au Plan et de l'Aménagement du Territoire. Il lui fallait enfin présenter une synthèse de ces rapports, obtenir l'adhésion de la Bretagne représentée par ses élus, ses cadres professionnels et techniques, sur un plan complet et coordonné de rénovation régionale.

Ce plan est aujourd'hui déposé, après avoir été adopté unanimement par les délégués de toutes les forces politiques, administratives et économiques de la Bretagne : sa réalisation dépend, certes, des crédits dont pourront bénéficier nos départements. Mais elle est également subordonnée aux initiatives qui seront prises à l'échelon régional. C'est pourquoi le C.E.L.I.B. a voulu donner une large diffusion à l'exposé des mesures de modernisation qu'il préconise : il a décidé de porter finalement le débat devant l'opinion bretonne elle-même.

C'est elle qu'il s'agit en effet de convaincre et d'entraîner. Le C.E.L.I.B. défend aujourd'hui près des pouvoirs publics le principe de justice distributive qui n'a pas toujours été respecté quand il s'est agi d'attribuer des crédits d'investissement aux diverses régions françaises. Mais il doit également rappeler aux Bretons leurs propres responsabilités dans le retard économique de leur province. La répartition des crédits n'explique pas tout et ne résoud pas tout : une région en pleine vitalité finit toujours par obtenir les crédits indispensables à

son équipement. En même temps qu'il rappellera donc à Paris quelle doit être la juste part de la Bretagne dans le deuxième Plan, le C.E.L.I.B. s'efforcera de mobiliser les énergies bretonnes, de réunir les moyens d'action indispensables, de soutenir les organisations professionnelles dans une vaste campagne pour la mise en valeur de ces départements dont toutes les possibilités sont loin d'avoir été exploitées. Tel est le double aspect de l'action qu'il nous appartient maintenant d'entreprendre si nous voulons que notre plan soit autre chose qu'un document d'archives.

L'intérêt régional se confond avec l'intérêt national. Le Comité a voulu inscrire son effort dans le cadre de ce « grand dessein » qui consiste à rénover l'économie française, moderniser ses moyens de production et de transformation, exploiter ses ressources négligées, abaisser ses prix de revient pour lui permettre de lutter sur des marchés élargis. C'est pourquoi le programme qu'on va lire prend souvent l'allure d'un bilan marquant à la fois notre actif et notre passif. Nous rappelons à chaque occasion la place de la Bretagne dans l'ensemble des activités nationales, car il nous paraît capital que les pouvoirs publics n'oublient pas certains pourcentages. Sur un territoire qui représente 5 % du territoire métropolitain, la Bretagne apporte 7 % de l'approvisionnement en produits végétaux et 8 % de l'approvisionnement en produits animaux ; elle fournit 40 % du poisson pêché en France ; elle ajoute chaque année, par son tourisme, plus de cinq milliards de devises à l'économie du pays ; si ses possibilités industrielles ont été négligées, elle contribue largement au recrutement en main-d'œuvre de la région parisienne et l'on évalue à plusieurs centaines de mille le nombre des émigrants qu'elle a procurés, depuis cinquante ans, à l'industrie française.

Ces statistiques sont éloquentes, même aux yeux des Bretons qui généralement les ignorent. Elles justifient dans une certaine mesure nos modestes prétentions. Mais c'est du potentiel économique qu'il s'agit avant tout et les possibilités de développement important plus encore que les niveaux actuels de production.

Or, la Bretagne est le type de région dont le rendement demeure insuffisant par suite d'une évolution technique incomplète. Les conditions de production, de travail et d'existence freinent

l'activité des principaux secteurs de l'économie régionale, en particulier de l'agriculture. Les statistiques sont, cette fois, moins brillantes. Elles nous apprennent, par exemple, que sur trois Français n'ayant pas l'électricité, il y a un Breton ; que plus de 85 % des communes rurales ne possèdent pas un réseau de distribution d'eau potable ; que 90 % des habitations rurales exigent des améliorations absolument essentielles ; que l'on utilise moins d'engrais en Bretagne qu'en d'autres régions de France ; que les techniques de culture, d'élevage et de commercialisation des produits ne sont pas assez poussées. Elles nous disent aussi que l'industrie fait vivre moins de 17 % de la population contre 29 % dans le reste de la France ; que l'équipement touristique n'est pas à la mesure des possibilités réelles de la Bretagne ; que la pêche elle-même, bien qu'en meilleure position, ne bénéficie pas des conditions d'exploitation et d'expédition qui lui permettraient de donner son plein rendement.

Si la Bretagne joue dans l'économie nationale un rôle déjà honorable, il lui reste donc une marge considérable pour améliorer sa « productivité ». Malgré certaines conditions naturelles défavorables — sa position en bout de ligne, par exemple — elle doit être en mesure d'accroître aisément ses activités dans la proportion moyenne de 25 % qui correspond aux objectifs nationaux du deuxième Plan, compte tenu d'une politique générale d'expansion commerciale, d'équilibre des marchés et de recherche des débouchés. C'est une question de crédits et d'initiatives.

Le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons doit contribuer à obtenir les uns, à susciter les autres. Pour y parvenir, le bénéfice de l'appui des parlementaires, conseillers généraux, maires et dirigeants d'organisations professionnelles qui, depuis deux ans et en dehors de toute politique, lui ont donné leur adhésion et leur concours actif. L'opinion bretonne a trouvé tout naturellement ce moyen d'expression par delà les limites étroites des départements. La Bretagne forme une solide unité économique, humaine et spirituelle — le géographe de Martonne ajoutait, « une unité géographique évidente ». Il est impossible de traiter ses problèmes sans leur donner leur véritable dimension : les mêmes chances se présentent d'un point à l'autre de la province, avec les mêmes ressources et des conditions générales identiques ; les mêmes difficultés aussi, avec des préjugés trop souvent semblables. C'est donc bien à l'échelon régional qu'il convenait de dresser ce programme, à l'échelon des véritables réalités économiques et des grandes unités de peuplement.

Est-ce à dire que la Bretagne soit une province

uniforme ? Son nom, en breton, signifie variété et René Mussat la définissant « uniforme dans l'ensemble, morcelée à l'infini dans le détail ». Ainsi que l'écrivit plus loin M. Phipponneau, l'établissement d'un plan régional ne saurait dispenser d'études locales et nous avons publié, comme un modèle à suivre, celle qui a été conduite sur les îles bretonnes par M. le colonel Hardouin, conseiller général de Belle-Ile-en-Mer.

Des monographies semblables pourraient être établies sur les divers « pays » qui constituent l'ensemble breton. Le plan proposé par le C.E.L.I.B. suppose, en effet, des adaptations particulières, mais les impératifs sont partout les mêmes : il s'agit de faire vivre, sur une terre qui n'a pas encore livré toutes ses ressources, une population abondante actuellement réduite à émigrer dans des proportions excessives.

Nous présentons ces conclusions et cet essai de planification régionale aux techniciens du « Plan Hirsch » en espérant qu'ils y trouveront également profit. L'un d'eux, M. J.-F. Gravier n'écrivait-il pas dans un ouvrage devenu classique (1) : « Il n'existe pas de plan national valable sans plans régionaux, ces derniers étant même préalables dans de nombreux domaines » ?

Nous avons suivi le conseil. Mais, répétons-le, c'est aux Bretons que nous avons d'abord pensé. Grâce à leurs qualités de travail et par suite de l'action stimulante d'une forte densité humaine, ils ont su faire d'un pays excentrique et naturellement pauvre une région dont les rendements sont souvent comparables à ceux des meilleures terres de France.

Ce résultat encourageant ne saurait pourtant cacher nos insuffisances. L'œuvre de Rieffel, à qui l'agriculture bretonne doit tant, n'est pas terminée. Il faut la continuer et l'étendre à toutes les activités économiques, retrouver l'esprit des pionniers qui, à la fin du siècle dernier, ont empêché la Bretagne de s'abandonner à la régression. Il faut développer chez nous cette mystique du progrès technique qui entraîne le progrès social et suppose, en même temps, le progrès intellectuel.

Le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons a terminé la première partie de sa tâche en préparant le plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement que nous présentons dans cette brochure. Il va maintenant s'efforcer de susciter les entreprises qui s'imposent pour réaliser ce programme.

Le secrétaire général du C.E.L.I.B.  
J. Martray.

(1) J.-F. Gravier, « Paris et le désert français ».

## Le problème breton <sup>(1)</sup>

### I. — BRETAGNE ET REGION NANTAISE.

Qu'il nous soit permis d'abord de regretter que le plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne se trouve réduit à ce qu'il devient désormais convenu d'appeler « les quatre départements bretons » constituant la VI<sup>e</sup> Région économique. La délimitation des régions économiques a détaché de l'ensemble de la Bretagne le département de la Loire-Inférieure et a rattaché à l'influence nantaise des départements non bretons. Les circonscriptions des directions régionales de l'I. N. S. E. E. sont calquées sur celles des Régions économiques, ce qui ne facilite pas une étude économique de l'ensemble de la Bretagne.

Le fonctionnement même d'une institution à l'intérieur d'un cadre territorial arrive à créer une certaine unité entre des régions réunies d'une façon qui peut paraître arbitraire : Nantes exerce plus d'influence qu'autrefois sur le Choletais et l'Anjou, tandis que l'industrie de la conserve sur la côte sud de la Bretagne tend à se détacher de l'influence nantaise.

Cette « mutilation » de la Bretagne prive pourtant les quatre départements des capitaux et de l'esprit d'initiative du milieu nantais qui a exercé un rôle capital sur le développement économique du littoral méridional breton. Il faut souhaiter que des contacts étroits soient pris pour harmoniser et coordonner des programmes d'équipement et de modernisation qui devraient tenir compte des problèmes communs intéressant la Bretagne intégrale.

Mais le C.E.L.I.B. ne pouvait que reconnaître l'état de fait qui prive la VI<sup>e</sup> Région économique du département de la Loire-Inférieure. D'ailleurs la région nantaise — et les Nantais sont les premiers à en avoir conscience — s'oppose à beaucoup d'égards au reste de la Bretagne. Par son climat à nuance méridionale qui permet la culture de la vigne, par l'existence d'un grand axe de circulation qui a orienté de bonne heure sa vocation commerciale, formé une bourgeoisie d'affaires pourvue de solides capitaux et d'un vigoureux esprit d'initiative, par le maintien d'un actif trafic maritime soutenu par une puissante organisation industrielle, par l'importance de sa population urbaine,

la région nantaise s'oppose aux « quatre départements bretons » où l'agriculture constitue l'activité fondamentale, où la pêche représente plus que le commerce l'élément essentiel de la vie maritime, où les capitaux et les initiatives manquent pour développer une vie urbaine et industrielle capables de retenir une population surabondante.

La Loire-Inférieure étant ainsi séparée de la VI<sup>e</sup> Région économique, les quatre autres départements forment un ensemble plus homogène que la Bretagne en son entier. Malgré les contrastes qui existent entre divers secteurs, les caractères communs l'emportent sur les différences et il existe bien dans ces quatre départements ce qu'on peut appeler « un problème breton ». L'établissement du plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement qui doit s'efforcer de résoudre ce problème s'en trouvera en partie facilité. Mais le C.E.L.I.B. se doit de proposer aux dirigeants de la région nantaise d'organiser ultérieurement les confrontations nécessaires.

\* \*

### II. — LE PROBLEME DEMOGRAPHIQUE (2).

La question démographique constitue l'élément essentiel de ce que nous appelons le problème breton.

La densité moyenne de la population est plus forte que dans l'ensemble de la France (82,5 habitants au km<sup>2</sup> pour la région ; 73,5 pour la France entière), fait d'autant plus remarquable que la population rurale compte pour 70 % du total (France 46 %) et que 39 % de la population vit de l'agriculture (France 25,3 %). La densité de population rurale s'élève à 57 ruraux au km<sup>2</sup> (France 34) et celle de la population vivant de l'agriculture à 37 par km<sup>2</sup> de territoire agricole (France 20). Dans certaines régions des pays du nord-ouest de l'Europe, où les conditions natu-

(1) Ce chapitre a été rédigé par M. Philipponneau, agrégé de l'Université, assistant au Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes.

(2) Tous les chiffres cités ont été extraits ou calculés d'après les publications de la Direction régionale de Rennes de l'I.N.S.E.E.

relles ne sont pas meilleures qu'en Bretagne, la densité de la population agricole est aussi élevée : mais cette population agricole dense coexiste généralement avec une importante population urbaine.

La population a atteint son chiffre maximum en 1866 dans les Côtes-du-Nord, 1891 en Ille-et-Vilaine, 1911 dans le Finistère et le Morbihan. Entre ces diverses dates et 1940, elle a diminué de 318.000 habitants pour l'ensemble de la région.

Cette diminution n'est pas due à une baisse du taux de natalité, resté toujours très supérieur à celui de la moyenne française malgré le départ des éléments jeunes (30,6 % en 1884, France 24,9 % - 24,6 % en 1911, France 19 % - 18,7 % en 1936, France 15 % - 22,7 % en 1948, France 20,3 %). La proportion des excédents ou déficits des naissances par rapport aux décès pour 10.000 habitants atteint + 49 en 1911 (France + 22, + 43 en 1921 (France - 5), + 45 en 1936 (France - 31), + 105 en 1948 (France + 86). Les excédents annuels de naissances sur les décès dépassant généralement 10.000 unités depuis le début du siècle, sans l'émigration le chiffre de la population de ces quatre départements dépasserait largement aujourd'hui trois millions d'habitants. Le chiffre de 600.000 émigrants partis définitivement depuis seulement un demi-siècle apparaît très modéré.

Nous n'insisterons pas ici sur les aspects de cette émigration dont on a bien souvent souligné les côtés les plus regrettables sans en montrer toujours les avantages. En dénonçant fort justement la désadaptation de la petite bonne bretonne qui franchit les portes de la gare Montparnasse, on néglige souvent de montrer la réussite des Bretons qui, à force d'énergie, ont pu obtenir des situations convenables, parfois brillantes, auxquelles ils n'auraient jamais pu prétendre en restant au pays. Sans l'émigration, il est certain qu'avec une telle surcharge démographique et dans le cadre de l'organisation économique actuelle, le niveau de vie moyen du Breton serait extrêmement misérable.

Si les autres régions françaises ont pu, fort heureusement, fournir du travail aux excédents de la population bretonne, elles ont bénéficié de l'apport gratuit d'individus jeunes, aptes au travail, sans avoir eu la charge de les élever. A-t-on calculé ce qu'a coûté à notre région la formation de cette main-d'œuvre que d'autres régions utilisaient dans sa période d'activité ? Nous avons indiqué que le chiffre de 600.000 émigrants était certainement modéré. Si l'on évalue — ce qui est faible — à 50.000 francs par an en 1953 le coût moyen annuel de l'entretien d'un jeune, la formation d'un travailleur de 15 ans revient à 750.000 francs et celle de 600.000 émigrants se chiffre par la somme de 450 milliards de francs, valeur 1953.

Par le seul fait qu'elle fournit aux autres régions françaises des jeunes aptes au travail, la Bretagne apporte à l'économie du pays une contribution dont on oublie trop souvent la valeur. Dans quelle mesure l'Etat, représentant les régions bénéficiaires de cet apport humain, a-t-il acquitté jusqu'ici cette dette envers la Bretagne par une politique d'investissement qui pourrait vivifier l'économie bretonne ?

Il ne s'agit pas seulement d'une simple question de justice : c'est aussi une question d'intérêt national. Si des mesures énergiques ne sont pas prises rapidement pour retenir en Bretagne la plus grande partie des éléments jeunes de la population, notre région cessera à bref délai de constituer le grand réservoir d'énergie humaine grâce auquel tant de secteurs de l'économie française ont pu maintenir et développer leur activité.

L'étude de la structure démographique de ces quatre départements bretons montre en effet que la proportion des éléments de moins de dix ans tend à se rapprocher de celle de la France. La pyramide des âges est singulièrement modifiée depuis 1911. A cette date, dans chacun des quatre départements bretons, la pyramide était régulière et sa base était extrêmement large. Selon les départements, la proportion des enfants de moins de dix ans variait de 2.000 à 2.600 pour 10.000 personnes. En 1946, elle varie de 1.535 à 1.637 et la moyenne est de 1.554 pour l'ensemble de la région. Elle reste malgré tout encore supérieure à la moyenne française (1.404).

Mais le trait le plus remarquable de la pyramide des âges est l'importance du groupe de 10 à 25 ans (2.628 pour 10.000, France 2.366). Le groupe de 25 à 35 est encore plus réduit que dans l'ensemble de la France (région 1.207, France 1.223). A l'influence marquée des classes creuses, particulièrement sensible ici par suite des pertes de la grande guerre, s'ajoute celle d'une émigration des jeunes. La proportion des groupes d'âge de plus de 35 ans est beaucoup plus faible que dans l'ensemble de la France (région 4.610, France 4.997) et la différence est d'autant plus marquée qu'on se rapproche du sommet de la pyramide.

Une telle pyramide des âges révèle l'importance et l'ancienneté de l'émigration : une partie considérable de la population âgée de plus de 35 ans s'est dirigée vers d'autres régions françaises. Grâce à la forte fécondité de ceux qui sont restés, le groupe de 10 à 25 ans est particulièrement important, plus que celui des moins de dix ans par suite de la faiblesse du groupe de 25 à 35 ans.

L'évolution démographique de notre région dépendra en grande partie du comportement de ce groupe de 10 à 25 ans qui, sept ans après le recensement de 1946, a de 17 à 32 ans. Si la majeure partie de ce groupe d'éléments jeunes, aptes à travailler et à procréer, reste en Bretagne, la pyra-

mide des âges retrouvera rapidement sa large base d'autrefois et la région pourra dans l'avenir continuer à fournir sans danger de la main-d'œuvre aux autres régions françaises. Si une grande partie de ce groupe émigre, la base de la pyramide risque de devenir bien étroite, le dynamisme démographique de la région s'affaiblira sans que la natalité des régions d'immigration bénéficie beaucoup de cet apport de sang nouveau : l'expérience montre que la fécondité des Bretons diminue rapidement en dehors de leur milieu.

L'avenir démographique du pays tout entier risque donc de souffrir d'un départ massif des jeunes Bretons. On a enfin pris conscience en France de la gravité du problème démographique considéré dans son ensemble ; il mériterait d'être encouragé par de coûteuses mesures générales. Cette politique pourrait être heureusement complétée à moindre frais par le maintien dans leur milieu d'origine de populations prolifiques qui perdent leur fécondité en émigrant.

Les éléments responsables de la région ont pleinement conscience de l'importance de la question démographique. Les données du problème breton sont simples : la Bretagne pourra-t-elle retenir la majeure partie de ses éléments jeunes ? Dans l'intérêt national, l'Etat doit aider la Bretagne.

### III. — LES PERSPECTIVES DU NIVEAU DE VIE POUR LES JEUNES.

Ces éléments jeunes ne resteront en Bretagne que s'ils y trouvent un niveau de vie équivalent à celui qu'ils pourraient connaître dans d'autres régions et surtout s'ils sont assurés d'un plein emploi.

Si le niveau de vie varie évidemment avec la situation sociale et professionnelle et les secteurs régionaux, il est dans l'ensemble nettement plus bas que dans la plupart des régions françaises.

Malgré leurs insuffisances, les statistiques financières sont à cet égard assez éloquentes : le revenu moyen du Breton est très inférieur au revenu moyen de l'ensemble des Français. Pour 1950, le montant des revenus soumis à l'impôt général est de 13 milliards pour les quatre départements contre 565 milliards pour l'ensemble de la France ; alors que la population des quatre départements représente 5,7 % de la population française, son revenu soumis à l'impôt général représente 2,3 % du revenu national ; 14,9 % des ménages ont un revenu suffisant pour donner lieu à la perception d'un impôt, alors que pour l'ensemble de la France la proportion est de 32,4 %.

Pour les divers bénéfices imposables, la part de la région est toujours inférieure à celle de sa

population : bénéfices industriels et commerciaux, 2,8 % ; taxe spéciale sur le chiffre d'affaires, 1,1 % ; bénéfices des professions non commerciales, 3,7 %. Seule la proportion des bénéfices agricoles est élevée : 7,5 %. Elle reste pourtant plus faible que celle de la population active agricole (9,3 %) ; malgré son importance, la production agricole qui utilise beaucoup de monde fournit, par travailleur, un revenu théorique moins important que dans les régions utilisant moins de main-d'œuvre.

Si la faiblesse du revenu du Breton moyen n'est pas encourageante, la situation de l'habitat incite-elle les éléments jeunes en âge de fonder un foyer à rester en Bretagne ?

Dans la région, sur 506.000 immeubles recensés représentant 661.000 logements, 52 % disposent de l'électricité, 12 % de l'eau courante, 9 % du gaz, 5 % du tout-à-l'égout. Le degré d'occupation est au surplus très élevé. Pour l'ensemble de la région, dans les communes rurales, 24.086 logements abritent de cinq à neuf personnes dans une pièce unique servant à la fois de cuisine et de dortoir, et 591 logements de ce type sont occupés par dix personnes ou plus. Dans les villes, 7.069 logements d'une pièce abritent de cinq à neuf personnes et dans 121 s'entassent dix personnes ou plus. Revenu médiocre, taudis rural, taudis urbain : les perspectives des conditions d'existence ne portent guère les jeunes Bretons à demeurer sur place. Peuvent-ils du moins espérer trouver du travail ?

### IV. — LES PERSPECTIVES D'EMPLOI.

L'agriculture emploie 56 % de la population active (France 35 %). La densité de la population active agricole, par rapport au territoire agricole cultivé, est de 32 au km<sup>2</sup>, densité très supérieure à la moyenne française (18). Cette forte densité s'explique davantage par la faible dimension des exploitations que par l'importance des cultures spéciales demandant beaucoup de main-d'œuvre, mais procurant un revenu élevé. Il est donc peu souhaitable de voir la population agricole s'accroître ; si le revenu de l'agriculture ne devait pas s'accroître, il serait même souhaitable de la voir diminuer.

La pêche en bateau emploie, avec 28.000 marins, 43 % des pêcheurs français ; les industries annexes, conserveries, ateliers de salaisons, usines d'iode, fabriques de glace, fabriques de cordages et de filets, ateliers de constructions et de réparations de bateaux de pêche, emploient 11.251 personnes, chiffre en augmentation par rapport à 1936. Mais depuis cette époque, le nombre des pêcheurs a diminué de 5.000 unités ; au total, il

semble que la pêche et ses activités annexes ne puissent guère employer davantage de main-d'œuvre. La population employée dans le commerce et les diverses activités collectives, transports, administrations, services, etc., comprend, avec 286.000 personnes, 24 % de la population active : c'est relativement peu puisque la moyenne française est de 34 %. Certaines branches d'activité pourraient employer davantage de main-d'œuvre, comme les transports et l'hôtellerie, mais cette augmentation est liée à celle de l'activité économique générale et du tourisme. Il est peu souhaitable de gonfler le secteur commerce, administrations, services domestiques : une augmentation des effectifs ne correspondrait pas à une augmentation de la production.

Il ne reste donc que l'industrie qui soit capable, si elle se développe, d'absorber l'excédent de main-d'œuvre. Avec 211.000 personnes, l'industrie n'utilise que 17 % de la population active contre 29 % pour l'ensemble de la France.

Même pour les branches dont les effectifs sont les plus importants — bâtiment (48.000 travailleurs, 22 % du total), métallurgie (40.000, 18 %) — la proportion de la main-d'œuvre employée par rapport à l'ensemble de la population active est inférieure à la moyenne française : bâtiment (région 4 %, France 4,9 %), métallurgie (région 3,3 %, France 6,8 %). Malgré l'importance de la production agricole et de la pêche, les industries alimentaires n'occupent que 1,3 % de la population active contre 2 % pour l'ensemble de la France. La proportion devient extrêmement faible dans certaines branches, mines et industries extractives (région 0,02 %, France 1,7 %), industries chimiques (0,01 %, France 1 %), industries textiles (0,02 %, France 2,3 %).

La structure des établissements est en rapport avec la faiblesse de l'activité industrielle. Sur 78.000 établissements industriels et commerciaux, 33.000, soit 44 %, ne comprennent que le chef d'établissement ; 27.261, soit 37 %, emploient de un à cinq salariés ; 2.199 emploient de cinq à neuf salariés ; 2.915 de six à cent salariés ; 200 de cent à cinq cents salariés ; 14 plus de cinq cents salariés.

Cette déconcentration de l'industrie est également remarquable sur le plan géographique. Il n'existe pas d'ensembles industriels comparables à ceux que l'on trouve dans le département voisin de la Loire-Inférieure. La faiblesse de l'activité industrielle explique celle de la vie urbaine ; les industries restent en partie attachées à un cadre rural ; beaucoup utilisent une main-d'œuvre mi-paysanne, mi-ouvrière et, dans les villages, les fonctions commerciales et administratives ont généralement plus d'importance que les fonctions industrielles. Aussi la progression de la population urbaine est-elle moins rapide que dans l'ensemble de

la France. De 1901 à 1946, la proportion de population urbaine est passée de 22 à 29 %, pour la France entière de 39 à 53 % : les villes bretonnes ne se développent pas à un rythme suffisamment rapide pour absorber les excédents de la population rurale.

Cette faiblesse de la vie urbaine n'explique-t-elle pas, en partie, les faiblesses de l'ensemble de l'économie bretonne ? Un réseau dense de villes anime l'agriculture en encourageant le cultivateur à produire pour un débouché voisin qui amorce les courants d'expéditions lointaines, mais reste capable d'amortir leurs fluctuations ; la ville assure des services divers (commerce, réparation de matériel, enseignement, santé, loisirs) dont l'absence décourage le rural. Ce sont généralement les zones où l'activité urbaine est la plus importante qui connaissent aussi la vie rurale la plus active. Enfin la ville, centre commercial, dispose de capitaux qui peuvent fixer l'industrie. L'ancienne industrie des toiles, l'ancienne industrie métallurgique qui, au XVIII<sup>e</sup> siècle, faisaient de la Bretagne une des grandes provinces industrielles françaises, n'ont-elles pas disparu parce qu'elles étaient des industries rurales n'ayant pas formé une bourgeoisie urbaine pourvue de capitaux importants et capable de s'adapter aux transformations économiques générales ? L'industrialisation de la région nantaise, en rapport avec la présence d'une bourgeoisie née du commerce maritime, montre ce qu'a coûté à la Bretagne l'absence de cette classe urbaine.

En conclusion, la structure économique de notre région n'est pas favorable à un plein emploi de ce groupe de jeunes dont nous avons montré l'importance. Aussi, l'émigration se poursuit-elle activement, comme le montre l'étude des migrations entreprise par la direction régionale de Rennes de l'I.N.S.E.E., d'après le fichier électoral. En 1951, 3.059 électeurs et 2.459 électrices d'origine bretonne ont quitté les quatre départements pour se fixer dans d'autres régions françaises, particulièrement dans les grandes villes et les ports ; 64 % des hommes et 62 % des femmes étaient âgés de 21 à 29 ans. Ces chiffres ne tiennent pas compte des migrations des jeunes gens et jeunes filles qui n'ont pas atteint l'âge électoral et qui sont importantes, ni des migrations temporaires d'ouvriers agricoles vers les exploitations du Bassin Parisien et des îles anglo-normandes. Ajoutons encore les départs pour l'armée, l'Union française, les pays étrangers d'outre-mer.

Si l'émigration reste active, elle ne suffit pas à assainir le marché du travail. En 1952, la moyenne mensuelle des demandes d'emploi non satisfaites atteint 5.143, en légère augmentation sur 1951. Mais la moyenne du deuxième trimestre 1952 est particulièrement élevée : 6.588 contre 4.704 pour le trimestre correspondant de 1951. En Ile-et-

Vilaine, en février 1953, la moyenne mensuelle représente 2,64 % de la population active non agricole (France 1,99 %). La proportion des demandeurs âgés de moins de 24 ans est particulièrement élevée : 37,8 %, France 23,2 %.

Le gonflement des effectifs de l'industrie du bâtiment avec les travaux de reconstruction a amélioré temporairement la situation, mais un redoutable problème se posera lorsque ces travaux seront terminés. Il est donc certain que, si un vigoureux effort n'est pas entrepris rapidement pour utiliser sur place l'excédent de la main-d'œuvre jeune, l'émigration constituera la seule solution — la plus mauvaise, mais la seule — qui pourra résoudre le problème breton. Il importe donc de rechercher comment chaque secteur de l'économie bretonne pourrait utiliser le maximum de travailleurs.

\*\*

#### V. — REGIONS EN STAGNATION ET REGIONS EN EXPANSION.

La véritable transformation économique que connaissent depuis quelques années certains secteurs de notre région montre qu'avec une claire vision des problèmes, beaucoup d'initiative, de persévérance et un peu d'argent, on pourrait donner un grand essor à l'économie de la région tout entière.

Dans certains secteurs, on constate que la population augmente en même temps que le niveau de vie ; des maisons sont construites en nombre insuffisant pour abriter de jeunes ménages soucieux de créer un foyer confortable, l'agriculture se modernise, les affaires commerciales sont actives. C'est, par exemple, le cas du Sud-Finistère où l'agriculture se transforme rapidement en faisant une large place aux produits commercialisables de grande valeur. Les industries alimentaires, la pêche, le tourisme, le commerce soutiennent la vie urbaine qui se développe à un rythme rapide. Même dynamisme de la capitale bretonne qui fortifie son rôle

traditionnel de centre administratif et universitaire, mais développe surtout son rôle de centre commercial et industriel ; même dynamisme encore des villes petites et moyennes, comme Redon et Saint-Brieuc, animées par un récent essor de l'industrie. Il est remarquable de constater que l'essor de la population urbaine s'accompagne presque toujours, au voisinage de la ville, d'un accroissement de la population rurale. Sur 26 communes voisines de Quimper, 17 voient leur population augmenter de 1936 à 1946 et la diminution de population des autres communes est très faible. Dans les quatre cantons de Rennes, sur 24 communes rurales, une seule voit sa population diminuer pendant la même période ; tandis que la population de la ville passe de 98.538 habitants à 113.381 — chiffre bien dépassé aujourd'hui — la population des communes rurales passe de 24.988 à 27.420. La densité de la population rurale passe de 67 à 73 habitants au km<sup>2</sup>. Le dynamisme urbain contribue donc à fortifier la vie rurale dans la zone d'influence de la ville.

L'étude des migrations de la population bretonne à l'aide du fichier électoral montre qu'en 1951 13.637 électeurs et 14.746 électrices ont quitté leur résidence pour se fixer dans ces secteurs en expansion que sont la région rennaise, la région brestoise, la région de Quimper.

Il s'opère donc une véritable redistribution de la population de régions souffrant d'un excédent démographique, par suite de leur structure économique défavorable, vers des régions pouvant absorber une main-d'œuvre plus nombreuse grâce à l'essor d'activités nouvelles.

La coexistence de zones de stagnation ou de régression humaine et économique et de zones en expansion montre l'importance que doivent prendre les analyses locales dans les essais de planification. Même dans un ensemble aussi remarquablement homogène que ces quatre départements bretons, on ne peut appliquer partout, pour rénover l'économie, des mesures identiques, si excellentes soient-elles dans leur principe.



## Agriculture

L'agriculture, qui est actuellement la base fondamentale de l'économie bretonne, doit le demeurer : telle est la première conclusion que l'on peut dégager des importants rapports rédigés pour le C.E.L.I.B. par MM. de Guébriant, président de la Chambre d'Agriculture du Finistère, Riffault, directeur de l'École Nationale d'Agriculture de Rennes, et Talureau, ingénieur général du Génie Rural. Nous présentons ici une synthèse de ces trois rapports, en tenant compte également du rapport établi pour la commission de la production agricole du Commissariat Général du Plan par M. Malassis, maître de conférence à l'École Nationale d'Agriculture de Rennes ; nous avons, en outre, retenu l'ouvrage publié en 1949 par M. Chombart de Lauwe sous le titre « Pour une agriculture organisée, Danemark et Bretagne » (1), ouvrage capital qui contient notamment un projet d'orientation de la production agricole en Bretagne jusqu'en 1960.

\* \* \*

A. — PLACE DE LA BRETAGNE DANS L'AGRICULTURE FRANÇAISE.

Suivant l'expression de M. Chombart de Lauwe, « La Bretagne est une région essentiellement agricole ; plus de la moitié de la population active est employée dans l'agriculture qui est, de beaucoup, la principale activité économique du pays ».

Mais la place de la Bretagne est également considérable dans l'ensemble de la production agricole française. Le rapport de M. Malassis permet de la définir avec exactitude : 70 % de la population y vit directement ou indirectement de l'agriculture contre 46 % dans le reste de la France. Malgré une forte auto-consommation résultant d'une densité très élevée de la population agricole, la contribution de la Bretagne à l'approvisionnement des marchés agricoles est fondamentale : trois départements bretons (Finistère, Côtes-du-Nord et Ille-et-Vilaine) se classent parmi les premiers départements agricoles français, tant en ce qui concerne la production agricole finale que la production agricole commercialisée.

Sur un territoire agricole qui représente environ 5 % du territoire agricole national, la Bretagne fournit en moyenne 7 % de la production totale

(1) Presses Universitaires de France.

de blé, 62 % des pommes de terre de semence, 25 % des pommes de terre de consommation, 44 % des pommes à cidre, 15 % des légumes, 10 % des bovins (dont plus de 11 % des vaches laitières), 14 % des chevaux, 13 % des porcins, etc... « En 1948, estime M. Malassis, la Bretagne a contribué pour 7 % à l'approvisionnement du marché des produits végétaux et pour 8 % à l'approvisionnement du marché des produits animaux. »

L'ordre des productions s'établit ainsi : viande, lait, pommes de terre, légumes, blé, œufs et volailles ; ce classement est capital, car c'est lui qui doit permettre de définir les objectifs prioritaires d'un plan de modernisation de l'agriculture bretonne.

Mais si les statistiques confirment la forte productivité à l'hectare de l'agriculture bretonne, elles font apparaître d'autres conclusions.

La densité de la population agricole active est nettement plus élevée en Bretagne que dans le reste de la France (« supérieure d'au moins 50 % », précise M. Malassis). Comme l'indiquait déjà M. Phipponneau dans le chapitre précédent, le niveau de vie des cultivateurs est plus bas que dans les autres régions françaises. Alors que les départements bretons se classent parmi les premiers au point de vue de la production agricole, ils se classent parmi les derniers au point de vue du niveau de vie : la Bretagne, qui contribue à l'approvisionnement des marchés agricoles d'une façon relativement importante, a un niveau de vie relativement bas. C'est un indice d'évolution technique insuffisante, mais aussi le signe que le paysan breton, aux ressources limitées, a consacré ses disponibilités au progrès de son exploitation plutôt qu'à son confort.

Des résultats très encourageants ont été obtenus, sur le plan technique, en ce qui concerne les cultures légumières, la pomme de terre de semence, le cheval, etc... Mais il reste un effort considérable à entreprendre en ce qui concerne les productions commercialement les plus importantes : viande, lait, blé, œufs et volailles et, bien entendu, production fourragère.

La comparaison des rendements est significative. En 1948, le rendement par vache était estimé en Bretagne à 1.200 litres contre 1.500 pour l'en-

semble de la France. Et M. Malassis ajoute : « il suffit d'ailleurs de connaître le cheptel breton pour savoir qu'il n'est pas à la mesure d'une région dont la vocation laitière est incontestable : un progrès technique considérable reste donc à réaliser ».

La constatation de faibles rendements, venant après celle de la forte productivité à l'hectare — malgré une mauvaise valorisation des produits de base — pourrait paraître contradictoire. M. Malassis en donne l'explication : « La forte productivité ne provient pas de rendements élevés, mais d'une forte densité (ou d'une forte « intensité »). C'est en Bretagne que la densité du cheptel est la plus élevée. Autrement dit, la Bretagne opère par les quantités au lieu d'opérer par la qualité. C'est le signe d'une évolution technique insuffisante et c'est économiquement désastreux : mieux vaut une vache de bonne qualité bien nourrie que deux vaches de mauvaise qualité mal nourries ».

Fort densité de population, bas niveau de vie, potentiel de production élevé étant donné le faible niveau technique actuel, ces facteurs militent en faveur d'une concentration de moyens dans cette région, puisque le deuxième plan national de modernisation et d'équipement entend mettre précisément l'accent sur les « régions techniquement peu évoluées et à bas niveau de vie ».

Reste à savoir comment un accroissement de la production de 25 % — correspondant aux objectifs du 2<sup>e</sup> plan — est possible en Bretagne : c'est ce qu'il nous appartient de préciser dans ce chapitre, après avoir étudié les conditions générales de la vie rurale dans la région.

## B. — PHYSIONOMIE DE L'AGRICULTURE BRETONNE.

M. Riffault souligne dans son rapport que « la campagne bretonne, si diverse dans ses aspects comme dans ses productions, n'en constitue pas moins une unité régionale parfaite, qui forme un ensemble massif avec une étonnante complication de détails ». Il n'est guère de provinces françaises, en effet, dont les caractères géographiques, climatologiques, agrolologiques, économiques, sociaux, humains même s'affirment avec autant de particularismes qu'en Bretagne.

Même aujourd'hui, un plan général d'action en sa faveur ne peut guère proposer que des améliorations techniques d'une très vieille polyculture de subsistance dont les traits anciens se continuent dans les méthodes actuelles de travail.

Dans la grosse majorité des exploitations, il ne saurait donc être question de faire un plan plus ou moins révolutionnaire qui, dans cette économie moderne, encore pleine de menaces et d'incertitudes, risquerait, pour de multiples raisons, de n'être pris au sérieux par personne. « Pour essayer

de bâtir, de justifier, d'appuyer nos projets sur des bases concrètes, écrit M. Riffault, il nous paraît nécessaire, en un bref raccourci, de placer l'agriculture bretonne dans son cadre actuel d'unité technique et économique. »

Disons d'abord que la Bretagne est une région de ferme démocratie terrienne, puisque propriétaires et fermiers cultivent 98 % des terres exploitables : l'un comme l'autre s'applique, en bon père de famille, à faire pour le mieux et à rester le maître dans son domaine, pour élaborer le plan de culture et d'exploitation qui lui paraît le plus adéquat. Le bail à métayage et le bail à complant ont pratiquement disparu ; on ne le trouve qu'en Loire-Inférieure, où sur 100 cultivateurs, 12 sont encore métayers.

Or, l'établissement d'un plan de culture n'est pas chose aisée. Il nécessite de la part du cultivateur la connaissance parfaite d'un métier difficile entre tous, puisqu'il fait appel à toutes les sciences : naturelles, chimiques, économiques, mathématiques, etc... Bien peu sont ceux qui, en Bretagne comme ailleurs, possèdent un tel bagage. Pour les aider dans leur tâche des exemples, des conseils sont nécessaires.

Le tableau n° 1 placé en fin de chapitre et dressé d'après les données statistiques place et illustre plus que tout commentaire la physionomie de l'agriculture bretonne ; celle-ci est d'une homogénéité parfaite dans les quatre et même les cinq départements. Pour chacun, elle accuse une proportion équivalente en nombre et en surface dans chacune des catégories d'exploitations rencontrées sur la terre bretonne.

Pour la grosse majorité, la ferme bretonne est placée au milieu de ses terres, isolée, ignorant presque sa voisine. Son ampleur est mesurée aux possibilités comme aux besoins de la famille. Son étendue s'est modifiée au fur et à mesure de la pénétration du progrès permettant d'augmenter la puissance et le rendement du travail humain.

En un demi-siècle, à peine, le nombre des toutes petites et des grandes exploitations a diminué au profit de la moyenne. C'est ainsi que la toute petite de moins d'un hectare a disparu dans la proportion de 90 %, celle de 1 à 5 ha. dans la proportion, suivant les départements, de 25 à 50 %, celle de 5 à 10 ha. dans la proportion de 6 à 25 %. Le nombre des grandes, au-dessus de 40 ha., a diminué dans la proportion variant de 21 à 79 %. Le tout au profit de la ferme de 10 à 40 ha.

Le statut du fermage a ralenti ce regroupement dont le mouvement nous paraît difficile à arrêter. La ferme restera toujours établie à la mesure de la famille de l'exploitant qui disposera de moyens

accrus et livrera sur le marché davantage de denrées produites. Si nous en croyons les économistes, l'auto-consommation en Bretagne absorberait près de 40 % des denrées produites.

La surface moyenne de l'exploitation serait comprise actuellement entre 12 et 20 ha. Elle s'avère plus faible sur le littoral où la terre travaillée, amendée, produit plus. Les productions sont plus spécialisées et d'une rentabilité plus importante et plus nette. La possession du sol est davantage disputée, ce qui augmente la valeur vénale. Le nombre d'exploitations agricoles est de 209.242 pour une surface cultivée de 2.066.200 ha.

Le paysage agraire porte, avec encore beaucoup plus de force que la dispersion de l'habitat, les marques de la conquête de l'exploitation individuelle du sol. C'est à force de travail appliqué à une terre ingrate, que l'homme a, peu à peu, transformé la lande en terre productrice de denrées alimentaires.

Les surfaces non cultivées s'amenuisent d'année en année. Leur proportion par rapport à l'étendue de chaque département est de 8 % dans les Côtes-du-Nord, 21,6 % dans le Finistère, 3 % en Ille-et-Vilaine, 19,3 % dans le Morbihan. La disparition totale de la lande n'est ni possible, ni souhaitable ; nous disons même qu'économiquement elle doit subsister, à moins qu'elle ne soit plantée en bois.

La petite surface des parcelles qui rend le cloisonnement singulièrement dense, émette extraordinairement le terroir. Dans presque toute la Bretagne, chacune de ces parcelles est entourée d'un fossé surmonté d'un talus. Autant d'ouvrages qui retirent de la culture de 15, 18 et même 20 % de ces talus, formant clôture, produisant des bois de chauffage, des bois d'œuvre en proportion importante. Mais la végétation touffue, qu'ils supportent, nuit aux cultures par ses racines et l'ombre des feuillages. Il ne saurait être question de demander aux cultivateurs de défaire tous ces talus, ce qui serait un gros travail, mais nous pensons que beaucoup pourraient être supprimés et que le bois qu'ils produisent pourrait être demandé aux parcelles les moins fertiles de chaque exploitation.

La ferme bretonne est desservie par des chemins creux, taillés d'ornières par les charrois. Ils sont des obstacles plus durs à franchir que le relief, cependant tourmenté du sol. L'exploitant, même en ayant à sa disposition des matériaux, est incapable, pour des raisons diverses, de les entretenir correctement. Ombragés sur toute leur étendue, ils conservent, d'un bout de l'année à l'autre, la boue collante ; ils isolent encore davantage les exploitations.

Dans la majorité des cas, sauf dans la zone côtière, la maison rurale, faite de matériaux et

surtout de moyens financiers, est restée à peu près ce qu'elle était au début du siècle : à peine a-t-elle été entretenue. Les logements des animaux et les abords de l'exploitation sont restés dans leur état initial. Les commodités — eau, électricité — susceptibles de faciliter le travail, de diminuer l'effort, d'augmenter indirectement la rentabilité du sol, de contribuer à l'aménagement, à l'assainissement du logement, sont inconnues dans plus de 60 % des fermes bretonnes.

Quant aux combinaisons culturelles et méthodes de culture, exception faite pour la culture de la pomme de terre qui, depuis un quart de siècle, a doublé d'étendue, toutes les autres plantes cultivées se trouvent à peu près dans les mêmes proportions dans l'assolement.

Dans le régime de polyculture diversifiée qui est généralement celui de la Bretagne, les céréales gardent une place d'honneur et détiennent chaque année 48 à 50 % des terres labourables dans les Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine, Morbihan, 38 % dans le Finistère. Les surfaces en prairies et pacages ont tendance à augmenter et représentent en Ille-et-Vilaine et Morbihan 18 à 28 % des terres exploitées contre 10 % en Finistère et 12 % en Côtes-du-Nord. La jachère se trouve sur de faibles surfaces variant de 3 à 9 %.

« A notre avis, ajoute ici M. Riffault, sol et climat conspirent pour donner à la Bretagne une vocation herbagère qui commande une production animale accrue, améliorée et une spécialisation plus poussée dans les productions en lait et en viande. Nous verrions volontiers s'inverser la proportion actuelle des recettes brutes qui sont de 56 à 57 % pour la production végétale, contre 42 à 43 % pour la production animale. Pour celle-ci les recettes devraient atteindre au moins 60 %, provenant simplement des spéculations chevaline, bovine, porcine et avicole. »

Un accroissement des surfaces consacrées aux prairies artificielles, prairies temporaires, prairies naturelles, fourrages verts, aurait pour résultat l'amélioration notable de la fertilité et de la capacité de production des terres. Mais les exigences d'une polyculture diversifiée, résultat d'un compartimentage excessif des terrains, le souci de vivre encore en autarcie, les difficultés dans les communications, un débouché incertain, entravent singulièrement toute modification de ces systèmes de culture.

L'expérience des années d'occupation, les traditions, le mode de vie, sont également autant d'éléments qui freinent le paysan breton et retardent son entrée dans le circuit de la nouvelle économie mondiale. Il n'y trouverait certes pas que des avantages, mais une spécialisation plus nette dans ses productions agricoles le conduirait à l'obtention de meilleurs rendements et, partant, à une diminution du prix de revient.

Quelle est la réceptivité des paysans bretons pour de nouvelles méthodes de culture ? Sans conteste, ils ont de plus en plus tendance à se débarrasser de l'esprit de clocher dont ils étaient accusés et à s'intégrer plus facilement dans un mouvement syndicaliste, mutualiste, coopératif.

S'il y a une nuance de caractère et de psychologie entre les cultivateurs des différents pays agricoles formant la Bretagne, nombreux sont ceux chez qui l'on constate le fervent désir de mieux faire et de s'instruire, principalement chez les jeunes. Un levain de nouveauté apparaît, ainsi que la soif d'améliorer les conditions de vie. Mais trop nombreuses sont encore les fermes où la femme continue à patagner dans sa cour et son étable, car pour elle, le machinisme est moins venu la servir.

Il faut cependant avouer que la psychologie paysanne bretonne se transforme beaucoup moins vite que les techniques agricoles et les conditions du marché. Certes, le Breton est un travailleur opiniâtre qui mène une vie de pionnier, mais ses possibilités financières sont très réduites ; il serait nécessaire, pour ses productions, qu'un débouché avantageux soit assuré. La métropole lui offre en partie ce débouché, mais la position avancée de la presqu'île dans la mer nous inclinerait à penser à des débouchés vers l'extérieur (Angleterre, Algérie, Maroc, Espagne) pour ses principales productions : pommes de terre, produits laitiers, viande, légumes, fruits améliorés.

\*\*\*

Disons en terminant que la Bretagne agricole n'a pas toujours retenu, comme elle le méritait, l'attention de nos gouvernants et de nos économistes, ni celle de l'opinion publique en général. Des jugements sommaires hérités d'une littérature plus ou moins romantique, de préjugés systématiquement ou inconsciemment entretenus, ont été souvent portés sur elle. Parfois se plaît-on à la représenter comme une terre de landes et de bruyères, peuplée d'une paysannerie fermée au progrès. Il arrive, par contre, qu'à des fins diverses la richesse acquise par ses terres soit décrite avec exagération ; la généreuse contribution de la Bretagne au ravitaillement urbain pendant la guerre accrédite cette réputation.

Les multiples déficiences dont souffrent nos exploitations paysannes peuvent être examinées au triple point de vue humain, technique, économique. Connaissant ainsi les aspirations du monde agricole, auxquelles les spécialistes de nos diverses administrations ont fait écho sous forme de plans très sérieusement étudiés, le C.E.L.I.B. peut se mettre, toutes données en mains, en face des problèmes qu'il s'agit de résoudre.

Cette brève analyse de la Bretagne considérée comme une exploitation agricole permet de tracer, dans ses grandes lignes, un plan général d'équipement et d'amélioration des productions bretonnes divisé en quatre grands paragraphes :

- 1) Amélioration des conditions de la vie rurale ;
- 2) Améliorations foncières d'aménagement et de conservation des sols ;
- 3) Améliorations des techniques culturales et des moyens de production ;
- 4) Enseignement agricole, recherche et vulgarisation.

\*\*\*

#### I. — AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE LA VIE RURALE.

M. Talureau, ingénieur général du génie rural, a dirigé une vaste enquête sur l'amélioration des conditions de la vie rurale en Bretagne, avec la collaboration de ses deux ingénieurs en chef, MM. Hamon (Finistère et Morbihan) et Rabu (Côtes-du-Nord et Ille-et-Vilaine). Les résultats de cette enquête ont été remis au C.E.L.I.B. sous forme d'un copieux rapport dont nous donnerons ci-dessous l'essentiel en y ajoutant les éléments extraits des rapports spécialisés établis par MM. Gibert, inspecteur général des Ponts et Chaussées, sur les chemins vicinaux et ruraux, Laurent, ingénieur en chef de l'E.D.F., sur l'électrification, Kervran, membre de la commission de l'électricité du ministère du Travail, sur les éoliennes et Philponneau, assistant au Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes, sur le remembrement.

Le rapport de M. Talureau expose d'abord les considérations générales qui expliquent en partie le retard dont souffre l'équipement rural en Bretagne. Il insiste particulièrement sur l'éparpillement de la population rurale dans une multitude d'écartés. L'Institut National de la Statistique note que sur 700.000 écartés en France, les quatre départements bretons en comptent près de 103.000, soit plus du 1/7 : « Cet élément capital est à l'origine du retard actuel de l'équipement collectif des campagnes bretonnes. C'est une vue très inexacte des choses de penser que le Breton est moins attaché que les autres Français aux problèmes des chemins, de l'électrification, etc... Il est beaucoup plus juste de penser que ces équipements collectifs sont, à population desservie égale, bien plus coûteux que dans la plupart des autres régions françaises. »

M. Laurent rappelle toutefois dans son rapport qu'en ce qui concerne l'électrification : « Il est en France d'autres pays de peuplement beaucoup plus dispersé et où l'électrification est pourtant totale ».

A nos quatre départements mal électrifiés, qui groupaient 2.350.000 habitants en 1946, compa-

rons par exemple quatre départements du pourtour du Massif Central, la Creuse, la Haute-Vienne, la Corrèze et la Dordogne, qui n'en comptaient que 1.070.000 sur une superficie analogue. Ces départements n'avaient plus en 1950 que 16.000 habitants vivant dans des communes mal électrifiées, au lieu de 1.450.000 dans les nôtres. Devons-nous penser que les départements du Limousin ou du Périgord ont payé leurs réseaux moins chers que nous ?

Techniquement, c'est le contraire pourtant qui devrait être, comme il ressort de la statistique des longueurs de lignes : pour l'ensemble de la France, en excluant la Seine, le Rhône et les Bouches-du-Rhône comme trop essentiellement urbains, l'abonné moyen dispose de 51 m. de lignes de distribution d'intérêt local. L'abonné de nos quatre départements, réputé si difficile à desservir, n'en a pourtant exigé que 46. Celui des quatre départements précités du Centre-Ouest s'en est offert 100.

Et si l'on passe à l'utilisation de ces lignes, ce sera pour constater que la consommation annuelle en basse tension atteint chez nous 5,7 Kwh par mètre de ligne, valeur assez proche de la moyenne française de 6,6, alors qu'elle tombe à 2,6 dans le Centre-Ouest.

Ce n'est donc pas seulement pour des raisons techniques que les campagnes bretonnes sont mal électrifiées. La longue indifférence des populations de l'Ouest à l'égard du confort a certainement joué un rôle important, peut-être en leur faisant restreindre leur quote-part aux dépenses d'électrification, mais surtout en leur faisant négliger de solliciter des concours dont d'autres bénéficiaient.

Quoi qu'il en soit, M. Talureau classe en trois catégories les travaux d'équipement et de modernisation de l'agriculture bretonne : travaux d'intérêt général (électrification, eau, voirie rurale, etc...) qui sont généralement entrepris par les collectivités locales (département, communes, syndicats de communes) ; équipements à caractère individuel (amélioration à l'habitat rural, acquisition de matériel agricole) ; travaux d'intérêt collectif exécutés non par l'ensemble des habitants, mais par des groupes de personnes liées par des intérêts communs (remembrement, assainissement de marais, installations coopératives diverses).

#### A. — Electrification rurale.

Il s'agit donc, dans l'ensemble de la Bretagne, de doter du courant-lumière et, si possible, du courant-force environ 60 % de la population rurale répartie dans les hameaux et dans les fermes isolées.

La Bretagne, comme l'indique M. Laurent dans son rapport, est, avec les départements limitrophes

de Vendée, Maine-et-Loire, Sarthe et Mayenne, la seule région compacte de France dont l'électrification ne soit pas déjà totale ou presque en surface.

Il n'y avait plus en 1950 que 5,7 millions de Français à vivre dans des communes dont l'électrification n'était pas achevée ou presque. Or, sur ce nombre, 1,45 million, soit le quart, appartenait à l'Ille-et-Vilaine, aux Côtes-du-Nord, au Morbihan et au Finistère et 1,2 million aux quatre départements limitrophes mentionnés plus haut. Compte tenu de l'importance particulièrement grande des écarts dans nos régions, on peut en conclure que le bloc de l'Ouest compte plus de la moitié des populations françaises peu ou pas électrifiées. Une autre statistique évalue à environ deux millions le nombre de Français ne disposant pas de l'électricité. Sur ce total, environ 700.000 seraient Bretons : sur trois Français non électrifiés, il y a un Breton.

En définitive, il restait à électrifier en 1950 dans nos communes rurales : 69.000 ménages, soit 57 %, dans le Finistère ; 60.000 ménages, soit 56 %, dans l'Ille-et-Vilaine ; 57.000 ménages, soit 48 %, dans le Morbihan ; 55.000 ménages, soit 45 %, dans les Côtes-du-Nord ; soit un total de 235.000 ménages représentant environ la moitié de la population des communes rurales.

La gravité de ce problème de l'électrification en Bretagne a été soulignée par les personnalités les plus diverses. M. Riffault écrit que « ce serait une singulière illusion que de croire à une amélioration de l'agriculture bretonne sans vouloir mettre à sa disposition l'énergie nécessaire dont elle a un impérieux besoin ». Un géographe breton, M. Maurice Le Lannou, souligne que cette forme de modernisation, « tout en simplifiant par le progrès du machinisme les opérations fondamentales du travail de la terre, multiplierait les occupations en libérant le temps nécessaire au nettoyage, à l'appât, à l'emballage des produits, à l'entretien et à la mise en œuvre d'un matériel accru et diversifié ». Enfin, M. René Plevin déclarait à ce propos à l'assemblée plénière du C.E.L.I.B. le 30 mars 1953 : « Nous sommes, je crois, quasi-unanimes à penser qu'il ne peut y avoir de réalisation d'un équilibre national si, alors que presque toutes les régions de France sont maintenant électrifiées, la Bretagne continue pendant de longues années, en raison des conditions géographiques qui y ont amené la dispersion des exploitations agricoles, à ne pouvoir distribuer l'électricité à toutes les fermes qui en ont besoin, aussi bien pour la commodité de la vie que pour permettre l'utilisation des techniques dont dépend, dans une grande mesure, une meilleure commercialisation des produits de la terre ».

Pour résoudre le problème, l'aide de l'Etat est indispensable et urgente. Le président du C.E.L.I.B.

le précisait le 30 mars, après avoir d'ailleurs souligné le caractère exagérément coûteux des normes techniques exigées par la Direction de l'Electricité : « Tous ceux qui sont ici et connaissent les conditions de financement imposées aux syndicats d'électrification ou aux collectivités, pensent, j'en suis sûr, comme je le pense moi-même, que les méthodes de financement actuelles arrivent à peu près au bout de leurs possibilités et que, sans une intervention massive sous forme de prêts sembla-

bles à ceux qui ont été consentis à l'intérieur du premier plan pour la modernisation de certaines industries, l'électrification ne peut progresser qu'à un rythme trop lent pour nous permettre de regagner le retard dans lequel nous sommes par rapport à l'ensemble des autres régions du pays ».

Les réalisations et les besoins des départements bretons sont traduits de manière caractéristique dans le tableau suivant extrait du rapport de M. Talureau :

Ouvrages	Côtes-du-Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan	Total
<b>Ouvrages en services au 1<sup>er</sup> janvier 1952 :</b>					
— km. H. T. ....	2.150	2.310	2.735	1.300	8.515
— km. B. T. ....	6.400	3.495	3.230	4.065	17.190
— postes HT/BT .....	1.650	1.226	1.550	1.682	6.108
<b>Ouvrages restant à réaliser pour terminer l'électrification rurale :</b>					
— km. H. T. ....	1.450	1.500	1.850	1.150	5.950
— km. B. T. ....	6.000	7.000	8.550	4.100	25.650
— postes HT/BT .....	1.150	1.110	1.650	900	4.810
Renforcements (pour mémoire). — Ils sont équivalents à 10 à 15 % des ouvrages précédents, selon les départements en cause.					
<b>Populations rurales</b> (chiffres de recensement de l'année 1946)					
— Desservie au 1 <sup>er</sup> janv. 1952, soit % de la population rurale totale .....	235.000 54 %	270.000 59 %	200.000 54 %	270.000 70 %	975.000 59 %
— Restant à desservir au 1 <sup>er</sup> janvier 1952 .....	194.000 46 %	188.000 41 %	165.000 46 %	120.000 30 %	667.000 41 %
— et % des écarts .....	61 %	57 %	74 %	39 %	54 %
<b>Pour mémoire :</b>					
— Population rurale totale ....	429.000	458.000	365.000	390.000	1.642.000
— Population des écarts .....	320.000	330.000	271.000	307.000	1.228.000

Ouvrir l'étendue des zones non desservies, il y a lieu de considérer, dans celles qui le sont, la qualité des réseaux de distribution. Ces réseaux sont chez nous de valeurs très inégales, suivant leur âge, suivant la façon dont les intérêts des collectivités ont été défendus à l'origine et suivant la valeur technique, la conscience professionnelle des entreprises et des sociétés qui les ont construits et exploités avant la nationalisation des industries électriques.

Il est peut-être bon de rappeler ici comment s'effectue l'alimentation générale de la région.

L'énergie distribuée provient des postes à 150.000 volts de Pontchâteau, Mur-de-Bretagne et Landerneau qui reçoivent eux-mêmes leur éner-

gie du Massif Central et des Pyrénées (origine hydraulique) ou de la centrale de Nantes-Chantenay (origine thermique). Un appoint d'énergie est fourni par les centrales thermiques du Portzic à Brest, de Rennes, St-Brieuc et les centrales hydrauliques de St-Herbot et de Vezins.

L'ossature du réseau de répartition est à la charge d'Electricité de France qui tend à substituer au réseau 45 kv des régions nord et sud — réseau surchargé — un réseau à 63 kv dont les lignes essentielles sont les suivantes :

- une ligne nord : Rennes, Plancoët, St-Brieuc, Morlaix, Landerneau, Brest ;
- une ligne sud : Pontchâteau, Hennebont, Quimperlé, Quimper, Rumengol, Brest ;

— une transversale : Saint-Brieuc - Hennebont, s'appuyant sur le poste 150/63 kv de Mur-de-Bretagne ;

— une artère : Combourg - Saint-Malo, s'appuyant sur Rennes (Belle-Epine) et Vezins.

Au-dessous de la tension de 63 kv, les solutions ont un caractère plus local selon l'orientation adoptée par Electricité de France. C'est ainsi qu'en Ille-et-Vilaine, département très en retard quant au réseau de répartition, il est envisagé la création, toujours aux frais d'Electricité de France, d'un réseau à 30 kv alimentant des postes d'injection 30/15 kv situés à Fougères, Vitré et Le Pas (St-Colombe).

Dans les Côtes-du-Nord, le renforcement des réseaux moyenne tension est assuré soit par le renforcement des sections de conducteurs, soit plus généralement par le passage de 5 kv à 15 kv de la tension des réseaux existants. Ce programme est en cours depuis 1946. Il en est de même dans le Finistère, mais, dans ce département, les travaux sont moins avancés.

Dans le Morbihan, il est procédé à de nombreux renforcements de lignes moyenne tension et, également, à des rectifications de tracé. On signalera aussi le raccordement de l'île de Groix au continent par un câble sous-marin exploité à la tension de 5 kv. L'achèvement de la centrale thermique Diesel du Palais à Belle-Ile-en-Mer, d'une puissance installée de 850 CV, permet l'alimentation de la clientèle de l'île ; mais les besoins en puissance imposent rapidement le raccordement au continent par un câble sous-marin à moyenne tension.

Ce rapide aperçu montre les efforts que poursuit et doit poursuivre l'Electricité de France pour assurer une alimentation convenable des réseaux ruraux.

La question de priorité à donner aux renforcements de réseaux existants ou aux extensions en surface ne se pose pas d'une façon aiguë ; les écarts représentent une proportion très importante des travaux à réaliser et on procède très fréquemment aux changements de tension et aux renforcements en même temps qu'aux travaux d'extension. Dans quelques régions seulement, comme celle du nord de l'Ille-et-Vilaine, cette question devra être spécialement traitée, les écarts y étant peu nombreux et la demande d'énergie dépassant largement la capacité de transport de réseaux conçus il y a plus de 20 ans, à une époque où l'on ne soupçonnait pas l'importance des applications futures de l'électricité.

Extensions et renforcements doivent finalement aller de pair : le raccordement massif de nouveaux abonnés à un réseau local pose en effet le problème de la capacité des artères existantes chargées de nourrir ce réseau. Un développement considérable

de la consommation en Bretagne rendra insuffisante l'infrastructure à haute tension qui dessert les lignes locales, comme la séve d'un tronçonnage alimente les branches ; il nécessitera des renforcements très coûteux.

Si les deux problèmes sont essentiellement distincts, c'est avant tout parce que les modes de financement ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agit de travaux de renforcement ou de construction de nouvelles lignes locales. Les premiers, rappelons-le, sont du ressort d'Electricité de France. Les nouvelles lignes, au contraire, sont à la charge des collectivités, aidées par des subventions éventuelles du ministère de l'Agriculture, par les prêts des organismes de crédit publics et privés, enfin par un fonds d'amortissement qui acquitte la majeure partie des intérêts des divers emprunts.

Mais dans le domaine des renforcements de réseaux, l'E.D.F. doit évidemment faire face à des demandes émanant de la France entière. Partout en effet, même là où l'électrification en surface est déjà totale, la charge des artères d'alimentation de plus en plus développées. En beaucoup d'endroits ailleurs que chez nous, on rencontre aussi des installations hors d'âge ou insuffisantes et la pression des consommateurs sur les organismes de distribution n'est pas moindre dans les zones fortement industrialisées que dans les zones rurales, bien au contraire. L'E.D.F., qui n'a pas été spécialement constituée pour résoudre le problème démographique breton, doit évidemment répartir ses crédits entre ses besoins divers.

Suivant quelles règles ? On peut difficilement éviter que ne joue dans une certaine mesure la tendance à proportionner les crédits d'une année à ceux des années précédentes, solution qui défavorise évidemment les pays qui ont un retard à rattraper. Il appartiendrait aux pouvoirs publics, responsables du développement coordonné des diverses régions du territoire, de corriger ce qu'une telle répartition peut avoir de néfaste et d'inopportun.

Des facteurs analogues jouent d'ailleurs dans le domaine des travaux d'extension à la charge des collectivités. Il serait utile, à cet égard, de rechercher si la Bretagne, qui compte le tiers des Français non électrifiés, dispose d'une représentation ou d'une audience bien organisée dans les comités ou organismes qui ont à décider de la répartition des fonds d'électrification.

Par ailleurs, M. Louis Kervran a étudié pour le C.E.L.I.B. les possibilités d'utilisation de l'énergie du vent et la sous-commission de l'énergie du Comité a préconisé un certain nombre d'expériences d'éoliennes en certains points de la Bre-

tagne où l'électrification ne peut être envisagée avant longtemps.

Le problème de l'énergie éolienne a été sérieusement étudié depuis quelques années. En Russie et en Amérique surtout, les réalisations sont nombreuses ; on y a trouvé un moyen économique d'électrifier les écarts qui, dans ces pays, se chiffrent par des dizaines de kilomètres. En France, rien ou presque n'a été fait.

L'énergie du vent est pourtant énorme. Mais elle n'est pas gratuite ; son prix est constitué par l'intérêt des sommes engagées dans l'installation éolienne, l'amortissement du capital et les frais d'entretien. De plus, elle est irrégulière.

Il est cependant curieux de constater qu'il ne s'est trouvé sur les côtes bretonnes que de 1 à 3 jours dans l'année où aucun débit n'ait été marqué au compteur. Cependant, d'un jour à l'autre, la quantité d'énergie recueillie est très variable. Par contre, le total enregistré est assez constant d'une année à l'autre, en un même point. Assez constant aussi chaque mois de l'année, c'est-à-dire qu'un mois de novembre sera sensiblement constant chaque année ; un mois de juin de même, les écarts ne dépassant guère 10 à 15 %. Par contre, entre un mois de juin et un mois de novembre, l'énergie varie du simple à plus du triple, de 1 à 4 même pour certains points de la côte. Les ordres de grandeur moyens pour la Bretagne sont de 150 Kwh/m<sup>2</sup>, en juin et juillet ; de 450 à 500 en novembre et février. Les mois de grosse production éolienne vont de septembre à mars ; plus calmes d'avril à août. Il se trouve que, précisément, la période de grosse production correspond à la période de grosse consommation d'électricité (chauffage), alors qu'inversement, les centrales alimentées en eaux glacées sont au minimum de leur production.

Cette constance relative de la production éolienne permet de déterminer l'optimum de la capacité de la batterie d'accumulateurs, si on utilise une installation isolée (de même on peut faire de l'accumulation calorifique : chauffe-eau, poêles à accumulation ; de l'accumulation d'eau en charge pour les besoins domestiques, le bétail, l'irrigation).

En tout cas, les mesures effectuées systématiquement par un organisme officiel, le Comité de l'Énergie du Vent, montrent que la Bretagne est la région qui, dans son ensemble, reçoit les vents ayant le plus de régularité. D'autres points isolés en France peuvent être plus éventés ; ils conviennent à l'installation d'une station puissante ; mais il n'y a pas de région de France où, sur de larges zones, le vent soit aussi favorable à une utilisation généralisée. C'est pourquoi nous préconisons l'installation de 80 petites éoliennes d'environ 1 kv en Bretagne dans le cadre du deuxième Plan et à

titre d'expérience. Cet essai nécessiterait des crédits très peu importants, deux millions par an environ.

#### B. — Alimentation en eau potable.

La situation de la Bretagne est, à cet égard, caractéristique puisque la proportion de communes rurales (moins de 2.000 habitants agglomérés) qui possèdent un réseau de distribution d'eau potable n'atteint que 15 %.

La répartition est la suivante. Côtes-du-Nord : 67 communes sur 363 ; Finistère : 68 communes sur 285 ; Ile-et-Vilaine : 39 communes sur 349 ; Morbihan : 24 communes sur 259. Soit en tout : 198 communes sur 1.256.

La multiplicité des points d'eau, la faible abondance de chacun d'eux, le peu d'importance des agglomérations, expliquent aisément cette situation. En Bretagne l'eau est présente partout, mais nulle part abondante ; cette dispersion a facilité l'installation des bâtiments de ferme au milieu des terres.

Les études faites, déjà nombreuses, font apparaître l'immensité de l'effort à accomplir. Les enquêtes hydrogéologiques poursuivies par le service du génie rural ont d'ores et déjà permis de dégager l'orientation suivante :

- 1° Là où des points d'eau naturels importants existent — ou là où il est économique d'en créer d'artificiels — et là où le groupement des populations le permet, des syndicats intercommunaux sont à créer. En fait, ils paraissent devoir être peu nombreux.
- 2° Pour la plupart des agglomérations rurales, le débit des sources ou des points artificiellement créés, la topographie et la distance entre ces agglomérations entraîneront des solutions isolées.
- 3° En règle générale, il faudra au maximum utiliser les sources en « eau pure » avant d'envisager l'emploi des eaux d'étangs ou des rivières qui entraînent les filtrations et stérilisations délicates et coûteuses.
- 4° Enfin, il faut penser qu'entre la solution collective complète — le réseau donnant l'eau sur l'évier — et la solution individuelle de la ferme isolée, il y aura de nombreuses solutions incomplètes pouvant être économiquement viables : depuis le point d'eau collectif simplement aménagé (source dégagée, puits avec électropompe) et protégé des pollutions, jusqu'au puits de ferme pouvant distribuer l'eau sous pression grâce au groupe électropompe.

Il faut le dire nettement : à l'heure actuelle tout ne paraît pas économiquement possible. L'échelonnement des travaux sera nécessairement important. Si, à titre d'exemple, on prend l'évaluation faite par le département des Côtes-du-Nord, on observe

que 350.000 habitants restent à desservir (sur 400.000 au total). La dépense sera de 25 milliards. A la cadence actuelle de 250 millions par an, la durée d'investissement serait de 100 ans. Compte tenu des possibilités contributives des intéressés, il semble qu'un effort double réduisant à 50 ans cette durée pourrait être envisagé. La même remarque s'applique aux autres départements.

#### C. — Voirie agricole (chemins ruraux et vicinaux).

En Bretagne, la multiplicité des écarts donne à de nombreuses voies le caractère de chemins ruraux plutôt que celui de chemins d'exploitation. Par leurs caractéristiques techniques, elles apparaissent à un premier examen comme très voisines des chemins vicinaux. Mais en fait, elles ont un caractère agricole très marqué : cultivateurs, bêtes et produits agricoles les empruntent dans une proportion écrasante par rapport aux autres usagers. Leur tracé, pour être rationnel, devrait toujours avoir en vue le remembrement des terres, compte tenu des sujétions de forme que celui-ci impose pour que l'orientation des parcelles, notamment, soit en rapport avec la pente naturelle du sol et pour que la grandeur de ces parcelles soit adaptée aux instruments modernes.

On serait par suite tenté de dire « ne créons plus de chemins ruraux qu'à l'occasion des remembrements ». Ce serait une position impossible à tenir, l'idée du remembrement, dont nous traiterons plus loin, n'étant pas encore mûre dans beaucoup d'endroits et la nécessité du chemin rural étant si évidente et si urgente que le département du Morbihan, par exemple, lui donne encore actuellement la priorité.

Le recensement des chemins d'intérêt agricole n'a pas grande valeur, l'état d'entretien variant très sensiblement de l'un à l'autre. M. Hamon, ingénieur en chef du génie rural de Quimper, donne, pour l'ensemble des chemins, les chiffres suivants :

Départements	Chemins ruraux	Chemins d'exploitation	Total
	km.	km.	
Côtes-du-Nord	10.000	7.000	17.000
Finistère	10.000	6.000	16.000
Ile-et-Vilaine	15.000	5.000	18.000
Morbihan	9.000	7.000	16.000
Totaux	42.000	25.000	67.000

En s'arrêtant à la catégorie la plus importante, celle des chemins ruraux, les besoins les plus urgents font apparaître la nécessité de construire ou de reprendre, dans une première étape, 5.000 km. pour les quatre départements.

A ce total de 5.000 km., il convient de rapprocher les programmes subventionnés au cours des deux années les plus favorisées, à savoir 1950 et 1951, lesquels représentent :

— Côtes-du-Nord	185 km.
— Finistère	100 km.
— Ile-et-Vilaine	305 km.
— Morbihan	295 km.
Total	885 km.

On arrive ainsi au chiffre de 443 km. par an : c'est évidemment peu. En fait, on peut dire que les demandes de subventions présentées au ministère de l'Agriculture — dont l'aide varie de 25 à 45 % — sont innombrables et que les réalisations sont simplement freinées par les crédits de subvention et de prêts que l'Etat peut mettre à la disposition des communes, lesquelles reçoivent en outre des départements des concours financiers très importants, de l'ordre de 15 à 30 %.

Si l'on voulait poursuivre le travail à une cadence suffisante, c'est une masse annuelle de deux milliards de travaux qu'il faudrait. Il semble toutefois que des inconvénients majeurs ont déjà été rencontrés :

- 1° l'abondance des travaux de l'espèce ne suscite pas une concurrence suffisante et il y a, de la part des entreprises, une révision nécessaire de leur comportement sur ce point. La règle doit au demeurant faire le contre-poids nécessaire lorsque des abus sont constatés dans ce domaine ;
- 2° les possibilités financières des communes ont une limite qui serait atteinte dans de nombreux cas avec des programmes de cette importance ; si construire des chemins neufs est bien, il faut également entretenir la voirie existante ou nouvellement construite. Dans ce domaine, il est urgent qu'un « statut de la voirie agricole » vienne donner aux intéressés des ressources suffisantes, lesquelles seront nécessairement assez importantes, quel que soit le mode d'entretien adopté. En outre, il faudrait encourager par des moyens appropriés la production et l'utilisation du pneumatique agricole. Jusqu'à maintenant on s'est attaqué à l'effet, c'est-à-dire l'usure de la route et non à la cause, qui est l'emploi du bandage de fer.

Il faudrait enfin, sur le plan administratif, procéder à une refonte complète de notre législation en matière de voirie. Cette législation, qui remonte à 1881, n'est plus adaptée aux conditions actuelles.

En ce qui concerne les chemins vicinaux, qui conditionnent également le progrès agricole en Bretagne, ils atteignent la longueur totale de 16.570 km. Les rapports des quatre ingénieurs en

chef des Ponts et Chaussées, transmis au C.E.L.I.B. par M. Gilbert, inspecteur général, font d'abord apparaître l'insuffisance des crédits d'entretien mis à leur disposition pour ce réseau de chemins vicinaux. M. Aubriot, ingénieur en chef d'Ille-et-Vilaine, explique que « compte tenu du développement croissant de la circulation automobile, qui en Bretagne atteint surtout les chemins secondaires, ces crédits d'entretien ne permettent pas actuellement d'assurer le maintien du réseau vicinal en état de viabilité correcte ».

M. Bideau, ingénieur en chef des Côtes-du-Nord, donne les raisons de cet état de choses : « Depuis la loi du 21 mai 1936, l'entretien des chemins vicinaux ordinaires est, en principe, assuré par le système de la prestation ou de la taxe vicinale qui peut la remplacer, pour un égal montant, depuis 1903. Ce système, après avoir effectivement permis un entretien convenable des réseaux vicinaux au cours du siècle dernier, se révèle aujourd'hui tout à fait insuffisant... Les taux de rachat des prestations sont inférieurs (de 50 % environ) aux prix de revient réels des journées correspondantes quand elles sont effectuées à prix d'argent par des ouvriers, des tâcherons ou des voituriers. Le tarif est ainsi destiné à favoriser les prestations en nature ». M. Bideau montre les inconvénients des prestations en nature, difficilement contrôlables, et conclut : « Le système des prestations en nature est complètement périmé. Le vœu unanime de tous les ingénieurs interrogés est que cet impôt soit remplacé par la taxe vicinale payable exclusivement en argent après révision des bases du tarif de rachat. On a bien l'impression que les communes disposeraient alors de ressources intéressantes permettant l'exécution économique de travaux ».

Mais en dehors de l'entretien du réseau, il convient d'assurer son développement et sa modernisation : rectification des tracés défectueux, élargissement, construction et revêtement de chaussées, aménagement des accotements, réparation des ouvrages, établissement de la signalisation routière. On peut évaluer à 1.250.000 fr. par km. le montant de la dépense correspondante.

Le service des Ponts et Chaussées suggère que le financement de ce programme de travaux soit assuré comme l'est actuellement celui des opérations inscrites au programme de voirie vicinale du Fonds spécial d'investissement routier (participation des communes avec subvention de l'Etat d'environ 40 % suivant le barème du décret d'octobre 1949).

#### D. — Habitat rural.

L'importance de l'habitat rural au point de vue social et économique n'a pas à être soulignée. Les besoins de la Bretagne en ce domaine sont parti-

culièrement élevés, en raison de la division de la propriété et de la dispersion de l'habitat rural. A l'exception de la « ceinture dorée » dans laquelle les maisons ont été aménagées et entretenues, les bâtiments d'exploitation sont restés dans leur état initial.

Un chiffre méritoire de retenir l'attention : 209.242 exploitations au recensement de 1942 intéressant 2.066.200 hectares, soit une moyenne de moins de 10 ha. par exploitation. Il explique la faiblesse des ressources, l'état général très déficient de l'habitat et l'immensité de la tâche à accomplir pour mettre les bâtiments en état et pour répondre aux plus élémentaires nécessités.

Au congrès national de l'habitat rural qui s'est tenu le 18 septembre 1953 à Brest, M. Uchard, membre du Conseil national économique et vice-président de la Fédération des syndicats d'exploitants agricoles du Finistère, a fait un remarquable exposé sur la situation en Bretagne. « L'âge moyen de nos bâtiments, a-t-il dit, est de 102 ans dans la Bretagne orientale, de 113 ans sur le littoral malouin, de 122 ans dans le Trégor. Dans les Monts d'Arée, 62 % des immeubles possèdent encore des sols en terre battue, tandis que ce pourcentage atteint 64 % sur le littoral malouin. Sur les côtes du Finistère, 84 % des logements ruraux ne disposent d'aucun confort. Sur 250.000 fermes que compte la Bretagne, un quart seulement a des bâtiments à peu près convenables. Pour les autres, presque tout reste à faire ».

Dans le département des Côtes-du-Nord, 20.000 maisons devraient être reconstruites entièrement, tandis que 30.000 à 60.000 logements d'animaux devraient être profondément transformés. Dans le Finistère, sur 65.000 exploitations que compte ce département, 50.000 environ offrent un habitat insuffisant et on peut évaluer à 40.000 le nombre de fermes où il manque une ou plusieurs constructions neuves.

Dans le domaine plus particulier du logement humain, les besoins immédiats se chiffrent de la manière suivante : 6.000 habitations d'exploitants à construire ; 1.000 logements d'ouvriers agricoles à édifier ; 9.000 habitations d'exploitants à transformer ; 1.000 logements d'ouvriers agricoles à aménager. L'ensemble de ces travaux, pour le seul département du Finistère, représente un investissement global de l'ordre de 35 milliards. »

De son côté, les services du génie rural estiment à près de 90 % le nombre des exploitations qui nécessitent, dans le Morbihan, des améliorations essentielles telles que : suppression de terre battue, agrandissement des fenêtres, augmentation du nombre de chambres, aménagement des accès du point d'eau, création de fumières et de fosses à purin, refecton des bâtiments d'exploitation. Les mêmes services évaluent ce pourcentage à 70 %

pour l'habitation humaine et à 80 % pour les bâtiments d'exploitation dans les Côtes-du-Nord, le Finistère et l'Ille-et-Vilaine.

De sorte qu'en première approximation on est conduit à penser qu'environ 140.000 exploitations nécessitent des améliorations dont l'ordre de grandeur oscille, en valeur actuelle, autour de 1.000.000 de francs par exploitation. L'évaluation des dépenses atteindrait donc 140 milliards. Ce chiffre astronomique conduit à une constatation immédiate : un tel effort contraint à un étalement qui, même évalué à 70 ans, représente une charge pour les quatre départements de 2 milliards par an, charge qu'il semble difficile de dépasser à l'heure actuelle.

Le système des subventions du ministère de l'Agriculture au titre de l'habitat rural le plus fréquemment utilisé permet aux intéressés de recevoir une subvention en capital d'un maximum de 200.000 fr. de subvention à fonds perdus. Le complément peut être fourni par un prêt du crédit agricole. Pour les constructions neuves servant à l'habitation humaine, le système des primes à la construction joue, de même que plus rarement l'utilisation de fonds national d'amélioration de l'habitat (subventions et prêts).

En ce qui concerne spécialement les primes accordées aux logements économiques et familiaux, les caractéristiques des « surfaces habitables maxima » qui s'échelonnent de 45 m<sup>2</sup> à 82 m<sup>2</sup> et les devis maxima correspondants semblent trop faibles, eu égard à l'importance de la pièce commune : une adaptation paraît désirable sur ce point.

Mais ceci ne saurait faire perdre de vue que de nombreux autres moyens doivent être mis en œuvre pour améliorer la situation :

- 1° ouverture des comptes au crédit agricole et emploi du produit du prélèvement sur le fermage qui peut servir à gager des annuités d'emprunts déjà importants (système dont propriétaires et exploitants ne semblent pas avoir perçu l'intérêt) ;
- 2° remplacement de la construction coûteuse des bâtiments traditionnels par des bâtiments plus légers, au moins pour les bâtiments d'exploitation ;
- 3° standardisation de certains éléments, tel que le bloc-eau ; celle d'appareils polyvalents permettant d'assurer la cuisson des aliments, la production d'eau chaude et le chauffage de 2 à 3 pièces grâce à l'air chaud par exemple.

#### E. — Aménagements divers.

Sous ce titre nous comprenons :

- a) La distribution rurale de gaz de chauffage ; la frange côtière où se trouve le quart de la popu-

lation est dépourvue de bois de chauffage ; elle pourrait être avantageusement équipée en distributions de gaz de chauffage moins coûteuses de première installation que les renforcements de réseaux électriques et d'une tarification plus avantageuse pour le consommateur ; pour la première période, il serait possible de prévoir la réalisation de 750 km. de réseaux haute, moyenne et basse pression et l'installation de 130 déteuders.

b) Divers projets comprenant les assainissements de bourgs, les lavoirs, abreuvoirs, baignoires municipales, les réserves d'incendie, les ponts-bascules, les marchés et champs de foire, les foyers ruraux, etc...

#### F. — Remembrement.

Le problème du remembrement a donné lieu à une étude spéciale présentée par M. Phlipponneau, au nom du laboratoire de géographie de l'Université de Rennes. Ce rapport souligne d'abord que le remembrement apparaît en Bretagne, ainsi que dans beaucoup de régions françaises, comme une opération indispensable pour améliorer les conditions d'exploitation du sol.

Sans doute, dans les pays de bocage à habitat dispersé de la France de l'Ouest, le parcellement est moins poussé que dans les régions d'openfield du Bassin Parisien, de l'Est ou de Limagne et le siège de l'exploitation est généralement plus proche des diverses parcelles de culture. La surface moyenne des îlots de propriété, c'est-à-dire des parcelles contiguës appartenant au même propriétaire, qui est de 36 ares dans le Puy-de-Dôme et de 65 ares en Seine-et-Marne, atteint 422 ares dans le Morbihan.

Pourtant les nombreux travaux de géographie agraire réalisés au laboratoire de géographie de l'Université de Rennes montrent bien que la structure parcellaire des exploitations n'est pas favorable, en général, à une mise en culture rationnelle.

Même lorsque les îlots de propriété sont assez vastes, peu nombreux et proches du siège de l'exploitation, ils sont la plupart du temps composés de plusieurs parcelles de forme irrégulière, closes de haies et souvent complantées de pommiers. Il en résulte plusieurs inconvénients : terrain perdu avec les haies et les arbres, rendements médiocres sur les surfaces exposées à l'ombre, difficultés de travail par suite du grand nombre de rayages et de leur faible longueur. L'expérience montre que sur des parcelles de même surface de forme rectangulaire, l'augmentation de 40 % de la longueur du rayage diminue du tiers la durée des travaux de labour et le temps de travail est plus long de 40 % sur des parcelles irrégulières que sur des parcelles rectangulaires de même surface. Ainsi, même dans les cas les plus favorables, la structure parcellaire abaisse la pro-

ductivité de l'entreprise agricole en réduisant la surface cultivée et en empêchant d'utiliser rationnellement un matériel mécanisé.

Mais les études entreprises par le professeur Meynier et ses élèves montrent bien que le bocage est souvent dérivé d'une ancienne structure d'openfield à champs lanierés et que celle-ci est elle-même bien conservée dans de nombreuses régions. Dans ces deux cas, le parcellement peut être aussi poussé que dans certaines régions du Bassin Parisien. Enfin dans les régions de landes, l'appropriation individuelle s'est traduite également par un parcellement accentué. Une étude récente sur les Monts d'Arrée montre que dans une commune bien caractéristique, à Plouneour, la surface moyenne des 12.304 parcelles est de 38 ares. Une ferme de 6 ha, 70 exploite 24 parcelles dont certaines sont éloignées de plus de 1.500 mètres du siège de l'exploitation. Aux inconvénients précédents s'ajoute ici une perte énorme de temps pour aller de la ferme aux champs, l'usure du matériel, le problème de l'entretien des chemins, les sujétions d'assolement pour les parcelles enclavées. Enfin dans les pays de landes, le reboisement est impossible à effectuer sur des parcelles lanierées. Par suite des vents violents, il ne peut être réalisé que par grandes masses, les arbres de bordure jouant un rôle protecteur.

Si l'urgence du remembrement varie selon les régions, il est certain que partout cette opération se traduira par un accroissement remarquable de la productivité de l'agriculture bretonne. Le rapport de MM. Riffault et de Guebriant souligne que dans les quelques communes où il a déjà été réalisé en Bretagne, la production augmente de 14 à 20 % pour une dépense de 5.000 à 6.000 fr. par hectare. Avec les améliorations foncières connexes — chemins ruraux, assainissement, destruction des talus — la dépense est de l'ordre de 70.000 fr. par hectare. Pour les 2.000.000 ha. cultivés en Bretagne, le remembrement seul coûterait actuellement de 10 à 12 milliards et avec les améliorations foncières 140 milliards, mais il se traduirait par une augmentation annuelle du revenu de l'ordre de 20 à 25 milliards. Il existe peu d'investissements aussi rentables.

Beaucoup de régions françaises ont compris plus rapidement que la Bretagne les avantages du remembrement. Au 1<sup>er</sup> octobre 1951, pour l'ensemble de la France, 4.007 affaires sont ouvertes représentant une surface de près de trois millions d'hectares et 1.090 opérations sont terminées sur 800.000 hectares.

Ces chiffres contrastent avec la faiblesse des réalisations effectuées en Bretagne. En Ile-et-Vilaine, le remembrement est en cours d'étude dans une seule commune. Dans les Côtes-du-Nord,

il est terminé dans une commune, sur le point de l'être dans deux communes, en cours dans sept communes. Il est un peu plus avancé dans le Morbihan. En 1954 on peut espérer que dans les quatre départements 10.000 ha. seront remembrés. C'est peu par rapport aux besoins et le génie rural prévoit que pour les dix années à venir 7.000 ha. seulement seront susceptibles d'être remembrés chaque année.

C'est que le remembrement se heurte en Bretagne à des difficultés particulières d'ordre technique et psychologique. Les difficultés techniques sont en rapport avec les paysages agraires, le bocage. Il est plus facile de remembrer des terres uniformes non clôturées que des terres closes par des haies, desservies par des chemins creux, complantées de pommiers. L'estimation et la redistribution des terres plantées sont délicates. Les chemins ne peuvent être ici de simples chemins de terre comme dans les pays d'openfield, mais de véritables routes empierrées dont le prix de revient est beaucoup plus élevé. Une suppression trop poussée des haies risque de détruire l'équilibre biologique du milieu (vent, humidité, faune). Mais les difficultés d'ordre psychologique sont plus considérables encore. Elles tiennent à l'esprit routinier d'un nombre encore trop élevé de cultivateurs bretons qui accusent le remembrement d'attenter au droit de propriété, de favoriser la disparition de la petite propriété et de pousser à l'abandon des campagnes, de coûter cher pour un résultat incertain et précaire. Le service du génie rural souligne que le remembrement nécessite la « foi » des intéressés et « qu'à cet égard, la Bretagne n'est pas encore arrivée au stade voulu ». Mais il appartient précisément à tous ceux qui ont une responsabilité de jouer leur rôle d'éducateur du monde paysan.

Au point de vue technique, les difficultés inhérentes à la complantation des terres peuvent être résolues si, à l'occasion du remembrement, on remplace les arbres de plein vent par des vergers proches du siège de l'exploitation, formule beaucoup plus avantageuse. Un bocage à larges mailles doit être conservé et les nouvelles limites parcellaires peuvent s'appuyer en grande partie sur le réseau déjà existant des haies et des chemins. Il serait opportun d'accorder dans les budgets départementaux consacrés aux chemins ruraux une priorité absolue aux communes où s'opère le remembrement, puisqu'il est irrationnel d'accorder des crédits pour des chemins qui risquent d'être supprimés lors d'opérations ultérieures du remembrement. De même, les opérations de révision cadastrale devraient être effectuées parallèlement au remembrement. La tâche du service du cadastre serait ainsi singulièrement facilitée et le classement des catégories de terres reposerait sur des bases

beaucoup plus sûres. En compensation, le service du cadastre pourrait prendre à sa charge une partie du coût des opérations.

Mais c'est surtout dans le domaine psychologique qu'il convient d'agir. Les techniciens du génie rural sont déjà débordés par des tâches multiples. Chaque service départemental devrait disposer de deux ou trois agents spécialisés qui coordonneraient l'action des géomètres, suivraient de près les opérations, prospecteraient les secteurs où des réalisations paraissent possibles, établiraient un plan d'ensemble chiffré et effectueraient une propagande incessante. Des études précises devraient être effectuées sur le coût et la rentabilité des opérations dans les communes déjà remembrées et devraient faire l'objet de publications et même de films largement diffusés dans les milieux ruraux. Des visites organisées devraient permettre aux représentants des agriculteurs et des municipalités de se rendre compte eux-mêmes sur place des avantages et des inconvénients de cette opération.

L'avenir du remembrement en Bretagne est lié au succès ou à l'échec des opérations en cours. Le génie rural fait preuve de sagesse en limitant ses ambitions immédiates à la réussite des opérations amorcées. Mais il faut tout faire pour que ce succès soit complet. C'est pourquoi il nous paraît indispensable d'aider au maximum les communes qui ont accepté de tenter l'expérience.

Si l'Etat prend à sa charge la plus grande partie des dépenses des opérations du remembrement proprement dit, les conseils généraux doivent faire un effort particulier pour la réalisation des améliorations foncières connexes indispensables. Par la suite, lorsque les cultivateurs d'autres communes se rendront compte des avantages de l'opération, ils consentiront plus aisément à prendre à leur charge une part normale des frais ; mais pour les opérations pilotes, il ne faut pas craindre d'user largement de subventions.

Enfin, une excellente mesure de propagande consisterait à accorder une priorité pour l'électrification aux communes demandant à être remembrées et le choix des zones-témoins pourrait s'effectuer aussi en fonction du même critère.

## II. — AMÉLIORATIONS FONCIÈRES D'AMÉNAGEMENT ET DE CONSERVATION DES SOLS.

Les améliorations spécifiquement foncières revêtent en Bretagne deux aspects différents, suivant qu'il s'agit :

- 1° de l'assainissement ou de l'aménagement, pour être rendues cultivables, d'importantes surfaces de terres bordant des rivières ou des marais, tel que les marais de Dol, les marais de Redon, etc... ;
- 2° de l'exécution de drainages ou de fossés ouverts pour enlever l'excès d'eau des zones de

terras trop humides appartenant à des particuliers (travaux d'assainissement de petites vallées, irrigations, drainages collectifs, etc...).

Dans l'un et l'autre cas, il s'agit de mettre en valeur des terrains ayant un fond de fertilité important mais qui ne peuvent être cultivés par suite d'un excès d'eau.

En ce qui concerne l'aménagement de la vallée de la Vilaine et de ses affluents, nous publions, en annexe, une étude spéciale de M. Talureau, ingénieur général du génie rural. Dans le Finistère, les marais de la baie d'Audierne, une fois assainis et amendés, pourraient également porter de belles cultures légumières. En dehors des importants crédits que nécessiterait l'exécution de ces travaux, il y aurait lieu d'aménager les régimes juridiques des différents systèmes d'assainissement déjà institués.

Quant à la réalisation des drainages de terrains trop humides appartenant à des particuliers, la dépense à engager par hectare dépasserait parfois la valeur vénale du sol. Il y a donc lieu de faire un choix tout spécial des drainages à exécuter pour les terrains dont la fertilité est certaine. On peut considérer que plus de 40.000 ha. pourraient ainsi être mis en valeur d'une façon intensive.

Mais il convient en outre d'étudier particulièrement, en ce qui concerne les améliorations foncières d'aménagement, deux problèmes d'une grande importance en Bretagne : celui de l'équipement forestier et celui de la fertilité des sols.

### A. — Equipement forestier.

La densité de la végétation arborescente laisserait croire, à tout observateur non averti, que la Bretagne est une vaste forêt, alors que le taux de boisement — talus compris — est de l'ordre de 6,7 % contre 19, taux moyen de la France. La surface actuelle des forêts bretonnes (forêts domaniales et forêts des particuliers comprises) est de 186.000 ha.

Ce massif forestier se répartit comme suit entre les départements :

Départements	Surface des forêts en dizaines d'hectares	Surface des forêts particulières	Principaux massifs
Ile-et-Vilaine	8.500	40.000	Paimpont (7000 ha) Le Guersche (2.904 ha) Arzac (900 ha) Chevre (2.780 ha) Fellay (1.260 ha)
Côtes-du-Nord	735	28.000	Loge (2.600 ha) Harbanaux (19.281 ha) Muscoville (1.187 ha) Loudéac (2.685 ha) Beffou (741 ha) Boquen (800 ha)
Morbihan	2.000	45.000	Lanouée (3.770 ha)
Finistère	3.200	25.000	Quenec (2.500 ha)

La lande est une autre caractéristique de la Bretagne. Elle tient même une place dans l'économie rurale, puisqu'elle est la pourvoyeuse de lièvres et qu'elle constitue un parcours pour les animaux mis en liberté.

Dans chaque département elle couvre :

- 32.000 hectares, soit 5 % du département d'Ille-et-Vilaine ;
- 80.000 hectares, soit 13 % du département des Côtes-du-Nord ;
- 150.000 hectares, soit 19 % du département du Morbihan ;
- 150.000 hectares, soit 21 % du département du Finistère.

Certes, il ne saurait être question de transformer en forêt toute la surface occupée par la lande. Dans beaucoup de cas, la nature du terrain, sa constitution géologique, s'opposent à toute plantation. D'autres modes d'utilisation peuvent être d'ailleurs envisagés et plusieurs Chambres de Commerce préconisent la mise en valeur des landes par de nouvelles cultures comme celles du genêt et de la cameline. Il n'existe certainement pas de solution unique valable pour toute la Bretagne et il faut chercher dans chaque secteur la solution convenant aux conditions locales, physiques et humaines ; notons qu'une étude particulière vient d'être établie sur les Monts d'Arrée par le laboratoire de géographie de l'Université de Rennes.

En tout cas, d'après les services forestiers de la région, sur les 430.000 ha. de lande, 160.000 pourraient être boisés ; si l'on ajoute 30.000 ha. de forêts à constituer ou à reconstituer, c'est environ 200.000 ha. à planter en bois. Ces mêmes services estiment la dépense pour la plantation d'un hectare à environ 30.000 fr., la fourniture du plant dans les conditions avantageuses étant faite par les pépinières actuellement existantes ou à créer dans différents points du département.

Pour le cultivateur il s'agit d'investissement à longue échéance qu'il consentira difficilement à faire. Le fonds national forestier créé par la loi du 30 août 1946 lui apporte cependant une aide financière précieuse qu'il ne devrait pas négliger.

Des difficultés sont certes à surmonter pour exécuter ce boisement. D'abord l'esprit méfiant du cultivateur qui accepte l'aide financière, mais refuse le moindre contrôle ; puis le morcellement excessif des terrains à boiser ; enfin l'hésitation du producteur à transformer en bois une lande qui n'est pas improductive. En un mot, l'entreprise dépend surtout de la bonne volonté des paysans bretons qui ne voient peut-être pas toujours leur intérêt dans le résultat final.

Un rapport établi par M. de la Croix-Vaubois, conservateur des Eaux et Forêts, a développé le

projet d'équipement forestier de la Bretagne concernant les forêts domaniales et les forêts particulières. Nous nous contenterons d'indiquer ici le plan d'aménagement des forêts particulières et le projet de boisement des landes et terres incultes.

En ce qui concerne les forêts particulières, on peut citer comme très atteintes en Ille-et-Vilaine, les forêts de Paimpont, de la Guerche et d'Araize. La forêt de Paimpont, déjà épuisée par les exploitations abusives de la guerre 1914-1918, a été très endommagée par l'occupation allemande de 1940-1944 (proximité du camp militaire de Coëtquidan) et par de nouvelles et très importantes exploitations sans repeuplements. Les forêts de Lanouée dans le Morbihan et de Loudéac dans les Côtes-du-Nord ont été, elles aussi, très endommagées au cours de la dernière guerre.

Un travail de reconstitution est à entreprendre sur une vaste échelle. Mais, en même temps, des travaux d'amélioration consistant dans la conversion de taillis simples en futaies — et surtout dans l'introduction d'essences résineuses, notamment d'essences exotiques — sont susceptibles d'accroître considérablement la rentabilité des forêts particulières.

La surface à reboiser par les repeuplements et par l'introduction d'essences d'enrichissement se détermine comme suit :

Départements	Surface totale à repeupler	Surface à entreprendre annuellement
Ille-et-Vilaine .....	4.000 ha.	250 ha.
Côtes-du-Nord .....	10.600 ha.	625 ha.
Morbihan .....	8.900 ha.	500 ha.
Finistère .....	4.000 ha.	250 ha.
	26.000 ha.	1.625 ha.

En ce qui concerne la lande, les surfaces assez considérables recouvertes d'une végétation très caractérisée (callune, molinie, fougères, ajoncs, genêts) succèdent, pour une grande partie, à la forêt et se maintiennent actuellement parce qu'elles jouent encore un rôle important dans l'économie rurale du pays.

Ce type de lande occupant des terrains à vocation forestière serait susceptible d'être boisé. Il n'en est pas de même dans les landes trop humides qui nécessiteraient des travaux d'assainissement considérables, dans les landes côtières et surtout sur les crêtes.

Sur 432.000 hectares de landes, nous estimons à 160.000 ha. la surface des landes reboisables, réparties de la façon suivante :

Départements	Surface totale des landes	Surface reboisible
Ille-et-Vilaine .....	32.000 ha.	15.000 ha.
Côtes-du-Nord .....	80.000 ha.	40.000 ha.
Morbihan .....	150.000 ha.	50.000 ha.
Finistère .....	150.000 ha.	51.000 ha.
	412.000 ha.	156.000 ha.

L'Etat ne possède pas de « landiers ». Beaucoup de communes en sont propriétaires. Mais la lande bretonne appartient surtout à des particuliers, propriétaires souvent de surfaces très réduites généralement comprises de quelques ares à 2 ou 3 hectares.

Jusqu'à présent, les projets de boisement des terrains en landes n'ont pu aboutir parce que les communes ont procédé à leur location et que les propriétaires préfèrent en tirer la litière et la nourriture de leur bétail.

Il apparaît que les services agricoles départementaux pourraient jouer un rôle extrêmement important auprès des propriétaires et des fermiers, par la démonstration du peu de rentabilité de ces terrains conservés à l'agriculture et de leur revalorisation très nette par le boisement. Les services agricoles agiraient de la même manière auprès des communes. Ils apporteraient une aide efficace au service des Eaux et Forêts qui intervient déjà auprès de plusieurs communes afin de favoriser le boisement des landes communales. En tout état de cause, la propagande et l'exemple donné en certains points de la région ne produiront leurs effets qu'avec lenteur.

En attendant, le service forestier est en train de créer des pépinières forestières dans chaque département. Pour activer ce boisement, il importe, en dehors des pépinières déjà existantes, d'en créer un certain nombre d'autres. Les pépinières départementales ont pour but de fournir aux communes et aux particuliers des essences adaptées au climat et au sol de la région.

En Ille-et-Vilaine, deux pépinières, l'une productrice de plants résineux, l'autre de peupliers, sont en voie d'installation. Elles sont situées, la première dans l'arrondissement de Rennes, près de la voie ferrée Rennes-St-Malo, sur un terrain de qualité moyenne comparable à l'ensemble des landes de l'Ille-et-Vilaine ; la seconde en bordure immédiate du marais de Châteauveuf (arrondissement de St-Malo), à Bazouges-la-Pérouse. Dans le Morbihan, une pépinière existe déjà en bordure de la forêt de Camors.

Voici par département quelles seraient les zones à reboiser :

**Ille-et-Vilaine.** — Deux zones de terrains à reboiser peuvent être délimitées :

1) une zone de peupliers dans la partie nord et nord-ouest et partie sud-ouest : marais de Châteauveuf, marais de Redon, ainsi que les grandes vallées : la Vilaine, l'Oust, l'Aff, etc. ;

2) une zone de résineux dans les landes qui, suivant l'humidité du sol, sont recouvertes de molinies et d'ajoncs sur sol assez humide, de bruyères (*Erica cinerea* et *Calluna vulgaris*) sur sol superficiel et plus sec, d'ajoncs quand le sol est plus profond et plus riche.

**Morbihan.** — Sur les 150.000 ha. de terrains incultes constituant les landes du Morbihan, un gros effort est à fournir pour reboiser 50.000 ha., malgré la difficulté que représente l'extrême morcellement de la propriété. Dans les landes de Lanvaux le pin maritime gagne de lui-même ; la région de Grandchamp semble particulièrement susceptible d'un boisement intensif. Une seconde zone est constituée par le plateau sablonneux de la région de Gourin, Scaer, Guiscriff. Depuis 25 ans, 10 à 15.000 ha. ont été reboisés (landes de Lanvaux). Dans ce département la mentalité paysanne semble acquise au boisement.

**Finistère.** — Les zones susceptibles d'être reboisées peuvent être groupées en quatre régions : les monts d'Arrée (St-Rivoal, Botmeur, La Feuille), la région comprise entre Bries de l'Odier et Trégourez venant rejoindre le plateau de Scaer-Gourin dont il a été fait mention pour le département du Morbihan ; enfin, la région côtière entre Beuzec et Tréboul d'une part et entre Douarnenez, Crozon, Le Faou d'autre part. Au total, 51.000 ha. reboisables.

**Côtes-du-Nord.** — Comme dans les autres départements bretons, le morcellement de la propriété sera un obstacle au boisement des landes et il serait souhaitable d'en opérer le remembrement. La zone côtière en particulier, où il serait intéressant de planter le cyprès de Lambert, est morcelée en un nombre considérable de petits propriétaires.

Des surfaces plus importantes se distribuent dans les landes de Plourach (160 ha.), Bourbriac (100 ha.), Locarn (300 ha.), Plevin (120 ha.), Gouarec (280 ha.), St-Bihy-Lanfains (407 ha.), La Poterie (50 ha.), St-Gilles-du-Mené (2.230 ha.), Gomméné (100 ha.), La Ferrière (28 ha.). En résumé, quatre grandes zones et une zone côtière. L'ensemble pouvant être évalué à 40.000 ha.

En général — et dans l'ensemble des départements — il y a lieu de tenir hors du boisement les zones de landes spongieuses (apparition de sphaignes), ainsi que la tourbière et le marécage.



Les essences à introduire sont exclusivement des résineux, celles déjà signalées précédemment, auxquels nous ajouterons :

— les mélèzes, surtout le mélèze du Japon (*Larix Leptolepis*) qui réussit remarquablement sous le climat doux et humide de la Bretagne ;

— le pin sylvestre et le pin maritime (dont nous avons signalé la régénération naturelle dans les landes de Lanvaux) ;

— le pin laricis de Corse et de Calabre qui épuise moins le sol que les précédents ;

— le chamaecyparis, chamaecyparis-lavsoniana qui se développe avec vigueur, même dans les régions côtières, supporte les landes riches et les landes à molinie. Sa grande fructification est un élément extrêmement important pour son développement soit par graines, soit par plants ;

— il faut ajouter que partout où la chose sera possible il sera fait appel au châtaignier, utile au sol forestier et qui constituera des bandes pare-feu d'un intérêt considérable.

Notons enfin les travaux de fixation des dunes par boisement, travaux qui n'intéressent guère d'ailleurs que deux départements, le Morbihan et le Finistère.

En dehors de ce boisement proprement dit, il y aurait lieu d'envisager l'équipement forestier de manière à assurer l'exploitation normale d'une production régularisée. Il faut, en conséquence, parfaire les chemins de vidange, les routes forestières, lignes d'aménagement, fossés d'assainissement, pare-feux, engrillagement contre les grands destructeurs. Mais il ne faut pas omettre la mise en valeur des immeubles forestiers (maisons forestières), la construction de nouveaux immeubles (maisons forestières et logement du matériel forestier).

#### B. — Aménagement, augmentation et conservation de la fertilité des sols.

Mais si des terres improductives peuvent être utilisées par le boisement, il importe peut-être plus encore d'augmenter le rendement des terres bretonnes en culture, notamment en les pourvoyant en chaux, magnésie, manganèse.

L'apport méthodique et rationnel de ces éléments au sol permettrait d'augmenter le rendement des cultures, d'accroître la qualité des aliments du bétail, d'assainir le sol, d'augmenter sa productivité en améliorant la flore microbienne et en facilitant les réactions des éléments constituant la couche arable. L'exemple du Limousin prouve que les plantes et l'organisme des animaux résistent mieux aux atteintes des maladies lorsque la chaux est en quantité suffisante dans le sol.

Dans les tableaux ci-dessous, nous avons indiqué, pour une comparaison facile, les quantités de

chaux actuellement utilisées par chacun des quatre départements bretons et celles qui devraient être employées par les agriculteurs, quantités calculées en oxyde de calcium.

Les meilleurs praticiens nous indiquent qu'une fumure rationnelle et méthodique des terres bretonnes doit apporter annuellement, en moyenne, par hectare : 450 kg. de CaO, 20 à 30 kg. de N, 90 à 100 kg. de P<sub>2</sub>O<sub>5</sub>, 60 à 70 kg. de K<sub>2</sub>O, soit une proportion de : 15 kg. CaO - 1 N - 3 P<sub>2</sub>O<sub>5</sub> - 2 K<sub>2</sub>O.

Tableau des besoins en chaux (quantités annuelles - en tonnes)

Départements	Origine terrestre	Origine marine	Quantité nécessaire annuellement
Côtes-du-Nord	8.600	6.200	230.000
Finistère	52.000	13.000	180.000
Ille-et-Vilaine	16.000		150.000
Morbihan	10.000	2.000	140.000

Tableau des matières fertilisantes NPK (en tonnes)

Départements	Quantités employées	Quantités nécessaires
Côtes-du-Nord	19.500	28.000
Finistère	24.500	37.000
Ille-et-Vilaine	22.000	35.000
Morbihan	15.000	23.500

En définitive, la fumure rationnelle d'un hectare de terre occasionnerait une dépense annuelle, variant suivant les cultures, de 8.500 fr. pour les prairies naturelles à 13 ou 14.000 fr. pour les terres de culture. Le prix de la tonne de matière fertilisante appliquée d'après les données ci-dessus et le prix pondéré atteint 61.000 francs.

Certes, le problème du chaulage des terres ne se pose pas avec la même importance dans toutes les régions bretonnes. Sur une bande de 10 à 25 km. de profondeur, les fermes de la côte ont bénéficié des ressources marines : treiz, maerl, tanque, géomon qui ont rendu possible la production intensive des légumes : pommes de terre de primeur, artichauts, choux-fleurs, oignons, carottes, etc... Il faudrait compléter l'amendement marin par un apport de manganèse.

L'utilisation des ressources marines en amendement calcaire n'est pas rentable pour les cultures du centre de la Bretagne, parce que les frais de transport sont trop élevés ; la chaux utilisée provient du Maine, de l'Anjou, de la Vendée. L'École Nationale d'Agriculture de Rennes a remis au

C.E.L.L.B. un rapport spécial sur « les ressources en amendements calcaires de la presqu'île bretonne », rapport que nous publions en annexe.

Tous les agriculteurs bretons sont convaincus de l'utilité des apports de chaux à leur sol : ils en restreignent l'emploi par suite du prix de revient trop élevé, les frais de transport rentrant dans ce prix pour 1/3 au moins. MM. Riffault et de Guebriant estiment que la valeur des besoins annuels en chaux s'élève à 3.115 millions. Ils souhaitent voir adopter le système employé en Angleterre depuis 1936 : le gouvernement y fait une remise de 30 % du prix à tout acheteur employant au moins trois tonnes de chaux par an. De 1936 à 1950 les quantités de chaux utilisées par les cultivateurs britanniques ont quintuplé : il en coûte annuellement à l'Etat anglais six millions de livres. Un tel système appliqué en Bretagne coûterait au minimum un milliard. Bien qu'il s'agisse d'un investissement rentable, il serait sans doute difficile de l'obtenir, mais quelque chose doit être fait. Une pérennité des tarifs de chemins de fer pourrait également améliorer la situation.

Pour réduire les frais de transport des engrais, les Chambres de Commerce suggèrent le développement des usines déjà existantes et la création d'usines nouvelles, notamment à Lorient. L'usine marémotrice de la Rance pourrait attirer une industrie de l'azote employant de grosses disponibilités d'énergie aux heures creuses. Il ne s'agit là, bien entendu, que d'une suggestion à l'attente écheance.

L'installation de fumières est, par contre, immédiatement réalisable et permettrait d'utiliser de fortes quantités de matières organiques fertilisantes. Un rapport de M. Pinvidic, député-maire de Landivisiau, étudie ce problème en rappelant qu'« une exploitation est difficilement rentable quand elle laisse aller à la proche rivière le purin de la ferme et achète à prix d'or l'azote synthétique indispensable ».

M. Pinvidic évalue ainsi (en kg.) le poids total des principaux composants entrant dans les déjections d'un cheval et d'un bœuf pendant un an :

Animal	Azote	Acide phosphorique	Potasse	Chaux et Magnésie
Cheval moyen	58	23	40	30
Bovin de 500 kg.	78	20,6	93	35

L'urine du cheval contient à elle seule 22 kg. d'azote (soit la valeur de 150 kg. de nitrate de soude à 15 %) ; celle du bovin contient 48 kg. d'azote (soit la valeur de 300 kg. de nitrate de soude à 15 %) ; sans compter les hormones en quantité non négligeable. Ces données soulignent suffisamment l'intérêt des fumières et des fosses

à purin et montrent assez la rentabilité étonnante de leur construction.

L'édification de fosses et fumières exige que les écuries-étables, soies à porcs et bergeries, s'il y a lieu, soient dotées d'un sol très étanche muni de rigoles entraînant les déjections liquides sans perte vers la fosse. La dépense moyenne d'une fumière doublée d'une fosse à purin varie, suivant le cubage de la construction, de 250 à 450.000 fr. On estime qu'il faut 3 m<sup>2</sup> de plate-forme ou de fosse à fumier et 1 m<sup>3</sup> de fosse à purin par cheval moyen ou par vache de 500 kg., le fumier étant enlevé et la fosse vidée trois fois par an. M. Pinvidic estime que « compte tenu du prix de l'azote et de la potasse fumière, les fosses à purin sont amorties en quatre ans ».

Le rapport de M. Pinvidic évalue ensuite les besoins dans chaque département breton. De 1948 à 1952 inclus, 619 dossiers de fumières et de fosses ont été instruits dans le Finistère, 1.000 restent en souffrance dont la presque totalité ont été suivis de travaux plus ou moins bien réalisés sans concours financier des collectivités. Sans compter les exploitations agricoles dont les maîtres désespérant de recevoir toute aide, si souvent annoncée, jamais accordée, ont construit fosses et fumières en dehors de tout contrôle. Si une subvention de 80 à 100.000 fr. était accordée à tout exploitant construisant, à partir d'une certaine date à fixer, une fumière et une fosse selon la technique et les normes préconisées par le génie rural, 800 à 1.000 fumières et fosses seraient chaque année construites dans le Finistère.

Dans le Morbihan, 322 dossiers ont été subventionnés en cinq ans et 300 sont en instance. On doit pouvoir satisfaire les besoins de ce département à raison de 500 à 600 fumières par an.

Dans l'Ille-et-Vilaine et dans les Côtes-du-Nord, les besoins sont sensiblement égaux à ceux du Morbihan.

Par ailleurs, aucun service d'eau potable autonome ne peut être établi dans les villages si les exploitations sont démunies de fumières et fosses à purin. Au point d'eau arrivant, comme chacun sait, toutes les pollutions s'infiltrant dès l'étable ou provenant de mares les plus infectes. Dans nos villages, la protection des points d'eau doit être précédée par l'assainissement du sol voisin. En Bretagne, où l'homme vit très près de ses bêtes, c'est une nécessité dont il n'est pas bon de retarder davantage l'application.

#### III. — AMÉLIORATION DES TECHNIQUES CULTURALES ET DES MOYENS DE PRODUCTION.

Depuis la fin des hostilités, des crédits relativement importants — bien qu'insuffisants en Bretagne — ont été consacrés à des investissements collectifs : chemins ruraux, adduction d'eau, élec-

trification, remembrement, construction de magasins coopératifs, etc...

Ces investissements permettent à l'effort individuel de s'exercer et de devenir plus rentable ; encore faut-il que cet effort existe et puisse se manifester. Or, jusqu'à présent, on n'a rien ou presque rien investi pour l'effort direct de production, pour cet effort qui est fourni par chaque agriculteur individuellement sous forme de meilleure culture, de soins apportés aux travaux du sol, d'engrais ou d'amendements incorporés à la terre, d'emploi de semences de qualité, pour l'entretien d'un meilleur cheptel, pour la lutte contre les parasites, etc... On a accru le standard de vie des cultivateurs de quelques régions et le potentiel de production, mais on n'a pas accru la production elle-même. Le principal artisan de la production est le cultivateur. Il faut donner ou prêter des moyens de production à la collectivité sans pour cela négliger l'artisan de cette production. Le rapport de MM. Riffault et de Guébriant souligne qu'au cours des dernières années, « on a manqué d'équilibrer la répartition des crédits ».

Le programme des améliorations que nous allons exposer fait appel très largement à l'autofinancement ; mais il s'agit de faciliter cet autofinancement en permettant aux agriculteurs d'emprunter.

Un plan d'amélioration des techniques culturales et des moyens de production a été dressé dès la fin des hostilités par les comités départementaux et régionaux de la production agricole ayant dans leur sein les ingénieurs en chef directeurs des services agricoles. L'application de ce plan a donné quelques résultats très encourageants. Il faut poursuivre la tâche en assurant une liaison très étroite et une coordination complète entre les différentes administrations représentant le ministère de l'Agriculture, les départements et les groupements professionnels agricoles.

Le programme général élaboré porte sur deux points : l'amélioration des productions végétales, l'amélioration des productions animales. Mais il importe, avant de l'exposer, de marquer clairement le rapport qui doit s'établir chez nous entre ces deux productions.

A. — Vocation herbagère de la région ; Danemark et Bretagne.

En tête de son rapport, M. Riffault a placé le principe de la « vocation herbagère » de la Bretagne et préconisé un renversement des proportions actuelles de recettes brutes entre production végétale et production animale : il souhaite, nous l'avons vu, que les recettes provenant de l'élevage atteignent 60 % de l'ensemble des recettes de la production agricole.

Comme l'écrit M. Chombart de Lauwe dans son étude comparée de l'agriculture au Danemark

et en Bretagne, « spécialisation ne veut pas dire monoculture... La Bretagne poursuivra son évolution séculaire en se consacrant d'une manière toujours plus intensive à la production animale ». Elle suivra en cela l'exemple du Danemark dont les conditions générales de sol, de climat, de superficie et de population sont assez semblables aux siennes, mais où le rapport des productions s'établit très différemment ; la comparaison de la production agricole du Danemark et de la Bretagne est résumée dans les deux tableaux suivants établis par M. Chombart de Lauwe :

*Production végétale*  
(en milliers de quintaux - 1944)

	Danemark	Bretagne
Blé .....	2.760	6.164
Seigle .....	4.117	596
Orge .....	12.498	593
Avoine .....	9.788	1.916
Sarrasin .....		590
Mélanges de céréales .....	7.712	35
Total céréales .....	38.875	9.694
Pommes de terre .....	14.093	18.016
Légumes secs .....	74	62
Betteraves à sucre .....	12.708	
Légumes verts .....	1.000	7.000
Pommes à cidre .....		28.000

*Production animale*  
(en tonnes - 1944)

	Danemark	Bretagne
Lait pour la consommation humaine .....	4.010	2.224
Beurre .....	128.700	22.450
Fromage .....	36.700	12
Viande de bœuf .....	141.000	38.660
Viande porc .....	239.900	31.129
Œufs .....	47.900	

Commentant ces statistiques comparées, M. Chombart de Lauwe ajoute : « Ces tableaux montrent une très nette supériorité du Danemark sur la Bretagne. En ce qui concerne la production végétale, la Bretagne marque bien quelques avantages pour le blé, les légumes, les pommes à cidre et même la pomme de terre ; mais elle est largement battue pour le total des céréales et des betteraves à sucre. Pour la production animale, il suffit de dire que le Danemark produit six fois plus de beurre, huit fois plus de viande de porc, quatre fois plus de viande de bovin, cinq fois plus d'œufs. »

Dans les deux pays, le climat humide a stimulé la production animale, mais la spécialisation est bien plus poussée au Danemark qu'en Bretagne comme le fait encore apparaître le tableau suivant extrait de « Danemark et Bretagne ».

*Répartition de la valeur de productions*  
*entre les grandes catégories de produits vers 1938*  
(pourcentage approximatif)

Catégories de produits	Bretagne	Danemark
<b>Produits animaux</b>		
Lait et produits laitiers .....	16	39
Viande de bovin .....	18	7
Porcs .....	10	35
Produits de basse-cour .....	4	6
Divers (1) .....	10	1
Total produits animaux .....	58	88
<b>Produits végétaux .....</b>	42	12

(1) une grande partie de ce poste est constituée par des animaux d'élevage et de travail, notamment chevaux.

Au Danemark, précise M. Chombart de Lauwe, les produits laitiers (principalement le beurre), la viande de porc et le produit de la basse-cour représentent plus de 80 % de la valeur de la production agricole totale. En Bretagne, la production agricole est bien plus diversifiée : « Dans cette région l'on fait un peu de tout... A part quelques exceptions, la Bretagne a une agriculture familiale caractérisée par une très forte autoconsommation. Au contraire, l'agriculture danoise est orientée vers une production destinée à être commercialisée... Les agriculteurs danois mettent à la disposition des consommateurs au moins deux fois plus de produits que les Bretons » (1). Il est inutile d'ajouter que les statistiques comparant la productivité brute par travailleur et le niveau de vie font apparaître un avantage écrasant en faveur du Danemark et aux dépens de la Bretagne.

Un tel retard n'est pas dans la nature des choses et tout doit être fait pour permettre à la Bretagne une véritable mise en valeur de ses possibilités agricoles, notamment herbagères. La spécialisation agricole est d'ailleurs imposée à la Bretagne tant par la variété de la France que par les perspectives européennes. Si nous savons adapter nos productions à nos possibilités, si nous savons nous équiper et nous moderniser à temps, notre province peut devenir l'une des grandes sources d'approvisionnement des régions industrielles de l'Europe occidentale.

(1) J. Chombart de Lauwe ; ouvrage cité.

B. — Amélioration des productions animales.

C'est l'amélioration des cheptels bovins, porcins et de la basse-cour qui doit retenir plus particulièrement l'attention des cultivateurs bretons, sans négliger de poursuivre une action continue en vue de maintenir et d'améliorer la production du cheval breton dont la réputation est mondiale. Il faut donc, suivant le rapport de MM. Riffault et de Guébriant :

- 1° faire un choix des races bovines à exploiter ; limiter le nombre de celles-ci ;
- 2° organiser la sélection des reproducteurs par le contrôle des aptitudes ;
- 3° développer l'insémination artificielle, seule capable de provoquer rapidement une amélioration des rendements en lait et en viande ;
- 4° maintenir et développer l'élevage porcin en substituant aux races locales plus ou moins disparates, une race précoce type large-white ;
- 5° encourager l'élevage avicole fermier et organiser méthodiquement la vente des produits de basse-cour ;
- 6° organiser systématiquement la défense sanitaire du cheptel par la lutte contre les maladies endémiques, tuberculose, brucellose, infection, etc... ;
- 7° organiser le contrôle laitier en vue de déceler les vaches meilleures transformatrices d'aliments et faire le contrôle hygiénique du lait ;
- 8° organiser et rationaliser l'industrie laitière ; installer des usines laitières (coopératives ou industrielles). Il ne faut plus que la ménagère ait le souci de la fabrication d'un beurre de qualité très douteuse ; l'industrie, comme dans les autres régions de France, doit se substituer à elle.

En ce qui concerne particulièrement l'espèce bovine — représentée par les races pie noire, armoricaine et normande — M. Riffault a mis au point le programme suivant qui vise à amplifier les résultats obtenus depuis le début du siècle grâce aux livres généalogiques des syndicats d'élevage et des syndicats de contrôle laitier.

1) Perfectionnement des races bovines exploitées

Les premiers résultats obtenus par l'insémination artificielle nous permettent d'espérer, à échéance beaucoup plus rapide, une amélioration du cheptel bovin.

Chacun des quatre départements bretons possède une coopérative d'insémination artificielle. L'installation et l'équipement de ces institutions sont en partie terminés. C'est ainsi que le département des Côtes-du-Nord a installé à Crèhen, un centre d'insémination artificielle dont il s'agit d'aider maintenant le fonctionnement.

Le département du Finistère a commencé en 1951, à Plounevezel, l'installation d'une coopérative pour laquelle des crédits de fonctionnement sont nécessaires.

Le département d'Ille-et-Vilaine a terminé l'installation de sa coopérative d'insémination dont le siège est à La Motte-Brulon, près de Rennes. Elle possède déjà 20 taureaux des races normande en majorité, pie noire et un Maine-Anjou. Un crédit serait également nécessaire pour l'installation des sous-centres.

Le département du Morbihan a installé une coopérative d'insémination artificielle au Château de Beaulieu et sollicité un crédit de fonctionnement.

#### 2) Amélioration de l'état sanitaire des troupeaux de bovins

Sur les quatre départements bretons, trois (Côtes-du-Nord, Finistère, Morbihan) ont, depuis un an ou deux, entrepris une lutte systématique pour l'éradication des étables de la tuberculose qui cause des ravages importants.

Dans les Côtes-du-Nord, les crédits utilisés dans la lutte contre la tuberculose, depuis deux ans, dépassent 30 millions. Ils proviennent de subventions du conseil général, de la chambre d'agriculture et du ministère de l'Agriculture.

Le Finistère a commencé ce travail, en 1951, en y consacrant 15 millions. Il a jugé utile, en même temps, de dépister et de combattre la mamite, travail pour lequel un crédit de 100.000 fr. a été utilisé, de même qu'il a employé un crédit de 250.000 fr. pour la lutte contre la stérilité des femelles bovines.

Le Morbihan a établi un programme identique et sollicite un crédit, pour une période de quatre ans, de 500 millions, soit 125 millions par an, sous forme de subvention.

L'Ille-et-Vilaine n'a entrepris, par contre, aucun travail de ce genre.

Pour mener l'œuvre à bonnes fins, il serait nécessaire que chacun des départements (Côtes-du-Nord, Finistère, Morbihan), ayant déjà fait des efforts financiers importants, puisse chaque année disposer d'un crédit estimé à 80 ou 100 millions.

L'assainissement des étables étant fait, il faut éviter le retour de ces maladies. C'est pourquoi nous croyons nécessaire, en même temps que la prophylaxie, d'attaquer les causes du mal :

- en améliorant les conditions de culture ; en apportant aux terrains la chaux qui leur manque, de manière à fournir aux animaux des plantes plus riches en cet élément ;
- en installant dans chaque ferme une plate-forme à fumier, une fosse à purin ;

c) en apportant les aménagements nécessaires aux étables pour qu'elles puissent être désinfectées.

Étant donné la clémence du climat, nous sommes enclins à penser que, comme en Normandie, les bovins pourraient être tenus dehors dans des prairies aménagées une plus grande partie de l'année. Cela suppose d'ailleurs un regroupement parcellaire des terres de chaque exploitation et un aménagement des prairies. Nous irons jusqu'à dire que les logements pour les bovins, destinés à les abriter pendant la saison froide, devraient être d'une construction plus légère, très aérée et faciles à nettoyer.

#### 3) Exploitation rationnelle et commercialisation des produits bovins

Nous renvoyons sur ce point aux deux rapports spécialisés publiés en annexe et établis par M. Riffault pour la production laitière et par M. Talureau pour les abattoirs.

Mais si les efforts doivent porter principalement sur le cheptel bovin, on doit continuer à encourager l'élevage du cheval qui reste un instrument incomparable pour la mise en valeur de nos terres, donne lieu à des ventes importantes sur le marché français et, par l'exploitation d'excellents reproducteurs, procure au pays d'intéressantes rentrées de devises. L'administration des haras poursuit méthodiquement un programme d'amélioration de la production et d'exportation des reproducteurs.

L'élevage porcin reste un élevage fermier par suite de la faible importance des industries alimentaires pouvant fournir des déchets : il devrait être amélioré, comme nous l'avons dit plus haut, par la substitution aux races locales disparates d'une race précoce type Large-White. Des encouragements pourraient être donnés à cet égard aux éleveurs d'animaux de race et une propagande entreprise auprès des exploitants. Mais l'application d'un programme en faveur de l'élevage porcin est conditionnée, elle aussi, par un aménagement du système de culture, par une alimentation complète et rationnelle, par une modification des conditions de production, par l'installation de porcheries appropriées, par l'élevage en plein air des reproducteurs, par la conservation des viandes que le marché extérieur impose.

Les espèces ovine et caprine tiennent une place trop réduite pour être comprises dans un programme d'ensemble. Les produits de la basse-cour devraient, par contre, procurer à la fermière des revenus plus importants lui permettant de faire face aux dépenses courantes du ménage. Un plan de modernisation de l'élevage avicole fermier a été mis au point par M. Riffault et divers spécialistes. Son application demande un effort de

vulgarisation et, à cet égard, des subventions accordées aux fédérations avicoles pourraient jouer un rôle efficace. L'amélioration de l'élevage fermier doit se combiner avec le développement des élevages de spécialistes qui fourniraient aux cultivateurs des poussins sélectionnés. Il y a là un moyen de rendre viables de très petites exploitations et l'on devrait encourager de jeunes Bretons à suivre les cours de l'École d'Aviculture qu'on crée à Rambouillet. Ils pourraient former les cadres indispensables à une amélioration de notre production avicole. On oublie trop souvent que la valeur de la production avicole est équivalente à celle de la production de blé. Des progrès importants ont déjà été réalisés dans les Côtes-du-Nord et le Finistère, mais dans les deux autres départements les améliorations n'ont été que très sporadiques.

#### C. — Amélioration des productions végétales.

MM. Riffault et de Guébriant résumant ainsi les mesures à préconiser en ce qui concerne la production végétale :

1) intensification de la production fourragère par une augmentation des surfaces enherbées, en prairies naturelles (pâturages, pacages), prairies temporaires, prairies artificielles et exploitation rationnelle de ces prairies. Cette intensification appelle un aménagement des assolements et rotations actuellement usités ;

2) amélioration des cultures de céréales : froment et céréales secondaires. Les cultivateurs bretons doivent accroître la culture de l'orge, de l'avoine, du maïs. Les graines récoltées permettront d'améliorer économiquement les conditions d'alimentation du bétail. L'avoine et l'orge sont moins exigeants que le froment. Le développement et l'amélioration de ces cultures appellent une bonne préparation des terres, une utilisation des semences sélectionnées, une lutte contre les mauvaises herbes ;

3) aménagement de la production des plants de pommes de terre, la Bretagne étant de toutes les régions de France la pépinière produisant des plants de qualité d'une valeur incontestée. Pour cette culture, il importe de pousser activement les recherches afin d'obtenir des variétés nouvelles résistantes à la gale noire ;

4) amélioration des productions fruitières : fruits à cidre, fruits de table, la Bretagne ayant une vocation nettement définie pour la production de fruits de qualité, fruits à pépins surtout et cerises ;

5) intensification de la défense des cultures afin de les préserver des attaques des insectes, animaux nuisibles et maladies cryptogamiques. Les coopératives ou entreprises privées de certains départements ont réalisé la défense systéma-

tique des plantations fruitières et des cultures en organisant des coopératives spécialisées ou en adjoignant une section à des coopératives de production, de transformation et de vente déjà existantes. Il y aurait lieu de s'inspirer en Bretagne de telles réalisations ;

6) naturellement, emploi intensif des amendements calcaires dont nous avons parlé plus haut, emploi suivi d'une application rationnelle des engrais phosphatés d'abord puis azotés et potassiques, les terres bretonnes étant alcaliques et aphosphatées.

Entrant dans le détail de certaines productions, M. Riffault étudie particulièrement la production du plant de pommes de terre, les productions légumières et la production fruitière.

#### 1° Aménagement de la production du plant de pommes de terre

Sur 460.000 tonnes environ de plants de pommes de terre commercialisées annuellement en France, 284.000 sont en provenance des départements bretons. C'est dire toute l'importance que revêt, pour la Bretagne, la production des plants de pommes de terre de qualité.

Au nombre des variétés qui sont multipliées en vue de la production de ces plants se trouvent certaines qui sont très sensibles à la gale noire. Une atteinte de ce parasite pourrait, dans un laps de temps très court, provoquer la ruine, car la législation actuelle exclut impitoyablement de toute commercialisation les variétés non résistantes. Il importe donc, dans le plus bref délai possible, d'obtenir des variétés nouvelles susceptibles de remplacer les variétés genre Bintje sensibles à la gale noire.

Depuis de nombreuses années des laboratoires se sont déjà penchés sur ces problèmes. Ce sont la société Solanum, créée en 1934 : l'union finistérienne avec sa station de Botsorhel ; les coopératives du Lennox, Châteaulin, Landerneau ; l'institut national de la recherche agronomique et une société privée, la station de recherche et de création de variétés nouvelles de Trevarz. Quelques variétés intéressantes ont été obtenues.

Si la concurrence constitue un stimulant, il nous paraîtrait quand même nécessaire, étant données les faibles ressources dont nous disposons, de rassembler et de coordonner les efforts. C'est pourquoi, nous verrions volontiers se constituer une société coopérative de création et d'exploitation de nouvelles variétés de pommes de terre, disposant de moyens matériels et financiers assez importants, cette société pouvant obtenir un prêt.

En vue de la préparation et de la conservation des plants, M. Talureau a précisé les magasins qui seraient à installer dans chacun des départements et à chiffré la dépense à engager dans ce domaine.

L'amélioration de la culture de pommes de terre devra se rechercher plus dans l'accroissement des rendements et de la qualité que dans l'extension des surfaces plantées. Celle-ci, en réalité, n'a pu être raisonnablement envisagée que pour les pommes de terre de semence dont la production n'atteint pas encore les besoins à couvrir.

Pour les excédents de production de pommes de terre de consommation non commercialisables qu'il faut prévoir, la féculerie peut offrir un exutoire. Des initiatives ont été prises sur ce point ; l'avenir dira dans quelques années s'il faut les multiplier. S'ajoutant à la féculerie-coopérative de Rohan, dont la capacité est de 25.000 quintaux de féculé, une féculerie régionale, nettement plus importante, vient d'être créée à Carhaix sur l'initiative d'un groupement de coopératives du Finistère et des Côtes-du-Nord.

Dans le même ordre d'idées, signalons les essais d'étuvage et d'ensilage de pommes de terre de consommation réalisés en Ille-et-Vilaine. Un rapport a été remis au C.E.L.I.B. par le directeur des services agricoles de ce département qui, en utilisant l'étuveuse de l'École Nationale d'Agriculture de Rennes, avait organisé des démonstrations dans les secteurs de Dol, Combourg, Montauban, Bain, etc... Ce rapport souligne l'intérêt de l'ensilage pour la conservation et précise : « Le report de stock d'année en année est donc possible et, de ce point de vue, la méthode constitue un moyen non négligeable de stabilisation du marché au stade de l'exploitation elle-même ». Mais le prix d'achat du matériel est actuellement trop élevé, même pour une coopérative ; l'effort devrait porter d'abord sur ce point.

## 2° Autres cultures légumières

Pour les légumes des zones côtières que la surproduction menace, il importe de mettre en garde contre une extension imprudente des cultures. Mais les secteurs traditionnellement spécialisés devront être encouragés à améliorer la qualité de leurs produits et surtout leur présentation. Il faudra assurer ensuite à ces produits des débouchés réguliers, tant à l'intérieur qu'hors des frontières.

Une marque régionale comme la marque « Bretagne », qui fut autrefois la propriété des chambres d'agriculture et du VI<sup>e</sup> groupement économique, se révéla nécessaire pour sauvegarder sur le marché l'originalité et la réputation des produits bretons. Cette marque était accueillie avec faveur sur de nombreux marchés, notamment en Angleterre pour la fraise de Plougastel. La guerre a fait suspendre son fonctionnement.

Certaines conditions de climat entraînent l'écroulement des cours de nos légumes. Pour y parer, des moyens de conservation seraient indispensa-

bles. Les cultures légumières se sont d'ailleurs développées sur la côte sud et ont précisément progressé vers l'intérieur conjointement avec l'installation d'usines de conserves. Des usines consacrées uniquement au poisson, on est passé aux usines mixtes et plus récemment aux usines conçues pour les produits agricoles. La multiplication de ces usines est une des causes de la transformation économique du littoral du sud de la Bretagne dont l'agriculture est en pleine expansion.

Par suite de la très faible importance de la pêche, la côte nord est à peu près totalement dépourvue d'usines ; seules les cultures de légumes à consommer frais se sont développées, mais les cours sont beaucoup plus irréguliers. Pourtant, fonds d'artichauts et choux-fleurs pour « pickles » pourraient être traités en usines dans les périodes de surproduction et la présence de ces usines permettrait de différencier davantage les productions légumières. C'est le souhait exprimé notamment par la Chambre de Commerce de Morlaix.

## 3° Amélioration des productions fruitières

La valeur des productions fruitières pour les quatre départements bretons atteint environ 6.660.000.000 de fr. dont : 5.400.000.000 pour les fruits à cidre, 870.000.000 pour les fruits de table, 90.000.000 pour les fruits à noyaux, 300.000.000 pour les vergers. C'est dire l'importance des revenus qu'elles procurent ; c'est aussi affirmer la nécessité de prévoir et d'appliquer un programme des améliorations à réaliser. Ce programme comportant :

- la reconstitution de vergers pour les fruits à cidre et fruits de table, séparés des autres cultures ; les arbres ne doivent pas être plantés sur des terrains cultivés ;
- la plantation de ces vergers sur des terrains appropriés en utilisant des porte-greffes et des variétés adaptées au milieu ;
- l'exécution méthodique des traitements fongicides et insecticides.

Il serait souhaitable, pour démontrer l'utilité de l'application d'un tel programme, que soient installés, soit dans les villages-pilotes, soit dans les zones-témoins, des vergers de comportement de fruits à cidre et de fruits de table sur les bases que nous venons d'indiquer. L'École Nationale d'Agriculture de Rennes qui, depuis 1936, a mis à l'étude les porte-greffes et variétés de fruits les plus recommandables, est susceptible d'aider largement à l'établissement de ces vergers qui ont déjà été réalisés dans quelques départements normands et en Ille-et-Vilaine.

Pour la culture du fraisier, très prospère jusqu'à ces années dernières dans les régions de Landerneau, Brest, Plougastel, il y a lieu de pour-

suivre l'étude systématique des maladies, des parasites qui diminuent la production chaque année. La Recherche agronomique a un travail considérable à réaliser dans ce domaine.

Ajoutons enfin que le développement des cultures industrielles comme celle du lin, de la betterave à sucre, de la pomme de terre à féculé, de la cameline, du genêt, préconisé par les Chambres de Commerce, est subordonné à la création d'établissements industriels capables de traiter les productions. Si certaines sont techniquement au point, d'autres doivent faire l'objet d'études préalables sérieuses ; nous publions, en annexe, un rapport spécial établi par la Chambre de Commerce de Morlaix sur le problème du lin.

## D. — Accroissement des moyens de production.

Nous avons déjà prévu, tout au long de ce chapitre, un certain nombre de mesures destinées à permettre un accroissement des moyens de production (chaulage et récupération de l'azote organique, améliorations foncières, modifications dans l'alimentation du bétail, etc...). D'autres mesures s'imposent.

### 1) Machinisme agricole

En étudiant les données générales de l'équipement individuel, on peut constater l'effort tout particulier fait dans ce domaine en Bretagne depuis quelques années. Cet effort appelle toutefois quelques remarques soulignées dans le rapport de M. Talureau :

- l'adaptation des machines et des outils ou tracteurs doit se poursuivre au fur et à mesure que le matériel ancien est réformé ;
- certains tracteurs et matériels puissants donc coûteux sont passibles d'une utilisation collective qui a besoin d'être étudiée de près, la tendance de l'exploitant breton étant trop orientée vers un équipement lourd non économique pour son exploitation. Les enquêtes de M. Chombart de Lauwe montrent que de toutes les régions françaises, c'est en Bretagne que la durée moyenne d'utilisation du tracteur est la plus faible avec 258 heures annuelles contre 798 en Artois pour une surface moyenne peu inférieure (28 ha. en Bretagne, 37 en Artois). Il n'en est pas moins vrai que dans les régions où le tracteur est utilisé de façon efficace, il contribue à développer la production et à diminuer les prix de revient ;
- en raison de la vocation herbagère de la Bretagne, l'équipement laitier doit être poussé parallèlement aux petits aménagements de locaux (laiteries, bacs récepteurs de lait alimentés en eau naturellement froide ou refroidie). De même pour l'équipement avicole ;
- le machinisme agricole appelle un réseau de

réparateurs bien outillés et compétents dans des domaines de plus en plus variés et difficiles ;

- le développement de ce machinisme est subordonné à d'autres améliorations de base : chemins ruraux, électrification, remembrement. Il suppose la possibilité pour le cultivateur d'avoir recours à des prêts du Crédit Agricole pour parfaire l'autofinancement assez important en ce domaine.

### 2) Installations coopératives diverses

- La nature de ces installations est très diverse :
- silos et magasins à grains : constructions nouvelles, extensions et aménagement d'installations existantes pour une capacité de 800.000 quintaux ;
  - dix centres de séchage, traitement et conditionnement des semences ;
  - création de centres d'embouteillage ; amélioration des usines existantes pour la fabrication des fromages ;
  - création de cidreries dont les produits seraient particulièrement marchands et fourniraient ainsi un débouché à la production de pommes de la région ;
  - mise en place de centres de germoirs (40) et de stockage (50) pour les pommes de terre ;
  - installations frigorifiques polyvalentes pouvant servir à certaines productions (aviculture, entrepôt des beurres, etc...) ; conserveries diverses dans le Finistère et le Morbihan.

### 3) Engrais

Dans son ouvrage que nous avons déjà cité à plusieurs reprises, M. Chombart de Lauwe a comparé la consommation d'engrais au Danemark et en Bretagne. Voici le tableau auquel il aboutit :

	Azote	Acide phosphorique	Potasse
Danemark ...	32.600	64.800	33.200
Bretagne ....	15.000	39.000	31.000

M. Chombart de Lauwe commente ce tableau et conclut : « La mise à la disposition des agriculteurs de grandes quantités d'engrais à des prix raisonnables est certainement un des moyens les plus efficaces et les plus rapides pour améliorer l'agriculture bretonne ». Mais là encore se pose un problème de prix de transport et il conviendrait d'obtenir des tarifs spéciaux de la S.N.C.F. afin de pallier les inconvénients de notre éloignement.

#### 4) Le problème de la structure des exploitations

Comme le montre M. Philponneau dans le rapport du laboratoire de géographie de l'Université de Rennes, l'une des grandes raisons de la médiocre rentabilité de l'agriculture bretonne tient à la structure des exploitations. La main-d'œuvre employée par unité de surface s'accroît dans d'énormes proportions quand on passe d'une grande exploitation à une moyenne et à une petite. Dans le canton de Montfort-sur-Meu, on a calculé que le nombre moyen de travailleurs pour 10 ha. était de 7,8 pour les exploitations de moins de 5 ha., de 3 pour celles de 5 à 20 ha., de 1,8 pour les exploitations de plus de 20 ha. Lorsque la dimension de l'exploitation diminue, la valeur de la production par unité de surface augmente alors dans des proportions beaucoup plus faibles que la main-d'œuvre employée ; le revenu moyen par travailleur diminue donc en même temps que la dimension de l'exploitation. M. Chombart de Lauwe a calculé, d'après une enquête faite dans 151 exploitations du bassin de Châteaulin, que la productivité du travail en France — c'est-à-dire le rapport entre le rendement et le nombre d'heures de travail — passait de 162 pour les exploitations de plus de 20 ha., à 152 pour celles de 15 à 20 ha. et à 99 pour les exploitations de 5 à 10 ha.

Une concentration des exploitations est donc souhaitable sur le plan technique et peut, à coup sûr, élever le niveau de vie moyen du cultivateur. Mais elle déterminerait l'élimination d'une masse énorme de travailleurs agricoles et rendrait plus aigu encore le problème démographique breton. Elle devrait donc être accompagnée d'une utilisation plus grande de la main-d'œuvre dans les industries agricoles, dans l'artisanat et dans les entreprises nouvelles nées de la déconcentration industrielle. Une politique d'aide à l'émigration rurale est à mettre également sur pied et des crédits à prévoir pour permettre le transfert et l'installation des émigrants. De leur côté, les pouvoirs publics devraient éviter de favoriser l'installation de cultivateurs étrangers en France alors que tant de jeunes terriens — en Bretagne, mais aussi en Normandie et dans le Nord — ne peuvent s'installer faute de terres. Il conviendrait enfin de préparer et d'organiser l'émigration comme l'a souligné M. l'abbé Gautier, directeur de la mission bretonne d'Ile-de-France, qui souhaite voir s'ouvrir « des postes d'aiguillages » dirigeant les intéressés vers les personnes, groupements et organismes divers susceptibles de les placer (1).

Si les petits exploitants peuvent difficilement intensifier leurs cultures pour rendre viables des fermes de moins de cinq hectares, ils ont pourtant un moyen de réduire les désavantages dus à l'exi-

(1) Abbé Elle Gautier. — L'Émigration bretonne - Paris 1953.

gité de leur exploitation : c'est l'utilisation en commun du matériel agricole. Les C.U.M.A. peuvent jouer un rôle extrêmement efficace dans un pays de petites exploitations comme la Bretagne. Les milieux professionnels agricoles ont, à cet égard, un rôle capital à exercer et l'on doit veiller à ce que le manque de crédits ne puisse pas gêner leur action. L'action des C.U.M.A., s'ajoutant à celle des coopératives d'approvisionnement en produits nécessaires à l'agriculture, peut efficacement réduire les difficultés qui résultent d'une dimension trop faible des exploitations et faciliter l'accroissement des moyens de production et la diminution des prix de revient. Comme le disait M. Le Duigou, rédacteur en chef du « Progrès de Cornouaille », dans une conférence sur l'avenir de la paysannerie bretonne prononcée au Bleun-Brug de 1953 à Châteaulin, « dans l'actuel climat de notre politique générale et de notre politique agricole, les petites exploitations n'ont quelque chance de se sauver que par la coopération et la productivité ».

#### IV. — ENSEIGNEMENT AGRICOLE, RECHERCHE ET VULGARISATION.

L'équipement en matériel et moyens de production est d'une nécessité absolue que personne ne peut discuter. Mais l'agriculteur breton est-il réceptif ? Comprendra-t-il les conseils et directives qui lui seront données ? Son manque d'instruction — qui n'est pas son fait exclusif — ne risquerait-il pas de faire échouer l'application d'un programme établi en sa faveur ?

En vérité, l'agriculture bretonne, comme toute l'agriculture française, ainsi que le disait M. Pfimlin, ministre de l'Agriculture, ne manque pas de bras, mais plutôt de cerveaux meublés d'un minimum de connaissances permettant au cultivateur de raisonner son dur métier. Dans le domaine de l'enseignement, la Bretagne n'est guère plus en retard que les autres provinces françaises ; mais la comme ailleurs, les moyens mis à la disposition du paysan sont très limités et insuffisants.

Dans les quatre départements bretons, il existerait au premier degré de l'enseignement agricole près de 300 cours post-scolaires agricoles et ménagers, en y comprenant quelques instituteurs itinérants dispensant l'enseignement agricole dans plusieurs communes.

L'Office Central de Landerneau, depuis un quart de siècle, la Chambre d'Agriculture et les organisations professionnelles agricoles d'Ile-et-Vilaine, depuis 15 ans, ont organisé des cours par correspondance qui dispensent un enseignement avec ou sans moniteurs communaux.

Depuis la fin des hostilités, environ 31 foyers ruraux ont été créés, à savoir : 8 dans le Finistère, 10 dans les Côtes-du-Nord, 6 en Ile-et-Vilaine,

7 dans le Morbihan. Il existe en outre 3 écoles ménagères agricoles pour jeunes filles : une en Ile-et-Vilaine, une dans les Côtes-du-Nord, une dans le Finistère.

Au deuxième degré nous avons deux écoles pratiques d'agriculture dépendant du ministère de l'Agriculture : l'école des Trois-Croix à Rennes, l'école de Brehoulou dans le Finistère et trois écoles pratiques d'agriculture privées : Le Nivot (Finistère), Ploermel (Morbihan), Guingamp (Côtes-du-Nord).

En outre, l'enseignement privé a également développé les cours d'agriculture dans quelques collèges.

Au troisième degré, la Bretagne compte, depuis 1923, une école nationale d'enseignement ménager agricole formant des professeurs d'enseignement ménager. Depuis 1826, elle a le privilège de posséder un des trois établissements d'enseignement supérieur agricole formant des ingénieurs. Le rôle de cette école, depuis sa création, dans la vulgarisation du progrès, a été très net. Il n'a cessé de s'affirmer dans de nombreux domaines. La Bretagne lui doit en effet d'avoir :

- 1) mis au point des meilleures méthodes de défrichement et de mise en culture des terrains couverts de landes, terrains qui portent aujourd'hui de très belles cultures de blé et pommes de terre ;
- 2) précisé, appliqué et vulgarisé depuis 1920 les meilleurs procédés de culture et de sélection des pommes de terre qui placent aujourd'hui notre province au premier rang des régions françaises pour la production de plants de haute qualité ;
- 3) sélectionné, expérimenté les meilleures variétés de plantes de grande culture. Dans ce domaine, un gros travail reste à accomplir ;
- 4) créé, afin d'étudier minutieusement les variétés d'arbres fruitiers, des vergers expérimentaux dans lesquels les agriculteurs puissent chaque année de précieux enseignements ;
- 5) organisé chaque année, depuis un demi-siècle, des champs d'études et d'expérimentation, évitant ainsi aux cultivateurs des pertes de temps et d'argent et les renseignant sur les meilleures variétés de plantes à cultiver.

C'est aussi l'Ecole Nationale d'Agriculture qui, en 1947, a expérimenté l'insémination artificielle qui doit contribuer à améliorer le rendement de la population bovine bretonne. On sait enfin le rôle décisif qu'elle a joué dans l'élaboration du programme de modernisation agricole que nous venons d'exposer. Si la mission principale de l'Ecole Nationale d'Agriculture est de former des ingénieurs de l'agriculture, elle se doit aussi, si elle est munie d'un minimum de moyens suffisants, comme les écoles nationales de Grignon et de

Montpellier, de mettre son personnel enseignant au service de l'agriculture régionale. De nombreux problèmes, comme nous l'avons vu dans ce chapitre, sont à étudier, par exemple l'amélioration des conditions de culture des prairies, la valeur alimentaire des fourrages, les conditions de transformation du lait, l'amélioration des productions fruitières (fruits à cidre et fruits à couteau). Il faut aussi mettre de l'ordre dans les races exploitées et porter les efforts sur celles reconnues les meilleures. Ce sera le rôle du Centre National de la Recherche Agronomique de l'Ouest qui vient enfin d'être créé et qui doit être doté des moyens de fonctionnement nécessaires.

En ce qui concerne l'enseignement populaire, toutes les formules utilisées en Bretagne ont donné des résultats. Il s'agirait de les développer en coordonnant les efforts des uns et des autres et en mettant les moyens en commun.

La formule de l'instituteur itinérant, pour les garçons, a été appréciée. Nous souhaitons la voir se développer dans les autres départements. Pour les jeunes filles, la maison familiale ou foyer rural (cours cantonal) doit être retenue. Actuellement, les maisons familiales ou foyers ruraux reçoivent des subventions qui semblent très insuffisantes. La dépense à engager par an pourrait être scindée en deux : dépenses d'installation et dépenses de fonctionnement. L'installation de cours cantonaux ménagers agricoles serait à échelonner sur 5 ans.

La formule d'école d'agriculture d'hiver, soit ambulante, soit fixe, est également à encourager. C'est la méthode d'enseignement qui permet, tout en dispensant un enseignement agricole complet, de ne pas négliger la formation générale si utile. Elle n'accapare les élèves que pendant la mort-saison. Cette formule est déjà pratiquée dans les quatre départements bretons. Elle est à développer. Il suffirait donc d'installer pour l'avenir, par an, une école d'agriculture d'hiver, ce qui permettrait, au bout de 4 ou 5 ans, de doter les départements bretons d'un enseignement populaire plus complet.

Mais il existe, en dehors de l'enseignement proprement dit, un moyen de formation dont nous devons largement préconiser l'extension en Bretagne : c'est la zone-témoin.

L'Assemblée plénière du C.E.L.I.B., approuvée par M. Hirsch, commissaire général au Plan, a retenu, le 30 mars 1953, la proposition de M. Riffault tendant à créer trente zones-témoin dans les quatre départements bretons. Quatre zones-témoin existent déjà et il ne s'agit d'ailleurs pas de demander la création immédiate des 26 autres zones ; un échelonnement sur quatre ans doit être prévu.

L'emplacement des zones devra être choisi en fonction de la réceptivité des populations agricoles

et des progrès à réaliser, tant dans les méthodes de culture des terres que dans celles d'exploitation des animaux domestiques ; il faudra également les choisir de telle manière que des conclusions puissent être tirées pour tous les problèmes qui se posent à l'économie rurale bretonne.

La zone-témoin est un élément de productivité et de rentabilité certain et rapide. Le rapport adressé au C.E.L.L.B. par le technicien de la zone-témoin de Loguivy-Plougras (Côtes-du-Nord) après un an de fonctionnement souligne déjà un certain nombre de résultats appréciables : on y utilise quinze à vingt fois plus d'amendements calcaires, quatre à cinq fois plus d'engrais, 20 fosses à purin sont achevées ou en construction, les rendements ont augmenté dans des proportions substantielles. Mais il convient de souligner la nécessité d'obtenir des crédits pour achever l'équipement des communes désignées comme zone-témoin, notamment l'équipement électrique et la voirie agricole ; il serait également indiqué d'y réaliser le remembrement et d'y organiser l'enseignement agricole.

Il semble, en tout cas, que l'on puisse attendre beaucoup pour l'amélioration de la production agricole de cette œuvre de vulgarisation particulièrement nécessaire en Bretagne.

#### CONCLUSION

Le programme général d'aménagement, de modernisation et d'équipement de l'agriculture bretonne que nous venons d'esquisser à grands traits nécessite, pour sa réalisation, la mise en œuvre de moyens et capitaux importants. Nous indiquerons à la fin de ce volume l'ordre de grandeur des investissements à prévoir d'après les évaluations adoptées par le C.E.L.L.B.

Pour la réalisation de ces travaux, l'aide de l'Etat est nécessaire, mais aussi l'aide des collectivités locales, des associations agricoles et des individus : nous dirons même qu'il faut, avant tout, la bonne volonté des intéressés et de leurs groupements.

Il est à noter que ces volontés se manifestent davantage dans les régions aisées et déjà évoluées qui possèdent un équipement minimum dont elles demandent le perfectionnement. Les agriculteurs des régions plus pauvres du centre de la Bretagne, plus impécunieux et plus timorés sans doute, font parfois preuve d'inertie. Une propagande appuyée sur des réalisations concrètes donnerait, à n'en pas douter, de bons résultats : il faudra l'entreprendre.

Quant aux améliorations d'ordre technique, leur réalisation fait appel à l'autofinancement, aux prêts, auxquels doivent s'ajouter parfois des subventions.

M. Riffault a essayé de chiffrer, par hectare et par an, le montant des dépenses supplémentaires

qu'entraînerait une application rationnelle des méthodes de culture et d'élevage et d'équipement en matériel des fermes, supputant également l'aide que pourraient apporter, sous une forme quelconque, les organisations professionnelles existantes. Ces chiffres varieraient entre 12 et 18.000 fr. par hectare en plus des frais de culture actuels. Si quelques agriculteurs sont capables de supporter cette charge supplémentaire, même en décidant de faire appel au crédit, nombreux seront ceux qui hésiteront et se refuseront à emprunter de crainte de ne pouvoir rembourser par la suite.

Il faut dire également que la part de disponibilités susceptible d'être investie dans des améliorations sans diminuer les moyens de production est peu élevée dans une ferme de 12 à 18 ha. Elle s'est encore amoindrie ces années dernières, les coefficients des prix des produits de la terre n'ayant pas suivi ceux des produits manufacturés dont le cultivateur a un impérieux besoin : engrais, machines, vêtements, etc...

Dès lors, faut-il être inquiet sur l'avenir de la petite ferme bretonne établie à la mesure de la famille et qui constitue l'élément stable du pays ? Nous affirmons avec force — au risque de nous répéter sur ce point tout au long de ce chapitre — que si les agriculteurs bretons savent mettre à profit les œuvres de mutualité, de coopération, de crédit, voire même de syndicalisme, la ferme bretonne continuera à vivre dans l'économie moderne. Elle mérite qu'on s'occupe d'elle au même titre, et plus peut-être, que l'exploitation privilégiée des régions plus riches. Il faut que l'Etat, dans le cadre du deuxième plan national de modernisation et d'équipement, fasse, en sa faveur, l'effort nécessaire. Comme l'écrit M. Pivodic dans son rapport au C.E.L.L.B. : « *Malgré les « technocrates » qui annoncent depuis longtemps la fin de nos petites et moyennes exploitations familiales rurales, il est à peu près certain que l'avenir leur réservera de beaux jours si l'Etat vient les aider à tirer précisément parti de ce que l'on considérait jusqu'à ce jour comme un système archaïque.* »

Notre région, par son étendue, est comparable aux petits pays, Danemark et Hollande, dans lesquels le progrès agricole — en particulier sous l'influence de l'instruction professionnelle — a pénétré à pas de géant. Ce sont des pays de culture familiale, comme la Bretagne, mais les jeunes ont appris à l'école les bienfaits de la mutualité, de la coopération, du crédit mutuel. Tout dernièrement, enfin, en Suède et en Hollande, des lois ont été votées permettant à la petite exploitation de s'agrandir : un tel exemple serait particulièrement profitable en Bretagne.

Ces pays ne se sont pas contentés de moderniser et d'équiper leur agriculture : ils ont soigneusement mis au point les meilleures méthodes de

conservation, de valorisation, de commercialisation. Ce serait, en effet, une sorte de tromperie à l'égard des cultivateurs bretons que de les inciter à augmenter leur production et leurs rendements sans les aider à assurer l'écoulement de leurs produits.

Nous ne reviendrons pas ici sur les problèmes de conservation et de valorisation que nous avons traités au cours de ce chapitre. Mais il y a beaucoup à faire dans le domaine de la simple commercialisation, si l'on compare la situation de la Bretagne à celle de ces pays grands exportateurs de produits agricoles, Pays-Bas et Danemark. Les remarquables réussites obtenues pour la commercialisation des pommes de terre de semence montrent dans quel sens devrait se poursuivre l'amélioration du système de vente des produits agricoles ne demandant pas de transformation industrielle : contrôle de la qualité, homogénéité des produits, standardisation des emballages, recherche des débouchés, apposition de la marque « Bretagne ». Les prêts consentis dans ce but aux coopératives de vente sont tout à fait rentables. Pour la commercialisation des primeurs, M. Philipponneau a souligné l'intérêt du système hollandais des « Veilingen », ventes coopératives aux enchères au rabais. La commission agricole du C.E.L.L.B., présidée par M. de la Bourdonnaye, président de la Chambre Régionale d'Agriculture de Bretagne, poursuit l'examen des améliorations

à apporter au système de vente et va s'efforcer de coordonner les efforts dispersés.

Soulignons enfin la nécessité d'obtenir de la S.N.C.F., dont la Bretagne est un excellent client, des aménagements de tarifs permettant de pallier les inconvénients les plus graves de notre éloignement des frontières terrestres : l'action entreprise sur ce plan par le Comité doit se poursuivre jusqu'à complète satisfaction ; la conquête de nouveaux débouchés et des marchés d'exportation est souvent à ce prix.

Mais nous ne rappellerons jamais assez qu'il appartient à l'agriculture bretonne — dont nous avons commencé par marquer la place importante dans l'ensemble de la production française — de se faire entendre avec force sur le plan national. En même temps qu'elle obtiendra l'aide financière nécessaire à son expansion, elle doit être en mesure d'inspirer une politique agricole qui tienne compte de son existence. Cette politique agricole doit tendre à garantir aux cultivateurs l'écoulement de leurs produits en subventionnant temporairement les exportations, en améliorant les marchés par le stockage et la réorganisation des circuits de distribution, en assurant enfin une rémunération normale et stable aux producteurs.

Pour parvenir à ces buts, l'agriculture bretonne peut notamment compter sur le C.E.L.L.B., agissant en étroite liaison avec la Chambre Régionale d'Agriculture, les Chambres Départementales et les grandes organisations agricoles.

# Caractères généraux de l'agriculture bretonne

(Tableaux extraits du rapport de M. Riffault)

TABLEAU n° 1

Exploitations (surface)	Côtes-du-Nord				Finistère				Ille-et-Vilaine				Morbihan			
	1892		1942		1892		1942		1892		1942		1892		1942	
Proportion des exploitations d'après leur surface	moins de 10 ha.	63	59,8	59,8	59,8	56	56	56	56	56	56	56	56	56	56	
	de 10 à 20 ha.	26,2	26,6	26,6	26,6	31	31	31	31	31	31	31	31	31	31	
	de 20 à 50 ha.	10,5	13	13	13	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	12,7	
	plus de 50 ha.	0,3	0,6	0,6	0,6	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	0,3	
Ces exploitations représentent en surface	moins de 10 ha.	28,2	24,6	25,1	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	23,6	
	de 10 à 20 ha.	39	36,9	38,5	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	40	
	de 20 à 50 ha.	28,6	34,9	31,4	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	31,9	
	plus de 50 ha.	4,2	3,6	5	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	4,3	
Pour 100 exploitations	faire valoir dir.	40	52,7	38,1	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	49,6	
	fermage	57,5	46,5	59,5	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	47,7	
	métayage	1,1	0,5	0,8	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	1,3	
	divers	1,4	0,3	1,6	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	1,4	
Pour 100 ha. cultivés	faire valoir dir.	31,9	54	29,6	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	41,5	
	fermage	65,7	44	67,4	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	55,8	
	métayage	3	0,4	1,8	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	2,3	
	divers	0,4	1,6	1	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	0,4	

TABLEAU n° 2

Exploitations (nombre)	Côtes-du-Nord			Finistère			Ille-et-Vilaine			Morbihan		
	1892	1942	prop <sup>nt</sup> en + en -	1892	1942	prop <sup>nt</sup> en + en -	1892	1942	prop <sup>nt</sup> en + en -	1892	1942	prop <sup>nt</sup> en + en -
moins de 1 ha.			%			%			%			%
Nombre	31.061	4.433	- 88	21.349	3.028	- 85	27.994	2.595	- 89	24.298	2.383	- 90
Surface	21.900	2.216	- 87	15.000	2.088	- 87	20.600	1.505	- 95	16.600	1.314	- 92
1 à 5 ha.			%			%			%			%
Nombre	25.381	17.416	- 32	20.086	15.719	- 25	25.848	16.060	- 40	20.475	11.485	- 45
Surface	85.400	44.249	- 48	64.700	40.003	- 36	83.400	41.273	- 50	63.800	29.646	- 53
5 à 10 ha.			%			%			%			%
Nombre	17.529	14.246	- 20	14.914	12.234	- 26	14.843	12.610	- 14	13.348	11.587	- 13
Surface	135.700	101.004	- 25	118.700	86.617	- 28	113.400	90.540	- 20	97.100	82.847	- 13
10 à 40 ha.			%			%			%			%
Nombre	14.998	20.496	+ 37	16.988	20.495	+ 20	12.338	20.702	+ 66	14.113	19.413	+ 36
Surface	295.400	340.171	+ 15	348.300	356.170	+ 3	105.200	351.693	+ 26	286.000	32.764	+ 13
au-dessus de 40 ha.			%			%			%			%
Nombre	588	464	- 21	1.446	774	- 47	3.330	701	- 79	954	631	- 33
Surface	114.000	34.170	- 61	89.600	39.353	- 55	454.600	45.496	- 90	187.500	44.683	- 75

TABLEAU n° 3

Répartition des cultures	Côtes-du-Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan
<b>Terres</b>				
Terres labourables	60,3 %	51,1 %	54 %	43,8 %
Prairies	12,5 %	10,3 %	21 %	18,3 %
Cultures diverses, maraichères, florales, fruitières	1,5 %	2,3 %	3 %	1,1 %
Bois et forêts	4 %	4 %	7 %	6,7 %
Terres non cultivées	8 %	21,6 %	3 %	19,3 %
Terres non agricoles	13,7 %	20,7 %	12 %	10,9 %
<b>Terres labourables</b>				
Céréales	49,3 %	38,2 %	49,6 %	48,3 %
Plantes sarclées	24,1 %	29,2 %	21,9 %	29,1 %
Cultures diverses	1,4 %	6,2 %	1,6 %	1,3 %
Cultures fourragères	19,8 %	23,4 %	26,7 %	15,6 %
Jachère	5,4 %	3 %	0,2 %	5,7 %

TABLEAU n° 4

Cheptel vif (1950)	Côtes-du-Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan
<b>Équines :</b>				
Chevaux de plus de 3 ans	66.000	83.000	46.700	35.200
Chevaux de moins de 3 ans	22.000	55.900	20.000	11.100
<b>Bovins :</b>				
Vaches	205.000	231.500	243.500	236.000
Bœufs	10.000	5.100	13.000	25.200
Elèves	152.000	131.000	142.000	152.000
<b>Ovins :</b>				
Brebis de plus d'un an	21.500	12.500	14.000	15.500
Autres	12.200	20.000	6.000	11.120
<b>Porcins :</b>				
Porcs de plus de 6 mois	65.500	55.000	70.000	40.350
Porcs de moins de 6 mois	174.000	245.000	165.000	121.000
<b>Caprins</b>	5.700	3.000	4.300	16.250

TABLEAU n° 5

Valeur brute des productions végétales (en millions de francs)	Côtes-du-Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan
Céréales	11.109	6.697	7.914	4.885
Pommes de terre	7.570	8.832	3.518	4.060
Légumes divers	1.815	5.605	888	399
Vigne	1.350	200	2.500	1.300
Fruits à cidre	146	688	500	86
Fruits de table				
	21.960	22.022	15.330	10.730

TABLEAU n° 6

Valeur brute des productions animales (en millions de francs)	Côtes-du-Nord		Finistère		Ille-et-Vilaine		Morbihan	
	Valeur capital	Valeur product.	Valeur capital	Valeur product.	Valeur capital	Valeur product.	Valeur capital	Valeur product.
Espèce chevaline	8.900	600	11.800	1.800	5.900	600	4.240	420
Espèce bovine	18.660	11.810	21.577	14.844	22.423	15.514	18.161	8.696
Espèce ovine	198	89	192	61	120	48	183	75
Espèce porcine	3.030	2.385	2.920	2.360	3.125	2.570	2.246	1.735
	29.888	14.884	36.489	19.095	31.568	18.732	24.830	10.946

## Activités maritimes\*

Après l'activité agricole, l'activité maritime constitue un des fondements traditionnels de l'économie bretonne. Pourtant, malgré l'étendue des côtes, l'importance du trafic maritime commercial est assez modeste : le rôle de la Bretagne consiste essentiellement à fournir des équipages à la marine de commerce comme à la flotte de guerre. Par contre, dans le domaine de la pêche, les conditions naturelles, humaines et l'esprit d'initiative de nos populations côtières ont placé de très loin la Bretagne au premier rang.

En 1952, la production totale de poissons frais a été de 300.000 tonnes environ pour l'ensemble de la France, représentant une valeur au débarquement de l'ordre de 28 milliards de francs. La part de la Bretagne dans ces chiffres était de 37 % en poids et de 41 % en valeur.

L'objectif du deuxième Plan de Modernisation et d'Equipped étant d'atteindre, dans toute la mesure du possible, une augmentation globale de 20 %, il en résulte un programme national dans lequel nous pouvons définir l'effort breton.

Compte tenu de l'état actuel du cheptel marin et des possibilités techniques et économiques des différentes pêches, compte tenu aussi de la réglementation à intervenir par suite de la mise en vigueur, le 5 avril 1954, de la convention de Londres de 1946, la commission des pêches maritimes du Commissariat général au Plan a prévu les augmentations de production suivantes ; nous avons ajouté à ce tableau la part des ports bretons

Pêches	Production actuelle (en tonnes)	Augmentation prévue (en tonnes)	Part de la Bretagne
Hareng .....	70.000	10.000	néant
Maquereau ..	30.000	5.000	40 % (1)
Thon (germon et thon rouge) .....	15.000	10.000	50 à 60 %
Sardine .....	25.000	5.000	65 % (2)
Merlan .....	20 à 25.000	5.000	8 % (3)
divers .....	150.000	10.000	

(1) Douarnenez, Audierne, St-Guénolé, Gulliviec.  
(2) 75 % en comprenant la Loire-Inférieure.  
(3) Lorient et Concarneau (pêche industrielle).

### L — EVOLUTION ET SITUATION DE LA PECHE.

Le dynamisme des activités liées à la pêche est incontestable, mais le niveau de production — sans parler de l'augmentation nécessaire — ne se maintient qu'au prix d'une continuelle adaptation à de nouvelles conditions techniques, humaines et économiques. Il n'est pas de branche d'activité dont les perspectives soient plus mouvantes ; il n'en est pas où une crise d'adaptation risque d'avoir de plus grandes conséquences si elle se solde par un échec. Une politique d'investissements doit contribuer à aider les pêcheurs bretons à triompher de ces crises d'adaptation, à augmenter la production et à poursuivre, dans de meilleures conditions, une évolution qu'il serait imprudent de contrarier. Nous pensons que dans ce domaine tout essai de planification risque d'être dangereux. Les professionnels eux-mêmes savent mieux que quiconque quelles sont les solutions valables.

L'évolution de la pêche semble obéir à un principe fondamental : la recherche du plein emploi du matériel et des hommes au cours de l'année, plein emploi qui assure un meilleur amortissement, des gains plus réguliers. Les solutions sont extrêmement variées et la situation actuelle de la pêche dans les divers secteurs dépend de la valeur de celles qui ont été adoptées.

Ainsi, les centres morutiers ont perdu leur ancienne prééminence parce qu'ils n'ont pas adopté, ou ont adopté trop tard, la technique du chalutage qui permet d'effectuer plusieurs campagnes et de diminuer les prix de revient. La faiblesse des industries locales de transformation de la morue oblige, en outre, les chalutiers malouins à porter une grande partie de leur pêche dans des centres mieux équipés.

Sur toute la côte nord, le déclin des autres formes de pêche est dû à des raisons nombreuses et complexes. La plus importante est sans nul doute l'absence des poissons saisonniers qui, sur la côte sud, ont constitué les bases solides de la pêche. Lorsqu'après la libération quelques tentatives ont eu lieu pour développer le chalutage pour

(\*) Ce chapitre a été établi d'après les rapports du Comité central des pêches, de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes et du Laboratoire de géographie de Rennes.



lequel les ports de la Manche ne sont pas beaucoup plus mal placés que ceux de l'Atlantique, il manquait ce complexe économique et humain qu'a donné la pêche saisonnière à la côte sud : équipement portuaire, équipages, industries annexes, organisation et vente, expérience des marchés. Sur le littoral méridional, les pêches de poissons saïonniers ont déterminé l'essor de l'industrie de la conserve et conduit d'abord à une spécialisation des équipages, des navires et des ports.

Jusqu'en 1930, on distinguait nettement les ports thoniers, sardinières et les ports de pêche aux crustacés ; mais le pêcheur cherchait déjà à combiner le calendrier des pêches pour allonger son temps de travail en ajoutant à la pêche principale des pêches accessoires (sardine de drève, maquereau, palangre pour les sardinières et les thoniers), ou en poursuivant le poisson en dehors de l'ancienne aire normale (thon blanc, langouste au large du Maroc et de la Mauritanie). Mais il est délicat de combiner des pêches dont chacune demande un type particulier de bateau. Seul le chalutage permet un emploi continu des hommes et des bateaux ; c'est ce qui a fait le succès rapide de Lorient. Depuis la guerre, les pêcheurs du Sud-Finistère combinent les anciennes pêches traditionnelles et un type de chalutage adapté à la structure technique, économique et humaine de leurs ports. Tandis que Camaret reste le grand port langoustier, que Douarnenez s'ingénie à combiner diverses pêches traditionnelles, Etel et Groix transforment leurs thoniers, Concarneau et les ports de la côte bigoudène font la première place aux grands chalutiers et aux malamocks. Aussi la hiérarchie des ports se modifie-t-elle en même temps que la nature des apports : la prépondérance passe aux ports qui, avec le chalutage, déchargent surtout de la merée fraîche.

Si cette transformation tend à réaliser le plein emploi, elle présente pourtant quelques dangers : raréfaction des apports de poissons saisonniers qui accentue les difficultés de l'industrie de la conserve, dépeuplement des fonds proches qui conduit à l'emploi de plus grands navires exigeant de coûteux aménagements portuaires ; il en résulte une transformation de la structure humaine et financière de la pêche qui, du stade artisanal, passe au stade industriel.

Comme le remarque M. Le Lannou dans sa « Géographie de la Bretagne », l'évolution qui conduit au développement du chalutage doit se poursuivre « par son intégration sans bouleversement dans les cadres du système ancien ». La structure économique et humaine de notre littoral n'a rien à gagner à la concentration de la pêche en deux ou trois grands organismes industrialisés ; encore faut-il, par une politique d'investissements, aider nos pêcheurs à traverser une difficile période d'adaptation. La transformation des caractères de

la pêche pose en effet des problèmes que ne peuvent toujours résoudre les seuls capitaux locaux : construction et renouvellement de la flotille, aménagements portuaires, transformation et commercialisation des poissons.

## II. — LE RENOUELEMENT DE LA FLOTILLE.

De grands navires pourvus de moteurs puissants représentent des capitaux considérables et la structure de l'armement en a été profondément modifiée. Malgré la concentration financière, par suite du coût élevé des constructions neuves et des fournitures de fonctionnement, les armateurs peuvent difficilement mettre en chantier de nouveaux navires : chaque année de nouveaux bateaux sont désarmés pour vétusté sans pouvoir être remplacés. La Chambre de Commerce de Quimper signale la gravité de la situation à Concarneau où depuis trois ans l'effectif des chalutiers a diminué de quinze unités. Des prêts à faible intérêt consentis aux armateurs seraient donc indispensables pour assurer le renouvellement de la flotille de pêche.

En ce qui concerne la flotte de pêche en bois, la commission des pêches du Commissariat général du Plan, compte tenu des réponses des professionnels aux enquêtes, des objectifs à atteindre et de l'accroissement escompté de la puissance de capture, a estimé devoir retenir le chiffre de 30.000 tx comme tonnage total neuf à construire dans la période quadriennale.

Sur les indications fournies par les services techniques de la marine marchande, il a été convenu de prendre le prix de 500.000 fr. comme coût du tonneau de jauge brut, soit pour 30.000 tx un coût total de 15 milliards.

En déduisant de cette somme le montant approximatif de l'aide à la construction navale (pour les navires de plus de 50 tx) et en supposant le financement du quart de la somme restante laissée à la charge de l'armement, les crédits à demander s'élevaient à 10.030 millions.

La flotte en bois bretonne pouvant être considérée comme représentant approximativement 60 % de la flotte en bois tout entière, sa part dans le montant des crédits à demander serait donc de l'ordre de six milliards.

En ce qui concerne la flotte en acier, la construction de 6.000 tx de chalutiers de grande pêche et de 15.000 tx de chalutiers de pêche hauturière est envisagée dans la période de quatre ans. Le coût de ces 21.000 tx est évalué à 10.500 millions et, par suite (après un calcul analogue à celui fait pour la flotte en bois), les avances à demander seraient évaluées à 5.906 millions. Sous toutes réserves, on peut admettre que la part des ports bretons (Saint-Malo pour la grande pêche, Lorient pour la pêche hauturière) serait, en ce qui

concerne la flotte en acier, de l'ordre de 30 % de ce total, soit environ un milliard 772 millions de francs.

Le Comité central des pêches maritimes, dont le président est un Breton, M. Québric, a d'ailleurs fait en Bretagne une minutieuse enquête sur le renouvellement de la flotille de pêche. Dans chaque quartier maritime une commission a évalué le nombre, le type et le tonnage des navires à remplacer ; ces commissions ont recherché quels étaient les meilleurs types de navires devant remplacer les navires vétustes et ont évalué le coût de leur construction. Le rapport du Comité central présente donc un très grand intérêt puisqu'il nous indique les besoins et les projets de chaque secteur.

Le nord semble avoir véritablement renoncé à toute pêche importante. Seul, Saint-Malo envisage le renouvellement d'un chalutier de plus de 50 tx. Cancale et surtout Paimpol veulent poursuivre le petit chalutage et la pêche à la palangre. Le quartier de Brest a besoin d'un grand nombre de bateaux de petit tonnage pour le goémon et les crustacés côtiers. La Chambre de Commerce insiste pourtant sur l'intérêt que présenterait la création d'un grand port de pêche industrielle : le magasin de merée, en partie inoccupé, aurait pu faciliter ce développement qu'entrave jusqu'ici le manque d'équipages et de mareyeurs entreprenants. Ailleurs, on ne songe qu'à remplacer les canots de petite pêche côtière quand on n'estime pas, comme à Tréguier, que ce renouvellement est même inutile. Aussi, si le nombre de bateaux à remplacer est relativement considérable, le tonnage total n'est que de 3.840 tx.

Au contraire, sur la côte sud, les besoins sont autrement importants : 1.057 navires représentant un tonnage de 19.320 tx.

On demande peu de bateaux de faible tonnage pour la petite pêche côtière, mais 210 bateaux de plus de 50 tx représentent 63 % de la dépense totale pour les quatre départements. Mais des différences nettes apparaissent entre les ports : chacun étudie soigneusement les divers types de navires les mieux adaptés aux types de pêche qu'il compte entreprendre.

Camaret fait la plus large place aux langoustiers, mais demande des coquilliers pour la rade de Brest et quelques chalutiers et thoniers-maquereautiers. Douarnenez a besoin surtout de sardinières-palangriers, de canots légers côtiers, de thoniers-maquereautiers-palangriers et de deux langoustiers mauritaniens ; il reste donc fidèle à sa combinaison complexe du calendrier des pêches et n'envisage de développer le chalutage que lorsque le nouveau port sera achevé. Les besoins d'Audierne sont de même type, canots côtiers, vedettes sardinières, thoniers-langoustiers, dundees langoustiers. Aussi les investissements n'atteignent

pas 400 millions pour chacun de ces ports fidèles aux types traditionnels de pêche.

Les besoins des ports méridionaux sont plus considérables. Guilvinec fait un rapport très complet qui prévoit l'utilisation de nombreux canots pour les pêches côtières et surtout de bateaux de moyen tonnage, type malamock, à plusieurs fins (chalutage d'hiver, maquereau et sardine de drève au printemps, sardine de roque l'été). Quelques bateaux de plus fort tonnage pratiqueraient les mêmes types de pêche à plus grande distance.

Concarneau prévoit le renouvellement de nombreux petits canots mais en laissant la charge aux propriétaires, d'une douzaine de sardinières et surtout de grands chalutiers thoniers de 60 tx et chalutiers de 80 tx. Lorient envisage le renouvellement de ses chalutiers ; certains armateurs préconisent l'utilisation de thoniers à très grand rayon d'action pouvant poursuivre la pêche toute l'année en allant jusqu'au Tropique.

Groix et Etel comptent développer la pêche à la sardine et remplacer leurs thoniers par des thoniers-chalutiers. Auray et Vannes envisagent le développement de la petite pêche aux crustacés et de la pêche à la sardine.

On voit donc que l'évolution de la pêche peut se poursuivre à l'intérieur des cadres traditionnels sans grand bouleversement, si une aide est apportée aux armateurs sous forme de crédits pour renouveler une flotte dont le coût s'est considérablement élevé. Le crédit annuel à prévoir pour le renouvellement s'élève donc à un peu plus de 1.900 millions. Des subventions devraient également être versées dans le but d'encourager l'essor ou le développement de certaines pêches.

Les Chambres de Commerce insistent sur l'importance que présenterait une modernisation de l'industrie des constructions de bateaux de pêche : l'équipement de cette industrie correspond aux besoins anciens de navires de faible tonnage et n'est pas capable de faire face rationnellement à la construction de navires de tonnage plus important. A Saint-Malo, les chantiers de construction de navires en bois, qui ont connu une très grande prospérité à l'époque des trois-mâts, sont en train de disparaître sans être remplacés par un égal développement des chantiers de constructions métalliques. En hiver, alors que tous les chalutiers procèdent simultanément à leurs réparations, les chantiers ne peuvent répondre à toutes les demandes et les navires doivent effectuer leurs grosses réparations à Brest ou Cherbourg.

Le problème est délicat à résoudre car, pour s'étendre, les chantiers doivent être assurés d'effectuer des constructions neuves en été et ne peuvent uniquement compter sur les réparations d'hiver. Lorient envisage, ce qui paraît parfaite-

ment logique, la création de chantiers de construction de chalutiers. Il y aurait donc un gros effort à entreprendre : le développement et la modernisation des chantiers de construction de navires de pêche permettraient d'utiliser une main-d'œuvre importante et pourraient diminuer le coût de construction des navires. Il importerait d'établir un programme à ce sujet. Des crédits suffisants consentis aux chantiers soucieux de se moderniser permettraient de réduire, indirectement, les crédits consentis aux armateurs pour l'acquisition de navires.

\*\*

### III. — LES AMÉNAGEMENTS PORTUAIRES.

La transformation des caractères de la pêche, l'amélioration de la qualité et des prix de revient exigent, d'autre part, la réalisation, dans des délais rapprochés, d'un ensemble cohérent et rationnel d'investissements portant sur les installations portuaires.

L'industrie des pêches souffre encore dans de trop nombreux cas de ne pas disposer des ouvrages portuaires correspondant à son activité, soit que la reconstruction de beaucoup d'ouvrages détruits par faits de guerre ou de mer n'ait pu être entreprise ou achevée, soit que les ouvrages déjà existants n'aient pu être développés à la mesure de l'expansion du trafic.

Elle en souffre, tantôt par l'insuffisance ou même l'absence de sécurité donnée à sa flotille, avec les risques de pertes de vies humaines, de destruction ou d'avaries de navires qui en sont la conséquence, tantôt par des difficultés rencontrées dans le débarquement des produits de la pêche et les manœuvres des navires ; ces difficultés, qui proviennent d'installations trop exigües, rendent les opérations plus longues et plus coûteuses et entravent la commercialisation rapide du poisson imposée pourtant par le caractère éminemment périssable de cette denrée.

Bien plus, les travaux de superstructure étant le plus souvent subordonnés à la réalisation de travaux d'infrastructure, le retard apporté à ces derniers paralyse trop souvent les développements nécessaires de l'équipement portuaire. Les petits bateaux d'autrefois pouvaient se contenter d'installations rudimentaires ; pour les poissons destinés à la conserve, les fabriques de glace, les halles de vente, le raccordement à la voie ferrée n'étaient pas indispensables. Avec l'augmentation du tonnage et le développement de la pêche fraîche, un équipement complet est nécessaire et le coût en est considérable.

Le programme d'aménagement portuaire prévu pour la Bretagne a été conçu en fonction de ce niveau

actuel de production. Mais l'équipement ainsi mis en place devrait, dans son ensemble, permettre de faire face à l'accroissement de production prévu dans le deuxième Plan. Il reste compatible avec les capacités d'investissement de l'Etat, des collectivités publiques et des usagers, ces derniers étant en effet appelés à supporter une part des charges sous formes de taxes spéciales.

Voici le détail des travaux nécessaires :

#### A. — Superstructure.

Definition des opérations	Total (en millions)
<b>Brest</b>	
Construction d'une halle (en cours) . . . . .	15
<b>Douarnenez</b>	
Construction d'une halle et outillage . . . . .	160
<b>Audierne</b>	
Construction d'un gril de carénage et travaux divers . . . . .	10
<b>St-Guénolé</b>	
Construction d'une halle (en cours) . . . . .	90
<b>Le Guilvinec</b>	
Construction d'une halle et outillage divers . . . . .	200
<b>Loctudy</b>	
Installations diverses . . . . .	10
<b>Concarneau</b>	
Construction d'une halle (en cours) . . . . .	95
Construction d'un slipway . . . . .	150
Améliorations diverses de l'outillage . . . . .	55
Extension de la nouvelle halle . . . . .	100
<b>Lorient (Sté du port de pêche de Lorient)</b>	
Construction d'une dernière tranche de magasins de mareyeurs . . . . .	80
<b>Total général . . . . .</b>	<b>985</b>

#### B. — Infrastructure (restauration, amélioration)

Definition des opérations	Total (en millions)
<b>Finistère</b>	
Améliorations diverses à Audierne, Concarneau, Douarnenez, Guilvinec, Camaret, St-Guénolé, Lesconil, Roscoff . . . . .	600
<b>Morbihan</b>	
Lorient : agrandissement du plan d'eau . . . . .	500
Houat : restauration du port . . . . .	90
<b>Total général . . . . .</b>	<b>1.190</b>

En ce qui concerne les ports du Finistère, un effort considérable a déjà été entrepris depuis la guerre, justifié par l'exceptionnelle densité de la population de marins-pêcheurs et l'expansion de leur production. Il reste cependant beaucoup d'améliorations à apporter. Le programme prévu à l'origine se montait à 736 millions, évaluation qui a été ramenée à 600 millions pour tenir compte des difficultés que les collectivités locales sont susceptibles de rencontrer pour la réalisation de leur programme ; il n'en a pas moins paru que, dans la mesure où lesdites difficultés ne se présenteraient pas, il y aurait lieu de tenir compte de l'intérêt de donner au port de Douarnenez un équipement satisfaisant en raison de l'accroissement de son activité.

\*\*

### IV. — LA TRANSFORMATION ET LA COMMERCIALISATION DU POISSON.

Après le renouvellement de la flotille et les aménagements portuaires, un autre problème se pose : celui de l'utilisation rationnelle du poisson. Comme pour les produits agricoles, l'irrégularité des cours nuit aux intérêts des pêcheurs et à ceux des consommateurs.

Pour la marée fraîche, les fluctuations des cours sont en rapport avec l'irrégularité des apports et les caractères de la demande.

Pour les poissons destinés à la conserve, de graves problèmes se posent qui méritent un examen particulier. L'industrie de la conserve est, en Bretagne, une industrie-clé dont la disparition entraînerait la décadence rapide des ports moyens et petits qui vivent surtout de la pêche des poissons saisonniers. Sur 250 usines de conserves de poisson en France, la Bretagne en compte 154 employant 15.000 salariés (23.000 dans toute la France). Or cette industrie bretonne est gravement menacée, par suite de l'augmentation relative de ses prix de revient, alors que les industries portugaise et marocaine — plus favorisées par les conditions naturelles et humaines — produisent à bas prix. La création de filiales de sociétés bretonnes au Maroc contribue pas à résoudre le problème spécifiquement breton. Les bas prix consentis par les usines au moment d'arrivages massifs, qu'elles ne peuvent absorber, ont poussé les pêcheurs à abandonner en partie les pêches saisonnières pour le chalutage dont le produit est plus régulier. Mais il en résulte que les apports de poissons de conserves sont aujourd'hui inférieurs de moitié à la capacité de traitement des usines. Celles-ci ne peuvent donc utiliser pleinement leur équipement et leurs prix de revient sont nécessairement plus élevés que ceux des usines qui fonctionnent toujours à plein.

Il est difficile d'améliorer une telle situation. L'extension des aires de pêche qui, pour le thon par exemple, permet d'allonger la durée de fonctionnement des usines, est un élément favorable. La modernisation de l'outillage facilitant l'absorption de grandes quantités encouragerait les pêcheurs à développer la pêche de poissons saisonniers. La congélation préalable permettrait d'utiliser les apports exceptionnels qu'une usine ne peut absorber, si bien outillée soit-elle. Mais le procédé est coûteux puisque les installations frigorifiques exigeraient une très grande capacité pour n'être utilisées que pendant de courtes périodes ; le poisson subissant deux préparations successives, le prix de revient risque d'en être fortement accru. C'est pourquoi ces installations devraient servir également pour la marée fraîche. L'expédition du poisson saisonnier réfrigéré permettrait aussi d'absorber une partie des excédents.

De toute façon, des réformes s'imposent à la fois dans l'approvisionnement en poisson frais avec développement des moyens de conservation frigorifique à bord comme à terre, dans la législation fiscale (la conserve de poisson supporte la taxe à la production au taux plein) et dans la structure même de l'industrie.

En ce qui concerne ce dernier point, il est généralement admis qu'une fabrique de conserves n'est rentable que si elle traite annuellement 350 tonnes de poissons. C'est loin d'être le cas dans toutes nos usines et des concentrations sont inévitables. Mais des problèmes de main-d'œuvre se posent alors et le C.E.L.I.B. demande qu'ils soient dès maintenant étudiés au sein de commissions mixtes, patronales et ouvrières. D'autre part, certaines usines doivent être maintenues à tout prix, notamment celles qui se trouvent dans les îles, où aucun autre établissement ne viendrait les remplacer.

\*\*

À côté de l'industrie de la conserve proprement dite, il serait utile de développer les ateliers de préparation de la morue à Saint-Malo. Au nombre de cinq (sur 55 dans toute la France), ces ateliers traitent 7.000 tonnes sur un total national de 62.000 tonnes et emploient actuellement 240 ouvriers.

Pour le marché intérieur, la consommation de la morue en filets a atteint un niveau stable qui ne pourrait être relevé que par une réforme des conditions d'application de la taxe à la production et par une mécanisation souhaitable des opérations de mise en filets.

Aucun accroissement de production n'étant prévu en ce domaine dans le cadre du deuxième Plan, aucune modification importante ne semblerait donc être à envisager pour l'industrie utilis-

trice, au cours de la période quadriennale. Mais l'état de vétusté des installations est de nature à mettre cette branche d'activité dans l'incapacité de traiter la totalité des apports normaux si les investissements indispensables ne sont pas effectués.

D'autre part, par suite de la faible capacité des installations existantes, les chalutiers malouins doivent débarquer les deux tiers de la pêche à Fécamp et à Bordeaux. C'est pourquoi nous avons prévu un crédit, d'ailleurs modeste, au titre de l'industrie bretonne du salage et du séchage de la morue.

\*\*\*

L'industrie des sous-produits de la pêche doit être également aidée. Sept usines (sur 27 dans l'ensemble de la France) se trouvent en Bretagne : trois à Douarnenez, deux à Lorient, une au Guilvinec et à Concarneau ; d'autre part, Nantes en compte également deux.

Ce n'est pas en partant de l'hypothèse de l'accroissement de la production prévu dans le deuxième Plan que nous présentons un programme d'aménagement de ces usines, car les déchets provenant des apports supplémentaires pourraient être traités sans équipement nouveau. Mais il faut considérer les besoins français en farines pour l'alimentation du bétail, qui ont été évalués pour 1957 à 40.000 tonnes contre 20.000 tonnes actuellement (dont 4.500 importées de Norvège et 2.000 du Maroc) ; la production de farine de viande restant stationnaire, celle de farine de poisson pourrait être de 26.000 tonnes contre 6.000 tonnes en 1952.

Quant aux huiles, il est à prévoir qu'un accroissement de la production entraînerait la création d'une industrie de raffinage qui permettrait d'incorporer ces huiles dans le circuit général des corps gras.

\*\*\*

Comment la commercialisation du poisson frais doit-elle être améliorée et quelles conditions sont à réaliser pour assurer la vente du surcroît de production prévu ? Il s'agit ici d'un problème qui dépasse le cadre régional et ne peut être résolu qu'à l'échelon national, suivant les données fournies par le groupe de travail « distribution » de la commission des pêches maritimes et du Commissariat général du Plan.

Le programme homogène établi par ce groupe de travail a été conçu en fonction de l'augmentation de la production et de la nécessité de provoquer un accroissement des demandes de la clientèle ; mais il a tenu compte également des lacunes d'équipement que comporte, à certains échelons, le circuit actuel de distribution. Qu'il s'agisse des stades successifs de la distribution ou

des moyens de transport, il est nécessaire qu'en aucun point du circuit ne se rencontre un « goulot d'étranglement » de nature à mettre en péril l'ensemble du système. Au surplus, les efforts entrepris ne seront efficaces que s'ils sont secondés par une augmentation du potentiel d'action et de propagande.

Mais il convient de souligner particulièrement l'intérêt qui s'attache au développement de la congélation dont les apports, lorsqu'ils seront insuffisamment importants, aideront à régulariser le marché. L'Office Scientifique et Technique des Pêches maritimes a remis un rapport au C.E.L.I.B. sur l'équipement frigorifique de la Bretagne. Ce rapport insiste d'abord sur la nécessité d'améliorer la chaîne du poisson réfrigéré, notamment en dotant les bateaux de cales froides maintenues à 0° par une installation mécanique. Avec une capacité de production journalière de 1.263 tonnes, les usines de préparation de glace en Bretagne répondent à peu près aux besoins actuels, mais il n'existe dans les ports que cinq entrepôts frigorifiques disposant au total de 745 m<sup>2</sup> et cinq installations de congélation d'une capacité totale journalière de 50 tonnes.

Les installations de congélation n'ont d'ailleurs été que peu utilisées au cours de ces dernières années. On ne peut donc envisager la création de centres de congélation de grande capacité qu'à Lorient et dans le Sud-Finistère, soit à Concarneau port le plus important, soit à Quimper qui se trouve dans une position centrale. Les centres de congélation pourraient servir à la fois pour le poisson frais et pour les apports massifs de poissons destinés à la conserve.

En bref, les investissements demandés par le C.E.L.I.B. au titre de la « distribution » (mareyage, commerce de détail, transports, congélation, propagande) tiennent compte à la fois de la place de la Bretagne sur le marché du poisson et de l'importance de sa population.

\*\*\*

#### V. — OSTREICULTURE ET MYTILICULTURE.

D'autres activités sont encore liées aux ressources de la mer : en particulier l'ostreiculture et la mytiliculture.

Les ostréiculteurs, dont l'industrie date de 80 ans pour le Morbihan et Cancale, de 25 ans pour Morlaix et Lannilis, de 4 ans pour Paimpol, désirent développer leur activité. Ils n'y parviendront que par la recherche de nouveaux terrains et leur mise en état d'exploitation grâce à un outillage approprié qui diminuera les frais d'exploitation actuellement trop importants. Des prêts sont prévus à ce titre.

En matière de mytiliculture, la France est tribu-

taire de l'étranger pour 25.000 tonnes environ. Le programme d'expansion de la culture des moules prévoit des essais dans le Sud-Finistère et en rade de Brest. A cet effet, des crédits sont demandés dans le cadre du plan d'équipement.

En ce qui concerne l'ostreiculture et la mytiliculture, on peut donc résumer en disant que sur un total de 3.000 hectares de concessions nouvelles à aménager en France dans les quatre années du deuxième Plan, la part des centres bretons représenterait les deux tiers : Brest (mytiliculture), 1.000 ha. ; Cancale, Paimpol, Morlaix (ostreiculture), 1.000 ha. En outre, des crédits sont à prévoir pour les installations portuaires et abris à l'usage des conchyliculteurs.

\*\*\*

#### VI. — LES INDUSTRIES DERIVEES DES ALGUES.

L'industrie française de l'iode, créée en 1829 au Conquet, est une industrie essentiellement bretonne.

La découverte de l'iode dans les soudes amena sur nos côtes une activité nouvelle, intéressant à la fois les inscrits maritimes à qui furent réservées les algues de fond poussant en mer et leurs familles qui, de temps immémorial, récoltaient l'algue d'épave pour la fumure des terres.

Une réglementation très ancienne a précisé les droits des récoltants et, actuellement basée sur les principes de l'ordonnance de Colbert d'août 1681, elle réserve les droits des riverains et des inscrits maritimes dans la récolte des algues.

L'extraction de l'iode des soudes provoqua la création d'usines spécialisées sur le littoral breton qui connut, pendant quelques années, jusqu'à la découverte de l'iode chilien, une ère de prospérité. Mais, dès 1873, l'iode du Chili vint concurrencer la production française sur le marché européen. Depuis cette époque, notre industrie goémonière a traversé de nombreuses crises, de plus en plus aiguës et n'a pu se maintenir que grâce à une protection douanière.

Les industries dérivées des algues traversent donc une difficile période d'adaptation. Mais le ramassage et la préparation des algues constituent toujours un des éléments essentiels du genre de vie de nombreuses populations côtières particulièrement méritantes qui y associent la petite pêche et la culture : il y a un intérêt social évident à conserver cette branche d'activité. Malheureusement, les prix de revient de l'iode breton par brûlage des algues (ancien procédé) sont très supérieurs à ceux de l'iode du Chili (sous-produit du nitrate) ou du Japon (salaires anormalement bas). L'Etat, qui doit tenir compte du désir des utilisateurs qui veulent l'iode à bon compte et de celui des producteurs qui ont besoin d'une protection douanière efficace, n'a pas pris une position

nette : aussi la production est-elle devenue très irrégulière.

Heureusement, la nouvelle industrie des alginate, dont les usages s'étendent rapidement, peut modifier la situation, l'iode devenant un sous-produit de la fabrication de l'acide alginique. Les professionnels proposent un programme comportant le renouvellement de la flotte goémonière, la fixation des prix, un financement pour le développement de la production de l'alginate et autres dérivés. La Chambre de Commerce de Brest insiste sur l'importance de la recherche scientifique dans ce domaine. Pour ces recherches, l'industrie de l'iode a disposé en 1952 d'une « subvention fiscale de 300.000 fr. » et d'un laboratoire situé à Paris loin des centres de production, alors que les Anglais y consacrent annuellement 25 millions et s'assurent le concours des plus grands chimistes. La Chambre de Commerce de Brest propose une aide annuelle pour un centre de recherches qui serait installé à Rennes, université la plus proche des centres de fabrication.

L'industrie des algues marines peut devenir rapidement une industrie florissante à condition que les recherches actuellement en cours soient poussées et que les usines soient transformées pour assurer les fabrications nouvelles.

Les recherches se font, soit sur le plan privé, soit sur le plan officiel. Une société bretonne a terminé les études de laboratoire et commencé les essais sur le plan semi-industriel pour la transformation des algues déminéralisées en vue de leur utilisation dans l'industrie du papier où il semble qu'un très large débouché soit offert : ces essais sont actuellement au ralenti, faute de moyens financiers suffisants.

D'autre part, les fabricants d'iode et d'alginate ont fondé, en août 1951, une association de recherches de l'industrie des algues marines (A.R.I.A.M.) pour l'étude des procédés d'extraction des autres produits minéraux — outre l'iode — existant dans les algues marines, tels que le mannitol, la laminarine, la fucodine, etc.

Enfin, un dossier complet a été remis au Commissariat Général du Plan par le C.E.L.I.B., chiffrant de façon précise les crédits nécessaires à chaque établissement travaillant les algues en Bretagne, en vue de la fabrication des alginates et autres dérivés. Ces besoins doivent être considérés comme prioritaires.

\*\*\*

#### VII. — LE COMMERCE MARITIME.

La faible intensité du commerce maritime contraste avec la vitalité de la pêche. Les ports bretons, qui comptaient parmi les premiers ports de France voici des siècles, connaissent une pro-

fonde décadence. Les expéditions de toiles et de produits agricoles, qui alimentaient les exportations sous l'ancien régime, ont disparu ; les importations de charbon, qui ont soutenu l'activité de nombreux petits ports à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ont diminué d'importance et se sont concentrées dans les trois ports les mieux équipés. Aujourd'hui, le seul trafic des ports de la Basse-Loire (3.100.000 T. en 1951) dépasse de deux fois celui de l'ensemble des ports des quatre autres départements bretons.

La décadence du trafic maritime est particulièrement sensible pour les petits ports disséminés tout au long des côtes, mal équipés pour recevoir de grands navires et dont l'arrière-pays est réduit du fait même de leur nombre. A la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, 28 ports enregistraient un trafic de marchandises supérieur à 10.000 T. ; 15, un trafic de plus de 20.000 T. ; seuls Saint-Malo et Brest dépassaient 100.000 T. Aujourd'hui, les Chambres de Commerce enregistrent le déclin irrémédiable des organismes les plus petits et constatent qu'il est difficile d'arrêter la décadence même des ports moyens, comme Le Légué dont le trafic est passé de 113.000 T. en 1913 à 35.000 T. en 1951. Les trois ports principaux eux-mêmes n'ont pas profité de la baisse de trafic des ports plus petits. Le trafic de Saint-Malo tombe de 692.000 T. en 1913 à 248.000 T. en 1951 (dont 20.000 T. aux exportations). Le trafic de Brest est mieux soutenu, 590.000 T. en 1951 — comme au début du siècle — mais il a presque atteint 1.000.000 de T. entre les deux guerres et au lendemain de la libération. A Lorient, le trafic dépasse 400.000 T. en 1929 et atteint presque 500.000 T. en 1947 pour descendre à 316.000 T. en 1951 et remonter à 423.000 T. en 1952. Dans ce dernier port, l'importation charbonnière a diminué depuis 1947, mais les tonnages d'hydrocarbures débarqués ont tendance à atteindre ceux du charbon.

Cette décadence du trafic est due à une évolution générale des caractères du commerce maritime contre laquelle il est difficile de trouver un remède ; il est plus aisé d'agir sur certaines conditions locales et régionales.

L'accroissement continu de la dimension des navires amène le trafic à se concentrer dans de très grands ports, bien équipés, bien desservis par un réseau dense de communications intérieures. Les conditions nautiques et l'équipement des petits ports apparaissent donc comme une raison suffisante pour expliquer la baisse de leur trafic. Cette évolution générale joue même, dans une certaine mesure, pour des ports dont les conditions nautiques sont excellentes, comme Brest et Lorient, mais dont la desserte n'est assurée que par une voie ferrée.

La diminution des importations de charbon, particulièrement du charbon anglais apporté jus-

qu'à la dernière guerre par de petits navires dans les ports les plus modestes, constitue aussi une raison très importante. Les grands cargos apportent le charbon américain à des ports dotés de bonnes conditions nautiques, ce qui explique le gonflement de trafic de Brest et de Lorient au lendemain de la libération. D'une façon générale, les importations des ports bretons sont faibles parce que les industries bretonnes n'absorbent pas de grandes quantités de matières premières venant des pays d'outre-mer. D'autre part, la décadence profonde des exportations n'encourage pas les navires étrangers à desservir des ports d'où ils devraient partir sans lest.

Pour améliorer la situation, il n'y a pas grand chose à attendre d'un meilleur aménagement des ports. Les conditions nautiques et les aménagements des trois ports principaux suffiraient largement pour un trafic accru. Seul, Brest aurait besoin de 200 mètres de quais pour devenir un grand port de réparations de pétroliers et de certains aménagements pour devenir un port de soutage. Lorient insiste justement sur l'excellence de ses installations qui devrait attirer un grand trafic.

La Chambre de Commerce de Saint-Malo demande une réorganisation générale du trafic maritime, par l'établissement d'une parité des frets et en réservant aux ports secondaires les importations de charbon par caboteurs. Mais, en fait, le trafic maritime n'a guère de chances d'augmenter si la structure économique du pays reste identique.

Brest et Lorient comprennent parfaitement que l'augmentation du trafic est liée directement à l'établissement d'industries nouvelles faisant appel à des matières premières importées et pouvant soutenir, dans une certaine mesure, les exportations : usines de contreplaqué, réparations de navires à Brest ; usines de phosphates, de produits chimiques, raffinerie de pétrole, centrale thermique, huileries et vinaigreries, industries céramiques, ateliers de constructions navales à Lorient. L'aménagement de vastes zones industrielles peut, en encourageant la création de nouvelles usines, contribuer à une large augmentation du trafic.

D'une façon générale — le cas de Quimper est caractéristique — le développement économique de l'arrière-pays sous toutes ses formes doit déterminer une augmentation du trafic portuaire : le reboisement se traduira par l'augmentation des exportations de poteaux de mine ; le développement de l'agriculture redonnera un essor aux exportations vers l'Angleterre ; le développement du tourisme assurera une augmentation du trafic des voyageurs qui constitue déjà une des principales sources d'activité de Saint-Malo.

En conclusion, l'amélioration du trafic maritime demande directement peu d'investissements ; elle

est, par contre, liée aux investissements qui développeront l'activité économique générale et plus particulièrement à ceux qui intéressent les industries des ports. Quant au projet de faire de Brest un port franc, la Chambre de Commerce de cette ville estime qu'il est de son devoir de reposer cette question, mais elle ne peut être étudiée que sur le plan national et même international.

\*\*

#### VII. — L'ÉQUIPEMENT DES ILES BRETONNES.

Le C.E.L.I.B. a provoqué une étude particulière sur les problèmes d'équipement qui se posent dans les îles bretonnes. Un rapport lui a été remis à ce sujet par M. le colonel Hardouin, conseiller général de Belle-Ile-en-Mer, après consultation de ses collègues insulaires.

La distance qui sépare les îles de la Bretagne continentale constitue pour elles un lourd handicap et les conditions de vie y sont fréquemment les mêmes qu'au siècle dernier. Deux problèmes doivent être résolus en priorité : celui de l'équipement sanitaire (infirmerie dans les petites îles, dispensaire dans les îles moyennes, service médical assuré) et celui des transports.

Les liaisons maritimes doivent être régulières et fréquentes. Les prix de transport devraient être, comme en Corse, alignés sur ceux de la S.N.C.F., afin d'éviter l'incidence de tarifs élevés sur la construction, l'industrie de la conserve, le prix des denrées, etc... Il faut prévoir le renouvellement du matériel de transport, notamment pour Ouessant, Groix, Belle-Ile et mettre immédiatement des projets à l'étude tenant compte d'une aide des collectivités départementales et de l'État. Pour certaines îles, les liaisons aériennes pourraient doubler les lignes maritimes et les crédits nécessaires à la construction d'aérodromes devraient figurer au plan d'équipement. L'équipement de sauvetage ne doit pas être négligé.

Par ailleurs, les problèmes de modernisation étudiés à l'échelle de la Bretagne se posent naturellement dans les îles ; mais ils y sont marqués d'une sorte de coefficient d'aggravation (électrification, habitat, prix des engrais, pêche, renouvellement de la flotte, industrie des produits de la mer). Le tourisme y revêt une importance particulière. On trouvera, en annexe, le rapport de M. le colonel Hardouin, qui constitue un modèle de monographie locale établie dans le cadre du plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne.

## Tourisme

Les problèmes d'équipement touristique ont été étudiés par M. Liger, délégué régional au Tourisme, qui a établi, en outre, quatre rapports départementaux en liaison avec les organisations touristiques. Cette étude d'ensemble a été complétée par les rapports de M. Dufournet, urbaniste en chef au M.R.L., de la VI<sup>e</sup> Région économique et du Laboratoire de géographie de Rennes.

On peut évaluer que 700.000 personnes, dont 150.000 étrangers, séjournent en Bretagne pendant les vacances estivales. Si l'on estime les dépenses moyennes par tête à 40.000 fr. pour les étrangers et à 25.000 fr. pour les Français, c'est une somme de l'ordre de 20 milliards qui soutient, en année normale, la vie économique bretonne.

Une nombreuse main-d'œuvre temporaire vient travailler dans les hôtels et les commerces de la côte pendant la saison ; cet afflux de consommateurs valorise le prix des produits agricoles, anime le commerce, appuie certaines activités industrielles et artisanales (faïencerie, meubles, fabriques de « crêpes dentelles » et de « galettes bretonnes », broderies et dentelles).

L'importance d'un tel mouvement tient évidemment aux ressources touristiques de la Bretagne. La côte offre ses beautés naturelles : la pointe du Grouin, le Décollé, l'embouchure de la Rance, le cap Fréhel, l'Arcoest, Bréhat, la côte de granit rose, les abers du Nord-Finistère, la pointe Saint-Mathieu, la rade de Brest, les Tas de Pois, la baie de Douarnenez, les pointes du Raz et de Penmarc'h, la presqu'île de Quiberon, le golfe du Morbihan, les îles d'Ouessant, Sein, Belle-Ile-en-Mer, etc...

Les plages sont très nombreuses. La perception de la taxe de séjour en 1952 permet de les classer dans l'ordre d'importance suivant : Dinard, Perros-Guirec, St-Quay-Portrieux, St-Malo, Quiberon, St-Cast, Carnac, Le Val André-Pléneuf, Trébeurden, St-Lunaire, Paramé, Bimic, Etables, Trégastel, St-Briac, Bénodet, Erquy, Carantec, Crozon, Concarneau, St-Servan, Cancale, Les Sables-d'Or, Belle-Ile-en-Mer, St-Gildas de Ruys, Bréhat, Les Rosaires, Port-Louis, etc...

A l'intérieur, d'autres ressources sont à exploi-

ter : les vallées des rivières (Vilaine, Ille, canal d'Ille et Rance, Rance, Trieux, Léguer, canal de Nantes à Brest, Blavet, Oust, Aulne, Odet, Aven, le lac de Guerdan), les forêts de Paimpont, Rennes, Fougères, La Hunaudaye, Loudéac, Lanouée, les landes de Lanvaux, les Monts d'Arrée, la Montagne Noire, le Huelgoat, les ports (St-Malo, Brest, Douarnenez, Concarneau, Lorient), etc...

Ajoutons l'attrait du folklore (Fêtes de Cornouaille, Bleun-Brug, pardon de Sainte-Anne-d'Auray, multiples manifestations des cercles celtiques groupés dans la puissante association Kendalc'h, etc...) ; les monuments : châteaux de Fougères, Vitré, Combourg, Dinan, La Hunaudaye, Kerjean, Josselin, Pontivy, Suscinio, Kerioulet ; les églises, chapelles et calvaires innombrables (Lamballe, Kermaria-an-Isquit, Tréquier, Ste-Barbe, St-Fiacre, Kernascleden, Folgoët, Saint-Thégonnec, Guimiliau, Locronan, Pleyben, Quimper, etc...).

En plus de cet attrait touristique, la situation géographique permet des liaisons rapides avec l'Angleterre, ce qui explique le grand nombre de visiteurs britanniques ; les émigrés bretons restent fidèles à leur province natale pour les vacances d'été ; la réputation de simplicité des stations bretonnes attire une clientèle familiale aux moyens modestes et beaucoup de gens aisés désireux de passer de véritables vacances loin de l'agitation des plages mondaines.

Tous ces facteurs ont contribué à former un capital touristique considérable qui est loin d'être mis entièrement en valeur.

### I. — LES CARACTÈRES DE L'ÉQUIPEMENT ET L'ÉVOLUTION DU TOURISME.

Les caractères de l'équipement touristique sont en rapport avec le type de clientèle : peu de grands hôtels, mais un grand nombre d'hôtels modestes, non homologués ; beaucoup de maisons individuelles et de chambres louées chez l'habitant ; des colonies de vacances en plein essor ; des auberges de jeunesse et des terrains de camping en nombre très insuffisant par rapport aux besoins. Les aménagements collectifs à caractère municipal

et l'équipement collectif de plage, de sport, de distraction sont rarement suffisants et manquent parfois totalement. Les routes véritablement touristiques sont rares. Les liens rapides avec l'Angleterre ne sont assurés que par Saint-Malo et l'aérodrome de Dinard ainsi que par Saint-Brieuc vers Jersey.

Des différences considérables existent à l'intérieur de la Bretagne. La côte nord est relativement bien équipée et les estivants y sont nombreux. Il n'en est pas de même sur la côte occidentale et méridionale bien que cette dernière soit nettement avantagée par les conditions climatiques. Le tourisme intérieur est très peu important.

La valeur de l'équipement n'est pas en rapport avec celle du capital touristique naturel. L'amélioration de cet équipement ne doit pourtant pas prendre l'allure d'une véritable révolution, mais doit s'effectuer en fonction de l'évolution qui se manifeste depuis une vingtaine d'années. Le cas de Dinard est caractéristique. Jusqu'en 1930, Dinard était la station par excellence de l'aristocratie franco-britannique, britannique surtout. Elle s'est singulièrement démocratisée depuis. La clientèle riche s'est dirigée vers les stations à la mode de la Côte d'Azur. Les palaces ont été vendus par appartements. Les hôtels moyens, dont les frais généraux sont moindres, sont toujours recherchés par la clientèle britannique aux disponibilités modestes ; la résidence en appartement chez l'habitant et sur les terrains de camping se développe. La quantité doit donc suppléer à la qualité.

Cette évolution est significative ; c'est pourquoi l'équipement touristique de la Bretagne doit être en rapport avec le type de clientèle qu'elle a le plus de chance de recevoir : étrangers itinérants qui visitent la Bretagne en cinq ou dix jours et désirent, quant à eux, un certain confort ; classes moyennes françaises venant passer des vacances en famille dans des hôtels moyens, villas ou chambres meublées ; jeunes utilisant le camping et les auberges de jeunesse ; colonies de vacances de plus en plus nombreuses. Il convient donc d'adapter les investissements à cette évolution des courants et des formes de tourisme.

## II. — LES INVESTISSEMENTS NECESSAIRES.

Remarquons d'abord qu'en saison, la capacité de réception des stations touristiques est inférieure à la demande, mais que cette saison est particulièrement courte. Des investissements portant sur un équipement pleinement utilisé un mois par an sont difficilement rentables. Mais le problème de l'étalement de la saison dépasse le cadre régional. Les essais actuellement entrepris pour développer les cures hélio-marines doivent être encouragés, car ils peuvent contribuer à allonger la saison dans certaines stations.

Pour le développement du tourisme étranger, le problème des devises se pose à l'échelon national, mais il est évident que nous avons intérêt à appuyer de toutes nos forces les négociations entreprises à ce sujet. Notre action peut être plus directe pour faciliter les conditions d'accès, améliorer la capacité de réception, compléter les aménagements, etc...

### a) Les conditions d'accès.

L'augmentation constante du nombre des passagers de l'aérodrome de Dinard montre quel rôle peuvent jouer les transports aériens dans le développement du tourisme international. Les Chambres de Commerce en ont parfaitement conscience et demandent l'aménagement des aérodromes de leur ressort. Certains sont d'ailleurs actuellement bien aménagés, mais il reste à organiser des lignes régulières saisonnières.

En Ile-et-Vilaine les aéroports de Dinard, St-Malo et Rennes donnent satisfaction ; les liaisons sont bonnes avec Londres et Jersey, mais restent à améliorer avec la France et l'Europe continentale. Dans les Côtes-du-Nord l'équipement du terrain d'aviation de Dinan, des aéroports de St-Brieuc et surtout Lannion est insuffisant. Dans le Finistère trois aéroports existent à Brest, Morlaix et Quimper ; l'équipement est insuffisant à Morlaix et Quimper ; les liaisons régulières sont inexistantes. Dans le Morbihan les terrains de Vannes-Meucon, Lorient et Belle-Ile-en-Mer sont insuffisamment équipés et aucune liaison n'est établie.

Par ailleurs, le réseau ferroviaire est estimé suffisant quant au tracé des lignes, mais le Comité Départemental du Tourisme du Finistère demande une amélioration du matériel (wagons-bar et restaurant, couchettes, wagons-lits).

Les routes sont généralement reconnues bonnes quoique parfois insuffisantes en nombre. Le Comité Départemental du Tourisme du Morbihan se plaint particulièrement des routes de sa région côtière et de celles qui conduisent vers la forêt de Paimpont.

Quant aux liaisons maritimes, elles se limitent aux lignes St-Malo-Jersey, St-Malo-Southampton et à celles qui relient les îles bretonnes au continent. Aucune extension n'apparaît nécessaire.

### b) Augmentation de la capacité de réception.

Après l'amélioration des conditions d'accès, l'augmentation de la capacité de réception constitue l'objectif le plus urgent. La Bretagne compte actuellement 1.869 hôtels contenant 35.860 chambres ; 1.362 hôtels (26.967 chambres) sont situés sur la côte et 507 hôtels (8.893 chambres) dans l'intérieur ; sur cet ensemble, 1.435 hôtels ne sont

pas homologués. A ces hôtels, il convient d'ajouter les villas meublées, nombreuses sur les côtes d'Ile-et-Vilaine, des Côtes-du-Nord et du Finistère, mais dont un certain nombre ont été sinistrées pendant la guerre et n'ont pu être reconstruites parce qu'elles constituaient une résidence secondaire ; sur le Morbihan ces villas n'existent guère qu'à Quiberon et surtout Carnac. Les colonies de vacances sont nombreuses sur la côte et souvent mal implantées ; on les trouve également à l'intérieur. Des auberges de jeunesse existent sur la côte (St-Malo, Binic, Morlaix, Quimper, Arradon, Quiberon, etc...) et dans l'intérieur (Rennes, Paimpont, St-Brieuc, Le Huelgoat, Le Folgoët, Baud, Pontivy, etc...). Partout les terrains de camping sont estimés insuffisants, surtout en qualité. Le rapport de M. Dufournet les souhaite « nombreux et petits ».

S'il n'est pas opportun de créer des hôtels luxueux, il est indispensable de multiplier et surtout d'améliorer les hôtels modestes qui ne mettent pas toujours à la disposition de leur clientèle les conditions les plus élémentaires du confort. Le rapport de M. Dufournet signale justement que les hôteliers auraient intérêt à aménager « une salle où l'on puisse agréablement séjourner pendant le mauvais temps et qui soit différente de la salle de bar où il ne serait pas convenable de se tenir sans consommer ». On y tend d'ailleurs de plus en plus et un gros effort vient d'être fait en ce sens sous l'influence des « Logis bretons ». Terrains de camping et auberges de jeunesse doivent être multipliés et aménagés pour favoriser le tourisme populaire qui anime aussi le commerce local.

Le rapport de M. Dufournet signale l'intérêt que présenterait la diffusion de plans types ou la préfabrication de petites maisons de vacances. Mais il est évident que l'aide de l'Etat en matière de construction doit être réservée en priorité absolue aux habitations principales. Seules, en raison de leur intérêt social, les constructions destinées aux colonies de vacances devraient être encouragées par des crédits ; il y a un moyen de diriger les colonies sur des emplacements judicieux et, comme le demande M. Dufournet, relativement « compartimentés ».

Mais l'augmentation de la capacité de réception de nos stations demande un équipement collectif de base à caractère municipal. Adductions d'eau, voirie, égouts, électrification sont indispensables et représentent des crédits extrêmement importants. L'adduction d'eau, dans les régions côtières du Morbihan, représente une dépense de l'ordre de trois milliards.

On trouvera plus loin le détail du programme établi pour augmenter, suivant ces données générales, la capacité de réception en Bretagne.

### c) Les aménagements à caractère attractif.

Après l'amélioration de la capacité et des conditions de réception des stations bretonnes, certains investissements peuvent être prévus pour rendre le séjour des touristes plus attrayant : aménagement des plages par des digues de défense et de promenade, plongeurs, cabines, bains-douches, piscines d'eau de mer. Ajoutons-y d'autres aménagements à caractères plus purement attractifs : tennis, terrain de golf, casino, parcs et jardins publics. Tous les départements bretons prévoient aussi des aménagements portuaires pour les yachts. Ces aménagements, destinés à faciliter l'agrément du séjour, sont relativement peu coûteux. Il n'en est pas de même pour les routes touristiques dites « de corniche ». Nous donnons plus loin toutes précisions sur les réalisations préconisées.

### d) La sauvegarde des sites.

Il est également indispensable de préserver le capital touristique naturel constitué par la beauté des sites. Avec l'aide des collectivités locales, la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire peut jouer à cet égard un rôle essentiel.

Une route touristique doit-elle rester à l'écart de la côte pour ne pas risquer d'enlaidir le paysage ? Il n'y a pas, pensons-nous, de théorie générale valable à ce sujet, mais seulement des cas d'espèces. Par contre, le M.R.L. peut efficacement compléter l'action des Beaux-Arts en réalisant une protection du paysage : l'interdiction de bâtir, les servitudes d'aspect, le tracé du périmètre d'agglomération, la réglementation de la publicité et de l'affichage sont des moyens efficaces qui ont, au surplus, l'avantage de ne rien coûter. L'aménagement des musées folkloriques présente aussi un intérêt évident, sans qu'il paraisse utile de réaliser des villages d'opéras-comiques ou Bretons et Bretonnes, en costumes, poseraient pour les amateurs de photographies.

### e) La propagande.

Enfin, une propagande organisée doit être entreprise pour mieux faire connaître la Bretagne, surtout à l'étranger : il s'agit de développer les efforts déjà engagés par le Comité régional du Tourisme, les Comités départementaux, les Offices touristiques, les Syndicats d'initiative groupés en Fédération et la Délégation Régionale du Tourisme qui a notamment insisté en 1953 sur l'action en Suisse (une brochure sur les cures hélio-marines en Bretagne et un numéro spécial de la revue du commerce franco-suisse consacré à notre région). Il faut essayer, en particulier, de faire appuyer notre propagande par le corps médical en soulignant la valeur de notre air iodé, de nos plages lavées et relavées par la marée, de notre climat particulièrement tonique, de notre cuisine saine.

Par le tract, le livre et le film, on peut en effet faire connaître les paysages, les hommes et leurs travaux. Beaucoup d'étrangers ne considèrent pas seulement les vacances comme des occasions de détente, mais aussi comme des moyens de se cultiver. Les livres de géographie mis à la portée du grand public sont très appréciés par les touristes étrangers. La traduction de livres récents parus sur la Bretagne serait intéressante. Un film documentaire qui poserait le problème breton serait apprécié : les étrangers s'intéressent beaucoup aux questions de « regional planning » et il serait opportun d'y intéresser les Français.

Notons, enfin, la réalisation à Paris de la « Maison de la Bretagne » qui peut grandement servir le tourisme breton et devrait donc être aidée à ce titre.

\*\*\*

En somme, le développement de l'activité touristique n'exige pas d'investissements impossibles à satisfaire et ceux-ci portent essentiellement sur des prêts à consentir aux collectivités et aux particuliers. Il faut concevoir un équipement sérieux pour clientèle « de bonne moyenne » et se méfier du somptuaire.

C'est un peu malgré elle que la Bretagne a connu ses premiers succès touristiques : les touristes sont venus chez elle pour ses sites, ses richesses artistiques et folkloriques, mais aussi pour sa table saine, pour ses produits de la mer et pour la modicité de ses prix. Les Bretons ont constaté ce courant, mais n'ont pas toujours cherché à l'encourager, d'où une ère de facilité aujourd'hui révolue : il en résulte un retard certain en matière d'équipement.

Devant ce retard général, le premier effort doit porter sur les zones qui ont déjà acquis un certain standing. En second lieu, il conviendra d'aider les centres qui, tout en possédant des conditions naturelles favorables, n'ont encore fait qu'un pas timide vers l'équipement touristique. Sur un plan différent, il faudra équiper la Bretagne intérieure trop délaissée, alors qu'elle possède des richesses multiples pour les amateurs de chasse ou de pêche et pour ceux auxquels des raisons de santé interdisent la proximité de la mer.

Sur ces bases, la Direction Générale du Tourisme et le Commissariat Général au Plan se sont déclarés d'accord pour considérer la Bretagne comme une « région-témoin » dans le 2<sup>e</sup> Plan de Modernisation et d'Équipement, réparant ainsi les

inégalités dont nous avons été victimes dans le premier Plan au profit de la Côte d'Azur et de la Haute-Montagne : on reconnaît qu'un effort particulier doit maintenant porter sur les « hauts-lieux » du tourisme breton : la côte d'Émeraude, la côte de granit rose, la Cornouaille, la forêt de Paimpont, la région du Faouet, le lac de Guerledan, la région du Huelgoat, la baie de St-Brieuc, le Nord-Finistère, la presqu'île de Crozon, la presqu'île de Quiberon avec le golfe du Morbihan.

Mais cet effort dans l'équipement doit aboutir à une baisse des prix de 20 à 25 % — notamment en diminuant les charges de l'hôtellerie, en accordant des crédits à long terme, en revisant le régime des crédits à court terme déjà accordés, etc... Comme le signale dans un rapport particulier le président du Syndicat départemental des hôteliers-restaureurs des Côtes-du-Nord, « le climat breton est défavorable à l'évolution touristique actuelle où l'on pratique beaucoup de semi-nudisme ; les hôteliers bretons doivent compenser ce manque de chaleur solaire par une nourriture plus substantielle et cela leur coûte cher. Bien que la Bretagne soit encore moins chère que d'autres régions, elle s'est rapprochée des prix d'ensemble du pays : il faut qu'elle redevenue, comme il y a vingt ans, une « région bon marché » ; pour y parvenir, il convient d'aider l'hôtellerie ». Il est en effet anormal que les taxes sur le chiffre d'affaires supportées par l'hôtellerie soient, suivant la précision donnée par M. Lombard, président du syndicat de l'hôtellerie du Finistère : « de l'ordre de 13 %, alors que pour les autres commerces elles ne représentent que 3,25 % au maximum ».

Pour étudier tous ces problèmes dans le détail, la création, au sein du C.E.L.L.B., d'une commission de l'hôtellerie a été décidée le 17 octobre 1953 à St-Brieuc, par l'assemblée générale des hôteliers et restaurateurs de Bretagne : cette commission aura pour première tâche d'examiner les moyens de généraliser la pratique du « tout compris » et, d'une façon plus générale, de diminuer les prix de revient par des approvisionnements plus avantageux, un réajustement des charges fiscales, l'assimilation, à certains égards, de l'industrie hôtelière aux industries exportatrices, etc...

Terminons en soulignant cette phrase du rapport établi par la Délégation Régionale au Tourisme : « Il faut d'abord constater la nécessité de parler de la région dans son ensemble et non du département ; « la Bretagne » existe touristiquement : on s'en réclame d'ailleurs du Couesnon à la Loire ».

## Le programme quadriennal d'équipement touristique

### I. — Côte d'Émeraude :

- A) Moyens d'accès  
 — Route de Rothéneuf à la pointe du Grouin.  
 — Route de Cherruex au Mont Saint-Michel (avec pont sur le Couesnon).  
 — Piste pédestre dans le secteur de la pointe de la Varde.  
 — Terminalisation de la route de Dinan à Dinard.  
 — Pont du port St-Jean et du port St-Hubert (reconstruction).  
 — Aérogare de Dinard-Pleurtuit.

- B) Hébergement  
 — 250 chambres d'hôtel à moderniser.  
 — Aménagement de douches au terrain de camping de Saint-Servan.  
 — Aménagement de terrains de camping à Cancale, Parvane et Saint-Briac.  
 — Création d'une auberge de jeunesse à Cancale.

- C) Équipement collectif à caractère municipal  
 — Voies en bordure de mer à St-Malo, Paramé, St-Servan.  
 — Dignes-promenades à Dinard, St-Briac, St-Servan.  
 — Service d'eau à St-Servan, St-Briac.  
 — Assainissement à Saint-Briac.  
 — Éclairage public à Dinard.  
 — Gare routière à Dinard.

- D) Équipement collectif touristique  
 — Aménagements de plages à St-Malo (plongeurs, cabines, retenue du sable), St-Servan (plongeurs), Dinard (cabines).  
 — Salles de sports et fêtes à Dinard et St-Malo.  
 — Aménagements attractifs à St-Malo (piscine couverte, jardins et squares), Dinard (piscine d'eau de mer au casino, piscine de la porte d'Émeraude), St-Lunaire (aménagement du parc sportif du vallon du Crévelin).  
 — Aménagements portuaires à St-Malo (réorganisation du port de yachts), St-Lunaire (plan d'eau du vallon du Crévelin, port de mouillage et cale sous Décollé).

### II. — Baie de Saint-Brieuc :

- A) Moyens d'accès  
 — Achèvement des routes touristiques.  
 — Aménagement du « sentier des douaniers ».

- B) Hébergement  
 — 500 chambres à moderniser.  
 — Aménagement du camping de Bréhat, Lancloux, Paimpol, Pléneuf, St-Brieuc, St-Cast, St-Jacut-de-la-Mer, Tréguier et St-Quay.  
 — Auberge de jeunesse à Bréhat, Paimpol, St-Brieuc.

- C) Équipement collectif à caractère municipal  
 — Dignes-promenades et digues de défense contre la mer à Etables, Lancloux, Pordic, St-Cast.  
 — Service d'eau à Binic (extension), Paimpol (amélioration), Pléneuf (réfection et extension), Plérin (adduction) et St-Quay-Portrieux (extension).  
 — Assainissement (extension) à Binic, Plérin et St-Quay-Portrieux.

- Éclairage public à Binic (réfection) et Plérin.  
 — Gare routière à St-Brieuc et St-Cast.  
 — Pavillon du Tourisme à St-Brieuc.

- D) Équipement collectif touristique  
 — Aménagements de plages à Etables, Paimpol, Plérin, Sables-d'Or-les-Pins, St-Brieuc, St-Quay-Portrieux.  
 — Piscines à Bréhat, Etables, Pléneuf, St-Jacut-de-la-Mer, Tréguier ; tennis à Etables, Pléneuf, St-Érieux, St-Quay-Portrieux.  
 — Reconstitution d'un bois de pins à Pléherel.  
 — Casino à Plérin-Les Rosaires.  
 — Aménagements portuaires pour yachts à Pléneuf, St-Brieuc, St-Jacut-de-la-Mer.  
 — Jardins publics et promenades à Pléneuf et Dinan.  
 — Entretien de monuments historiques à Dinan.

### III. — Côte de granit rose :

- A) Moyens d'accès  
 — Achèvement des routes touristiques.  
 — Équipement de l'aéroport de Lannion-Servel.  
 — Aménagement du « sentier des douaniers ».

- B) Hébergement  
 — Modernisation de 175 chambres.  
 — Camping à Trébeurden et Trégastel.  
 — Auberges de jeunesse à Ploulech et Pleumeur-Boïot (reconstruction).

- C) Équipement collectif à caractère municipal  
 — Voies en bordure de mer de Trestraou à Trestignel.  
 — Dignes-promenades à Perros-Guirec, Trégastel (réparation) et Pléstin.  
 — Service d'eau à Trégastel.  
 — Assainissement à Trébeurden.  
 — Éclairage public à Perros-Guirec (extension et modernisation).  
 — Travaux de voirie à Perros-Guirec.

- D) Équipement collectif touristique  
 — Installation d'une tour de surveillance, allongement d'une digue-promenade et équipement sanitaire des plages à Perros-Guirec et à Trébeurden.  
 — Installation de quatre piscines, acquisition et aménagement de terrains pour jardins et jeux divers à Perros-Guirec.  
 — Piscine d'eau de mer, parc et tennis à Trébeurden.  
 — Piscine d'eau de mer à St-Efflam.  
 — Aménagements portuaires à Perros-Guirec (cale de débarquement).

### IV. — Nord-Finistère :

- A) Moyens d'accès  
 — Routes de Loequiroc à Plouganon, de l'Aber-Wrac'h à Landéda, de la pointe St-Mathieu, de Lampaul-Plouarzel à Landit, de Kerlouan à Brignogan, de Paluden à Lillia et Guissey.  
 — Équipement des aéroports de Brest-Guipavas et de Morlaix-Ploujean.

- B) **Hébergement**  
 — 350 chambres à moderniser ; 100 chambres à construire au Trez-Hir.  
 — Terrains de camping au Conquet, dans la région de Morlaix, dans la région de Brignogan.  
 — Réseau d'auberges de jeunesse de Morlaix à Brest.

- C) **Équipement collectif à caractère municipal**  
 — Digue-promenade et de défense contre la mer à Carantec, Le Trez-Hir et Primel-Trégastel.  
 — Service d'eau au Trez-Hir-Plougonvelin.  
 — Voirie au Trez-Hir.

- D) **Équipement collectif touristique**  
 — Aménagements de plages à Carantec, Le Trez-Hir et Ste-Anne-du-Portzic.  
 — Pavillon du Tourisme, tennis, piscine au Trez-Hir.  
 — Musée de la marine à Brest.  
 — Port de yachts à Brest.  
 — Cale-débarcadère au Trez-Hir.

V. — **Crozon-Morgat :**

- A) **Moyens d'accès**  
 — Terminalisation des routes stratégiques de la pointe des Espagnols, de la pointe des Pois et du cap de la Chèvre.  
 — Amélioration des relations maritimes Brest-Le Fret.

- B) **Hébergement**  
 — 500 chambres à construire ou moderniser.  
 — Deux terrains de camping pour caravanes ou tentes.  
 — Réseau d'auberges de jeunesse dans la presqu'île.

- C) **Équipement collectif à caractère municipal**  
 — Service d'eau dans la presqu'île.  
 — Egouts, voirie et éclairage public à Morgat.

- D) **Équipement collectif touristique**  
 — A Morgat : cabines, installations sanitaires, plongeurs, club sportif, piscine d'eau de mer, tennis, club-house, port de yachts.

VI. — **Cornouaille :**

- A) **Moyens d'accès**  
 — Routes de corniche de Douarnenez à la pointe du Raz, de Bénodet à Beg-Meil, de Port-Manech à Trévigon.  
 — Équipement du terrain d'aviation de Quimper-Pluguffan.

- B) **Hébergement**  
 — 350 chambres à moderniser.  
 — Un emplacement de camping à déterminer.  
 — Réseau d'auberges de jeunesse de Clohars-Carnoët à Douarnenez par la côte.

- C) **Équipement collectif à caractère municipal**  
 — Service d'eau dans la région de Fouesnant.

- D) **Équipement collectif touristique**  
 — Aménagements de plages à Douarnenez, Bénodet, Concarneau.  
 — Golf à Quimper ; port de yachts à Bénodet ; casino à Concarneau ; Maison du Tourisme à Quimper.

VII. — **Morbihan côtier :**

- A) **Moyens d'accès**  
 — Routes d'accès de La Trinité-sur-Mer à Carnac et Quiberon, au golfe au Logeo, de Lorient au Pouldu.  
 — Élargissement et redressement de la route Auray-Quiberon.  
 — Route côtière du Palais à Locmaria (Belle-Ile-en-Mer).  
 — Élargissement de la route de Sarzeau - St-Gildas-de-Rhuys - Port-Navalo.

- Reconstruction des ponts de La Roche-Bernard, Kerispert (La Trinité), Lorois (sur l'Étel).  
 — Construction d'un aéroport à Vannes (en deux tranches) ; terminalisation de celui de Belle-Ile.  
 — Construction d'un navire pour l'amélioration des relations Quiberon - Belle-Ile-en-Mer.

B) **Hébergement**

- 350 chambres à moderniser.  
 — Création de terrains de camping à Damgan, Penvens, St-Gildas-de-Rhuys, Arzon, Ile aux Moines, Vannes (Conleau), Carnac, Quiberon, Belle-Ile, Port-Louis, Larmor-Plage.  
 — Création d'auberges de jeunesse à Vannes, Auray, Carnac, Quiberon, Le Palais, Lorient.

- C) **Équipement collectif à caractère municipal**  
 — Adduction d'eau dans la presqu'île de Rhuys, à Auray, La Trinité, Carnac, Quiberon, Belle-Ile, l'île aux Moines.  
 — Assainissement et éclairage public à Belle-Ile.

D) **Équipement collectif touristique**

- Aménagements de plages (sécurité et installations sanitaires) à Damgan, Carnac, Quiberon, Belle-Ile, Larmor-Plage.  
 — Plantations à Damgan, St-Gildas, Locmariaquer, Ile aux Moines, Port-Louis.  
 — Tennis à Damgan, St-Gildas, Port-Navalo, Carnac, Quiberon, Le Palais, Port-Louis, Larmor-Plage.  
 — Piscine d'eau de mer à Carnac.  
 — Création d'un aquarium et d'un musée de l'armement de la pêche à Lorient.  
 — Casino à Carnac.  
 — Ports de yachts à Vannes, Belle-Ile, La Trinité, Quiberon, Lorient.

VIII. — **Bretagne intérieure :**

- A) **Moyens d'accès**  
 — Construction d'une route de Tréhourenteu à D. 40 (Val sans retour).  
 — Pistes cyclables à la sortie de Rennes sur N. 137 jusqu'à Pont-Péan, N. 24 jusqu'à Mordelles, N. 177 jusqu'à Thorigné.  
 — Route sur la rive nord du lac de Guerlédan, de Mir à Caurel.  
 — Routes touristiques dans les Côtes-du-Nord.  
 — Route d'accès au Mont St-Michel de Brasparts.  
 — Aménagements routiers de la forêt de Paimpont.  
 — Aménagements routiers à Tréhourenteu.

- B) **Hébergement**  
 — 500 chambres à moderniser et 150 à construire.  
 — Établissement d'une chaîne de terrains pour campeurs à pied ou à bicyclette d'une part et pour caravanes d'autre part, en recherchant plus spécialement les bords des rivières ou les bois.  
 — Auberges de jeunesse.

- C) **Équipement collectif à caractère municipal**  
 — Effort particulier en ce qui concerne les adductions d'eau, le tout-à-l'égout et l'éclairage public autour des pôles principaux où doit se concentrer l'équipement : forêt de Paimpont, lac de Guerlédan, régions du Faouët et du Huelgoat, vallée du Elvet. En particulier adduction d'eau et réseau d'égouts à Mir-de-Bretagne, extension du réseau d'eau potable à Caurel.

- D) **Équipement collectif touristique**  
 — Aménagements d'équipement et aménagements attractifs autour des pôles cités ci-dessus. Notamment plage en bordure du lac de Guerlédan, entretien du château de Pontivy, aménagements à Mir-de-Bretagne.

Chapitre V

Industrie

L'agriculture, la pêche, le tourisme ne peuvent utiliser beaucoup de main-d'œuvre. Tous les investissements nécessaires pour équiper et moderniser ces branches d'activité déterminent davantage un accroissement du revenu qu'un accroissement de la main-d'œuvre. C'est le développement du secteur industriel qui peut essentiellement contribuer à résoudre le problème démographique breton. Mais c'est aussi dans ce domaine qu'il est le plus difficile d'agir dans un pays d'économie libérale. Il convient d'écarter certaines illusions : s'il est extrêmement souhaitable d'industrialiser la Bretagne et facile de concevoir à cette fin de brillants projets, la réalisation risque d'être lente et malaisée.

Il est indispensable de mettre en garde contre un optimisme exagéré, mais il convient de rechercher aussi quels sont les moyens les plus propres à modifier l'état de choses actuel. Nous examinerons d'abord s'il est possible d'influencer favorablement les éléments de base de l'industrie bretonne avant de définir de quelle façon pratique on peut développer les réalisations industrielles. Les données de ce chapitre ont été fournies par les rapports de la VI<sup>e</sup> Région économique et du Laboratoire de géographie de Rennes, ainsi que par les divers rapports spécialisés.

♦♦

I. — MATIÈRES PREMIÈRES ET TRANSPORTS.

Malgré la variété des ressources que recèle le sous-sol armoricain, on ne peut guère compter dans un proche avenir sur les matières d'origine minérale pour développer l'industrie.

Il faut cependant que des études techniques et économiques précises soient effectuées sur les conditions d'exploitation et d'utilisation des gisements métallurgiques et notamment des minerais de fer. Ces études sont relativement peu coûteuses et pourront peut-être, dans quelques années, déterminer la mise en exploitation de certains gisements dont on ne connaît pas actuellement la véritable valeur. La structure industrielle de la Bretagne risque d'en être heureusement modifiée. Dans l'immédiat, on ne peut pourtant envisager de

moderniser que les exploitations de produits de carrières. Les Chambres de Commerce insistent justement sur la nécessité d'une modernisation des industries de matériaux de construction qui gardent souvent un caractère artisanal, d'où le prix de revient élevé des produits. Nous avons déjà souligné l'intérêt que présenterait la création d'une industrie de la chaux. L'industrie des matériaux réfractaires pourrait se développer ; mais il apparaît surtout opportun d'encourager les industries céramiques qui ne sont pas en rapport avec l'importance de la production de kaolin (plus de 85 % de l'extraction française).

Ce sont surtout les produits du sol et de la mer qui peuvent constituer les matières premières essentielles de l'industrie. Une modernisation de l'agriculture et le reboisement sont indispensables pour fournir aux industries agricoles et aux industries du bois des quantités massives de matières à ouvrir. De même, des investissements préconisés pour la modernisation de la pêche dépend l'avenir des industries liées aux produits de la mer. Le problème de l'approvisionnement en eau, fort important pour certaines industries, a été étudié par M. Milon, directeur de l'Institut de Géologie de l'Université de Rennes, et par l'Agence de Bretagne de l'Aménagement du Territoire (voir en annexe).

À l'exception des centrales thermiques et de certaines industries lourdes grosses consommatrices qui devraient être établies au bord de la mer, la plupart des industries peuvent trouver des emplacements convenables à l'intérieur pour satisfaire à leurs besoins. La localisation de certaines industries, comme les papeteries, est d'ailleurs en rapport avec la présence d'eaux pures.

Une pleine utilisation des matières premières locales, notamment des matières végétales et animales, peut donc déterminer un développement industriel important. Une grande partie des matières premières utilisées par l'industrie vient pourtant déjà et devra venir du dehors, ce qui pose la question des transports.

Par suite de l'absence de communications intérieures par eau, toutes les industries lourdes utilisant de grandes quantités de matières pre-



mières ne pourront être établies que dans les ports ; d'ailleurs, seuls Brest et Lorient envisagent la création d'industries liées aux matières premières importées. A l'intérieur, on ne peut concevoir que le développement d'industries pouvant recevoir sans inconvénients leurs approvisionnements par fer. Mais même pour des industries n'employant pas de matières pondéreuses, la situation excentrique de la Bretagne constitue un gros handicap, aussi bien pour la réception des matières premières que pour l'expédition des produits finis dont le marché local n'absorbe généralement qu'une très faible partie. Un effort spécial devrait être demandé à la S.N.C.F. pour que ses tarifs soient adaptés, dans une certaine mesure, à cette situation particulière.

Le réseau à voie normale est lui-même peu dense et entre les deux grandes lignes parallèles à la côte il existe une zone de 450.000 ha, desservie par les seules lignes à voie étroite du « réseau breton ». Faut-il abandonner tout espoir d'industrialiser cette zone et abandonner à elles-mêmes les industries qui y existent déjà ? Telle est la question posée par la commission des transports du C.E.L.L.I.B. dans un important rapport dont on lira l'essentiel en annexe.

Un tel réseau « économique » était susceptible de convenir aux besoins de la production agricole et industrielle de la région au début de ce siècle ; mais depuis une vingtaine d'années surtout, le développement de cette zone, particulièrement de la partie occidentale, est remarquable ; il est entravé actuellement par l'insuffisance de la voie ferrée. Si le problème du transport des voyageurs a été résolu par l'adoption d'autorails qui donnent satisfaction, le transbordement annuel de 200.000 à 250.000 tonnes de marchandises présente de multiples inconvénients que soulignent une série de rapports présentés au C.E.L.L.I.B. par le « Groupement de défense des usagers du Réseau breton ».

Il est certain que la mise à voie normale du réseau breton présenterait un grand intérêt pour l'avenir économique du quadrilatère Landerneau-Quimper-Auray-St-Brieuc, représentant une surface équivalente à celle d'un département moyen. Mais l'opération coûterait de cinq à six milliards et la mise à voie normale des lignes les plus importantes atteindrait presque trois milliards. Un tel programme est difficile à présenter dans l'état actuel des possibilités financières, mais il doit être considéré comme valable sur le plan de l'économie générale puisqu'il peut déterminer un essor important de l'activité du pays. Le C.E.L.L.I.B. demande, pour l'immédiat, l'aménagement d'un parc de matériel rail-route pouvant être utilisé à la fois sur les lignes à voie étroite et à voie normale. Il propose ensuite la mise à voie normale des lignes les plus importantes.

\*\*

## II. — LE PROBLEME DE L'ENERGIE.

Quelle que soit leur nature, les industries ont besoin de quantités importantes d'énergie et les dépenses en énergie constituent un élément important du prix de revient. L'approvisionnement facile en charbon britannique a favorisé le développement industriel relatif des régions côtières. Avec l'utilisation de l'énergie électrique la dépendance à l'égard du charbon est aujourd'hui moins rigoureuse, mais certaines industries exigent toujours de grosses quantités de combustibles et la suppression des exportations britanniques ne favorise pas les industries bretonnes.

L'utilisation du mazout a permis à certains établissements de faire face à cette évolution du marché charbonnier ; à cet égard, le projet lorientais d'établissement d'une raffinerie de pétrole présente un grand intérêt. Il existe une lacune entre Donges et les raffineries de la Basse-Seine. Une raffinerie installée à Lorient pourrait desservir par pipe-line les ports de pêche du sud-Finistère et la Bretagne centrale et orientale, tandis que le mazout favoriserait le développement industriel régional (industries céramiques notamment).

Ce projet mérite d'être étudié, mais nous devons déjà faire les remarques suivantes : la présence d'une raffinerie est très intéressante pour un port parce que celui-ci profite, au point de vue financier, des droits perçus sur les gros tonnages débarqués ; mais une raffinerie est une industrie qui exige de très gros capitaux et emploie très peu de main-d'œuvre. Le raffinage est d'autant plus rentable qu'il porte sur des tonnages plus considérables. La Bretagne pourrait-elle absorber les quantités de produits pétroliers fournis par une usine de grande capacité ? Si la réponse est négative, il ne paraît pas rationnel, pour l'instant, d'établir une nouvelle usine à 100 km. de celle de Donges.

Un rapport de M. Laurent, ingénieur à l'Electricité de France, et un autre de M. Kervran, membre de la commission de l'électricité du ministère du Travail, étudient les problèmes de l'énergie électrique.

Ce qui intéresse essentiellement l'industrie, c'est la fourniture de courant à haute tension.

Remarquons d'abord que par suite de la faiblesse de l'industrie, la consommation du courant à haute tension en Bretagne est minime par rapport à la moyenne française : 0,8 de la consommation française pour 5,7 de la population. Mais la faiblesse de l'industrie n'est-elle pas en rapport elle-même avec les caractères de la fourniture d'énergie mise à sa disposition ? Il est évident que la production énergétique de la Bretagne n'a pas attiré d'entreprises grosses consommatrices de courant. Néanmoins, toutes les entreprises industrielles importantes sont reliées au réseau général,

lui-même interconnecté avec les grands centres de production.

M. Laurent souligne que ce n'est pas l'insuffisance du réseau de distribution qui arrête le développement de l'industrie en Bretagne : les usines s'établissent toujours, en pratique, à proximité de villes ou de gros bourgs, donc près des réseaux existants et les dépenses de raccordement ne représenteront, sauf exception, qu'une très faible partie de leurs frais de premier établissement. Remarquons pourtant qu'il importe de prévoir quels centres, dans l'avenir, risquent de voir leurs besoins accrus dans de très fortes proportions par suite des progrès de l'industrialisation. La Chambre de Commerce de Rennes signale que les seuls besoins de l'agglomération augmentent de 10 % chaque année sans création d'industries nouvelles et l'on sait que les besoins de ces industries seront considérables. Il est donc nécessaire de pouvoir fournir à l'E.D.F. des éléments suffisants pour qu'elle établisse son programme d'équipement à haute tension de façon à faire face à tous les besoins ultérieurs. M. Laurent signale combien il est coûteux de remplacer l'équipement du Morbihan conçu pour des besoins aujourd'hui largement dépassés.

Mais si l'E.D.F. peut, grâce à l'interconnexion, satisfaire tous les besoins locaux, elle le fait dans des conditions qui ne sont pas propres à attirer de nouvelles industries. Par suite de la faiblesse de la production locale, la qualité et la régularité des fournitures de courant (constance de tension, absence de pannes) ne sont pas parfaites et surtout le prix de vente est élevé. L'E.D.F. doit tenir compte, au moins pour la consommation industrielle, du prix de revient local : ce prix est plus élevé dans les régions éloignées d'usines à fonctionnement économique qu'au voisinage de telles usines, par suite des pertes de courant en ligne et de l'amortissement du coût d'établissement des lignes.

M. Kervran souligne que la Bretagne est classée en zone IV, la plus désavantagée, et que les industries bretonnes paient, de ce fait, le courant 15 % plus cher que celles qui sont installées auprès des centres producteurs. La VI<sup>e</sup> Région économique procède actuellement à une enquête sur cette question dans diverses régions françaises, dénuées de force motrice comme la nôtre ou situées près de bassins miniers et des chutes hydro-électriques. Des premiers résultats de cette enquête, il ressort que le chiffre de 15 % indiqué ci-dessus est motivé si l'on tient compte que le tarif réduit, dit tarif de nuit, est appliqué en Bretagne sur un nombre d'heures plus faible que dans d'autres régions. L'exemple de certaines usines bretonnes isolées, mal placées pour recevoir du charbon et préférant pourtant utiliser le courant produit par

leur propre centrale thermique plutôt que de s'adresser à l'E.D.F., est bien caractéristique (cas des papeteries de Cascadec).

En conséquence, il serait désirable d'inviter l'E.D.F. à aligner la Bretagne sur l'ensemble de la France et si possible à lui donner un avantage net. Ces avantages devraient porter, d'une part, sur le prix du kilowatt et aussi sur les horaires où se pratique le tarif réduit, dit tarif de nuit, pour lequel notre région est particulièrement désavantagée. Ces mesures pourraient être transitoires, en attendant que le développement de la production locale d'énergie électrique permette de mettre à la disposition des industries bretonnes du courant de qualité au prix de revient réel.

La production d'origine thermique est améliorée par la mise en service des centrales de Brest et surtout de Nantes-Chevrié. L'E.D.F. a décidé d'établir une centrale à Lorient : malheureusement l'emplacement choisi n'était pas acceptable par la direction de l'Aménagement du Territoire pour des raisons d'hygiène et d'urbanisme ; un autre emplacement est recherché.

Le principal projet concernant la production d'énergie hydro-électrique intéresse l'aménagement de l'Aulne. Les nouvelles installations, avec celles de Guerledan, continueraient à améliorer la distribution dans tout le Finistère : l'unique ligne à 150.000 volts, qui joint ce département à Nantes, est surchargée aux heures de pointe. Mais il faudra tenir compte, avant de réaliser le barrage, d'un certain nombre d'intérêts touristiques valables. Au surplus, ces réalisations n'empêcheront pas la Bretagne de demeurer un gros importateur de courant. De nouvelles sources d'énergie peuvent-elles être utilisées ?

M. Laurent prévoit que la création de puissants groupes d'éoliennes de 1.000 à 2.000 kw, reliés au réseau général, pourrait économiser du combustible dans les centrales thermiques ou de l'eau dans les barrages, mais n'aurait pas d'effets appréciables sur le prix du courant vendu par l'E.D.F. Seules des industries électro-chimiques, adaptant leur rythme de fabrication aux fantaisies du vent, pourraient recevoir du courant à un prix d'excédent ou le produire elles-mêmes ; mais ces industries emploient peu de main-d'œuvre.

Le projet d'usine marémotrice de la Rance va entrer prochainement dans sa phase de réalisation. Par le jeu de l'interconnexion, cette réalisation permettra d'économiser de grosses quantités de combustible et de réserves hydrauliques sans dispenser pourtant d'avoir recours au courant venu de l'extérieur pendant six heures sur douze (fonctionnement en simple effet). Aussi, M. Laurent pense-t-il que le coût régional moyen de l'énergie n'en sera guère affecté. Seul le projet de la baie du Mont-St-Michel pourrait déplacer, au profit de

la Bretagne, le centre de gravité de la production de courant. Mais là encore le barrage de la Rance permettra la création d'importantes industries électro-chimiques ou électro-métallurgiques utilisant le courant à un prix d'excédent. A un autre point de vue, la situation économique actuelle de la région malouine sera améliorée par les travaux de construction du barrage.

En conclusion, le C.E.L.I.B. se propose de veiller à ce qu'on tienne compte de la situation particulière de la Bretagne dans les organismes procédant à la répartition des crédits d'électrification. Le barrage de la Rance, notamment, doit être inclus dans la prochaine tranche des grands travaux. Mais il est évident qu'un programme de production d'énergie, tout en tenant le plus grand compte des problèmes locaux, ne peut être établi qu'à l'échelon national. La Bretagne n'a pas intérêt à ce que les trente milliards de la Rance soient considérés comme étant investis en sa faveur. Ces crédits doivent être inscrits au compte de l'E.D.F.

\*\*\*

### III. — MESURES PRATIQUES POUVANT FAVORISER UN DEVELOPPEMENT IMMEDIAT DE L'INDUSTRIE.

Si l'on peut ainsi améliorer certains éléments de base qui risquent d'entraver actuellement un essor industriel, il reste encore à amorcer celui-ci et c'est la tâche la plus difficile. Il ne suffit pas de déclarer qu'il est souhaitable de développer telle industrie dans tel secteur. Par quels moyens pratiques peut-on passer du stade projet au stade réalisation effective ?

Il faut d'abord encourager les entreprises existantes en favorisant leur modernisation par une politique de crédit. Sans doute un meilleur équipement peut avoir pour conséquence de réduire leurs besoins immédiats en main-d'œuvre ; mais de cette modernisation dépend parfois leur survie ; cet équipement peut aussi, par l'augmentation de la productivité, leur permettre d'étendre les débouchés et, par suite, d'augmenter leurs effectifs. Des dossiers complets ont été établis pour les industries des algues et du papier.

La Chambre de Commerce de Lorient a recensé, de son côté, les entreprises qui demandent des crédits pour leur modernisation. Conserveries, biscuiteries, usines d'utilisation de déchets de poissons, tuileries, ateliers de constructions mécaniques et chantiers de constructions navales, etc... ont des besoins de l'ordre de 200 millions. Ceux des Forges d'Hennebont sont beaucoup plus considérables puisque la première tranche du programme de modernisation de l'usine représente une dépense de trois milliards. L'avenir de la conserverie bretonne est, en partie, lié à celui de

la production du fer blanc dont l'usine fournira 30.000 tonnes sur les 80.000 tonnes de produits laminés.

La VI<sup>e</sup> Région économique a présenté un tableau d'ensemble des besoins susceptibles d'être satisfaits en soulignant que les avances du fonds de modernisation et d'équipement aux seuls établissements industriels et commerciaux ont atteint 49 milliards en 1952. Il faut veiller aussi à ce que les entreprises dépendant de l'Etat (arsenaux, poudreries) soient comprises dans ce programme de modernisation et ne soient pas transférées ailleurs, alors qu'il existe sur place un personnel qualifié. Elles devront recevoir des commandes correspondant à la capacité de production de leur matériel et de leur main-d'œuvre. Le rapport du personnel de la poudrerie et de la municipalité de Pont-de-Buis souligne l'importance de cette question.

Pour la création d'entreprises nouvelles, on peut chercher à intéresser les initiatives et les capitaux de la région. C'est notamment le cas pour les industries agricoles. Mais l'on compte davantage, avec raison peut-être, sur les initiatives venues de l'extérieur. Constatant l'absence de traditions industrielles suffisantes dans notre région, et sans doute aussi la faiblesse des capitaux régionaux pouvant s'employer dans l'industrie il a été reconnu indispensable d'inciter des industries françaises à s'installer en Bretagne. Comme le remarque le rapport de la VI<sup>e</sup> Région économique : « Il est nécessaire de faire appel, dans une mesure importante, à des industries françaises étrangères à la Bretagne et désirant créer dans notre région soit des usines annexes, soit de nouvelles entreprises ».

Il semble que les industries les plus désirables soient, d'une part, les industries légères de transformation nécessitant relativement peu de matières premières et employant beaucoup de main-d'œuvre, d'autre part, toutes les industries complémentaires de l'agriculture.

Nous pensons d'une façon particulière aux fabrications d'emballages de toutes espèces nécessaires pour expédier, dans les formes standardisées les plus appropriées, les légumes, les primeurs et tous les produits du sol. Nous pensons également à la fabrication des engrais, à l'industrie de la chaux qui manque si gravement au sol breton, aux conserves de légumes (en particulier artichauts), à tous les condiments dont la conserverie est fort peu développée. Des usines locales devraient fournir à nos agriculteurs les produits qui leur sont nécessaires tant pour les traitements chimiques que pour l'alimentation de leurs animaux, sans oublier les produits nécessaires à l'aviculture qui a pris un si bel essor en Bretagne.

Dans le même esprit, il faut tenter de développer les industries transformant certains produits du

sol, quand elles se révèlent insuffisantes, et nous pensons en particulier au lin.

La culture du lin en Bretagne est très ancienne et remonte certainement au Moyen Age. Dès cette époque, les filatures et tissages bretons furent très prospères ; mais au siècle dernier, ils sombrèrent peu à peu pour disparaître totalement devant une orientation professionnelle dépassant le caractère purement artisanal. Aujourd'hui, si sa culture a pourtant subsisté, elle se fait uniquement au bénéfice des filatures et tissages du département du Nord.

Il est anormal de constater que le lin breton doit s'en aller dans le Nord pour être travaillé et revenir ensuite sous forme de produits manufacturés. Il est anormal aussi que les tailleurs de lin bretons soient entièrement à la merci des filateurs du Nord qui, tous groupés, s'entendent toujours pour n'offrir que le prix le plus bas possible.

La création et le fonctionnement d'une filature de lin n'est sans doute pas un problème simple à résoudre. Mais une telle industrie aurait pour elle de fixer une main-d'œuvre relativement importante et à ce seul titre mérite une attention toute particulière. Son implantation nécessiterait, en outre, la création d'un tissage régional. Puis se poserait le problème du blanchiment, d'où création d'une nouvelle petite usine. L'ensemble de ce problème a fait l'objet d'une étude par la Chambre de Commerce de Morlaix (voir en annexe).

Entrant dans le détail d'autres solutions concrètes, M. Prodhomme, président de la VI<sup>e</sup> Région économique, a présenté le 30 mars 1953, à l'assemblée plénière du C.E.L.I.B., un remarquable rapport sur les mesures pratiques qu'il préconise ; ce rapport, adopté à l'unanimité, prévoyait, d'une part, l'établissement d'un inventaire de toutes les possibilités industrielles de la Bretagne, d'autre part, l'octroi d'avantages financiers aux industries s'installant dans notre région.

#### A. — Orientation et renseignements préalables sur les avantages d'installations industrielles en Bretagne.

La collaboration de la direction de l'Aménagement du Territoire constitue un fait prépondérant. Cette direction, poursuivant un but de décentralisation, doit être invitée systématiquement à indiquer aux industriels ne pouvant s'agrandir sur place ou désirant créer des filiales, l'intérêt de s'installer en Bretagne.

La VI<sup>e</sup> Région économique a préparé, avec le concours de ses huit Chambres de Commerce, un état des diverses localités de leur circonscription, où l'implantation industrielle est possible et désirable. Ces éléments réunis doivent permettre, après accord avec la direction de l'Aménagement du

Territoire, d'établir un inventaire aussi précis que possible, indiquant :

- les terrains industriels disponibles sans raccordement ;
- les terrains industriels raccordés à la voie ferrée ;
- les terrains industriels raccordés à la voie fluviale et éventuellement également à la voie ferrée ;
- les terrains portuaires pouvant donner accès pour des industries au quai maritime.

Cet inventaire pourrait être confié aux industries intéressées, qui auraient ainsi un guide précis pour établir leur choix, compte tenu des nombreuses incidences spéciales à chaque activité.

S'il doit indiquer les avantages résultant d'une façon générale de l'abondance et de la stabilité de la main-d'œuvre, l'inventaire soulignera aussi l'existence de main-d'œuvre qualifiée, les localités où se trouvent des établissements d'enseignement technique susceptibles d'orienter les jeunes gens et les personnes relevant de la formation accélérée, la situation en logements, les ressources en ce qui concerne la santé, les loisirs, l'équipement intellectuel et artistique, etc...

On insistera enfin sur l'existence d'un élément particulièrement intéressant en Bretagne : les maîtres de la marine en retraite (mis à la retraite entre 35 et 45 ans) qui, surtout lorsqu'ils ont été dans les spécialités d'électricité et de mécanique, forment un cadre d'agents de maîtrise absolument exceptionnel par l'ensemble de leurs qualités. Fréquemment, ces retraités se dispersent dans toute la France, l'Union Française et on les retrouve dans les centrales thermiques ou hydro-électriques. Ils auraient le plus grand désir de rester en Bretagne où ils ont souvent leur maison, mais ne trouvent guère d'emploi permettant d'utiliser leurs qualités.

Il faut indiquer aussi tous les avantages divers d'une implantation résultant des caractéristiques particulières intéressant certaines industries : abondance et pureté de l'eau, proximité des sources de matières premières diverses, telles que bois d'œuvre, bois de papeterie, kaolin, minerai, calcaire, etc...

Une large publicité accordée à cet inventaire dans les milieux industriels pourrait avoir le plus heureux effet sur l'implantation de nouvelles industries.

#### B. — Avantages financiers pouvant être accordés aux industries.

C'est là le point le plus important et c'est celui sur lequel on doit insister pour amener des industries à s'implanter en Bretagne.

Comme l'a très justement rappelé M. Philippon-

neau dans le rapport du Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes, la France a une dette particulière envers la Bretagne qui, depuis longtemps, a dépensé des sommes importantes pour élever des enfants qui, devenus adultes, sont allés travailler dans le reste de la France.

Il semblerait donc qu'en contre-partie de cet effort on puisse demander à l'Etat français et aux collectivités intéressées de donner aujourd'hui un avantage particulier pour les implantations d'industries en Bretagne.

Les avantages suivants, s'ils pouvaient être obtenus, seraient de nature à intéresser vivement les industriels :

#### 1° Prêts d'investissements

Les divers organismes pratiquant le crédit à moyen terme et à long terme, tels que le Crédit National, le Crédit Hôtelier, etc..., pourraient donner des avantages particuliers aux prêts destinés à l'implantation des usines en Bretagne.

Ces organismes ont l'habitude de s'entourer de garanties parfaitement étudiées et il n'est pas question de leur demander d'abandonner leurs précautions financières normales. Cependant, on pourrait les inviter à se montrer nettement plus larges pour les industries devant s'implanter en Bretagne. On insisterait, par exemple, pour qu'ils s'efforcent d'atteindre 50 à 60 % de l'investissement, compte tenu des bonnes garanties qu'ils ont l'habitude de demander.

D'autre part, on pourrait envisager de leur demander une diminution du taux des intérêts : une diminution de 2 % par exemple déterminerait d'excellents résultats, comme on a pu en obtenir avec les bonifications d'intérêts pour les habitations à loyer modéré.

#### 2° Réduction d'impôts

S'il apparaît difficile de réduire les impôts sur les bénéfices industriels et sur les sociétés, il serait peut-être possible d'obtenir des réductions sur les impôts locaux (impôt foncier, impôt sur les patentes) pour les industries s'installant en Bretagne.

Il serait par exemple souhaitable, pendant 10, 15 ou 20 ans, d'exempter d'impôts ou de réduire de façon substantielle les impositions locales frappant ces industries qui fourniront plus tard des ressources importantes aux localités où elles s'installent. Ce désir vient d'ailleurs de recevoir un commencement de satisfaction : la loi du 7 février 1953, dans son article 35, accorde en effet une réduction sur la patente de 50 % pendant cinq ans, aux entreprises nouvelles ou récemment transférées et qui ont bénéficié soit d'un prêt du fonds de modernisation et d'équipement, soit d'exonérations fiscales prévues dans la même loi.

Le C.E.L.I.B. n'a pas manqué de signaler aux collectivités locales de Bretagne l'intérêt qu'il y

aurait à utiliser les possibilités offertes par cet article 35. Le conseil général des Côtes-du-Nord, sur proposition de M. René Pleven, celui d'Ille-et-Vilaine, sur proposition de M. Emile Neumager et celui du Finistère, sur proposition de MM. Halléguen et Pinvidic, ont pris, à la session budgétaire d'octobre 1953, les dispositions nécessaires pour ce dégrèvement ; plusieurs municipalités envisagent une décision analogue (1).

D'autre part, M. Prod'homme a clairement indiqué, au cours d'une réunion de commission, comment la région peut s'organiser pour profiter au maximum de la politique de décentralisation de l'Aménagement du Territoire. Chaque centre désireux de recevoir des industries nouvelles doit envisager l'équipement d'une zone industrielle ou, tout au moins, réserver des terrains dans ce but. L'industriel préférera s'installer sur un terrain tout équipé plutôt que sur un terrain où il devra s'occuper lui-même des travaux d'aménagement. Les Anglais vont même plus loin puisque, dans leurs « Trading Estates », ils construisent des bâtiments types où les industriels n'ont plus qu'à apporter leurs machines.

Insistons enfin sur la nécessité absolue d'obtenir les crédits demandés avec un délai de remboursement moyen de l'ordre de dix ans ; ce point est primordial, car il n'y a que très peu de capitaux industriels en Bretagne.

#### IV. — LES IMPLANTATIONS SOUHAITABLES.

Il reste à examiner les localités et les régions où les implantations industrielles seraient le plus désirables, pour des raisons d'équilibre social. La VI<sup>e</sup> Région économique a divisé, du point de vue de l'équilibre social, l'implantation industrielle en trois catégories :

##### Grand centre intérieur

Ville de Rennes, avec sa zone industrielle en développement et en équipement pour un total de 150 ha.

##### Grandes villes sinistrées

Il y en a trois qui sont toutes des ports : Brest, Lorient et Saint-Malo. Le développement industriel y serait désirable dans un bref délai, pour permettre d'utiliser la main-d'œuvre qui se trouvera dégagée par la reconstruction dans un délai maximum de deux ans.

Le caractère portuaire de ces trois cités, les nombreuses implantations industrielles qu'elles permettent avec raccordement au quai maritime et à la voie ferrée, font espérer un développement de leurs possibilités. Il convient de signaler particu-

(1) Le conseil général du Morbihan sera saisi de la même proposition à sa réunion de décembre.

lièrement l'effort de la Chambre de Commerce de Lorient qui comble actuellement un grand espace, à Kergroise, en bordure des quais maritimes, ce qui permettra de vastes installations industrielles. Ce terrain doit être utilisable dans moins de deux ans.

##### Petites villes et centres ruraux

Il faut surtout chercher à créer des industries dans les régions où l'agriculture est assez pauvre et la main-d'œuvre abondante. Nous attirons l'attention sur les localités suivantes :

##### Côtes-du-Nord :

- Saint-Brieuc, ville déjà industrielle ;
- Dinan, Guingamp, Loudéac, Quintin, Plouaret ;
- Rostreven, situé sur le réseau breton à voie étroite ;
- Paimpol, Lannion, villes reliées au chemin de fer avec petits ports pouvant intéresser certaines industries.

##### Ille-et-Vilaine :

- Fougères, ville industrielle de 23.000 habitants, presque exclusivement adonnée à la chaussure. Il serait désirable, dans un but d'équilibre économique, de voir s'y implanter d'autres industries. Des terrains embranchés ou non y sont immédiatement disponibles. Il y existe une main-d'œuvre traditionnellement habituée au travail d'usine ;
- Redon, petite ville déjà industrielle, disposant de vastes terrains et ayant un nœud de circulation ferroviaire et fluviale exceptionnel ;
- Messac, excellente situation ferroviaire et fluviale ;
- Saint-Méen-le-Grand ;
- Dinard, ville trop exclusivement touristique, où on trouverait facilement une main-d'œuvre déjà logée.

##### Finistère :

- Morlaix, Landerneau, Châteaulin ;
- sur le réseau breton : Carhaix ;
- enfin, toute la région riche et déjà assez industrialisée par la conserve du Sud-Finistère : Quimper, Douarnenez, Concarneau, Rosperden.

##### Morbihan :

- Vannes, ville qui a une activité réduite et de nom-

breux travailleurs allant chaque jour à Lorient ; — Auray, Pontivy, Ploërmel.

Il est à remarquer que dans ces localités rurales la crise de logement est beaucoup moins grave que dans les grands centres. En outre, nombre d'ouvriers pourraient y travailler tout en continuant d'être logés dans un rayon de dix à quinze km.

#### CONCLUSION.

Au total, il semble donc parfaitement possible de développer, dans de très fortes proportions, l'importance des industries bretonnes. Mais cela suppose : une augmentation de la production de certaines matières premières (agriculture, forêt, pêche), une bonne organisation des transports, une amélioration de la situation de l'énergie, la formation professionnelle des jeunes, une politique de crédits pour faciliter l'équipement des entreprises existantes et de celles qui pourraient être créées par des initiatives locales ou extérieures, l'organisation de zones industrielles, l'établissement d'un inventaire des possibilités bretonnes largement diffusé dans les milieux industriels.

Comme le disait M. Halléguen, député du Finistère et président du bureau exécutif du C.E.L.I.B., dans son rapport d'ouverture le 30 juin 1952 à Vannes : « Il importe, en ce domaine, de nous prémunir de deux illusions extrêmes. La première, c'est que rien n'est possible : certains le disent et trouveraient normal d'innover ailleurs que chez nous ; nous serons difficilement de cet avis. L'autre, c'est que tout est possible : erreur également, car nous savons bien que nous serons toujours arrêtés à quelque endroit soit par le financement, soit par les servitudes géographiques, soit par le libre arbitre des industries, soit même par l'évolution des techniques ».

## Le problème de la main-d'œuvre : formation professionnelle et logement

Quelles que soient les mesures d'aide accordées aux industriels qui acceptent de venir en Bretagne, c'est avant tout l'existence d'une main-d'œuvre abondante et de forts excédents démographiques qui facilitera et justifiera l'industrialisation de notre région.

Comme le disait M. René Pleven à l'assemblée plénière du C.E.L.I.B., le 30 mars 1953 : « Le temps est passé où les régions manufacturières étaient exclusivement celles qui se trouvaient à proximité des matières premières ou des sources d'énergie, c'est-à-dire essentiellement des mines. J'ai pu observer, dans la durée même de ma vie, en Angleterre et aux Etats-Unis, que les branches nouvelles d'activités industrielles, qui incarnent en quelque sorte le progrès technique, se développent tout autant dans des régions de main-d'œuvre abondante. A cet égard, l'exemple américain est tout à fait frappant puisque l'industrie, qui était autrefois tout entière développée à l'est ou au centre du pays, a, dans une première période, envahi l'ouest et se porte maintenant en proportion de plus en plus grande vers le sud, c'est-à-dire vers les régions où il existe une main-d'œuvre disponible abondante ».

C'est donc, avant tout, par l'attrait de sa main-d'œuvre que la Bretagne peut faire venir des industries : mais il ne faut pas se dissimuler la complexité de ces problèmes de main-d'œuvre. D'abord l'ouvrier breton est assez diversement apprécié.

M. Le Lannou remarque que « l'insuffisance de la main-d'œuvre bretonne a contribué à quelques-uns des échecs qui marquent l'histoire industrielle récente de notre province ». Le travail de la terre laisse peu de loisirs au cultivateur et le « part-time-farmer » abandonne souvent l'usine au moment des travaux agricoles ; quant aux ruraux qui ne peuvent trouver d'emploi à la terre, l'administration, même si elle les oblige à s'expatrier, conserve auprès d'eux plus de prestige que le travail industriel.

Les Chambres de Commerce constatent d'ailleurs

que « les milieux industriels ont quelquefois une prévention contre la main-d'œuvre de l'ouest de la France. On considère qu'elle n'a pas la tradition industrielle, qu'elle n'en a pas l'initiative et l'agilité ».

Pourtant il est facile aux Chambres de Commerce de montrer, par des exemples précis, que ce jugement est inexact. Les réussites récentes des ateliers de mécanique de précision de Redon et de Saint-Brieuc prouvent que la main-d'œuvre bretonne peut s'adapter parfaitement à des fabrications minutieuses, exécutées à une cadence normale. La Chambre de Commerce de Lorient rappelle, d'autre part, que « les arsenaux militaires de Lorient et de Brest sont dotés d'innombrables techniciens et que les ouvriers fournissent un rendement important donnant toute satisfaction ».

La question mérite cependant d'être étudiée de très près : quelques réussites ne réduiront pas une prévention traditionnelle qui a pu être renforcée par quelques rapports d'industriels repliés en Bretagne pendant la guerre. Or, c'est l'argument de la main-d'œuvre qui peut agir le plus efficacement sur le choix des industriels désireux ou obligés d'installer des usines en province. « L'honnêteté et le calme de nos populations », que souligne le rapport de la VI<sup>e</sup> Région économique, ne constituent pas à cet égard des éléments suffisants. Il faut que nous puissions dire à ces industriels : « nous formons une main-d'œuvre habile et cette main-d'œuvre, ainsi que les cadres que vous ferez venir d'ailleurs, nous pouvons la loger ». Deux questions sont donc liées à celle de la main-d'œuvre : la formation professionnelle, le problème du logement.

### A. — LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET LE MARCHÉ DU TRAVAIL

Il faut que les jeunes puissent trouver en Bretagne l'enseignement indispensable pour préparer leur avenir. S'ils doivent se rendre dans d'autres académies pour leur apprentissage, ils

risquent fort d'y chercher ensuite du travail. Sur 19.370 garçons ayant quitté l'école primaire en 1949, 3.077 sont entrés dans les établissements d'enseignement technique des quatre départements. 1.310 candidatures ont dû être refusées par suite de la pauvreté des moyens de l'enseignement technique et de nombreux enfants ont dû chercher des places hors de l'Académie de Rennes.

Par suite de l'augmentation du chiffre des naissances, le problème se posera avec une acuité beaucoup plus grande : on peut estimer qu'en 1960, près de 9.000 places seront nécessaires chaque année. Le choix des métiers enseignés doit être fonction des débouchés offerts. Mais il vaut encore mieux enseigner aux jeunes gens un métier qu'ils ne pourront pratiquer sur place, s'il offre des débouchés dans d'autres régions françaises, que de les laisser émigrer sans avoir reçu aucune formation.

Il est donc à prévoir que, d'ici 1960, les établissements d'enseignement technique devront avoir doublé leurs moyens, d'autant plus qu'un mouvement très net se dessine pour souhaiter une diminution des effectifs du 2<sup>e</sup> degré au bénéfice du technique.

Cette question de l'orientation à donner aux jeunes gens est extrêmement importante : l'enseignement technique devrait pouvoir connaître, aussi longtemps que possible à l'avance, quels seront les besoins des diverses branches d'activité industrielle dans chaque région. Il est profondément irrationnel qu'une grosse firme industrielle, sachant depuis trois ans qu'elle emploiera prochainement plusieurs centaines d'ouvriers, n'ait pas prévenu l'Enseignement technique qu'elle aura besoin d'ouvriers de telles ou telles spécialités. Le résultat probable, c'est que cette entreprise fera venir de Paris du personnel qualifié qu'elle paiera très cher, formera sans doute elle-même à Paris quelques éléments bretons, mais emploiera surtout des manœuvres payés au rabais. La coordination devrait être renforcée entre les entreprises, les Chambres de Commerce, la direction de la Main-d'œuvre et l'Enseignement technique. Mais il faut reconnaître que l'harmonisation rigoureuse de la formation professionnelle se heurtera toujours à de nombreuses difficultés : il est en particulier, très difficile de déterminer à coup sûr les besoins économiques futurs. Il faut cependant y tendre.

Les investissements nécessaires pour la création de nouveaux établissements de l'enseignement technique et la modernisation des établissements actuels sont assez considérables. M. Jooris, inspecteur principal de l'Enseignement technique pour l'Académie de Rennes, les a présentés et évalués dans un rapport très documenté remis au C. E. L. I. B. Ce rapport prévoit la création d'établissements pour 5.000 garçons et 500 filles environ ;

mais il convient de noter que ces prévisions se basent sur l'état actuel de l'économie bretonne et qu'elles devront être revues si l'industrialisation se développe.

On trouvera, en fin de volume, le montant de ces investissements.

Mais le problème de la formation professionnelle est lié de près à celui du placement. Le directeur de la Main-d'œuvre d'Ille-et-Vilaine estime que « la situation du marché du travail présente des variations souvent très importantes qui ont parfois un caractère saisonnier ou sont la conséquence de la situation économique de la région ou de l'ensemble du pays ; actuellement, la situation du travail fait apparaître dans les départements bretons d'importants excédents de main-d'œuvre ».

L'Union des syndicats C.F.T.C. d'Ille-et-Vilaine a établi un rapport sur la question de la main-d'œuvre et du chômage dans ce département et dans l'ensemble de la Bretagne. Ce rapport fait apparaître que la situation du chômage varie d'un département à l'autre, comme l'indique également le tableau ci-dessous extrait du rapport de M. Jooris et établi, ainsi que ce qui suit, grâce à la collaboration directe apportée par M. le directeur de la Main-d'œuvre d'Ille-et-Vilaine

Départements	Offres non satisfaites	Demandes non satisfaites	Nombre de chômeurs secourus
Côte-du-Nord	20	1.418	189
Finistère	2	1.855	210
Ille-et-Vilaine	9	2.775	762
Morbihan	25	1.502	481

On peut donc admettre, qu'à de rares exceptions près, toutes les offres d'emploi sont satisfaites, les statistiques ne faisant apparaître que celles qui sont provisoirement en instance et peuvent être l'objet d'un placement dans un délai très rapproché.

Par contre, M. Jooris a étudié plus attentivement la nature des demandes d'emploi qui n'ont pu recevoir satisfaction. On remarquera tout d'abord que 45 % de ces demandes intéressent le personnel féminin. Elles se décomposent comme suit :

— Industrie du vêtement	10 %
— Fabriques de chaussures	5 %
— Manutentionnaires	20 %
— Emplois de bureau	15 %
— Emplois de commerce	15 %
— Services domestiques	20 %
— Divers	15 %

Les emplois qualifiés ne se trouvent que parmi un faible pourcentage d'employées de commerce, parmi environ 50 % des salariées de la chaussure

et du vêtement, et parmi environ 60 % des emplois de bureau.

En ce qui concerne les demandeurs d'emplois masculins, 50 % portent sur des postes de manœuvres et de manœuvres spécialisés ; les employés de commerce et de bureau représentent en outre 10 %, les professions des petites industries de l'alimentation 5 %.

Le rapport de M. Jooris examine séparément les catégories professionnelles les plus importantes : bâtiment, travail des métaux, travail du bois.

Dans les industries du bâtiment, on rencontre des ouvriers qualifiés privés temporairement d'emploi dans les départements suivants :

- maçons : Finistère, Ille-et-Vilaine ;
- coffreurs-boiseurs : Ille-et-Vilaine ;
- peintres bâtiments : Ille-et-Vilaine ;
- terrassiers : Finistère, Ille-et-Vilaine.

Par contre, les offres d'emploi n'ont pu être satisfaites :

- pour les tailleurs de pierre : dans le Morbihan ;
- pour les plâtriers : dans le Finistère et le Morbihan ;
- pour les carreleurs : dans le Finistère.

Dans les industries du travail des métaux, des difficultés de placement sont rencontrées pour :

- ouvriers qualifiés toutes catégories : dans l'Ille-et-Vilaine ;
- ajusteurs : dans l'Ille-et-Vilaine, Morbihan.

En ce qui concerne l'industrie du bois, le placement reste difficile pour les charpentiers en Ille-et-Vilaine, et pour les menuisiers en Ille-et-Vilaine et Morbihan.

Sur le plan national, des possibilités de placement sont observées dans les industries du bâtiment des départements ci-après : Allier, Alpes-Maritimes, Bouches-du-Rhône, Gironde, Landes, Moselle, Puy-de-Dôme, Saône-et-Loire, Belfort, Var, Vaucluse, Haute-Marne. Les professions les plus recherchées sont celles de maçon, plâtrier, carreleur et couvreur.

En ce qui concerne le travail des métaux, des possibilités de placement existent en Moselle, Saône-et-Loire, Savoie, Oise, Eure-et-Loir, Bas-Rhin, Somme, Nord, Loire-Inférieure et Gironde. Les professions les plus demandées sont : ouvriers qualifiés toutes catégories (Moselle, Saône-et-Loire, Savoie), ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, outilleurs, rectifieurs, chaudronniers fer et cuivre, tôliers, tuyauteurs, aléseurs et règleurs sur tour automatique.

Les possibilités de placement dans les industries du bois se résument à une demande de menuisiers du bâtiment émanant du département des Vosges.

Les excédents de main-d'œuvre observés dans la région bretonne et les difficultés rencontrées en ce qui concerne le placement des jeunes, conduisent

à envisager la formation sur place, d'une part, de tous les ouvriers qualifiés des professions recherchées dans la région et, d'autre part, la formation d'ouvriers destinés à combler les déficits observés dans d'autres départements du territoire.

Il faut rappeler à nouveau que ces renseignements rendent compte de la situation actuelle et que l'application du plan d'équipement de la Bretagne peut la modifier. Mais il n'en reste pas moins que l'esprit dans lequel la formation professionnelle est donnée et la structure des établissements ou cours qui en sont chargés doivent résulter de l'évolution économique de ces dernières années, autant que cette évolution permet de prévoir les besoins futurs.

Contrairement aux constatations faites dans l'artisanat qui disperse l'enseignement sur l'exercice de plusieurs professions, le secteur industriel exige de plus en plus des ouvriers très spécialisés exerçant des métiers qui ne demandent pas toujours une formation de base. Les métiers déficitaires de l'industrie des métaux sont ceux d'ajusteur-outilleur, chaudronnier en fer et en cuivre, ferblantier, fraiseur-outilleur, mécanicien de précision, rectifieur, règleur, soudeur à l'arc, rôlier, tourneur-outilleur, traceur, tuyauteurs. Dans les métiers de l'électricité et de la radio : bobinier, ajusteur-électricien, règleur de relais et appareils de mesure, spécialistes du radar et de l'électronique.

Les écoles et centres d'apprentissage enseignent rarement ces professions, et les élèves titulaires d'un C.A.P. ou d'un diplôme de fin de scolarité dans les professions d'ajusteur et de mécanicien trouvent difficilement un emploi.

En ce qui concerne le bâtiment, l'évolution des techniques n'a pas modifié sensiblement l'exercice des professions de base. On peut tout au plus indiquer que l'utilisation du préfabrique et de moyens modernes de manutention simplifie très souvent le travail des ouvriers qualifiés et le ramène parfois à celui d'un simple ouvrier spécialisé.

Parmi les autres professions déficitaires sur le plan national et susceptibles d'être enseignées régionalement, M. Jooris signale, dans les industries du bois, les charpentiers, menuisiers de bâtiment et parqueteurs ; dans les emplois de bureau, les sténo-dactylographes bilingues ; et dans les professions intellectuelles, les dessinateurs d'études et les dessinateurs-projeteurs.

Par ailleurs, les industries modernes exigent de plus en plus une main-d'œuvre spécialisée. La formation de ces spécialistes conduira à rechercher une réduction de la formation de base en vue d'aborder très rapidement la spécialisation définitive.

Le rapport remis au C.E.L.I.B. par l'inspection

principale de l'Enseignement technique montre bien la complexité de la question. La formation professionnelle devrait précéder dans son évolution le secteur économique et il est par conséquent impossible de définir les formes stables de l'apprentissage et de l'enseignement technique.

Ce rapport a d'ailleurs étudié l'ensemble du problème de la formation professionnelle en y comprenant l'enseignement agricole et l'enseignement maritime. Nous ne reviendrons pas sur l'enseignement agricole dont nous avons montré toute l'importance dans le chapitre consacré à l'agriculture, mais il est indispensable de souligner les besoins du secteur maritime tels qu'ils ont été définis par les directeurs de l'Inscription maritime de Nantes et de Saint-Servan, ayant juridiction sur les départements bretons.

La formation professionnelle maritime (pêche et marine marchande) est dispensée dans les écoles nationales de la marine marchande, les écoles d'apprentissage maritime et les cours de promotion du travail. Un programme d'équipement de la région bretonne doit faire une part notable à l'équipement, la construction et l'aménagement de ces écoles en coordonnant, autant que possible, les moyens dont disposent respectivement les services de la marine marchande et de l'enseignement technique ; cette coordination est également souhaitable en ce qui concerne la mise au point des programmes d'études et d'examen.

Pour la marine militaire les écoles sont nettement insuffisantes pour former le personnel spécialiste nécessaire qui est de plus en plus nombreux. Comme le déclarait, en 1951, M. André Monteil, député du Finistère, alors secrétaire d'Etat à la marine : « *Quand on compare les effectifs nécessaires à l'encadrement avant la guerre et maintenant, il faut savoir que l'évolution des techniques a entraîné un accroissement considérable du personnel d'encadrement et d'études* ».

La marine militaire possède trois écoles accueillant les jeunes gens de 14 à 17 ans : l'école des pupilles de la marine à Loctudy, l'école des apprentis mécaniciens repliée dans le Var et dont la reconstruction est envisagée à Lorient. Un large effort doit être fait pour accroître les moyens trop réduits dont disposent ces trois écoles, en liaison avec l'enseignement technique qui fournit une grande part de leur effectif.

#### B. — LE LOGEMENT.

Le problème du logement n'est pas moins important que celui de la formation professionnelle. Un industriel, désireux de transférer une usine en province, ne choisira pas une ville où le problème du logement se pose d'une façon aiguë s'il doit faire venir un important personnel de maîtrise. Il

envisage rarement d'investir des capitaux dans la construction de logements ouvriers. Les ouvriers continueront en général à résider à la campagne et viendront travailler à l'usine par leurs propres moyens ou, mieux, grâce à un service de ramassage organisé par l'industriel.

Cette formule de l'ouvrier-paysan, différente de celle d'autrefois car le lieu de travail n'était pas distinct du lieu de résidence, est courante dans de nombreux pays. Elle se développe rapidement aux Etats-Unis sous la forme du « *part-time-farming* ». Si elle offre certains avantages, notamment la sécurité en cas de chômage, elle présente aussi des inconvénients comme le montre l'exemple de la région nazairienne ou celui des mines de fer de Rougé-Teillac. La dispersion de l'habitat rend difficile l'organisation du ramassage et allonge les temps de parcours ; la fatigue due aux déplacements et au travail qu'on effectue à la ferme avant et après la journée à l'usine, détermine un surmenage nuisible au rendement.

Il est souhaitable d'encourager l'implantation des industries dans de petits centres où le problème de logement est moins aigu que dans les grandes villes ; mais les industries les plus importantes chercheront à s'établir dans des villes. Et là le problème du logement se pose avec acuité comme le précise le rapport remis au C.E.L.I.B. par l'Agence de Bretagne de l'Aménagement du Territoire.

Ce rapport évalue, d'après les données du recensement de 1946, les besoins en logement de tous les centres urbains bretons. Malgré l'ingéniosité de la méthode employée, qui tient compte à la fois des éléments du confort et de l'âge des constructions, cette évaluation souffre gravement de l'absence de recensement récent. Si le chiffre global de 85.000 logements reste sans doute assez proche de la réalité, les besoins réels peuvent avoir évolué dans de très fortes proportions selon les variations de la population depuis 1946 et l'importance des constructions nouvelles.

Au chiffre de 85.000 logements urbains, le rapport ajoute celui de 130.000 logements ruraux, soit au total 215.000 logements. Si l'opération s'effectuait en 20 ans, la construction annuelle de 11.000 logements représenterait une dépense de l'ordre de 25 milliards. Remarquons pourtant que les besoins ruraux et urbains ne peuvent être mis sur le même plan. Pour les besoins ruraux il convient de moderniser plus que de construire.

Si la question des crédits de construction est essentielle, certaines mesures préconisées actuellement par le M.R.L. peuvent contribuer à déterminer la construction d'un plus grand nombre de logements avec un crédit identique : standardisation, préfabrication, priorité accordée aux logements de type économique.

La loi foncière qui vient d'être votée va permettre de résoudre le problème des terrains et de leur utilisation rationnelle dans le cadre actuel des plans d'urbanisme. Elle va rendre possible la création de lotissements municipaux ; les terrains acquis à un prix raisonnable par les municipalités seront revendus au prix coûtant. En collaboration étroite avec les services du M.R.L. la municipalité rennaise vient de prendre à cet égard d'impor-

tautes initiatives qui vont permettre de résoudre le problème du logement, véritable goulot d'étranglement de l'essor économique de la capitale bretonne. Le M.R.L. doit faciliter les réalisations de cette opération pilote : la politique de décentralisation industrielle réclamée par la Bretagne doit être accompagnée d'une politique de judicieuse répartition géographique des crédits de construction.

## Artisanat et Commerce

Le problème de l'artisanat a été traité dans les rapports établis par les Chambres de Métiers de Bretagne, mais son développement est lui-même fonction de la réalisation du programme agricole, industriel, maritime et touristique. Comme l'écrit le président de la Chambre de Métiers de Saint-Brieuc : « *la construction de fumiers, la distribution d'eau, l'électrification, l'amélioration de l'habitat sont autant de sources d'activité pour nos artisans et c'est pourquoi nous devons réserver un appui total à toute action qui sera conduite pour la solution de ces problèmes* ». L'absence de grandes villes en Bretagne fait que les artisans dit « *ruraux* » constituent l'essentiel de l'effectif des Chambres de Métiers et c'est pourquoi les problèmes d'équipement rural prennent, aux yeux de ces compagnies, une importance considérable. Mais la Chambre de Métiers du Finistère insiste sur les heureuses conséquences qui ne manqueraient pas de résulter, pour l'artisanat, d'une industrialisation de la Bretagne.

En fait, deux préoccupations apparaissent dominantes : la modernisation des ateliers et l'organisation de l'apprentissage.

#### a) Modernisation des ateliers.

L'équipement d'une entreprise artisanale comprend le bâtiment, l'outillage et le stock. Les Chambres de Métiers ont procédé à une évaluation des besoins en ce qui concerne surtout l'outillage ; on trouvera les chiffres globaux dans les tableaux d'investissements en fin de volume ; étant donné l'état de notre outillage artisanal, ces chiffres sont relativement élevés.

#### b) Organisation de l'apprentissage.

Ce problème a été traité dans le rapport remis au C.E.L.I.B. par M. Jooris, inspecteur principal de l'Enseignement technique pour l'Académie de Rennes. Ajoutons seulement que les Chambres de Métiers estiment qu'un maître d'apprentissage, pour pouvoir remplir pleinement sa mission, devrait recevoir une prime suffisante (50.000 fr. pour la première année, 30.000 fr. pour la seconde, 10.000 fr. pour la troisième).

De toute manière, le problème de l'artisanat est capital en Bretagne, même si son sauvetage paraît lié au développement des autres activités générales.

Il en est de même pour les activités commerciales et d'une manière peut-être plus évidente encore. Suivant la formule heureuse employée dans le rapport de la Chambre de Commerce de Brest, « *développons les quatre activités de base et le commerce se développera automatiquement* ».

Un intéressant article de la revue « Bretagne Industrielle, Commerciale et Agricole » (1) a souligné le retard de la Bretagne sur le plan des activités commerciales, retard qui est nécessairement en rapport avec l'insuffisance du développement général ; c'est sur ce dernier que l'effort doit porter. Le commerce ne pouvant finalement vivre que de la prospérité de l'agriculture, de l'industrie, du tourisme et de la pêche.

(1) N° 20 - Mai 1953. « Caractère et évolution du commerce breton ».

## Evaluation des investissements

Le plan d'ensemble que nous proposons pour la Bretagne dans les quatre prochaines années a été chiffré par la commission d'aménagement, de modernisation et d'équipement du C.E.L.I.B. Il se traduit par les évaluations détaillées que l'on trouvera plus loin. Le montant des investissements prévus s'établit ainsi qu'il suit pour chacun des grands secteurs de l'économie régionale :

Secteur économique	Total pour 4 ans (en millions)	Total annuel (en millions)
Agriculture .....	88.420	22.105
Pêches .....	12.522	3.080
Tourisme (1) .....	1.400	350
Industrie .....	9.269	2.300
Transports .....	5.412	1.353
Enseignement technique (2) .....	5.508	1.377
Artisanat (3) .....	700	175
Total général ...	122.762	30.690

(1) Les investissements collectifs (électricité, eau, voirie, etc...) ont été évalués dans la rubrique « agriculture ».

(2) Pour les cinq départements.

(3) Il ne s'agit ici que des crédits propres à l'artisanat, de nombreux investissements à caractère agricole devant avoir en outre une répercussion directe dans ce secteur.

On peut donc évaluer à un peu plus de 120 milliards pour quatre ans, soit à environ 30 milliards par an, le montant des investissements nécessaires pour l'application intégrale du plan du C.E.L.I.B., cette évaluation ne tenant pas compte toutefois des besoins en logements urbains.

Ces chiffres sont relativement modérés et cadrent aisément avec les prévisions d'ensemble du Commissariat général au Plan : en les soutenant, la Bretagne ne demande rien de plus que sa juste part dans l'application du deuxième plan national de modernisation et d'équipement. Elle aurait pu facilement les grossir en s'appuyant sur le chiffre de sa population, sur la place qu'elle occupe dans l'économie nationale, sur le retard général de son équipement et sur l'importance de la main-d'œuvre qu'elle fournit aux autres régions de France.

Le Commissariat général au Plan a cependant conseillé au C.E.L.I.B. de présenter ses propositions d'investissements en établissant un « ordre de priorité ». Cet ordre n'imposerait, en aucune manière, une sorte de calendrier des réalisations, mais soulignerait les besoins jugés absolument primordiaux par l'opinion bretonne. Nous avons prélevé employée cependant l'expression « ordre de préoccupations » afin d'éviter toute erreur d'interprétation sur l'urgence des investissements. Le C.E.L.I.B. a donc accepté finalement de classer les réalisations qu'il préconise en deux rubriques : ordre de préoccupations n° 1 ; ordre de préoccupations n° 2.

M. Talureau, ingénieur général du génie rural, a toutefois souligné les dangers que présenterait cette classification si elle devait signifier que la Bretagne attache moins d'importance aux travaux portés dans la deuxième rubrique qu'aux travaux portés dans la première. C'est pourquoi nous tenons à bien préciser le sens exact que nous donnons à l'expression « ordre de préoccupations ».

Il ne s'agit d'abord que d'un ordre valable pour l'ensemble de la Bretagne et qui peut se trouver inversé dans telle ou telle partie de la région : une commune qui a terminé son électrification estime légitimement que sa préoccupation majeure est l'adduction d'eau ou la voirie. La classification que nous avons dû adopter n'a donc pas un caractère absolu. Son utilité tient surtout à la manière dont elle permet à la Bretagne de souligner certains retards véritablement inadmissibles dans son équipement, par exemple, celui de l'électrification rurale. Les crédits prévus dans l'ordre de préoccupations n° 1 doivent être considérés comme absolument impératifs et incompressibles.

Tel qu'il est, ce plan suppose donc, en premier lieu, une aide de l'Etat ; mais il conviendra d'étudier par ailleurs toutes les autres possibilités de financement. M. Bouret, député des Côtes-du-Nord, a clairement souligné l'importance de cette étude, lors de l'assemblée plénière du C.E.L.I.B. le 30 mars 1953 à St-Brieuc. Il sera nécessaire de s'y attacher dès que seront connues les dispositions financières exactes du deuxième plan de modernisation et d'équipement.

## Plan quadriennal d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne

Evaluation des subventions et crédits nécessaires au développement économique des départements des Côtes-du-Nord, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan, pour une période de quatre ans de 1954 à 1958 (en millions de francs)

Nature des investissements	Subventions	Crédits	Total	Total annuel
<b>AGRICULTURE :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Electrification rurale .....			16.000	4.000
— Recherche, enseignement et vulgarisation, amélioration des techniques de production .....	1.600	1.200	2.800	700
— Zones-témoins .....		2.000	2.000	500
— Engrais, amendements calcaires .....	3.400	3.400	6.800	1.700
— Fumières et fosses .....	600	600	1.200	300
— Remembrement et travaux annexes .....	400	1.600	2.000	500
— Aide à l'émigration rurale .....	400		400	100
<i>Ordre de préoccupations n° 2</i>				
— Voirie rurale .....	2.000	6.000	8.000	2.000
— Voirie vicinale .....	2.000	6.000	8.000	2.000
— Habitat rural .....	1.600	6.400	8.000	2.000
— Adduction d'eau .....	4.000	4.000	8.000	2.000
— Assèchement et hydraulique agricole .....	4.000	4.000	8.000	2.000
— Equipement laitier et installations coopératives diverses .....	2.400	2.400	4.800	600
— Abattoirs .....	3.760	3.760	7.520	940
— Industries agricoles diverses .....	2.000	2.000	4.000	500
— Machinisme agricole .....	2.800	2.800	5.600	700
— Boisement, reboisement et mise en valeur des landes .....		1.660	1.660	415
— Conditionnement des fruits et légumes et organisation des marchés .....		200	200	50
— Aménagement de villages .....		2.000	2.000	500
— Distributions rurales de gaz .....		2.400	2.400	600
<b>Total .....</b>	<b>20.000</b>	<b>52.420</b>	<b>88.420</b>	<b>22.105</b>
<b>ACTIVITES MARITIMES :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Renouvellement de la flotte .....		7.772	7.772	1.943
— Modernisation de l'industrie des algues, recherches scientifiques .....	80	100	180	45
<i>Ordre de préoccupations n° 2</i>				
— Transformation des produits .....		1.520	1.520	380
— Equipement portuaire et frigorifique .....		2.000	2.000	500
— Distribution .....		850	850	212
<b>Total .....</b>	<b>80</b>	<b>12.242</b>	<b>12.322</b>	<b>3.080</b>

Nature des investissements	Subventions	Crédits	Total	Total annuel
<b>TOURISME (1) :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Amélioration des conditions de réception .....		800	800	200
— Equipement collectif .....		600	600	150
<b>Total .....</b>		<b>1.400</b>	<b>1.400</b>	<b>350</b>
<b>INDUSTRIE (2) :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Zones industrielles .....	400		400	300
— Crédits aux entreprises existantes, à transférer, à créer .....		8.000	8.000	2.000
<b>Total .....</b>	<b>400</b>	<b>8.800</b>	<b>9.200</b>	<b>2.300</b>
<b>TRANSPORTS (3) :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Réseau breton à voie métrique (amélioration au transbordement) .....		112	112	28
— Amélioration des conditions d'accès aux îles bretonnes .....		300	300	75
<i>Ordre de préoccupations n° 2</i>				
— Réseau breton (mise à voie normale de 150 km.) .....		2.500	2.500	625
— Routes touristiques .....		2.500	2.500	625
<b>Total .....</b>		<b>2.912</b>	<b>4.412</b>	<b>1.353</b>
<b>ENSEIGNEMENT TECHNIQUE</b> (y compris la Loire-Inférieure) :				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Travaux .....	780	960	1.740	892
— Matériel .....				435
<b>Total .....</b>	<b>780</b>	<b>960</b>	<b>1.740</b>	<b>1.327</b>
<b>ARTISANAT :</b>				
<i>Ordre de préoccupations n° 1</i>				
— Formation professionnelle, amélioration des ateliers et de l'outillage .....			700	175
<b>Total général .....</b>			<b>122.762</b>	<b>30.690</b>

(1) Les dépenses d'équipement collectif à caractère municipal figurent dans les autres rubriques (adduction d'eau, voirie, etc.).  
 (2) Les besoins en logements urbains n'ont pas été évalués dans ces tableaux. Il conviendrait également de prévoir des subventions pour la prospection minière.  
 (3) La part de la Bretagne dans les crédits du Fonds d'investissement routier n'a pas été portée dans ces tableaux.



ANNEXES

## Modernisation des conditions de production, de transformation, de distribution du lait et des produits laitiers en Bretagne

Rapport de M. Riffault, directeur de l'école nationale d'agriculture de Rennes

La production totale du lait, pour l'ensemble des quatre départements de la presqu'île bretonne se chiffre, bon an mal an, à 14.500.000 hectolitres, représentant environ, au cours moyen du lait en 1952, une valeur globale de 37 milliards de francs.

Sur cette quantité, suivant les départements :

- 9 à 13 % est consommé par les vœux ;
- 7,2 à 9,5 % est utilisé en nature à la ferme ;
- 42 à 45 % transformé en beurre consommé dans les départements.

Le reste est commercialisé :

- 6,8 à 8 % sous forme de lait en nature ;
- 20 à 26 % sous forme de beurre exporté ;
- 0,7 à 8 % sous forme de fromages divers (l'Ille-et-Vilaine étant le plus gros producteur de cette denrée).

En outre, cette région laitière, aussi paradoxal que cela puisse paraître, reçoit, par an, suivant les départements, de 7 à 9.000 hectolitres de lait pasteurisé certifié, venant des départements situés plus à l'Est : Loiret, Sarthe, Eure-et-Loir, Loire-Inférieure.

En Bretagne, la quantité de lait transformé en beurre est de l'ordre de 63 à 68 % de la production totale, mais une très faible part provient d'usines laitières ; le plus gros tonnage est du beurre fermier.

Le tonnage total des beurres fabriqués annuellement dans les quatre départements serait de l'ordre de 32 à 35.000 tonnes, dont 12 à 15.000 seraient exportées. Ce dernier tonnage comprend les crèmes ramassées par des industriels des départements voisins, véritable colonisation préjudiciable aux intérêts des producteurs de lait bretons.

L'étude comparée sur différents marchés, des cours des beurres bretons avec les cours des beurres normands et des beurres charentais, fait apparaître une différence de prix en moins, au kilo, pour les premiers, allant de 61 à 83 frs par rapport aux beurres charentais, 37 à 50 frs par rapport aux beurres normands.

Si l'on ajoute les pertes de rendement en beurre du fait d'une fabrication défectueuse à la ferme, les pertes sur le prix du lait en nature résultant d'une mauvaise qualité, les pertes de matières premières par suite d'une coagulation trop rapide, c'est un manque à gagner, par producteur de lait, de l'ordre de plus de deux milliards par an.

Ce chiffre est très évocateur, quand on pense aux sommes qui auraient pu être récupérées depuis un quart de siècle, date à laquelle l'industrie laitière était en mesure, grâce à son perfectionnement, de tirer du lait et de valoriser au maximum les constituants de

cette denrée : matières grasses, caséine, lactose, etc... On ne manquera pas de contester l'exactitude des chiffres que nous donnons ci-dessus et de nous dire que le beurre fermier, pendant l'occupation, a été plus qu'apprécié par les consommateurs des grandes cités qui le payaient à des prix défiant toute concurrence. Son prix actuel semble encore rémunérateur puisque sa fabrication à la ferme et sa mise en vente valorisent apparemment le prix du lait et constituent un motif de la non livraison de la crème aux industries existantes. Au fait, la fermière serait en perte, même avec le prix actuel, si elle comptait son temps, les dépenses d'intérêt et d'amortissement de son matériel. Il est vrai que le beurre se vend avec des conservateurs ; sel ou borax, ce dernier toléré et dont le prix d'achat est très inférieur au prix du beurre.

Aussi, préalablement à toute action en faveur d'une amélioration de la production et de la transformation laitière bretonne, croyons-nous devoir poser un certain nombre de questions que nous suggère le manque de netteté des programmes départementaux qui nous ont été communiqués.

Douterait-on de l'accueil que pourraient réserver les producteurs de lait à un programme constructif d'aménagement d'industries laitières ?

Sa réalisation serait-elle problématique ? Si la production du lait de qualité doit être recherchée, faut-il encourager l'augmentation de cette production ?

Faut-il, en Bretagne, créer ou aménager des usines de transformation ?

Le marché des produits laitiers ne serait-il pas sur le point d'être saturé ?

Les cultivateurs ainsi que leurs représentants sont en droit de se poser toutes ces questions.

Sans la fièvre aphteuse, la quantité de lait produite en France, en 1952, aurait certainement dépassé la moyenne atteinte avant la guerre 1939-1945, quantité qui, déjà, satisfaisait largement les besoins des consommateurs métropolitains.

Sur le marché extérieur, les produits laitiers bretons, parce que de qualité inférieure, sont absents. Leurs prix sont cependant supérieurs à ceux des produits de choix présentés par des pays où l'organisation des usines laitières a été poussée au maximum : Angleterre, Hollande, Danemark, Suède, Norvège.

Compte tenu de tous les éléments qui rentrent dans le calcul de son prix de revient, bien que l'exploitant soit convaincu du contraire, la fabrication du beurre à la ferme se traduit par une perte.

Quelle sera alors, sur un marché européen où la concurrence jouera sérieusement, la situation des produits laitiers bretons ?

Ajoutons que si les besoins de la métropole sont satisfaits en produits d'origine française, ceux de l'Union française le sont en produits venant de l'étranger : les produits laitiers consommés dans nos possessions africaines sont anglo-saxons, américains, danois, suédois ou hollandais, mais aucune ou presque n'importe la marque d'une usine métropolitaine. Ce débouché est à reconquérir ; la Bretagne n'est pas, de toutes les provinces de France, la plus mal placée pour cela.

Ne pourrait-on pas également, dans la métropole, revenir à cette saine habitude qui se développait avant la guerre de 1939, de fournir aux enfants des écoles, un quart de lait chaud à quatre heures ? La santé de nos enfants n'en serait qu'améliorée et ce serait une augmentation de 3 à 4 % de la quantité de lait cru consommé.

Quoiqu'il en soit, pour que la Bretagne s'affirme dans ses vocations herbagères et laitières, l'organisation rationnelle de la production, de la transformation du lait et des produits laitiers, est d'une nécessité absolue.

#### ORGANISATION DE L'INDUSTRIE LAITIÈRE BRETONNE

Les Comités départementaux laitiers, à la suite du questionnaire qui leur avait été adressé par M. l'Inspecteur Général en mission extraordinaire Benedetti, préfet d'Ille-et-Vilaine, ont tenu des réunions.

Les résultats de leurs délibérations nous ont été communiqués. Malgré l'hétérogénéité des réponses, nous nous sommes efforcés d'analyser ces rapports et de les synthétiser.

#### Production et utilisation du lait

	Côtes-du-Nord	Finistère	Ille-et-Vilaine	Morbihan
Production totale annuelle en lait (hectolitres) .....	3.457.000	4.000.000	4.350.000	2.930.000
Quantité de lait à traiter (transformé en beurre, lait pasteurisé) en hectolitres .....	2.425.000	3.203.000	3.430.000	2.268.000
Nombre d'usines laitières existantes .....	13	9	24	14
	dont 4 coop.	dont 3 coop.	dont 1 coop.	dont 2 coop.
Quantité totale annuelle de lait traité par ces usines, en hectolitres .....	300.000	240.000	1.173.000	275.500
Capacité totale de traitement .....	350 à 400.000 Hl.		1.300.000	1.402.000
Quantité totale annuelle de beurre fabriqué (beurre fermier et laitier) .....	7.900 à 8.000 T.	10.500 T.	9.100 T.	7.700 T.
Fromages fabriqués .....	160 T.	8.000 Hl. de lait transformés en fromage	200.000 Hl. de lait transformés en fromage	60 T. fromage

De l'examen de ce tableau, il résulte que l'industrie laitière en Bretagne est loin d'être aussi développée que dans une autre région cependant moins productrice : Charente et Poitou.

72 à 80 % du lait produit pourrait cependant aller aux usines et y être, soit pasteurisé et livré à la consommation en dehors des fermes, soit transformé en produits laitiers : beurre, fromage, lait condensé, lait concentré, poudre de lait.

Sans doute, il importe de conserver à la ferme, de l'améliorer même, la production porcine source de richesse alimentée en lait écrémé. Les laitières de Charente et du Poitou n'ont porté aucune atteinte à cette production.

Les usines installées en Bretagne peuvent parfaitement, malgré la distance des exploitations, ramasser la crème.

#### PLANS DÉPARTEMENTAUX

**MORBIBAN :**  
La capacité de transformation des industries laitières du Morbihan nous apparaît comme étant la plus puissante, mais les quantités de produits qu'elles fabriquent sont égales au 1/6 de leur capacité de production.

Le Comité de ce département conclut en disant : « que l'équipement laitier de base industrielle ou coopé-

rative, aussi bien pour le lait en nature, que pour le beurre, est suffisant. Une propagande doit être activement poussée pour amener les producteurs à livrer soit la crème, soit la matière première, le lait, comme cela est pour certaines usines ».

Il précise surtout : « que de gros efforts doivent être faits pour améliorer la qualité des laits récoltés. Le prix du beurre laitier est suffisant pour que l'effort d'industrialisation déjà accompli soit rentable pour les industries et profitable aux producteurs. Il constitue le moyen d'augmenter les débouchés, car seuls les beurres homogènes et de bonne conservation peuvent être exportés ».

En ce qui concerne l'approvisionnement en lait pasteurisé certifié des agglomérations de plus de 20.000 habitants de ce département, le nombre des usines paraît suffisant, mais elles éprouvent des difficultés pour s'approvisionner en lait, les cultivateurs pensant être mieux rémunérés en faisant du beurre.

Le problème dans ce département se résout donc :  
1° à une active propagande pour démontrer aux producteurs la nécessité d'une industrialisation laitière ;  
2° à la création dans les bassins laitiers de zones-témoins pour la récolte du lait propre et sain (nous y reviendrons dans la 3<sup>e</sup> partie de ce rapport).

#### ILLE-ET-VILAINE :

Les industries laitières de ce département, gros producteur, sont à peu près ce qu'elles étaient il y a 25 ans.

Une coopérative laitière s'est constituée dans la région de Rennes, en 1949-1950. Elle se développe péniblement, ayant à lutter contre la tradition et la force acquise des producteurs qui continuent à livrer, de porte à porte, le lait en nature.

Le Comité laitier, en vue de l'application de la réglementation des laits de consommation, estime que le premier effort à faire doit porter sur l'équipement complet des centrales de pasteurisation et d'emballage des villes de Rennes, Fougères, Saint-Malo.

Il estime à ce sujet, qu'un crédit global de 100 millions serait nécessaire :

- 50 millions fournis par les industriels ou coopératives ;
  - 50 millions, sous forme de prêts d'investissement.
- Il pense, en outre, que, dans une première tranche, pourrait être envisagé l'équipement de quatre laitières pour un crédit de 120 millions, mais aucune initiative ne s'est fait jour pour des propositions concrètes. Il s'agirait d'amener les organisations représentatives des producteurs, les Chambres d'Agriculture, Fédération d'Exploitants, sous l'égide du Comité départemental laitier, à dresser un programme d'action.

#### FINISTÈRE :

Le Finistère, pour une grosse production laitière, peu inférieure à celle du département d'Ille-et-Vilaine, dispose de peu d'industries, mais un mouvement d'organisation se dessine nettement.

Le Comité départemental laitier demande que, dans la période des cinq ans qui suivent, soient réalisées les centrales de pasteurisation et d'emballage devant approvisionner les villes de Brest, Quimper, Douarnenez, Morlaix, soit une dépense totale de 120 millions :

- 60 millions par autofinancement ;
- 60 millions provenant de prêts d'investissement.

Il demande également que soient modernisées les industries existantes, ou créées d'autres industries dans les régions de Châteaulin, Rospenden, Scaer, Landivisiau, Pleyber-Christ, Quimper, soit une dépense totale de 200 millions :

- 100 millions par autofinancement ;
- 100 millions par prêts d'investissement.

#### CÔTES-DU-NORD :

Dans ce département, les améliorations d'industries à prévoir afin de produire :

- a) un beurre provenant de crèmes pasteurisées, ensemençées, neutralisées ;
  - b) un lait pasteurisé certifié pour Saint-Brieuc et la région côtière,
- sont les suivantes et ne concernent que des coopératives :
- coopérative de Plancoët - en cours d'installation ..... : 50 millions
  - coopérative de Loudéac - en cours d'installation ..... : 50 millions
  - coopérative de Saint-Brieuc ..... : 50 millions
  - coopérative de Guingamp - en cours d'installation ..... : 50 millions

— coopérative de Lannion - en cours d'installation ..... : 50 millions  
260 millions

50 millions par autofinancement ;  
150 millions par prêts d'investissement,  
le supplément pouvant être donné par l'Etat sous forme de subvention.

La situation de chacune des industries se présente dans le tableau suivant :

	déjà réalisés	en cours	en projet	à prévoir
Plancoët	beurre industriel		beurre pasteurisé	lait certifié
Loudéac	"		beurre pasteurisé	
St-Brieuc			fromage frais et lait certifié	
Guingamp	beurre industriel			beurre et lait pasteurisés
Lannion				"

Récapitulons le programme organisé sur une période quinquennale :

Département	Nombre d'industries à créer ou à améliorer	Dépenses à engager	Autofinancement	Prêts d'investissement
Morbihan	4			
Ille-et-Vilaine	4	220.000.000	110.000.000	110.000.000
Finistère	6	320.000.000	160.000.000	160.000.000
Côtes-du-Nord	5	250.000.000	50.000.000	180.000.000

#### AMÉLIORATION DES CONDITIONS DE PRODUCTION DU LAIT

Le marché du lait et des produits laitiers bretons, avons-nous dit, se caractérise par une qualité très insuffisante qui, aux yeux des consommateurs, le frappe d'un discrédit, d'une moins-value sensible sur les grandes places où il se trouve en concurrence avec des produits de haute qualité gustative et alimentaire, de bonne conservation, répondant à des normes et au goût des clients.

Sans doute, le déficit en matière grasse résultant des hostilités n'est pas totalement comblé. Le beurre fermier breton jouit, de ce fait, d'un débouché qui, cependant, se rétrécit, chaque année.

Une enquête sur les courants commerciaux, entreprise par le Centre régional de recherches d'économie et de sociologie rurales, pourra nous donner, à ce sujet, de précieux renseignements.

L'analyse rapide de la structure de notre économie laitière bretonne nous met en présence d'une situation sensiblement identique à celle constatée il y a 25 ans. On enregistre cependant chez le cultivateur une amélioration du matériel laitier, mais les conditions de fabrication du beurre sont encore ce qu'elles étaient vers 1900.

Le nombre d'industries laitières qui se sont créées n'a guère amélioré leur capacité de production ; beaucoup périclitent, certaines disparaissent ainsi que le signalent les Comités départementaux laitiers.

La fabrication du beurre à la ferme tendrait-elle à prendre de l'extension ?

Telle est la question que se pose le Comité d'Ille-et-Vilaine.

Une semblable situation ne serait pas sans avoir une fâcheuse conséquence. Elle compromettrait l'existence, et à plus forte raison l'extension d'industries travaillant correctement et livrant aux consommateurs des produits homogènes.

Quoi qu'il en soit, la situation de l'économie laitière telle qu'elle est maintenue la médiocrité, crée entre les industries existantes une concurrence regrettable sans profit pour personne ; tout cela, faute d'une organisation professionnelle et surtout par manque de rapports contractuels entre la production et la transformation, ce qui rend impossible l'application d'une politique suivie d'industrialisation, et de qualité.

Un but essentiel est à atteindre dans la production du lait à la ferme : améliorer la qualité qui valorisera la production, augmentera la consommation.

Penser pouvoir attendre rapidement ce but, chez l'ensemble des producteurs bretons, pour de multiples raisons, nous paraît être une gageure. Le manque d'une organisation professionnelle agissante en est la cause principale.

Nous pensons aussi que si la fonction de producteur laitier peut déterminer la création d'industries de transformation, nous affirmons que celles-ci à leur tour, une fois bien installées (les laiteries du Poitou et des Charentes en sont un exemple vivant), peuvent contribuer à améliorer et à accroître la production du lait en quantité et en qualité.

Si les Chambres d'Agriculture, les Fédérations départementales des syndicats d'exploitants et les autres organisations professionnelles sont d'accord, l'étude et la réalisation du problème posé pourraient être entreprises et menées rapidement à bonne fin.

Il y a, pour l'instant, urgence à résoudre le problème de l'alimentation des grosses agglomérations en lait propre et sain.

Dans ce but, en plus de l'action qui vient d'être entreprise dans les trois départements : Finistère, Côtes-du-Nord, Morbihan, pour l'assainissement des troupeaux bovins, nous proposons aux Comités départementaux laitiers de susciter la création, dans les bassins laitiers d'approvisionnement de ces agglomérations, de zones-témoins laitières dans lesquelles le cultivateur, producteur de lait, serait invité à s'équiper pour recueillir du lait propre, refroidi au-dessous de 10° aussitôt le traite terminée. Une prime de trois francs par litre lui serait versée.

L'équipement minimum par exploitation consisterait surtout en l'édification d'une salle de traite et l'installation d'un système de refroidissement, les vaches laitières, comme dans les régions voisines (Normandie, Maine), devant être entretenues à la prairie.

Les dépenses à engager, suivant les situations peuvent varier de 100 à 210.000 francs, soit en moyenne 150.000 francs. Elle serait, par département, pour mille producteurs, par an, de l'ordre de 150 millions ; pour les quatre départements, 600 millions ; le montant des crédits étant fourni : une moitié par autofinancement, l'autre moitié par des prêts d'investissement.

Le plus-valû par litre de lait, dans une ferme moyenne de 12 à 15 vaches, rembourserait largement l'annuité et l'intérêt des dépenses engagées.

La mesure, pensons-nous, serait d'une efficacité immédiate avec peu de capitaux à investir et la certitude d'un financement ; les accords contractuels pouvant être passés entre les fermes équipées et les usines de pasteurisation permettraient d'avoir, de la part des producteurs, une fourniture permanente et fidèle d'un lait de qualité, payé par le transformateur à un prix rémunérateur.

Sans doute, cette mesure aurait pour conséquence l'augmentation du prix du lait à la consommation, mais les utilisateurs auraient la certitude de consommer un produit de choix, le prix du litre de lait ne dépasserait cependant pas le prix d'un aseptifié.

✱

Il nous paraît également indispensable d'intervenir au stade de la distribution ; les 9/10 des dépositaires n'ont aucun équipement frigorifique. Les éléments nous manquent pour chiffrer les dépenses d'investissement à engager par ces dépositaires.

En gros, le montant de l'installation d'une armoire frigorifique, d'une capacité moyenne, est de l'ordre d'un demi-million.

#### CONCLUSION

En matière de conclusion, nous dirons que le retard dans l'équipement laitier de la Bretagne ne nous apparaît pas précisément comme résultant d'un manque de crédit. Nous l'imputerions volontiers à une absence d'initiative freinée par un prix apparemment rémunérateur du beurre fermier. Pourquoi, en effet, changer de méthode, puisque les beurres bretons se vendent ?

Il faut ajouter que le producteur breton manque de moyens d'information pour juger du devenir de la question du produit laitier.

Nous dirons aussi que la concurrence entre les industries paralyse l'esprit d'entreprise, situation qui se trouve accentuée par une défaillance dans l'application de la réglementation en vigueur. Ce sont autant d'éléments qui entretiennent une stagnation et ralentissent l'élaboration d'un plan basé sur des études sérieusement poursuivies.

Il importe de convaincre producteurs, transformateurs, consommateurs, de l'utilité et de l'avantage des objectifs à atteindre.

Nous proposons donc au Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons d'inviter, dans chaque département, les Chambres d'Agriculture, les Chambres de Commerce, les Fédérations de syndicats d'exploitants, aidées par les services du Ministère de l'Agriculture (Services agricoles, Génie rural, Service des fraudes, Services vétérinaires), à organiser des journées de la prairie et du lait propre et sain. Un crédit de 500.000 francs, par département, nous paraît suffisant pour faire face aux dépenses d'organisation de ces journées.

En fait, la solution du problème laitier breton pourrait se résumer en une question de propagande et d'aide financière pour le cultivateur. Le producteur a besoin d'être instruit du but à atteindre, conseillé et aidé, le transformateur financé, le distributeur et le consommateur éduqués.

## Programme d'équipement de la Bretagne en abattoirs

Rapport de M. Talureau, ingénieur général du génie rural

Dans notre rapport général sur l'équipement et la modernisation de l'agriculture en Bretagne, nous avions prévu, sous la rubrique « aménagement de villages », la création, au cours de la prochaine période quinquennale, de 28 abattoirs se répartissant ainsi :

— Côtes-du-Nord .....	8
— Ille-et-Vilaine .....	5
— Finistère .....	9
— Morbihan .....	6
<b>Total .....</b>	<b>28</b>

Cette prévision restait dans les limites des propositions d'ensemble élaborées à l'échelon national par la commission compétente des investissements.

Le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons a bien voulu nous demander de développer plus spécialement cette partie de notre rapport général et de procéder à une première étude d'ensemble sur les possibilités et les besoins des départements bretons en matière notamment d'abattoirs industriels.

Le présent rapport répond à cet objet.

✱

Nous examinerons tout d'abord certains éléments de base.

En premier lieu, nous donnerons quelques indications sur l'importance actuelle du cheptel en Bretagne.

Les chiffres que nous citons ci-après sont extraits de la statistique agricole annuelle. Ils intéressent les années 1929 et 1949. Ce rapprochement permet de suivre la variation du nombre de têtes au cours des 20 dernières années.

Désignation	Années	
	1929	1949
<b>BOVINS :</b>		
Taureaux .....	26.030	36.000
Écufs .....	75.000	53.000
Vaches .....	988.000	897.000
Elèves : de moins d'un an .....	247.000	288.000
de plus d'un an .....	279.000	278.000
<b>CHEVAUX :</b>		
moins de 3 ans .....	125.000	114.000
plus de 3 ans .....	252.000	231.000
<b>OVINS :</b>		
Ébiers de plus d'un an .....	9.000	4.000
Femelles de plus d'un an .....	72.000	64.000
Moutons de plus d'un an .....	16.000	10.000
Agneaux et agnelles de moins d'un an .....	38.000	38.000
<b>CAPRINS :</b>		
Verrats .....	4.000	5.000
Truies pour la reproduction .....	122.000	147.000
Autres animaux de plus de 6 mois .....	179.000	232.000
Porcelets et porcs de moins de 6 mois .....	357.000	490.000

Ces chiffres accusent une légère diminution du nombre de bovins, d'ovins et de chevaux. Par contre, le nombre de porcs a très sensiblement augmenté.

Il y a lieu d'observer que ces chiffres ont été publiés en 1949. Ils ne correspondent vraisemblablement plus à la réalité.

Mais nous les avons néanmoins cités pour fixer un ordre de grandeur.

En ce qui concerne la production proprement dite de la viande, le dernier relevé, par département, de la statistique agricole annuelle remonte à 1945.

Ce relevé donnait les chiffres suivants, y compris la consommation familiale

Départements	Gros bovins		Veaux		Ovins		Porcs	
	Têtes	Poids net en tonnes	Têtes	Poids net en tonnes	Têtes	Poids net en tonnes	Têtes	Poids net en tonnes
Côtes-du-Nord .....	57.000	10.400	116.000	4.700	25.000	440	80.000	6.520
Finistère .....	50.000	6.700	73.000	1.970	8.000	128	118.000	9.180
Ille-et-Vilaine .....	54.000	11.000	101.000	3.300	6.000	49	120.000	8.540
Morbihan .....	34.000	5.200	58.000	1.860	10.500	189	70.000	6.180
<b>Total :</b>	<b>195.000</b>	<b>33.300</b>	<b>348.000</b>	<b>11.830</b>	<b>49.500</b>	<b>797</b>	<b>403.000</b>	<b>30.420</b>

Evidemment, ces chiffres ont varié depuis la fin de la guerre et ils doivent aujourd'hui être très sensiblement majorés.

Quoi qu'il en soit, les services compétents estiment, qu'à l'heure actuelle, la production et la consommation de viande seraient comparables et même légèrement supérieures à celles constatées en 1939.

La consommation moyenne de viande par habitant serait donc comprise entre 45 et 50 kg. par an.

#### SITUATION ACTUELLE.

Après le rappel de ces quelques éléments, nous examinerons maintenant, d'une façon générale, le problème de l'équipement en abattoirs.

Tout le monde reconnaît l'état de précarité dans lequel se trouve, sur le plan national, notre équipement dans ce domaine.

C'est incontestablement le manque de disponibilités financières d'une part, le manque de rentabilité d'autre part, qui sont à l'origine de cet état de choses.

Une enquête faite il y a dix ans a montré qu'il existait à l'époque 1.364 abattoirs publics qui pouvaient, d'après leurs caractéristiques, se répartir ainsi :

- 402 de type dit « moderne » (avec hall d'abatage commun et manutention par rail aérien), mais dont 59 seulement étaient dotés de frigorifiques ;
  - 830 de type ancien (chaudoirs particuliers), dont 26 avec frigorifiques ;
  - 132 vétustes.
- Sur ce nombre, 123 étaient des centres d'expédition de viandes. On comptait, par ailleurs, 150 abattoirs privés et 29.000 tueries particulières.

L'équipement et la modernisation dans ce domaine s'imposent donc pour de multiples raisons :

- d'hygiène : la viande doit être préparée dans des conditions de propreté rigoureuse et la surveillance sanitaire facilitée ;
- sanitaire : éviter les possibilités de contamination et de propagation des épizooties ;
- économique : permettre l'amélioration des rendements quantitatifs et qualitatifs de la viande et du « cinquième quartier », une diminution des pertes à la transformation et à la conservation et une réduction des prix de revient ;
- financière : éviter l'évasion fiscale et faciliter la perception ;
- zootechnique : permettre la contrôle des rendements en viande et par conséquent orienter la sélection du bétail.

De son côté, la commission de modernisation et d'équipement du Commissariat Général au Plan avait conclu qu'il fallait, au cours du premier plan quadriennal 1948-1952 :

- 1° construire 500 abattoirs neufs en remplacement d'abattoirs anciens impossibles à améliorer ;
  - 2° construire 700 abattoirs neufs destinés à remplacer des tueries particulières ;
  - 3° moderniser 500 abattoirs publics existants.
- Telle était la situation lors de la mise en application du premier plan quadriennal.

Malheureusement, le manque de disponibilités financières n'a pas permis la réalisation de ce programme, qui devait entraîner une dépense globale de 3 milliards 500 millions de francs 1939.

Mais nous pouvons supposer que les prévisions du 2° plan seront légèrement supérieures aux réalisations de la période 1948-1952, mais inférieures, par contre, aux prévisions faites il y a quatre ans.

C'est en s'inspirant de cette constatation que nous avons préconisé la création et l'amélioration, au cours de la prochaine période quinquennale, de 28 abattoirs en Bretagne.

#### POSSIBILITES DE REALISATION.

Nous indiquerons maintenant, dans le cadre des objectifs fixés par le Plan, tout d'abord les principes directeurs retenus par la commission nationale des abattoirs, puis les possibilités actuelles de réalisation au triple point de vue technique, financier et économique.

**Principes directeurs retenus par la commission nationale des abattoirs.**

La commission nationale a retenu un certain nombre de principes directeurs qu'il paraît intéressant de rappeler.

L'équipement à réaliser doit laisser en concurrence les deux circuits :

- circuit vivant du bétail sur pied ;
- circuit mort de la viande fraîche.

Il comporte comme corollaire l'application de la chaîne du froid en matière de viande.

Les tueries particulières doivent être supprimées. Leurs inconvénients sont bien connus. Le principe de cette suppression a d'ailleurs été consacré par la loi du 27 septembre 1941.

Les abattoirs sont divisés, suivant leur destination :

- abattoirs d'expédition ;
- abattoirs mixtes ;
- abattoirs de consommation.

En ce qui concerne l'exploitation, les abattoirs appartenant, soit :

- au secteur public ;
- au secteur privé.

Dans cette dernière catégorie sont classés les abattoirs industriels créés par des sociétés.

En ce qui concerne les critères retenus pour le classement des projets à réaliser, la commission des abattoirs a estimé que l'ordre d'urgence suivant pouvait être respecté :

- abattoirs sinistrés ;
- abattoirs à construire dans des communes sinistrées ;
- abattoirs susceptibles, grâce à des modifications de faible importance, de répondre aux desiderata de la sous-commission économique et de la commission nationale des abattoirs en matière de politique de la viande ;
- achats d'abattoirs particuliers effectués par des municipalités, en vue de les mettre à la disposition des bouchers locaux.

En tenant compte de ces principes, les possibilités de réalisation sont les suivantes :

**Sur le plan technique.**

Les insuffisances techniques les plus marquées que l'on constate dans les abattoirs français et auxquelles il s'agit de remédier sont les suivantes :

- 1° fréquence des chaudoirs individuels au lieu de hall commun d'abatage, d'où surveillance impossible et mauvaises conditions d'hygiène ;
- 2° circulations mal étudiées, ce qui entraîne une perte de temps et une mauvaise hygiène du travail ;
- 3° rareté de la manutention par rail aérien ;
- 4° rareté de la récupération du sang et des glandes pour l'opothérapie, ainsi qu'insuffisance de leur collecte ;
- 5° mauvaises conditions de conservation des sous-produits en attente de transformation (suis, peaux) ;
- 6° alimentation en eau insuffisante ;
- 7° évacuation défectueuse des eaux résiduaires et des déchets ;
- 8° absence de frigorifique (85 abattoirs seulement sur 1.400 sont dotés de frigorifiques).

Pour remédier à ces insuffisances, la commission a décidé d'imposer aux maîtres de l'œuvre éventuels désireux de profiter de l'aide financière de l'Etat, l'application de certains principes techniques.

Les plus importants concernent les points suivants :

- 1° le choix de l'emplacement de l'abattoir doit respecter les conditions fixées par le Conseil supérieur d'Hygiène de France et la Commission nationale des abattoirs, situation générale par rapport aux agglomérations, alimentation en eau et en électricité, évacuation des eaux usées, etc. ;
- 2° le travail doit pouvoir s'y effectuer aussi bien dans le cadre individuel que par équipe. Les dispositifs constructifs traduisant ce caractère semi-industriel de l'exploitation sont :
  - hall commun d'abatage,
  - outillage moderne permettant un échelonnement des opérations d'abatage, de ressuage et de vente sur des emplacements différents, reliés par un matériel de manutention aérien ;

3° le froid doit être utilisé systématiquement ;

4° les croisements et les retours en arrière doivent être évités par une étude des circuits ;

5° les sous-produits doivent être récupérés et conservés en attendant leur collecte en vue d'une préparation ultérieure en d'autres lieux ;

6° dans les abattoirs importants, il convient d'assainir les viandes saissies ;

7° par contre, tous les abattoirs devront posséder un poste sanitaire pour les viandes impropres à la consommation ;

8° l'abattoir doit être avant tout un outil commode à exploiter. L'enveloppe architecturale doit se plier étroitement aux exigences du matériel qu'elle contient. La construction doit être légère, peu coûteuse, suivant le type industriel.

Un abattoir répondant à ces divers principes techniques entraînerait une dépense de l'ordre de 80 à 100.000 francs par tonne de viande nette abattue.

**Mesures financières.**

L'aide financière de l'Etat n'est accordée qu'aux abattoirs du secteur public.

Cette aide comprend :

- une subvention à fonds perdus dont le taux est fixé par le décret du 27 novembre 1946.

Ce taux est de :

- pour la tranche de 0 à 5 millions 40 % ;
- pour la tranche de 5 à 10 millions 20 % ;
- pour la tranche de 10 à 24 millions 10 %.

Le maximum ne dépasse donc pas 5.600.000 fr., c'est-à-dire un chiffre relativement faible ;

— des prêts d'équipement consentis :

- soit par la Caisse Nationale de Crédit agricole,
- soit par le Fonds National de Modernisation.

En ce qui concerne les abattoirs du secteur privé, M. le Ministre de l'Agriculture semble disposé, dans la limite restreinte des crédits qui lui sont délégués, à faire accorder pour la préparation de la viande préemballée des prêts à taux réduit sur les dotations du Fonds de Modernisation et d'Équipement.

**Aspect économique.**

Sur le plan de la rentabilité, diverses mesures fiscales viennent d'être instituées par des textes législatifs. Les lois des 16 avril et 24 mai 1951 permettent notamment d'augmenter d'une façon substantielle les ressources des municipalités.

La loi du 16 avril 1951 institue une taxe d'abatage de 3 francs par kg. de viande, taxe qui peut être portée à 4 francs lorsque des travaux de construction, de réédification ou de modernisation sont entrepris.

Cette loi a établi un lien entre la perception de la

taxe d'abatage et la gestion de l'abattoir : au lieu de frapper toutes les viandes provenant d'animaux abattus sur le territoire de la commune, la taxe ne frappe plus que les viandes provenant de l'abattoir municipal, que cet abattoir soit édifié sur le territoire de la collectivité propriétaire ou qu'il soit édifié sur le territoire d'une autre collectivité.

En application de cette législation, les collectivités gérant des abattoirs ont donc la possibilité de mettre en recouvrement une taxe s'élevant à 4 francs par kilo de viande nette et de conserver le pouvoir d'instituer, en outre, certaines redevances annexes de l'abattoir (droit de triperie, droit d'étable, droit d'usage du frigorifique, etc.).

Ces dispositions permettent, dans la plupart des cas, d'équilibrer la gestion des installations.

#### LE PROBLEME EN BRETAGNE.

Examinons maintenant le cas particulier de la Bretagne.

La plupart des usines de conserves de viandes, des fabricants de pâté et des salaisoniers possèdent un abattoir industriel, au sens donné à cette expression par le Conseil d'Etat dans son avis du 13 juin 1925, mais la capacité de ces établissements est limitée aux besoins des commerçants et des usiniers et ne peut être sensiblement développée en vue d'expéditions de viandes fraîches par exemple.

Celles-ci sont en nette augmentation, soit par fer, soit par camions isothermes. Les abatages ont lieu pour une faible partie dans les abattoirs municipaux modernes existants et pour la majeure partie dans des tueries privées, dans des conditions d'hygiène déplorable.

Ces tueries sont d'ailleurs très nombreuses. Dans le seul département des Côtes-du-Nord, par exemple, il en a été dénombré 611.

Il y a lieu de signaler toutefois que, depuis mars 1952, un abattoir municipal semi-industriel a été mis en service à Quimper (Finistère), abattoir dont la capacité journalière d'abatage est la suivante :

- gros bovins : 50
- porcs : 500

La formule spéciale réalisée à Quimper, où les abattoirs industriels dominent, n'a pu être appliquée qu'en raison de l'existence de l'abattoir allemand et du fait qu'une somme de 35 millions a suffi pour le remettre en état et pour y faire des installations complémentaires.

En ce qui concerne les porcs, la ville de Quimper vient d'autoriser un expéditeur à monter en plus une chaîne danoise d'un débit de 120 porcs à l'heure.

L'abattoir est en outre doté d'une installation frigorifique qui en fait un établissement de premier ordre. Cet abattoir semi-industriel peut donc servir de déouché non seulement pour le sud-est du Finistère, mais pour l'ouest du Morbihan.

Il en est de même pour l'abattoir industriel de Callac (Côtes-du-Nord), établissement bien agencé, qui peut traiter la viande de toute cette région.

Dans le Morbihan, M. Onno, salaisonier, envisage de construire à Pontivy, un abattoir industriel pour l'abatage et l'expédition de 650 porcs par semaine.

Deux villes importantes, Brest et Lanrivissau, ont, d'autre part, décidé de construire des abattoirs municipaux susceptibles de faire face aux abatages industriels.

Les capacités maxima journalières respectives seraient :

	Lândivisiau	Brest
— Gros bovins .....	60	130
— Chevaux .....	10	10
— Veaux et moutons .....	100	400
— Porcs .....	200	480

Dans ces chiffres, les abatages industriels entrent pour 10 % environ en ce qui concerne Brest, et pour 40 à 50 % environ en ce qui concerne Lândivisiau.

La construction de ces abattoirs mixtes, de capacité moyenne, est à encourager. Ils sont conçus pour le travail par équipes et ils permettront le traitement des sous-produits.

Ils répondent donc aux principes fixés par la commission nationale.

En ce qui concerne la viande préemballée, ce problème spécial retient, en Bretagne, comme ailleurs, particulièrement l'attention.

Mais la vente de la viande en paquets sous emballage cellophane pose un certain nombre de problèmes et en particulier un problème de technique frigorifique qui nécessite :

- la réfrigération après l'abatage (de 24 à 48 heures) ;
- l'existence de salles de découpage et d'emballage refroidies ;
- l'achat ou location de véhicules routiers frigorifiques pour le transport ;
- l'équipement de magasins de vente avec chambres froides ou vitrines de vente réfrigérées.

La production de viande préemballée peut se concevoir :

- soit dans les abattoirs de régions de production. C'est la solution adoptée par exemple à Villefranche-d'Allier par la Société des Eleveurs du Bourbonnais, ou à la Roche-sur-Yon, par la Société des Eleveurs Vendéens. Cette formule permet une récupération facile du cinquième quartier et des déchets de désossage. Les équipements déjà réalisés, notamment en froid et matériel de transport, facilitent le démarrage ;
- soit sur les lieux de production près des abattoirs, mais par une société annexe qui devra également s'équiper pour l'utilisation des bas morceaux et des déchets ;
- soit, enfin, dans un centre de préparation situé sur des lieux de consommation après transport des carcasses.

Il semble possible, dans une première phase, de concevoir :

- 1° surtout l'équipement d'abattoirs pour la plupart industriels, ayant créé des salles climatisées pour le découpage et le désossage, en vue de la préparation de la viande congelée déposée en caisses pour l'expédition. Bien que le travail ne soit pas identique, on disposera déjà d'une installation pouvant être en partie utilisée.

Il n'existe, à notre connaissance, aucun abattoir de ce type dans les quatre départements bretons ; 2° la prise en considération de demandes formulées par des entreprises situées dans une région où l'approvisionnement en bétail est suffisant et disposant déjà d'un équipement satisfaisant.

Tel semble être le cas de M. Oberthur, à Redon, en Ile-et-Vilaine, et des Etablissements Stan Davis, à Callac, dans les Côtes-du-Nord.

La première de ces entreprises aurait formulé une demande de prêt de 2 millions pour l'acquisition de matériels de transport et d'ores et déjà livrerait 0 T. 300 par jour.

Quant à la deuxième, elle fournirait dès maintenant 1 T. 5 par jour de viande préemballée et aurait mani-

festé le désir de développer cette commercialisation, sans d'ailleurs que cela se soit encore traduit par un projet et une demande précise.

Quoi qu'il en soit, la mise au point d'un programme d'aménagement de la Bretagne en centres d'abatage de types divers doit s'inspirer du plan général d'implantation des abattoirs pour l'ensemble du pays, dressé par les services responsables du ministère de l'Agriculture.

Nous ne pouvons mieux faire que de rappeler les dispositions générales de ce plan, en ce qui concerne la région bretonne.

Ces dispositions se résument ainsi :

**Département des Côtes-du-Nord :**

- I. — Abattoirs d'expédition**  
Néant.
- II. — Abattoirs mixtes**  
1 existe, 4 sont à modifier, 5 seraient à créer.
- III. — Abattoirs de consommation**  
1 existe sous forme industrielle à Callac, 8 sont à modifier, dont celui de St-Brieuc, 18 seraient à créer.

**Département d'Ile-et-Vilaine :**

- I. — Abattoirs d'expédition**  
Néant.
- II. — Abattoirs mixtes**  
1 est à modifier (Redon), 3 seraient à créer.
- III. — Abattoirs de consommation**  
6 sont à modifier, 1 est à reconstruire (Saint-Malo), 25 seraient à créer.

**Département du Finistère :**

- I. — Abattoirs d'expédition**  
3 sont à modifier, 1 serait à créer.
- II. — Abattoirs mixtes**  
6 sont à modifier, 1 est à reconstruire (Brest).
- III. — Abattoirs de consommation**  
5 sont à modifier, 18 seraient à créer.

**Département du Morbihan :**

- I. — Abattoirs d'expédition**  
1 est à modifier.
- II. — Abattoirs mixtes**  
6 existent en bon état, 7 sont à modifier, 14 seraient à créer.
- III. — Abattoirs de consommation**  
4 seraient à créer.

Nous donnons dans les tableaux ci-annexés la liste des emplacements correspondants.

En résumé, le plan d'implantation des abattoirs dans les quatre départements bretons comprendrait :

Désignation	Existant	A modifier	A reconstruire	A créer
I. - Abattoirs d'expédition		4		1
II. - Abattoirs mixtes	7	18	1	34
III. - Abattoirs de consommation	1	19	1	63
Total :	8	41	2	98

Bien entendu, il s'agit là d'un objectif idéal qui doit permettre à la fois de nourrir convenablement la population et de contribuer pour une large part, sous forme d'exportation, au rétablissement de l'équilibre de notre balance des comptes.

La réalisation de cet objectif est donc nécessaire et l'on veut assurer au marché de la viande la place qui doit normalement lui revenir sur la liste de nos activités nationales.

**Plan d'implantation en abattoirs des départements bretons**

	Existant	A modifier	A reconstruire	A créer
<b>COTES-DU-NORD :</b>				
<b>I. - Abattoirs d'expédition</b>				
				Néant
<b>II. - Abattoirs mixtes</b>				
Rostrenen		Guingamp Lamballe Loudéac Quintin		Broons Corlay Plancocet Plouaret Uzel
<b>III. - Abattoirs de consommation</b>				
Callac (abattoir industriel)		Châtelaudren Dinan Lannion Paimpol Perros-Guirec Pontrioux Saint-Brieuc Tréguier		Bégard Belle-Isle Bourbriac Callac Caulnes Collinée Etables Jugon Larvillon Matignon Merdrignac Moncontour Murs Piénéuf Pleslin-les-Grèves Ploec Ploubalay Plougastat
<b>ILLE-ET-VILAINE :</b>				
<b>I. - Abattoirs d'expédition</b>				
				Néant
<b>II. - Abattoirs mixtes</b>				
		Redon		Montfort Saint-Aubin-du-Cormier Mordelles
<b>III. - Abattoirs de consommation</b>				
		Bennes (1) Dinard Vitré Fougères (1) La Guerche Bain-de-Bretagne	Saint-Malo	Combourg Saint-Aubin-d'Aubigné Antrain-s/Couesnon Saint-Brie-en-Castles Dol-de-Bretagne Janzé Saint-Méen-le-Grand Montauban Guichen Pipriac Châteauneuf Hédé Châteaubourg Pléines-Fougères Louvigné-du-Désert Argentré-du-Plessis Retiers Maires-de-Bretagne Bécherel Le Grand-Pougeray Plelan-le-Grand Châteaugiron Martigné-Ferchaud

(1) pourrait être mixte

EXISTANT	A modifier	A reconstruire	A créer
<b>FINISTERE :</b>			
I - Abattoirs d'expédition	Quimper Carhaix Huelgoat		Bannalec
II - Abattoirs mixtes	Quimperlé Châteauneuf-du-Faou Landivisiau Landerneau Moullix Pont-l'Abbé	Brest	Lesneven Pont-Croix Rospenden Scner Lannilis Saint-Renan Coray Lanmeur Plébenec Pleyben Plouigneau Sizun
III - Abattoirs de consommation	Dourrnenez Concarneau Châteaulin Saint-Pol-de-Léon Camaret		Pont-Aven Fouesnant Daoulas Le Faou Pleyber-Christ Argol Briec-de-l'Odé Cleven-Cap-Sizun Crozon Kerlouarn Moelan-s/-Mer Plougastel-Saint-Germain Plonevez-Portzay Plomeur Ploumelmezeau Plozevet Pouldreuzic Plouzevedé
<b>MORBIHAN :</b>			
I - Abattoirs d'expédition	Pontivy		
II - Abattoirs mixtes	Hennebont Rochefort-en-Terre Vannes Auray Pont-Louis Quiberon Le Palais		Josselin Mauron Baud Plouay La Roche-Bernard Landevenn ou Pluvigner La Trinité-Portus Elven Ehnan Sarzeau Guer La Gacilly Muzillac Lorient
III - Abattoirs de consommation			Guémené-s/-Scorf Gouin Grand-Champ Groix

## Les ressources en amendements calcaires de la presqu'île bretonne

Rapport de M. Riffault, directeur de l'école nationale d'agriculture de Rennes

Les gisements calcaires du massif armoricain, assez réduits quant à leur étendue, ont déjà fait l'objet d'études ; les unes purement géologiques décrivent les niveaux calcaires dans le cadre de l'ensemble stratigraphique proprement dit dont ils font partie, les autres, peu nombreuses, ont été effectuées dans un but plus directement agricole.

Des analyses sommaires sont jointes au relevé des gisements dont la plupart ne sont plus exploités pour des raisons diverses dont nous ne retiendrons que les principales :

- 1) Difficultés de se procurer à bon compte le combustible pour la cuisson des roches. On conseillait autrefois l'emploi de l'amendement sous forme d'oxyde de calcium (chaux vive) ;
- 2) Caractère saisonnier de l'emploi en agriculture des chaux produites (utilisation un mois et demi au printemps, deux mois à l'automne) ;
- 3) Faibles quantités employées par suite d'un prix très élevé du produit ;
- 4) Répulsion de plus en plus marquée des ouvriers par crainte d'accident à répandre de la chaux vive pulvérisée.

Aujourd'hui, le problème de l'amendement des terres se pose d'une manière un peu différente. Les recherches et les études faites permettent d'affirmer que l'utilisation de carbonate de chaux broyé est à l'effet plus lent mais plus continu ; la dose utilisée à l'hectare peut être augmentée.

L'outillage perfectionné dont dispose l'industrie permet un broyage des roches et leur réduction en poudre très fine très facilement attaquée par les acides du sol. La cuisson ne paraît nécessaire que pour des

utilisations dont on veut une action plus rapide. L'épandage des calcaires peut se faire à l'aide d'épandeurs spéciaux. Enfin, l'emploi de ces calcaires peut être échelonné toute l'année et le calcaire broyé peut être stocké sans inconvénient, en lieu sec et tenu à la disposition immédiate des cultivateurs.

Le règlement de la vente des amendements calcaires a été homologué le 31 octobre 1951.

C'est en suivant les normes établies par ce règlement que l'École d'Agriculture a procédé à l'étude de quelques gisements dans l'Ille-et-Vilaine et les Côtes-du-Nord ; faute de moyens financiers suffisants, nous avons dû différer l'étude des gisements calcaires du Finistère et de ceux qui pourraient être découverts dans le Morbihan.

### LES GISEMENTS CALCAIRES D'ILLE-ET-VILAINE

Les gisements calcaires d'Ille-et-Vilaine se rencontrent dans les formations suivantes :

Calcaires de l'Infracambrien.

Ils constituent dans les « schistes de Rennes », soit des intercalations peu épaisses, soit plus rarement des lentilles plus puissantes souvent exploitées à divers titres selon la nature des calcaires.

Ils sont localisés dans la plaine de Rennes où ils forment un certain nombre d'alignements parmi lesquels on distingue : Saint-Thurial, Bréal, Bruz, Orgères, Bourbarré, Monterfil, Mordelles, Vern, Corps-Nuds, Chanteloup.

Ils sont de structure variée, très durs et donnent à l'analyse les résultats suivants :

	Silice	Alumine	Oxyde de fer	Carbonate de chaux	Carbonate magnésie	Perte en feu
<b>I. - Saint-Thurial</b>						
Calcaire quartzeux supérieur . . . . .	53,72	0,22	0,93	44,03	1,28	20,10
Calcaire bleu-noirâtre . . . . .	17,31	2,26	0,53	77,29	2,35	35,50
Calcaire rouge . . . . .	2,58		4,29	79,39	9,51	43,85
<b>II. - Vern</b>						
Village de Bel-Éil . . . . .	79		5	13,8	2,2	
environs Gare . . . . .	82,9		3,5	9	2,1	
<b>III. - Janzé-La Guerche</b>						
(village du Chotel) . . . . .	63,2		6	31	2,3	

Seuls les calcaires rouges (79,39 % CO<sub>3</sub>CA, 9 % magnésie) paraissent intéressants.

**Calcaires du Devonien.**

Ils ont fait autrefois l'objet d'exploitations importantes sur le territoire de Gahard, aux environs de Livré et d'Ércé. Ils surmontent des grès. Ces calcaires sont plus riches, comme l'indique l'analyse ci-après :

	Sable	Alumine	Oxyde de fer	Carbonate de chaux	Carbonate magnésien	Perte par calcination
<b>Gahard et Bois-Roux</b>						
Type I (chaux grasse) .....	2,09	1,32	0,90	93,78	1,89	42,25
Type II (chaux grasse) .....	4,12	0,92	2	96,29	1,81	41,06
Type III .....	0,81	1,98	1,66	84,69	1,85	38,24
Type IV .....	7,02	1,98	1,58	86,50	2,91	39,59
Type V .....	14,93	3,45	1,24	78,10	2,16	36,47
Calcaire de construction .....	54,73	1,09	0,55	37,86	6,36	19,42
Lzé .....	2,31		1	96,25	0,44	42,58
La Chapelle-Erbrée .....	0,41		6,25	98,71	0,69	43,70

**Calcaires carbonifères.**

Les seuls gisements de terrains carbonifères en Ille-et-Vilaine sont localisés au nord de Rennes. Une puissante lentille calcaire intercalée dans les schistes et les grès houillers a été exploitée activement jusqu'en 1950 au hameau de Quenon, à l'est de St-Germain-sur-Ille. Ces calcaires sont cependant pauvres comme l'indique l'analyse ci-après :

	Sable	Alumine	Oxyde de fer	Carbonate de chaux	Carbonate magnésien	Perte par calcination
Calcaire compact très dur .....	31,73	0,87	0,41	65,71	1,28	29,58
Calcaire bleu dur .....	43,44	0,39	0,42	54,39	1,34	24,65
Calcaire gris bleu, grain très fin .....	31,12	1,63	0,80	64,35	2,10	28,41
Calcaire gris clair, bancs intercalés de calcaire bleu .....	13,80	0,55	0,53	83,80	1,11	37,52
Calcaire gris rose .....	15,80	4,80	1,50	75,43	1,63	34,29

**Calcaires tertiaires.**

Ils ont été déposés au cours des diverses étapes d'une pénétration marine dans la vallée de la Vilaine jusqu'à Rennes, où se sont déposés en discordance sur l'infra-cambrien des marnes et calcaires fossilifères (La Chaussairie, Lormandière). Les calcaires de La Chaussairie présentent les richesses suivantes :

Noms usuels des bancs	Silice	Alumine	Oxyde de fer	Carbonate de chaux	Carbonate magnésien	Perte par calcination	Acide phosphorique
<b>a) faluns</b>							
Maçonnel Ferré .....	2,16	0,05	0,80	94,56	2,12	46,57	0,10
Maçonnel Rézé .....	8,55	2,80	1,51	83,57	1,97	29,40	
<b>b) couches d'eau douce ou saumâtre</b>							
Brûlé mort .....	10,95	6,16	2,46	74,64	2,78	37,27	
Billard .....	2,65	0,80	0,71	92,85	1,86	42,80	0,04
Lécha .....	1,25	0,25	0,40	95,86	2,27	43,10	0,03
Fayence .....	1,25	0,14	0,38	96,07	3,33	43,32	
<b>c) couches marines</b>							
Foilet .....	1,90	0,55	0,44	95,72	1,66	42,72	
Coatice .....	0,45	0,04	0,29	97,95	1,97	43,45	
Grac rang .....	1,05	0,21	0,44	96,07	1,97	43,54	0,02
Le Faune .....	1,20	0,42	0,82	95,09	1,97	43,35	0,03
Suzac .....	1,70	0,09	0,95	95,33	1,74	43,09	0,02
La Grette .....	2,00	0,56	0,60	94,63	1,80	42,94	0,05
Caillou .....	3,45	1,15	0,60	95,90	1,71	41,94	
Lait dur .....	1,75	0,52	0,52	95,46	1,51	43,08	
Lait tendre .....	1,25	0,88	0,82	94,30	2,45	43,00	
Collet .....	1,81	0,06	0,67	78,81	18,74	44,49	
<i>Carrière de Lormandière</i>							
<b>a) Calcaires pour chaux</b>							
Grasse							
couches supérieures .....	4,03	1,66	0,86	91,07	1,80	41,55	
Blanche dure .....	1,72	0,70	0,30	95,37	1,91	41,48	
Collet blanc .....	1,48	0,47	0,35	87,80	5,54	43,55	
<b>b) Calcaires pour chaux hydraulique</b>							
Gros bleu							
couche supérieure .....	8,10	2,51	1,46	63,87	20,70	39,75	2,25
couche inférieure .....	10,50	3,75	1,95	63,91	18,20	35,79	1,73
Séré vert							
couche supérieure .....	11,70	4,77	3,58	72,84	7,10	37,47	
couche moyenne .....	7,96	2,29	1,51	81,52	7,10	41,23	

Ceux de ces calcaires dont la richesse en carbonate de chaux est inférieure à 80 % ne sont pas économiquement utilisables comme amendement.

Les bancs exploités dans ces deux carrières ont une grande puissance. A Lormandière ils ont 33 mètres d'épaisseur, à La Chaussairie de 8,50 à 13 mètres. Les carrières en exploitation sont totalement inondées ; la remise en état des usines et des carrières nécessite un crédit de 60 millions.

Nous avons exploré d'autres bassins tertiaires à St-Grégoire, Feins, Landujan. L'analyse nous donne les résultats suivants :

	Silice	Alumine et oxyde de fer	Carbonate de chaux	Carbonate de magnésien	Phosphate de chaux
Saint-Grégoire .....	11,12	0,55	84,42	3,38	0,52
Feins (sablon pulvérulent) .....	6,27	8,47	81,40	3,86	
Feins (calcaire plus compact) .....	3,38	0,95	92,60	3,07	
Landujan .....	7,10	1,18	89,30	2,42	1,96

**GISEMENTS CALCAIRES DES COTES-DU-NORD**

Dans les Côtes-du-Nord, les gisements calcaires les plus intéressants sont constitués par une série de dépôts de faluns tertiaires qui sont situés assez loin au sud de Dinan, dans la vallée de la Rance et s'échelonnent sur les deux rives :

rive droite : Tréfumel - Le Quiou ;  
rive gauche : Saint-Juvat.

**Tréfumel.** — La surface occupée par les faluns forme une vaste pente inclinée au nord de l'altitude de 41 m. à celle de 25 et de 15 m. au fond de la Rance, reposant sur des schistes précambriens redressés en une couverture de faible épaisseur. Toutes les anciennes exploitations sont aujourd'hui comblées ou envahies par la végétation.

**Le Quiou.** — Les anciennes carrières du Hac, qui montrent des couches assez puissantes à stratification entrecroisée percées de puits verticaux remplis d'argile sableuse brunâtre, sont aujourd'hui fermées. Le falun s'y montrait sous l'aspect d'une roche calcaire légère, tuffacée, blanche ou jaunâtre. Série de carrières de faluns entre le Hac et le bourg, actuellement exploitées et alimentant un four à chaux. Un sondage fait dans l'une de ces carrières a traversé environ 40 m. de faluns.

**Saint-Juvat.** — Les gisements sont assez nombreux sur cette commune en suivant le bord de la Rance : la Maladerie, le Melantais, la Signonnère, puis au pont de Saint-Juvat à la montée nord de la route de Dinan. Le falun sableux et argencé ventrême, tout à sa base, un certain nombre de fossiles dégagés, des débris et ossements divers ; au-dessus, c'est un tuf calcaireux, cellulaire, léger, blanchâtre, qui ne donne plus que des Echinides et des Peecten ; le sommet reste profondément raviné par des sables, argiles et graviers d'âge pliocène et quaternaire.

Nous donnons ci-après les résultats de l'analyse faite au laboratoire :

	CO2Ca	Solubilité carbonique	CaO	MgO	
Treguno	4 T 1	89,5	75,6	50	1,3
Lantrac	2 T 2	90,5	69,4	51,2	1,45
	3 T 3	84	76,8	46,85	1,3
Ploemeur	1 T 4	92,5	65,3	50,6	1,4
Tregennec	6 T 5	70,9	77,5	35,4	0,93
	7 T 6	87,7	71,5	50,3	0,6
	7 T 7	90,5	64,45	51,3	0,85

Ces analyses ont été effectuées sur les poudres passant au tamis n° 100. Teneur en carbonate de calcium très honorable, comprise, on le voit, entre 85 et 95.

90 %. Tous ces échantillons présentent une haute valeur de solubilité carbonique les faisant classer comme amendements calcaires non magnésiens à action rapide.

**LES SABLES CALCAIRES LITTORAUX**

Enfin, l'étude des sables calcaires littoraux a retenu toute notre attention et nous pouvons dire que :  
1) pour les sables de la côte du Finistère, tous n'ont pas la même qualité amendante et nous ne retenirons que ceux dosant plus de 50 % de carbonate de chaux.

**Arrondissement de Quimper**

Communes	Grèves	Calc. %
Clohars-Carnot	de Kerlouran, à 60 m. à l'est de la berge ouest .....	73,5
>	de Kerlouran, à 100 m. à l'est de la berge ouest .....	61,6
>	de Kerlouran, à l'est de la grève .....	82,5
>	Plage des Grands Sables, 200 m. à l'ouest de la maison Marroc .....	68,4
>	de la butte .....	72,3
>	d' à 100 m. au nord du pied de au S.-E. de la plage .....	75,1
<b>Canton de Pont-Aven</b>		
Rivière de Belon	banc de Bec-Melen .....	74,4
>	banc de Gorzen .....	69,4
>	banc de Pors-Coulic .....	85,2
>	banc de Men-Eris .....	68,4
>	banc de Bec-Liou .....	58,7
>	banc de Questelan .....	65,8
>	banc de la Petite Barre .....	63,6
>	sable de la Grande Barre .....	
Rivière de Pont-Aven	banc du Poulguin, côté Riec .....	52,8
>	banc du Poulguin, côté Nevez .....	54,9
>	banc de Feunteun .....	59,5
>	banc de St-Nicolas .....	69,1
>	Grande barre de Port-Manech .....	67
>	anse de Rospica .....	54,7
<b>Arrondissement de Quimper</b>		
<b>Canton de Concarneau</b>		
Treguno	grève de Kerjean .....	53,7
Lantrac	grève des roches Balzic .....	59,3
<b>Canton de Pont-L'Abbé</b>		
Ploemeur	Palue de la Torche .....	62,1
Tregennec	Palue de Kermabec .....	54,7
<b>Canton de Ploasquet - St-Germain</b>		
Plovan	grève en face de Stang-Alliou .....	52,9
Plezavel	grève de Canté .....	66,7
id.	grève en face de Le Sunus .....	55,4
Poulltreuzic	grève en face de la cabé de Penhors .....	52,2
id.	Palue de Kermoin .....	52,4
Tréogat		



Communes	Grèves	Calc. %	Communes	Grèves	Calc. %
<b>Canton de Pont-Croix</b>					
Plouhinec	Grande Grève	78	Sibiril	anse du Guillec	66,5
id.	grève de Kersany	85	St-Pol-de-Léon	grève de Steck	69,9
Audierne	rivière Le Goyen	73,9	<b>Canton de Lanmeur</b>		
id.	grève de Trescaelec	80,7	Plougasnou	Port-Blanc	57,3
Esquilbien	anse du Cabestan	80	Guimaec	Poullodon	61,5
Primelin	anse du Loch	55	Locuirec	Île Blancie	56,7
Plogoff	d'	58,7	Plestin	Saint-Michel	57,5
Beuzec Cap			2) Pour les sables de la côte du département des Côtes-du-Nord, sont intéressants :		
» Sizun	grève de Lesven	55	Toul an Héry (Plestin-les-Grèves)	% de la limite du Finistère à l'embouchure du Guer (rivière de Lannion)	
»	grève de Pors-Péron	52	Kervignée (Plestin-les-Grèves)	62,8	
<b>Canton de Crozon</b>					
Crozon	grève du Talar	62,3	Lieu de Grève (entre St-Michel et St-Efflam)	50,8	
»	grève de Dinan	53,5	Beg Leguer (Trébeurden)	82,9	de l'embouchure du Guer à celle du Jaudy (riv. de Tréguier)
»	grève de Lapalus	62,2	Chat Voten (Pleumeur-Bodou)	61,9	
<b>Arrondissement de Brest</b>					
<b>Canton de Saint-Renan</b>					
Plouzane	Le Minou	58,1	Com ar Valance (Pleumeur-Bodou)	65,8	
Conquet	St-Mathieu	76,3	Toul Ar Chef (Pleumeur-Bodou)	78,6	
<b>Canton de Ploudalmézeau</b>					
Lampaul-Ploudalmézeau	grève Truc-an-Enez	51,5	Bale d'enfer (Plogrecaut)	52,8	
<b>Canton de Lesneven</b>					
Kerloun	grève d'Alleguenou	56,5	Île d'or (face emb du Jaudy)	52,8	
»	grève de Kerenez	56,3	Port Beni (Ploubihan)	52,8	de l'embouchure du Jaudy à Paimpol
»	grève de Louech-an-Dreff	54,9	Loguivy (Ploubazianec)	89,2	
Gouleven	grève de Gouleven	62,2	Riv. du Trieux	75,5	pol
Trefflez	grève de Gouleven	53,9	Arcozet	84,9	
Plounéour	Trez grève de Pelleuz	53,7	Île St-Modé (Île de Bréhat)	62,2	
<b>Arrondissement de Morlaix</b>					
<b>Canton de Plouescat</b>					
Plounevez	Bais du Kernic	57	Île St-Modé (Île de Bréhat)	62,2	
» Lochrist	Bais du Kernic	62	Île de Bréhat	56	
Plouescat	grève de Gouleven	62	Île Verte	67,6	
Trefflez			Roches de Portrieux (Saint-Quay)	68,4	
Plounevez			Martin (Plestin)	69,5	
» Lochrist	grève de Gouleven	63,5	Une étude plus complète de ces sables est nécessaire pour déterminer les possibilités d'exploitation et de traitement pour être mis à la disposition des cultivateurs à des prix intéressants.		
<b>Canton de Plouzévédé</b>					
Clédor	grève de Kervalliou	52,3			
»	grève de Kerficion	60,8			

## La place du réseau breton dans les grandes voies de communication de la Bretagne

Rapport de M. Guicheteau, sous-directeur de la société générale des chemins de fer économiques (1)

L'examen sommaire du réseau de voies ferrées de la Bretagne, doublé du tracé des grandes routes nationales dont elles épousent les tracés d'origine, permet de retenir une première constatation.

Mise à part la ceinture des grandes voies de communication qui double le tracé maritime, la Bretagne se divise en deux zones :

— celle située à l'ouest d'une ligne théorique Lamballe-Vannes où la densité des voies de communication répond suffisamment aux besoins du pays, fortement peuplé, à caractère presque industriel ou en voie de le devenir ;

— celle située à l'est de cette ligne où, par contre, un réseau de voies (notamment celui des voies ferrées) beaucoup moins dense, pour devenir presque nul au centre du quadrilatère Morlaix-Saint-Brieuc-Auray-Quimper, apparaît comme nettement insuffisant.

Ce secteur, correspondant à la Basse-Bretagne, est en presque totalité de caractère agricole. C'est sans doute pourquoi l'effort industriel du XIX<sup>e</sup> siècle ne l'a pas doté des moyens nécessaires, à moins que, considéré comme irrémédiablement « pauvre », il n'ait même été jugé digne d'un équipement touristique justifié cependant par ses richesses artistiques.

C'est dans ce quadrilatère pauvre, d'une surface de l'ordre de 450.000 hectares (la valeur d'un département moyen), que s'étend le Réseau breton.

Il se délimite par les centres de Morlaix, Guingamp, Loudéac, Rosperden, constituant ses points de contact avec la S.N.C.F.

Dès son origine, sa nécessité et son équipement ont soulevé des avis contradictoires dont la décision sur le choix de l'écartement de voie n'était pas la moins controversée.

Incorporées dans le classement de 1879, autorisées par des lois s'échelonnant de 1880 à 1885, ces lignes ne virent le jour que de 1891 à 1907, la ligne de Châteaulin-Camaret ayant été ouverte au trafic en 1925.

Une loi du 10 décembre 1885 autorisait, en solution « économique », la substitution de la voie étroite à la voie normale, pour la partie des lignes concédées précédemment, situées dans les départements de Basse-Bretagne.

De ces étapes laborieuses et des débats prolongés qui les précédèrent, il faut retenir :

a) le peu d'empressement de certaines Chambres de Commerce à donner un avis favorable à la création des lignes de Basse-Bretagne, hormis sur la côte ;

b) la facilité avec laquelle les collectivités intéressées acceptèrent la solution « économique » de la voie métrique ;

c) la faiblesse des subventions obtenues des départements qui s'uniformisèrent sur le chiffre de 20.000 francs du kilomètre.

A cet enthousiasme modéré du début, s'est substitué aujourd'hui un élan général des collectivités pour demander l'appropriation de ce réseau en fonction des besoins nouveaux de la Bretagne.

L'ouverture de ces lignes bien qu'à voie métrique, mais pourvues d'un matériel nettement supérieur à celui des différents réseaux d'intérêt local, fut considérée cependant, à l'époque, comme un progrès certain.

Après 1914, la nécessité d'une mise à voie normale apparut déjà et se traduisit, par la suite, pour la seule section de Guingamp à Paimpol, par l'installation d'un troisième rail. Les possibilités de trafic d'exportation par les deux ports de cette ligne lui ont toujours fait réserver une place de choix dans les études.

La soudure de la grande ligne sur les ports avait toujours été une considération primordiale l'emportant sur celle de la desserte des régions du centre, où seul le trafic agricole paraissait offrir des perspectives d'avenir.

Les départements, jusqu'au développement de l'automobile après 1914, complétèrent cet effort par la construction de nombreuses voies d'intérêt local aujourd'hui abandonnées ou mises en question sans que les lacunes aient crées dans la desserte de ces régions aient toujours été comblées d'une façon complètement satisfaisante pour le « service public ».

En face du développement agricole en plein essor et du développement industriel escompté, le problème du Réseau breton est donc de pleine et urgente actualité.

**Situation actuelle du Réseau breton.**

Aujourd'hui, la surface de territoire uniquement desservie par le Réseau breton s'inscrit, en gros, dans le département des Côtes-du-Nord ou du Finistère, presque totalement composée de territoires agricoles ou de larges surfaces incultes.

La longueur totale du Réseau breton est de 427 km, dont 300 km à voie étroite et 37 km à trois files de rails sur la section Guingamp-Paimpol depuis 1924, le troisième rail de la voie étroite étant, d'ailleurs, actuellement déposé.

L'exploitation est assurée depuis son origine par la Société Générale des Chemins de Fer Économiques à qui la S.N.C.F. prenant la suite de la Compagnie de l'Ouest, puis de l'État, a affermé les lignes. C'est dire le lien étroit qui unit, tant en matière financière qu'au point de vue de l'exploitation proprement dite, le Réseau breton à la gestion générale de la S.N.C.F.

(1) Rapport discuté et adopté au sein de la commission des transports du C.E.L.L.E.B. dont le président est M. Kerfant, maire de Guingamp, et le rapporteur M. Oriou, inspecteur principal honoraire de la S.N.C.F.

Soulignons que la généralisation de l'autorail a permis une amélioration notable du service « voyageurs », il n'y aurait pas de problèmes du Réseau breton. Ce n'est que par corollaire des solutions qui pourront être adoptées, dans le domaine « marchandises », que des améliorations, voire même des économies d'ensemble, pourront être trouvées en ce domaine.

### I. — PHYSIONOMIE DU TRAFIC

Pour apprécier l'importance du trafic du Réseau breton, il serait intéressant de faire des rapprochements entre le débit de ses lignes et celui de certaines transversales du grand réseau à voies normales, également situées dans la région bretonne.

Il convient de noter qu'il n'existe pas de statistiques officielles des résultats des lignes du Réseau breton, celles-ci n'étant pas isolées des résultats globaux du Réseau de l'Etat, antérieurement et, désormais, de la S.N.C.F.

Nos chiffres proviennent donc, soit de certains chapitres de la statistique du Réseau de l'Etat de 1955, soit de diverses études officielles, faites sur ces lignes depuis cette époque.

#### 1° Voyageurs

Citons, pour 1946, 1.100.000 voyageurs transportés sur les lignes en cause, soit environ 44 millions de voyageurs-kilométriques, en tablant sur un parcours moyen de 40 km. par unité voyageur.

Depuis cette époque, le développement de la concurrence automobile a agi dans le sens de la baisse sur le nombre des voyageurs transportés. Cependant, la mise en service, depuis 1947, d'un parc d'autorails, actuellement de 14 unités, tout en améliorant la qualité du service, a agi sur le nombre des voyageurs transportés qui, pour 1952, a atteint environ 900.000, soit environ 36 millions de voyageurs-kilométriques.

Ce débit et ces résultats du trafic « voyageurs » sont très comparables à ceux des transversales similaires de la S.N.C.F. et la voie étroite ne peut être, en ce domaine, considérée comme une cause de retard au progrès. Il suffirait, peut-être, d'étouffer le service par quelques relations automobiles dans la zone la plus désertifiée (Guingamp vers Lorient et Vannes) pour répondre à tous les besoins du service « voyageurs ».

Du point de vue « voyageurs », il n'y a, dans la voie de la modernisation, qu'à souhaiter le développement du transport par autorails, permettant de multiplier les points de desserte et les correspondances. Actuellement, 14 autorails, avec remorques, sont en service, dont 6 « de Dion-Bouton » équipés de moteurs de 150 CV, 3 « Décauville » de 300 CV, 2 « Billard » et 3 « de Dion » de 85 CV.

Dans ces conditions, la totalité du service « voyageurs » est assurée par des autorails dont les parcours annuels sont d'environ 1 million de km.

Le trafic « voyageurs » intérieur du Réseau breton est notablement inférieur à celui des « voyageurs » de l'en-deça ou de l'au-delà, soumis à la nécessité du transbordement qui subsisterait encore dans le cas de mise à voie normale.

Toutefois, un progrès pourrait être étudié par la possibilité de continuation, par voitures directes ou autorails directs, de Rennes-La Brohinière vers Camaret, avec possibilité de desservir les plages de Concar-

neau (via Rospenden), Douarnenez (via Châteaulin), Camaret.

Cette formule, en période d'été, pourrait, probablement, procurer à la S.N.C.F. l'économie substantielle de rames lourdes prolongées jusqu'à Quimper via Rennes-Redon-Vannes.

Si, comme nous le verrons plus loin, la mise à voie normale des lignes de l'étoile de Carhaix est susceptible, par le développement des services d'autorails accélérés, d'améliorer les relations « voyageurs » du Réseau breton, il n'en restera pas moins que des améliorations resteront encore à réaliser dans le centre même du quadrilatère.

Une étude locale, poursuivie avec ténacité par des groupes d'usagers, s'est attachée à démontrer l'insuffisance des relations « voyageurs » dans la zone sud de Guingamp vers Lorient ou Vannes.

La lacune créée par la suppression des lignes d'intérêt local Guingamp-Rostrenen et Quintin-Rostrenen n'a pas été comblée. A cet effet, deux formules pourraient être envisagées :

a) le Réseau breton remanié et mis à voie normale incorporerait dans son exploitation, la création de services de correspondances par autobus légers, assurant des transversales axées sur les relations de Guingamp, Morlaix, Rospenden, Loudéac, vers Carhaix et l'au-delà, en étudiant des tracés offrant un rayonnement suffisant sur les campagnes. Ce service, comme il est d'usage, assurerait l'expédition des petits colis, des colis postaux et des colis jusqu'à 50 kgs ;

b) le Réseau breton, à défaut de sa mise à voie normale, créerait avec la S.N.C.F., suivant la formule des gares-centres, un rayonnement par autobus, axé sur Guingamp, Morlaix, Loudéac, Rospenden, avec antennes sur Lorient et Vannes.

Dans ce service, seraient incorporés les services libres ou subventionnés existant déjà.

Nous savons aussi l'intérêt soulevé au Ministère de l'Education Nationale, par les études concernant le ramassage des écoliers dans les campagnes, considéré comme l'axe d'un service public étendu dans les localités rurales. Des essais de cette formule sont déjà en cours dans certains départements.

Nous ne pouvons que souhaiter voir choisir également, comme centre d'expériences, la zone sud de Guingamp avec cette seule condition : que ces dessertes rentrent dans le dispositif général d'amélioration des transports, par soudure avec les gares d'encadrement, sous forme de correspondances et de trafic direct avec les lignes de la S.N.C.F. et sans cloisons étanches entre les services « voyageurs » et les services « marchandises ».

#### 2° Trafic « marchandises »

Le trait dominant de l'exploitation de ce trafic réside dans la sujétion du transbordement imposé à 65 % du trafic total du Réseau breton. La dépense incombant à la S.N.C.F. depuis la suppression des taxes de transmission et de transbordement et s'élève à des chiffres élevés qui ne peuvent manquer d'être pris en considération lors de l'établissement de tarifs spéciaux, à barèmes communs aux deux réseaux.

On a cité, pour 1946, la somme payée aux entreprises de transbordement des wagons complets, comme étant de l'ordre de 5 millions. Elle a été, pour 1952, de l'ordre de frs : 20.000.000.

Les tonnages correspondants se répartissent comme suit, par points de transbordement :

Lignes	Tonnages transbordés en 1946			Tonnages transbordés en 1951
	Détail	Charges complètes	Ensemble	
Guingamp .....	11.000	58.000	70.535	63.437
Châteaulin .....	9.000	41.000	54.454	37.226
Rospenden .....	9.000	36.000	47.157	49.366
La Brohinière .....	6.000	25.000	30.982	31.618
Loudéac .....	3.000	27.000	33.556	39.120
Morlaix .....	1.000	11.000	16.363	3.734
			253.047	224.501

Il s'agit donc, en gros, d'un trafic de l'ordre de 230.000 tonnes annuelles, soit 760 tonnes par jour ouvrable. Le coût de ces transbordements n'est pas inférieur à 100 fr. la tonne et c'est une dépense pour la S.N.C.F. d'environ 76.000 fr. par jour, absolument improductive.

Le trafic de transbordement est constitué, principalement, par des pommes de terre, des engrais, de la paille, du charbon, des matériaux de construction, kaolin, chiffons et pâtes à papier.

Mais il s'y ajoute le fait que ce trafic, où les denrées saisonnières tiennent une place importante, est sujet à des variations, obligeant à conserver un parc de matériel suffisant (tant en matériel de voie étroite qu'en wagons de grand réseau) pour faire face aux périodes de pointe.

Guingamp, par exemple, qui est le point de transit le plus important, passe d'une moyenne de 20 wagons de voie étroite par jour, à des pointes de 80 à 100 wagons au moment du trafic de pommes de terre.

Soulignons, dès à présent, que le fait nouveau qui, depuis quelques années attire l'attention sur les inconvénients du transbordement, réside dans le développement considérable de la culture de la pomme de terre de semence, grâce aux encouragements donnés par l'ancien réseau de l'Etat et qui se traduisent aujourd'hui par un accroissement du trafic.

Il n'est pas exagéré de dire que le Réseau breton remet par voie étroite chaque année au moins 80.000 T. de pommes de terre à la S.N.C.F. tout ce tonnage étant soumis aux inconvénients du transbordement.

Une statistique de la campagne 1951-avril 1952 fait ressortir la répartition et l'importance de ce seul trafic, par points expéditeurs. Les tonnages des trois catégories, semence, consommation, primeurs, dépassent 95.000 tonnes pour la campagne 1952.

#### Améliorations déjà réalisées

L'amélioration des installations de gare a été étudiée et réalisée au maximum. Elle a comporté, notamment, la commande électrique des grues roulantes de Châteaulin.

À Rospenden les installations d'échanges de cette gare restent encore insuffisantes et ne pourraient s'améliorer qu'à grands frais. Des experts ont conclu que l'on n'avait que peu à attendre sur ce chapitre de l'amélioration des transbordements.

Après avoir épuisé tous les autres moyens de progrès et avoir constaté leur insuffisance, malgré l'avantage évident de la généralisation de la traction Diesel et des autorails, force nous est de reprendre le problème de la mise à voie normale.

### Statistiques du trafic

A cet effet, il est nécessaire d'avoir sous les yeux les statistiques du trafic en cause. Elles diront d'elles-mêmes, tant par la nature que par l'importance de ces trafics, la nécessité de solutions assurant la continuation des trafics sans ruptures de charges.

La répartition des tonnages expédiés et reçus sur les lignes du Réseau breton en 1951 s'établit comme suit :

A. — Gare de Carhaix exclue	Petits Colis (nbre)	Détail Poids en kg.	Wagons Poids en T.	Assenbl. Nbre de lites
Carhaix-Rospenden ..	18.218	1.616.922	37.728	348
Carhaix-Guingamp ..	10.114	788.705	9.647	2.349
Carhaix-Loudéac ..	17.389	1.605.664	50.678	1.462
Loudéac-La Brohinière .....	10.232	935.213	35.997	192
Carhaix-Châteaulin ..	12.166	1.197.454	36.802	788
Châteaulin-Camaret ..	17.037	2.130.027	16.962	478
Carhaix-Morlaix ..	5.047	484.260	10.271	478
Guingamp-Faimpol. (pour mémoire puisqu'à voie normale)	26.690	2.721.082	80.422	379
B. — Trafic de la Gare de Carhaix	12.949	1.461.566	10.723	1.066

Les principales marchandises transportées sont les suivantes :  
— pommes de terre, céréales, charbon, kaolin, engrais, pierres à macadam, papier à cigarettes, chiffons, matériaux de construction, conserves, paille, ciment, fer pour la fabrication de poteaux de ciment, etc...

Il s'agit donc d'un tonnage global de l'ordre de 300.000 T. pour les seules lignes à voie étroite, dont 230.000 T. environ pourraient éviter les inconvénients du transbordement si les lignes étaient toutes normalisées.

L'intérêt de ces rapprochements réside uniquement dans ce fait que le débit des lignes à voie métrique est très comparable à celui de l'ensemble des lignes S.N.C.F. et encore mieux des lignes transversales dites « secondaires » actuellement visées par la coordination. Cette notion apparaît avec plus d'évidence si on rapproche les tonnages des lignes du Réseau breton d'autres lignes S.N.C.F. des régions bretonnes et qui ont été dès l'origine équipées en double voie.

C'est ainsi qu'en prenant des chiffres issus de la dernière statistique officielle (pour 1934-1935) isolant les résultats des lignes du Réseau breton de ceux de l'ensemble de la région Ouest, nous trouvons, à titre d'exemple comparatif :

LIGNES RÉSEAU BRETON	Km.	Tonnages
		totaux 1934
Carhaix-Rospenden .....	44	34.723
Carhaix-Châteaulin .....	57	33.699
Loudéac-La Brohinière .....	58	28.420
Carhaix-Loudéac .....	77	75.292
Carhaix-Guingamp .....	53	34.864
Carhaix-Morlaix .....	49	7.999
		pour mémoire

LIGNES S.N.C.F.

	Km.	Tonnages 1934
Saint-Vincent-Massérac .....	34	13.496
Vitré-Martigné .....	40	39.350
La Brohinière-Dinan .....	38	19.942
La Brohinière-Questembert ..	75	87.999
Fougères-Pontorson .....	41	49.630

Il est donc aisé de conclure que la solution « économique » prise pour ces lignes a pu être celle du moment, mais sans préoccupation du développement futur du quadrilatère de Basse-Bretagne et que si c'était à refaire, la mise à voie normale ne se discuterait pas.

L'objection que le trafic se fait quand même ne saurait être retenue et, pour cela, il n'est que de prendre connaissance du véritable « dossier de décalages » de plusieurs industries importantes qui a été remis au C.E.L.I.B. par le « groupement des usagers du Réseau breton ».

II. — LE COUT DE L'OPERATION DE MISE A VOIE NORMALE TOTALE

Il n'est pas moins évident que le problème financier domine toute la question.

Il n'est pas de notre ressort, ni de notre compétence, de chiffrer au plus juste le coût d'une opération de ce genre. Tout au plus, pouvons-nous avancer quelques chiffres inspirés d'études précédentes de même objet. Il avait été estimé, en fin 1947, que la dépense totale relative à ces travaux, compte tenu de la valeur du matériel déposé, atteindrait, sur la base des prix au 1<sup>er</sup> semestre 1947, environ 1.500 millions.

La charge annuelle pour un amortissement sur 20 années représenterait 75 millions. Une économie annuelle de dépenses d'exploitation se trouverait dans la suppression des transbordements et des indemnités pour avaries correspondantes, pour 20 millions. Exprimée en valeurs actuelles, il faudrait tabler sur une dépense de l'ordre de 5 à 6 milliards de francs et une charge annuelle de 450 millions de francs, pour un amortissement sur 30 ans au taux de 7 %.

La récupération à attendre du matériel roulant pourrait être de l'ordre de 50 millions.

Ce chiffre d'investissement pourrait être diminué si le matériel de voie était procuré par la dépose de lignes secondaires, par application des mesures de coordination. Il semble bien que des cas de ce genre puissent se trouver dans les lignes transversales d'encadrement de la région de Rennes.

Les objections.

On ne manquera pas d'objecter qu'il est particulièrement anormal de demander à la S.N.C.F. un crédit de pareille importance, au moment précis où les pouvoirs publics paraissent s'être définitivement engagés dans la voie de fermeture massive de lignes dites « secondaires », ou, tout au moins, de celles qui, déjà « coordonnées » en trafic « voyageurs », n'offrent plus qu'un débit « marchandises » insuffisant, par rapport au coût d'exploitation et d'entretien de lignes soumises à toutes les obligations du service public par voie ferrée. Le déficit d'exploitation des lignes en cause sera invoqué à l'appui de cette thèse.

On objectera aussi, sans doute, que les transversales bretonnes rentrent bien dans ce cas où l'exploitation automobile remplit très suffisamment son rôle d'affluent de la grande ligne, soit par des services officiels subventionnés ou garantis si la nécessité en apparaît, soit par des services de messagers locaux, agissant de leur propre initiative commerciale.

On appuiera cette opinion sur le précédent de certains réseaux d'intérêt local entièrement déposés et où les services de réexpédition par route, créés par la S.N.C.F. et complétés par les messagers déjà existants, ont suffi à assurer la desserte des populations.

Sur ces trois points, que nous avons examinés en nous entourant des avis des techniciens de l'une ou l'autre appartenance, nous répondons :

1<sup>o</sup> Que la sélection des lignes de la S.N.C.F. à fermer — en partie déjà faite ou qui va se faire — à la lueur des décisions de la Commission des transports et des communications de l'Assemblée Nationale, ne porte que sur des sections de l'ordre de 50 kilomètres sur lesquelles le trafic « marchandises » n'excède pas une moyenne, par jour ouvrable, de 50 à 60 tonnes. C'est à cette limite que certaines compétences estiment aujourd'hui que l'on peut continuer à exploiter par fer.

Et, avant d'en arriver à la dépose totale, on aura, au préalable, épuisé tous les procédés d'économies d'exploitation tels que :

- la généralisation de l'emploi d'auto-tracteurs ;
- la fermeture de gares locales intermédiaires et leur desserte par des services de correspondances automobiles ;
- l'allègement des mesures de sécurité et de formalités administratives ou commerciales, en assimilant la ligne en cause à un embranchement particulier ;
- l'emploi d'engins rail et route pour les parcours terminaux, etc...

Nous ne citons que pour mémoire l'emploi coûteux des remorques porte-wagons permettant de suppléer dans certains cas à l'absence d'embranchements particuliers.

Rien de tout ceci n'est suffisant pour le Réseau breton qui, pour un développement de 390 kilomètres de voie étroite, débite 300.000 tonnes qui, décomposées en tranches de 50 km., donnent une moyenne de l'ordre de 100 tonnes par jour ouvrable et par section.

Aucune de ces mesures de modernisation ne remédierait complètement aux inconvénients du transbordement, surtout lorsqu'il s'agit de faire face à des trafics de pondéreux ou de denrées périssables à des dates saisonnières.

2<sup>o</sup> Que le trafic par automobile aurait pu, dans le régime de presque totale liberté dont il bénéficie, absorber le trafic du Réseau breton s'il avait été véritablement à même de répondre à tous les besoins ; or, il s'est borné à capter certains trafics payants, en laissant au Fer les trafics gênants ou les points saisonniers.

Le service de petits messagers locaux de la zone intérieure du Réseau breton n'a également pris le développement qu'aurait pu lui procurer la dépose de plusieurs lignes d'intérêt local.

Nous pensons donc que la solution d'abandon total du rail est à rejeter. C'est, par contre, dans l'utilisation de méthodes combinées, que l'on pourrait trouver des solutions plus acceptables pour les finances publiques que l'investissement massif nécessaire par une mise à voie normale de la totalité du réseau.

Recherches de solutions.

En effet, si un ordre d'intérêt pouvait être indiqué entre ces petites lignes, toutes vitales pour le « centre-ouest » de la Bretagne, il est manifeste que deux lignes s'imposeraient sans discussion : celle de Carhaix-Rosporden et celle de Carhaix-Châteaulin, qui ne sauraient, sous le double point de vue agricole et industriel, être abandonnées à leur situation actuelle.

Ce rattachement par le sud d'une zone en plein développement industriel et de perspectives agricoles doit pouvoir, dans une première étape, se compléter par une troisième soudure à la voie normale.

La soudure Carhaix-Loudéac aurait cet avantage de préparer la deuxième étape de la section Loudéac (La Brohinière) Rennes.

Mais, à l'examen, il semble que cette solution fractionnée ne donnerait pas les avantages techniques et financiers recherchés. La transversale est-ouest n'est viable que si elle est totale : Rennes-Carhaix-Châteaulin-Camaret. Nous la réserverons donc pour la deuxième étape.

Nous proposons, par contre, dans la première étape, la transversale nord-sud : Guingamp-Carhaix-Rosporden. Elle répondra mieux à l'urgence d'un développement des moyens de communications dans la zone désertifiée du sud de Guingamp.

Elle permettra sans doute de trouver pour la ligne Morlaix-Carhaix, déjà « coordonnée » voyageurs et d'un faible trafic « marchandises », la solution de coordination désirable, à réaliser dans la deuxième étape.

Dans cette hypothèse réduite ou de première étape, nous aurions ainsi mené la double voie depuis Carhaix jusqu'à Châteaulin, Rosporden et Guingamp.

Desserts terminaux étendus.

Nous ne serions pas complets si nous ne faisons pas mention de la possibilité de transposer, sur le plan de notre « quadrilatère », les méthodes qui se développent avec succès en d'autres points de la S.N.C.F.

Nous voulons parler du régime désormais bien connu des gares-centres.

Sur notre réseau ainsi muni de la double voie : Carhaix à Rosporden, Carhaix à Châteaulin, Carhaix à Guingamp, les points d'approche du grand réseau seraient déjà très améliorés. Au point que l'on pourrait considérer que le quadrilatère jalonné par Morlaix, Carhaix, Loudéac, St-Brieuc, Guingamp, est véritablement du seul domaine normal de l'exploitation automobile rayonnant autour de la ligne médiane à voie normale Guingamp-Carhaix-Rosporden.

Etape préparatoire.

La mise sur pied de ce dispositif étendu, conditionné lui-même par des investissements importants, demandera sans doute un certain temps.

Aussi, nous paraît-il opportun de proposer une étape préliminaire de réalisation immédiate, destinée, d'une part à pallier les inconvénients les plus criants du transbordement et, d'autre part, à faciliter les achè-

nements de trafics de denrées vers la Belgique et l'Allemagne Occidentale, objectif primordial poursuivi par les groupements agricoles.

Dans cette étape, un parc d'équipages rail-route, du type déjà en service au départ de Plouaret pour les viandes et de Lorient pour la marée, serait mis à la disposition de la Société Générale des Chemins de Fer Economiques.

Il serait constitué d'au moins 30 remorques de 20 à 30 m<sup>3</sup> aptes à emprunter la voie étroite comme la voie normale et de 5 à 8 tracteurs, offrant une capacité de tonnage annuel de 15 à 20.000 tonnes ; les tracteurs porteurs seraient également aptes au roulage des cadres suivant des formules déjà employées.

Les aménagements complémentaires comporteraient l'installation d'un quai à Carhaix, de deux postes de transbordement, et la modification d'un certain nombre de wagons-porteurs. L'investissement correspondant n'excéderait pas 70 à 75 millions.

Ce parc serait affecté par priorité aux denrées et aux produits craignant les avaries, tels que les matières premières et les produits finis de l'industrie papetière. Il trouverait immédiatement son adaptation à la nouvelle organisation des transports que nécessiterait la mise à voie normale des sections de lignes les plus importantes du réseau.

L'utilisation de ce matériel se ferait sans modification de la tarification commerciale actuelle, sauf pour la rémunération de certains parcours d'approche, l'exploitation restant jugée ce l'acheminement de la marchandise par rail ou par voie conjuguée.

Nous reconnaissons que le tracé d'un tel programme dépasse le cadre du présent rapport. Nous n'en avons fait mention que pour prouver notre désir de coopérer à l'œuvre de modernisation du Réseau breton, sans nous borner à demander à la puissance publique de nous honorer d'un effort financier dépassant les possibilités de l'heure.

Nous voudrions ainsi répondre aux directives de notre éminent président lorsqu'il nous conseillait « de ne présenter que des demandes raisonnables, des solutions économiques, voire même ingénieuses, permettant de réaliser de grandes choses avec de petits moyens... »

En bref, les propositions de crédits d'investissement à présenter par notre Comité se décomposeraient comme suit :

- 1<sup>o</sup> Dans le cas de mise à voie normale de la totalité du réseau : 5 à 6 milliards de francs.
- 2<sup>o</sup> Dans l'hypothèse réduite des trois lignes mises à voie normale, Carhaix-Guingamp, Carhaix-Rosporden, Carhaix-Châteaulin, l'investissement serait :
  - a) pour la mise à voie normale de 160 km., de l'ordre de 2 milliards cinq cents millions ;
  - b) pour affectation de matériel rail-route approprié en conformité des dispositions légales de la coordination (tracteurs, remorques et aménagements prévus en première étape immédiate) : 75 millions.

# L'industrie du papier en Bretagne

Rapport de M. Louis Vallée, membre de la chambre de commerce de St-Brieuc

L'industrie du papier en Bretagne, sans être d'origine tout à fait aussi ancienne que dans d'autres provinces, y est exercée depuis le XV<sup>e</sup> siècle.

Pendant des siècles, ce fut une industrie artisanale. La matière première, les chiffons, était abondante dans le pays. Le maître-papetier, avec quelques compagnons, « levait » à la main les feuilles de papier, dans le « moulin à papier ». La force motrice était procurée par des roues à aubes. Les plus importants fabriquaient 3.500 rames de papier par an (75 tonnes environ).

À la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, il y avait 66 moulins en activité, d'après l'« état des moulins à papier de Bretagne », dressé en 1776. Pour cette époque, c'était assez brillant. Et seule l'industrie de la toile dépassait alors celle du papier.

Cet ensemble de moulins faisait certainement vivre, directement ou indirectement, plusieurs milliers de personnes : maîtres et compagnons papetiers, chiffonniers, ramasseurs, ouvrières « défilieuses » de chiffon et ouvrières triennes de papiers, etc... La production était supérieure à la consommation de la province. Une proportion assez considérable était exportée par mer.

L'état de 1776 porte la mention suivante : « Les 20 moulins situés dans la subdélégation de Morlaix fabriquent très peu de papiers propres pour écrire et pour imprimer, mais beaucoup qui servent à envelopper les écrieriers et autres marchandises de toute espèce ».

Les papiers propres à l'impression et à l'écriture se consumaient dans toute la Bretagne. Le reste se transportait en Espagne, en Portugal, en Hollande et s'embarquait au port de Morlaix.

Vint le déclin rapide, dans la première moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, par suite de l'impossibilité d'exporter durant les guerres de l'Empire, puis la concurrence des papeteries mécaniques. Mais contrairement à ce qui s'est passé dans l'industrie bretonne de la toile, totalement disparue, bien des papeteries n'ont pas voulu renoncer sans lutte.

Beaucoup transformèrent les vieux

moulins en fabriques ; certaines ont disparu plus tard, quelques-unes se sont maintenues et même développées jusqu'à nos jours.

Il ne faut cependant pas considérer l'industrie actuelle du papier, en Bretagne, comme une survivance. La plupart des usines ont été créées de toutes pièces, quelques-unes sont très récentes. La matière première, les produits, les débouchés, sont tout à fait différents de ceux d'autrefois. Une industrie très vivante, toujours désireuse de suivre le progrès, a complètement remplacé le vieil artisanat d'autan. Elle aussi, fait vivre des milliers d'ouvriers, vend ses produits en Bretagne et en dehors de Bretagne et en exporte une notable partie.

## REPARTITION GÉOGRAPHIQUE

### Ille-et-Vilaine :

— Les Papeteries de Bretagne. Usine à Rennes, en bordure de la Vilaine et de la voie ferrée Paris-Brest.

### Côtes-du-Nord :

— Cartonneries Huet et Cie. Usine à Pontrioux, sur le Trieux, à 1.500 mètres du port.

— Les Papeteries Vallée. Usine à 800 mètres de Belle-Isle-en-Terre, sur le Léguer.

— Les Cartonneries Alexandre Jeune. Usine à Loguivy-Plougras, sur le Guic.

— La Cartonnerie Guichebaron-Alexandre, en Ploumenez-Moëdec, sur le Guic.

— La Cartonnerie Alexandre Frères, en Ploumenez-Moëdec, sur le Guic.

### Finistère :

— Papeteries Bolloré : Usine d'Odet, à Odet, sur la rivière du même nom, à 10 km. environ de Quimper ;

Usine de Scaer, à Cascadec, à 4 km. environ de Scaer, sur l'Issole.

— Papeteries de Mauduit. Usines à Kérisole et au Combout, à 2 km. environ de Quimper, sur l'Issole.

### Morbihan :

— Usine de Saint Rivalain. Usine à St-Rivalain par St-Barthélémy, sur le Blavet canalisé.

— Papeterie de Pont Augan. Usine à Pont-Augan, par Quistinic, sur le Blavet canalisé, également.

— Les Papeteries Chirgreau. Usine à Caradec, près de Josselin, sur l'Oust.

## REPARTITION PROFESSIONNELLE

Il y a là des constatations très intéressantes à faire, car elles fixent bien les idées sur les vocations de l'industrie papetière en Bretagne. Il y a, d'une part, des usines isolées, d'autre part, des groupes d'usines faisant le même genre de fabrication. Le problème des débouchés est tout à fait différent pour les unes et pour les autres.

### 1° LES USINES ISOLÉES.

Les Papeteries de Bretagne fabriquent plusieurs sortes d'emballage susceptibles d'être consommées dans la région de l'Ouest.

Les Papeteries Vallée fabriquent (ou vendent pour des confrères) la plupart des « sortes » d'impression et d'écriture convenant à la clientèle de l'Ouest.

Chaque une de ces usines est unique en son genre, en Bretagne. Leur isolement même facilite, dans une certaine mesure, la lutte contre la concurrence, sur le marché régional.

### 2° LES GROUPES D'USINES.

Ce sont des groupes au sens géographique seulement. Les entreprises sont tout à fait indépendantes les unes des autres.

a) Le groupe de la cigarette. Avec les deux usines des Papeteries Bolloré et celle des Papeteries de Mauduit (toutes dans le Finistère), c'est de loin le groupe le plus puissant. Sa production dépasse infiniment le cadre régional et doit même chercher des débouchés à l'exportation.

Ces usines sont de fondation très ancienne. On peut attribuer leur création à l'abondance des chiffons de lin et de chanvre, seule matière première à l'origine pour le papier à cigarettes. Ces chiffons de lin et de chanvre venaient, en particulier, des costumes bretons, universelle-

ment portés à l'époque (Berlinge). Elles sont parmi les premières à avoir fabriqué des papiers à cigarettes. Elles ont connu une période de prospérité étonnante, jusqu'en 1939 ; elles écoulèrent une grande partie de leurs produits aux Etats-Unis.

La dernière guerre a eu pour elles des conséquences très dures. Les Etats-Unis se sont organisés, non seulement pour produire leur propre papier, mais encore pour exporter. D'autres pays, la Finlande entre autres, concurrençaient très durement les papiers minces français sur les marchés extérieurs.

Les usines de papier mince de Bretagne, très modernes il y a 20 ans, sont dépassées par certains de leurs concurrents de l'étranger. Si elles veulent reprendre la place qui fut la leur, il leur faut faire, et rapidement, d'énormes et coûteux efforts de modernisation. Pour cela, il leur faut une aide considérable, sous forme de crédits d'équipement. Avec ces crédits, les techniciens de très grande valeur qui se trouvent à la tête de ces usines, arriveront sans aucun doute à se retrouver très vite au niveau de la concurrence étrangère. D'autant plus que, depuis quelques années, ils ont mis au point de nouvelles fabrications de papiers spéciaux qui peuvent trouver des débouchés très fructueux à l'exportation, à condition qu'on puisse en abaisser le prix de revient au niveau international.

b) Le groupe de la paille. Groupe de trois usines, toutes dans le Morbihan. Elles sont de fondation relativement récente. La plus ancienne date de 1896. Les deux autres d'un peu après l'autre guerre. Il semble qu'on puisse expliquer la création de ce genre d'usines, par le bas prix de la paille à une certaine époque en Bretagne. Ce n'est plus le cas maintenant. L'agriculture bretonne consomme plus de paille qu'elle n'en produit.

À l'origine, ces trois usines fabriquaient du papier-paille dit « papier de boucherie ». Cette sorte de papier, étant tombée peu à peu en défaillance, les fabricants connurent une période de marasme de plus en plus complet, après avoir en vain essayé de fabriquer d'autres sortes. Reprises par des personnalités compétentes et animées de l'esprit d'entreprise, elles ont toutes été rénovées.

Chose remarquable, après des années d'abandon, la pâte de paille y a repris la première place. Mais ce n'est plus la médiocre pâte à la chaux d'autrefois. De nouveaux procédés ont mis cette matière première en grande estime. Avec la paille, on fabrique maintenant des papiers

remarquables. La paille vient de Beauce ou des départements avoisinants. Peu à peu, elle sera remplacée par les bois et déchets de bois de Bretagne.

Il est reconfortant de constater que dans ce groupe d'usines, naguère très médiocres, a été accompli un effort remarquable d'adaptation aux méthodes et aux besoins actuels, avec des résultats techniques surprenants.

Malheureusement, la crise actuelle les frappe durement, les sortes de papiers qu'elles fabriquent étant parmi les plus touchées. Pour qu'elles puissent poursuivre et achever leur programme, très bien conçu, de modernisation, il leur est nécessaire de trouver une aide importante sous forme de crédit.

### c) Le groupe des cartonneries.

— Huet et Cie, à Pontrioux ;

— Cartonnerie Alexandre Frères, Ploumenez-Moëdec ;

— Cartonnerie Alexandre Jeune, Loguivy-Plougras ;

— Cartonnerie Guichebaron Alexandre, Ploumenez-Moëdec.

Ce groupe est composé d'une usine moyenne (carton continu) et de trois petites (carton épais), toutes situées dans les Côtes-du-Nord.

### Cartons épais.

Deux d'entre elles sont les derniers moulins à papier (bien transformés) de la Bretagne d'autrefois. Les autres ont été fondées par des familles qui fabriquaient du papier depuis des siècles.

Les vieux moulins, ne pouvant plus suivre la concurrence des fabricants de papier, ont été transformés en cartonneries. Elles font des cartons spéciaux que ne peuvent bien réussir les grandes usines, et ont l'avantage de trouver leur matière première dans la région même. Une troisième petite usine s'est installée près des anciennes. Les tonnages sont faibles, mais la qualité est très appréciée, et trouve des débouchés même en cette période de crise.

Ces fabricants de carton développent peu à peu leurs entreprises en voie de sortir du stade de l'artisanat. Ils abordent de nouvelles fabrications et sont déjà entrés résolument dans la voie des modernisations.

Leurs moyens financiers, uniquement familiaux, sont forcément limités. Ils ont grand besoin d'aide et de crédits pour mener à bien la rénovation de leur industrie. Cette forme d'activité, représentant une longue tradition, mais toujours très vivace, est tout à fait digne d'intérêt.

### Cartons minces.

L'usine de Pontrioux (Huët et Cie)

est équipée de façon assez différente. C'est une cartonnerie nettement plus importante que celles dont on vient de parler.

Bien située pour son approvisionnement en pâtes (tout près du port de Pontrioux), elle vaut la peine de recevoir des aménagements importants. Il est dommage que l'usine de Kerglas, de la même société, ait cessé de fonctionner au moment de la guerre.

## L'INDUSTRIE BRETONNE DANS LE CADRE DES POSSIBILITÉS RÉGIONALES

### LE CHIFFRE D'AFFAIRES.

En année normale, et en comptant en valeur actuelle, la production de l'ensemble des usines doit représenter un chiffre d'affaires compris entre 3 et 5 milliards. Si toutes les entreprises n'ont pas leur direction en Bretagne, on peut tout de même estimer qu'au moins la moitié du chiffre d'affaires reste dans le pays.

### LA MAIN-D'ŒUVRE.

Normalement, cette industrie emploie 2.000 ouvriers. Il n'y a guère d'autres industries en groupant autant dans les quatre départements.

La main-d'œuvre bretonne convient assez bien à l'industrie du papier. Elle est un peu lente, comme d'ailleurs celle de tout l'ouest de la France (les meilleurs ouvriers papetiers se trouvent dans l'est et le sud-est) ; elle arrive tout de même à suivre le rythme accéléré des machines à papier.

L'ouvrier breton a de grandes qualités. Il est stable, observe bien les consignes, accepte facilement de faire un travail sortant de sa spécialité quand la nécessité s'impose. Les nouvelles générations font des progrès au point de vue ordre, soin, propreté. En ce domaine cependant, il reste encore beaucoup à faire. L'amélioration du niveau de vie, de l'habitat, l'éducation scolaire, contribueraient peu à peu à développer ces qualités essentielles qui font la force de la plupart de nos concurrents étrangers, particulièrement des Scandinaves.

Si l'on estimait le nombre de personnes qui vivent indirectement de cette industrie (famille des employés et ouvriers, commerce, industries annexes : chiffons, vieux papiers, transporteurs, etc...), on arriverait à un chiffre élevé.

La disparition d'une telle industrie, par manque de modernisation, poserait un problème social considérable. Le chômage y est important depuis plus d'un an (en légère diminution actuellement).

Le rééquipement de notre industrie permettrait le maintien des effectifs et probablement quelques nouveaux emplois de l'ordre de 10 % en plus dans un avenir assez proche. Les nouveaux emplois étant procurés non pas tant par le développement de la production que par le façonnage et la transformation accrue des produits fabriqués.

En 1930, quand les Papeteries de Glaslan durent fermer, les communes de Pleyber-Christ et de Plourin perdirent chacune, et d'un seul coup, un tiers de leurs habitants.

#### LES MATIÈRES PREMIÈRES.

**Chiffons.** — Ce fut, à l'origine, la raison d'être de l'industrie bretonne du papier. Cela ne représente plus guère que 5 % des matières premières, mais fait tout de même vivre encore des ramasseurs, des classeurs, avec de nombreuses ouvrières. Les chiffons de Bretagne sont de qualité estimée.

**Vieux papiers.** — C'est une importante matière régionale : les vieux papiers bretons doivent représenter près des deux tiers des besoins.

**Bois.** — Il ne s'agit encore que des débits. Le pin sylvestre et le peuplier sont employés pour la pâte mécanique aux Papeteries Vallée. Mais surtout les usines du Morbihan s'équipent pour utiliser des bois de basse qualité (même des déchets) et aussi des bois feuillus et des bois taillis qui ne trouvent plus guère preneurs.

**Kaolin.** — C'est vraiment une matière première bretonne d'excellente qualité maintenant et qui suffit à la totalité des besoins de l'industrie régionale.

#### ENERGIE.

L'énergie est chère en Bretagne : dans leurs rapports, tous les fabricants s'en plaignent. Ils doivent s'efforcer d'utiliser au maximum les forces hydrauliques dont ils disposent et la détente de la vapeur dont ils ont besoin.

Malheureusement, les rivières bretonnes ont de quatre à six mois d'étage. Il faut alors s'alimenter complètement sur le secteur et il en résulte un état d'infériorité vis-à-vis des concurrents d'autres régions et de l'étranger.

Si l'aménagement de l'énergie des marées permet plus tard à E. D. F. de faire des tarifs spéciaux d'heures creuses, notre industrie sera particulièrement à même d'en profiter.

#### LES COMBUSTIBLES.

La situation de notre industrie, très bonne en ce domaine au temps

de l'importation des charbons anglais, était devenue difficile depuis la disparition de ceux-ci. Elle est de nouvelle redevance normale depuis que nous pouvons consommer les fuels de la raffinerie de Donges. Il faut que toutes les usines s'équipent en ce sens. Il y a encore des améliorations possibles, par exemple, par la création de dépôts de redistribution (Brest ou Lorient) permettant de réduire les forfaits de transport.

#### LES TRANSPORTS.

Notre industrie régionale est assez handicapée de ce fait, par sa situation excentrique. Cependant les transports routiers ont amélioré la situation, car les produits papetiers sont un fret de retour apprécié, avec tarifs intéressants, particulièrement entre la région parisienne et la Bretagne : produits agricoles dans un sens, matières premières papetières dans l'autre ; papier dans un sens, produits manufacturés dans l'autre.

La reprise du cabotage dans nos ports rendrait encore de grands services.

#### LES DEBOUCHÉS.

Les débouchés régionaux sont primordiaux pour les usines, à l'exception des fabricants de papiers minces et spéciaux. De plus en plus, on a tendance à transformer les produits (articles scolaires, façonnés, caisses et boîtes cartons, sacs en papier, emballages) pour couler le plus possible dans la région. Cependant, les débouchés extérieurs restent absolument nécessaires.

Quant aux usines travaillant pour l'exportation (papier à cigarettes, entre autres), elles ont besoin d'une aide considérable pour reprendre les marchés perdus et s'y maintenir.

Avant guerre, le département du Finistère fournissait les 3/4 de leur papier à cigarettes aux Etats-Unis. Il ne semble guère possible de reprendre ce marché, mais il y en a d'autres. L'aide dans ce but devrait se faire sous une double forme : — aide pour modernisation (aucune raison de ne pas rattraper techniquement les Finlandais, par exemple) ; — aide à l'exportation.

#### CONCLUSION

Les investissements (1) doivent avoir pour but :

— d'augmenter la consommation de matières premières régionales, spécialement des bois jadis réservés au chauffage ;

— d'abaisser le prix de revient de la vapeur consommée en faisant un emploi généralisé du fuel ;

— d'améliorer la qualité des fabrications, de diminuer le prix de revient et par suite le prix de vente ; c'est un problème général qui se pose pour l'industrie papetière française, et pas seulement pour l'industrie bretonne dont le niveau n'est guère inférieur au niveau moyen français ; la simplification des manutentions et des opérations de travail doit retenir l'attention ;

— dans beaucoup de cas, de transformer les produits fabriqués pour les amener à un stade aussi proche que possible de l'emploi définitif.

L'industrie du papier en Bretagne est terriblement menacée. Pour lui permettre de passer cette période et de mener à bien ses efforts de modernisation, il faudrait que la politique de crédits bancaires soit assouplie, au moins pendant un temps.

On ne peut certes pas reprocher aux industries bretonnes du papier de ne pas avoir fait suffisamment d'investissements. Mais ces investissements, réalisés par autofinancement pour la plupart, pèsent trop lourdement depuis la crise. Il faut une aide, modeste pour le moment, et surtout immédiate.

Passée cette crise, la plus dure qu'on ait vue dans notre industrie depuis 1921, les fabrications bretonnes de papier et de carton reprendront bien vite leur essor.

Puisqu'on fait depuis quelques années un gros effort de reboisement en Bretagne, rien n'empêche d'espérer que dans une trentaine d'années, on n'en ait plus, les bois résineux bretons alimentent une industrie du bois cohérente et rationnelle, avec scieries, usines de meubles et constructions en bois, fabriques de pâtes, fabriques de papier, usines de matières plastiques, fabriques de panneaux comprimés, etc.

Rien n'empêche non plus d'imaginer que l'énergie des marées permettra de retirer de la mer des produits chimiques, tels que la soude et le chlorure, dont les débouchés sont considérables dans ces industries de la pâte de bois. Qui aurait osé entrevoir, il y a cent ans, le magnifique développement de l'industrie dans la si pauvre région des Landes de Gascogne, enrichie depuis par la conjugaison du reboisement et le développement des industries du bois et du papier ?

(1) Evalués par ailleurs.

## L'industrie du lin est-elle possible en Bretagne ?

Rapport de la chambre de commerce de Morlaix

La culture du lin en Bretagne est très ancienne et remonte certainement au Moyen Age. Dès cette époque, les filatures et tissages bretons furent très prospères ; mais au siècle dernier, ils sombrèrent peu à peu pour disparaître totalement devant une orientation professionnelle dépassant le caractère purement artisanal. Aujourd'hui, si la culture du lin a pourtant subsisté, elle se fait uniquement au bénéfice des filatures et tissages du Nord.

Pourquoi la culture et le tissage ont-ils seuls subsisté ? Pourquoi subsistent-ils encore ? Tel est l'objet de cette courte étude en même temps que de rechercher s'il n'y a pas place en Bretagne pour une industrie, quelle qu'elle soit, utilisant sur place tout ou partie de cette matière première.

### I. — LA CULTURE DU LIN EN BRETAGNE.

Dans toute culture de plantes industrielles, le climat joue un rôle capital. Cela est particulièrement vrai pour le lin. Dans tous les pays à climat tempéré de l'Europe Occidentale : France, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Westphalie, Hanovre, cette plante est cultivée pour sa fibre. Par contre, dans les pays chauds et secs, elle donne une filasse dure et est alors cultivée pour sa graine dont on extrait l'huile de lin.

La Bretagne, par son climat doux et humide, est très propice à cette culture et les filasses obtenues donnent des fils de qualité, souples et élastiques.

Le sol de la Bretagne, particulièrement le long de ses côtes, convient très bien à la culture du lin. Cependant les lins ont une différence caractéristique selon la nature des terrains dont ils proviennent. Et c'est ainsi que les lins provenant de la région de Lannilis-Plouguerneau sont plus solides et moins « filants » que les lins de la région de Trégouier qui sont plus souples, par suite d'un sol légèrement plus terreux.

Ces facteurs : climat favorable et nature de son sol, jouent un rôle

déterminant dans la présence de cette culture en Bretagne.

Mais de toutes les plantes, le lin est peut-être celle dans le choix de la graine demande le plus de soin quant à la qualité et aussi quant à son origine.

Autrefois importées de Riga, les graines proviennent depuis l'occupation et encore aujourd'hui de Belgique, Hollande, Danemark, Irlande. Ce sont des graines sélectionnées et il existe deux variétés de lin, l'une à fleurs bleues, l'autre à fleurs blanches.

La première est sans contredit la plus universellement répandue, parce qu'elle donne de longs brins de qualité supérieure. Sa tige atteint et dépasse même parfois un mètre de haut et c'est là son point faible ; elle verse facilement dans les années pluvieuses, elle supporte mal la sécheresse, résiste mal aux attaques des altises, est ordinairement plus exposée aux maladies.

La seconde, à fleurs blanches ou lin américain, donne une filasse plus grossière, même dans les meilleures conditions de culture ; sa tige ne dépasse jamais 0 m. 80 ; moins capricieuse, elle donne des récoltes plus régulières et plus sûres ; elle supporte mieux la sécheresse, verse moins facilement sous la pluie, résiste mieux aux altises.

C'est évidemment la variété à fleurs bleues qui est recherchée par la filature et le tissage.

La qualité de la filasse dépend encore du rouissage.

Contrairement à d'autres régions, le lin en Bretagne uniquement roui à terre. Le lin se sème du 15 mars au 15 avril. Il est arraché début juillet dans le Finistère, début août dans les Côtes-du-Nord. Il est ensuite étalé en couches minces sur pré afin d'être roui par le soleil, la rosée, l'humidité du sol et la pluie.

Des conditions climatiques exceptionnelles sont donc indispensables à la réussite du rouissage sur pré. Il faut de l'humidité et de la chaleur. Le champignon qui pousse à la racine (c'est la raison pour laquelle le lin est arraché et non coupé) ne progresse que dans ces conditions.

L'humidité savamment dosée, alternant avec la chaleur pour le séchage, permet à la fibre de se dégrager. Le temps est un impondérable, mais néanmoins la science du cultivateur toujours en éveil est pour beaucoup dans un bon rouissage.

Le lin est surtout cultivé en Bretagne dans les Côtes-du-Nord et le Nord-Finistère. Avant la guerre, les superficies cultivées dans les Côtes-du-Nord étaient de 4 à 5 fois supérieures à celles du Finistère. Aujourd'hui, ces deux départements sont à peu près à égalité pour une superficie totale cultivée de 2.800 hectares. Ces superficies étaient autrefois beaucoup plus étendues et nombreux sont les noms de lieux évoquant cette culture — tel Châteaulin — où celle-ci est totalement abandonnée aujourd'hui.

Mais ce qui caractérise cette culture c'est son morcellement et sa dispersion. Très nombreux sont les cultivateurs qui ensemencent du lin, mais tous n'utilisent à cet effet que de toutes petites parcelles d'une superficie moyenne de 30 ares.

La diminution des superficies cultivées est due à l'accroissement de la production légumière d'un meilleur profit pour le cultivateur. De 1937 à 1940, il se vendait en Bretagne de 45 à 50.000 tonnes de filasse par an, soit 5.000 tonnes. Aujourd'hui, ce chiffre est tombé entre 3 et 4.000 tonnes. Cette diminution, pour être sensible, n'empêche pas la Bretagne de produire à l'heure actuelle de 10 à 12 % de la production totale française. Cette culture est donc importante pour la Bretagne et pourrait le devenir encore plus ; rien ne s'oppose à son extension comme nous avons déjà eu l'occasion de le souligner.

Le rendement moyen à l'hectare est de 6.000 kg. de lin sec, racines et capsules comprises, ce qui donne lin battu environ 4.500 kg. de pailles. Mais il convient de souligner immédiatement que ces chiffres sont assez théoriques, car ils varient considérablement d'une année à l'autre.

tre et même, pour une même récolte, d'une parcelle à l'autre. Ils donnent toutefois une moyenne générale et, en définitive, un hectare de lin fournit en bonne année de 900 à 1.300 kg. de filasse.

## II. — LE TEILLAGE ET SON ROLE EN BRETAGNE.

Une fois roué, le lin est envoyé aux teillages, car il n'est plus teillé chez le lincolteur, mais dans des teillages industriels dont les rendements sont très supérieurs depuis qu'ils disposent de machines dites « machines à teiller » qui effectuent toutes les opérations nécessaires pour retirer la fibre de lin de sa paille.

Dans les teillages, ont lieu les opérations suivantes :

- l'écavage ;
- la séparation de la chevenette ou petites pailles qui entourent la paille ;
- un peignage rapide destiné à paralléliser les fibres. De ce peignage, on retire en outre ce qu'on nomme les étoupes ou émechures employées en filature pour confectionner des fils de qualité moyenne.

La filasse obtenue est présentée en paquets pressés de 100 kg. qui constituent les balles.

Il existe une dizaine de teillages dans le Finistère et 80 de moindre importance dans les régions de Lannion, Trégier, Pontivy, Guingamp, Plouaret. Ceux du Finistère sont entièrement modernisés ; ils ont fait un gros effort pour accroître leur capacité de travail et leur productivité.

Le rôle des teillages, plus spécialement dans le Finistère, est primordial. Etant donné le nombre des lincolteurs et la faiblesse relative de la récolte de chacun, la concentration de la production ne peut se faire que chez le teilleur qui devient, de ce fait, l'intermédiaire obligé entre le cultivateur et le filateur.

Le teilleur a un contrat avec chaque lincolteur, lui avance les graines dont le coût est simplement retenu au moment de la livraison des pailles. Le teilleur fixe le prix payé au cultivateur en fonction du rendement en filasse obtenu sur un échantillon. Ce prix est donc fixé au kg. de paille fournie. Mais étant donné la fidélité entre teilleurs et lincolteurs, les premiers paieront toujours trop cher le lin de mauvaise qualité.

Le lincolteur n'a aucun contact avec le filateur. Il ne connaît que le teilleur qui lui a fourni ses graines et soucieux de réaliser le meilleur gain, il essaie d'obtenir le meilleur rendement en poids au dé-

triment parfois de la qualité. Or, nous l'avons vu, le rendement en filasse peut tomber excessivement bas.

Les teilleurs, en contact épisodique avec les filateurs ou leurs courtiers, sont déjà trop éloignés de ceux-ci pour être bien pénétrés du problème de la filature ; mais s'ils écoutent les conseils qui leur sont prodigués, ils doivent ensuite convaincre les cultivateurs de les mettre en application. Ce n'est pas toujours aisé et l'amélioration recherchée s'en ressent.

Une fois le lin teillé et payé au cultivateur, il reste au teilleur à écouler sa production. C'est là que réside la principale difficulté, le teilleur ne pouvant jamais prévoir, au moment où il achète son lin, le prix exact qu'il pourra obtenir de sa filasse. Il existe bien des bourses de lin et les teilleurs ne manquent pas d'en suivre les cours ; mais il n'existe pas de bourses de qualité et finalement les teilleurs sont tenus d'accepter les propositions qui leur sont faites par les filateurs ou leurs courtiers. Il n'est donc pas rare de voir les teilleurs conserver leur filasse une ou même plusieurs années avant de recevoir de la part des filateurs des propositions agréables.

## III. — AVENIR DU LIN EN BRETAGNE : une filature est-elle possible ?

La Bretagne remplit aujourd'hui les conditions les plus défavorables pour une extension de la culture du lin et les plus difficiles pour son maintien.

Distance des lieux de transformation, ignorance des tendances du marché, émiettement de la culture et, partant, manque total de constance dans la qualité de la filasse pour une même récolte, cultures maraîchères très rémunératrices, tout semble militer pour la disparition de cette culture. Aussi, bien qu'elle entre dans la pure tradition des cultures bretonnes, il faut reconnaître que si elle subsiste, elle le doit d'abord sans doute à la qualité de sa filasse qui, malgré ses imperfections, est encore très recherchée des filateurs, mais aussi et surtout aux subventions accordées par l'Etat sous forme de primes versées aux lincolteurs.

Pour obtenir une extension des cultures, il faut donc que les primes soient maintenues, encore qu'elles puissent être mieux réparties comme nous le verrons plus loin ; il faut aussi produire une filasse de très belle qualité. On ne doit pas oublier en effet, et c'est le facteur qui domine le problème tel qu'il se pré-

sente aujourd'hui que, le seul débouché du lin est fourni par les filatures toutes groupées (90 %) à Lille. Or ces filatures, elles le disent à qui les interroge, ne viennent s'approvisionner en Bretagne, en raison de la distance, que si elles sont assurées d'y trouver une filasse de qualité supérieure. Comment obtenir cette amélioration ?

Elle peut être obtenue par l'adoption exclusive de la variété de lin à fleurs bleues et l'abandon de celle à fleurs blanches, par le choix d'un assolement approprié (cycle de 7 ans), par l'utilisation du gémone comme engrais de préférence aux engrais chimiques qui, s'ils activent la pousse, détruisent la filasse au profit de la paille.

Les teilleurs doivent aussi pouvoir améliorer leur fabrication, mais surtout élargir considérablement l'échelle des prix accordés aux lincolteurs. En effet, un lin de mauvaise qualité n'a aucun rendement et est toujours payé trop cher. Par ces différences très nettes dans les prix accordés, ils inciteront les cultivateurs à soigner la qualité. Mais cette condition ne peut se réaliser que si les teilleurs eux-mêmes sont de véritables spécialistes sachant déterminer avec exactitude la qualité des lins qui leur sont présentés en fonction de leur emploi dans la filature.

Il convient encore de souligner que le lincolteur est rémunéré en fonction du poids du lin battu en paille qu'il livre au teilleur. Ce procédé de vente, pratique sans doute, n'est pas fait pour inciter le cultivateur à produire une excellente filasse. Il recherche avant tout, et c'est naturel, le meilleur rendement au poids ; d'où choix de la variété à fleurs blanches, emploi d'engrais chimiques, etc... Il conviendrait donc, semble-t-il, de rechercher un autre procédé de vente.

Enfin, l'octroi des primes aux lincolteurs se fait sur les mêmes bases. Cette prime est, en effet, de 5 francs au kg. de paille récoltée et le contrôle se fait chez les teilleurs qui doivent fournir annuellement, pour chacun d'eux, des états assez compliqués. Ce procédé d'attribution ne fait que renforcer la tendance du cultivateur à rechercher avant tout le rendement au poids. En outre, cette prime est accordée quelle que soit la superficie ensemencée. C'est donc favoriser le morcellement de la culture à l'extrême et compliquer singulièrement la tâche des teilleurs, puisque l'on sait qu'il existe toujours une différence de qualité entre deux lots même voisins. Il y aurait là une réforme à opérer et conditionner l'octroi de la prime à l'exploitation

d'une superficie minimum de 50 ares.

L'amélioration de la qualité est sans doute nécessaire pour assurer un meilleur écoulement à la production et un meilleur profit au lincolteur, mais cette condition ne saurait encore suffire pour dissiper les inquiétudes qui pèsent sur l'avenir du lin en Bretagne.

Le lin breton est à l'heure actuelle uniquement cultivé pour sa filasse qui seule intéresse les filateurs. Sans doute les teilleurs arrivent-ils, avec beaucoup de mal, à écouler leurs étoupes, mais c'est toujours à vil prix. Quant aux déchets ou résidus de paille, ils encombrant tous les teillages.

Or, il faut le souligner, la filasse bretonne n'a qu'un seul client et ce client est loin. D'où les frais de transport élevés, des fluctuations très grandes dans les cours en quelques mois — fluctuations souvent imprévisibles pour les teilleurs trop éloignés des lieux de vente — immobilisation de capitaux par les teilleurs (ils paient généralement comptant le lin en paille au cultivateur et ne sont couverts par les filateurs après livraison qu'à l'échéance de trois mois). Tous ces facteurs militent contre l'octroi au cultivateur d'un prix plus rémunérateur et pèsent lourdement sur l'avenir du lin breton.

Il convient d'agir sur eux et de rechercher de nouveaux débouchés. C'est donc préconiser l'utilisation sur place de l'ensemble de la production ou tout au moins d'une partie importante.

Cette idée n'est certes pas nouvelle puisque divers essais ont déjà été tentés. Mal conduits et sans doute pas suffisamment préparés, ils ont tous échoués. Est-ce à dire qu'à l'ère de la planification où chacun recherche à employer sur place l'excédent de main-d'œuvre bretonne et où M. Claudius Petit a préconisé une décentralisation de l'industrie française, cette idée soit du domaine de l'utopie ?

Sans doute serait-il vain de se leurrer sur les difficultés à surmonter. Un tel projet rencontrerait l'opposition plus ou moins nette des filateurs du Nord et est, disent ceux-ci, nécessairement voué à l'échec. A cela deux raisons : main-d'œuvre non appropriée et énormité des capitaux à investir.

Il semble inutile de réfuter le premier de ces arguments, toujours mis en avant. Le problème a reçu, à ce jour, suffisamment de développement pour qu'il soit superflu

d'insister. Des exemples nombreux démontrent d'ailleurs largement que cette main-d'œuvre est aussi adaptable que toute autre à l'industrie.

Il faut reconnaître, par contre, que le second argument a plus de poids. Car la création d'une filature nécessite aujourd'hui des capitaux de l'ordre du milliard que des particuliers à eux seuls ne sauraient rassembler. C'est là une grosse immobilisation de capitaux pour un faible rendement (chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 450 millions).

La filature du lin est en effet un travail extrêmement délicat qui n'a rien de comparable au travail des autres fibres. Elle est d'un prix de revient très élevé. A l'inverse du coton, par exemple, il n'existe pas de normes pour le fil de lin et c'est le coût de la main-d'œuvre qui est prépondérant dans le prix de revient et non la matière première. Les chiffres suivants illustrent ce fait :

- une filature de lin de 6.000 broches correspond en importance à une filature de coton de 50.000 broches ;
- une filature de lin tourne à 4.000 tours-minute et une filature de coton à 10.000 ;
- une filature de lin de 25.000 broches emploie 500 ouvriers, alors qu'une filature de coton de 50.000 broches n'en emploie que 250.

Enfin autre difficulté : la filasse est souvent entreposée pendant de nombreux mois avant de pouvoir s'écouler en produits finis, d'où nouvelle immobilisation importante de capitaux.

La création et le fonctionnement d'une filature de lin n'est donc pas un problème simple à résoudre. Mais une telle industrie aurait pour elle en Bretagne de trouver sur place la matière première (les filasses bretonnes représentent, il faut le souligner 16 à 12 % de la production française) et de fixer une main-d'œuvre relativement importante. Cette industrie remplit, donc les conditions essentielles et optimales pour son implantation en Bretagne. Aussi, s'intégrant dans le programme de décentralisation préconisé par le plan d'aménagement du territoire et soutenu par le second plan Monnet, la réalisation d'un tel projet n'a rien d'utopique et mériterait tout au moins une étude très approfondie.

Ce projet, pour assez séduisant qu'il soit, ne doit pas retenir seul l'attention, car sa réalisation ou son abandon laisse encore la place à d'autres fabrications.

Une filature ne traite pas toute

la matière première et si l'implantation d'une telle usine s'avérait impossible en Bretagne en plein cœur des régions de production, il serait du plus haut intérêt de n'avoir à solliciter la clientèle des filateurs du Nord que pour les filasses de très haute qualité, filasses qui trouveront toujours preneurs à bon prix.

Il importe donc de rechercher l'utilisation sur place des filasses rejetées et des étoupes excédées la plupart du temps à vil prix et supportant néanmoins les mêmes frais de transport élevés que les filasses de qualité. Pourquoi ne point songer à l'implantation d'usines fabriquant des bâches, des cordes, des ficelles dont les débouchés dans la région pourraient être immédiatement assurés ? Et comment ne pas songer à la création d'une usine de ficellieuse, le lin pouvant peut-être remplacer le sisal ?

Enfin, les résidus ou pailles, dont les teilleurs actuellement aiment se voir débarrassés, devraient pouvoir être utilisés de façon rationnelle et il est bien certain que, sous peu, les recherches en cours aboutiront (sans pour plafonneurs, bois reconstitués, plastiques à base de cellulose, pâte à papier, etc...). Dernier point encore, la graine est utilisée par les huileries de la région et est une source de revenus supplémentaires.

Ainsi la culture du lin en Bretagne ouvre d'énormes possibilités. Aujourd'hui en régression, elle doit connaître rapidement un nouvel essor si les lincolteurs et les teilleurs font l'effort suffisant pour s'organiser en vue de la production d'une filasse de très haute qualité et encore si de nouveaux débouchés sont donnés au lin breton par l'utilisation sur place de tout ou partie de cette matière première.

Les matières premières n'abondent pas en Bretagne et il est navrant de constater que la production de lin breton soit travaillée à l'étranger, alors précisément que l'implantation sur son sol d'usines le traitant fixerait une partie relativement importante de sa main-d'œuvre.

Sans doute assistons-nous actuellement, comme pour les autres textiles, à une crise du lin. Mais le lin est un produit national à l'inverse des autres fibres. C'est pourquoi l'Etat se doit d'encourager son essor par l'éducation du public et son orientation vers l'achat des produits de qualité.

## Base schématique d'établissement d'une filature en Bretagne

Production annuelle moyenne de la filature en lin roui et tillé : 35.000 balles, soit, en poids (balles de 100 kg.) : 3.500.000 kg.

### RENDEMENT.

**Peignage :**  
— Freinte empirique à la base 5 %  
soit  $3.500.000 \times 0,95 = 3.325.000$  kg.  
donnant 50 % en étoupes, soit 1.662.500 kg.  
donnant 50 % en lin, soit 1.662.500 kg.

**Lin :**  
— Freinte en préparation 3 %  
— Freinte filature (déchets) 4 %  
soit 1.546.125 kg.

**Étoupe :**  
— Freinte en carderie 7 %  
— Freinte en préparation 3 %  
— Freinte filature (déchets) 4 %  
soit 1.429.750 kg.

**Production en poids par an :**  
(11 mois de 22 j. 5) 2.975.875 kg.  
Fil moyen n° 25 pesant 21 kg. 600 au paquet.

**Nombre de paquets par an :**  
2.975.875 : 21,6 = 137.720  
**Nombre de paquets par jour :**  
137.720

11 mois  $\times$  22 j. 5 = 556 paquets  
— soit, à 3 paquets 6 par jour et par métier, 556  $\times$  3,6 = 154 métiers  
— soit à 220 broches par métier 154  $\times$  220 = 33.880 broches.

**Preuve :**  
Echecette-broche-heure, en n° 25 : 2,5  
33.880 h.  $\times$  2,5 ehh  $\times$  8 h.  
1.200 ehh. = 564 paq.

### REMARQUES.

1° La totalité de la production moyenne bretonne (3.500.000 kg.) serait absorbée par 33.880 broches tournant 8 heures par jour pendant 11 mois de 22 jours 1/2 par mois. Cela représente une filature évidemment importante, d'autant plus que les chiffres ci-dessus admettent que les fils sont fabriqués en pur lin de Bretagne, sans autres interventions de lins étrangers (mélange avec des lins du Nord par exemple).

2° Il y a lieu d'admettre que la totalité des tisseurs bretons n'acceptera pas, obligatoirement, la discipline de livraison à l'industrie régionale ; il y aurait certainement des dissidents. Il y a lieu également de tenir compte que le nombre de 35.000 balles (qui représente environ le 10<sup>e</sup> de la production métropolitaine) est moyen et qu'il peut être notablement inférieur.

3° A la réflexion, il y aurait lieu d'envisager de conjuguer l'étude d'une filature avec celle d'un tissage régional ; dans la négative, il y aurait obligation d'expédier les fils de Bretagne vers des tissages, de Normandie par exemple.

4° Pour réduire les frais importants d'une installation d'une telle filature, il serait possible de la réduire de moitié en pratiquant le travail à deux équipes de 8 heures. Evidemment c'est une arme à deux tranchants, car il faudrait prévoir un personnel double ainsi que l'habitation correspondante.

5° Puissance absorbée par une telle filature (peignage, carderie, pré-

paration, filature, dévidage et bobinage, séchoir, paquetage, etc., tout compris) : 2.500 à 3.000 K.V.A.

6° Pour parer aux incidences de la production saisonnière irrégulière, intermittente et parfois insuffisante, il serait prudent, le cas échéant, de prévoir les ateliers de filature par salles de 30 métiers de 6.000 broches environ, s'adjoignant au fur et à mesure de l'absorption des matières premières.

### CONCLUSION.

35.000 balles nécessitent 33.000 broches. On peut admettre que, par conséquent, on n° 25, une broche file une balle par an environ (à 8 heures de travail par jour).

### Principaux ateliers d'une filature

- 1° Peignage à la machine pour séparer le lin des étoupes.
- 2° Etalage du lin sur la table dite « 2 étaler ».
- 3° bis Cardage de l'étoupe et passage de petites peigneuses.
- 3° Passage aux bancs d'étrépage.
- 4° Passage aux bancs à broches.
- 5° Filage soit au sec, soit au mouillé.
- 6° Dévidage du fil pour mise en écheveaux ou bobinage du fil.
- 7° Séchage des fils.
- 8° Paquetage et emballage.
- 9° Ateliers auxiliaires divers (cannage, peigneurs, tournage de rouleaux, ateliers d'entretien, etc., etc.).

## Le problème de l'eau en Bretagne

Rapport de M. Milon, géologue principal pour la Bretagne, directeur de l'institut de géologie de Rennes

L'étude qui m'a été demandée par le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons intéresse quatre départements bretons : Côtes-du-Nord, Ille-et-Vilaine, Morbihan, Finistère, c'est-à-dire la partie occidentale du Massif Armoricain. Pour définir le Massif Armoricain, il faut considérer sa structure tectonique : sa limite apparaît nettement sur une carte géologique, là où commencent les formations secondaires et tertiaires du Bassin de Paris et on peut le définir comme une région formée de terrains primaires plissés, percés de formations éruptives telles que les massifs granitiques de Fougères, du Huelgoat, etc... Cette région est restée exondée après les plissements hercyniens ; on ne connaît pas de dépôts secondaires et le tertiaire n'existe que dans quelques petits bassins très limités et isolés les uns des autres. Le substratum ancien n'est masqué que par des formations provenant de l'altération des roches qui le constituent et par quelques dépôts, généralement peu épais, de sables plicènes et de limons quaternaires, ces derniers jouant un rôle important pour l'agriculture, notamment sur la côte nord où ils sont cause déterminante de la richesse de la « ceinture dorée » de la Bretagne.

### I. — CARACTÉRISTIQUES DE L'HYDROGÉOLOGIE ARMORICAINNE.

Dans cette région de roches primaires (principalement grès et schistes) plissés, percés de venues éruptives, il n'existe pas de « nappes aquifères » comparable à celles qui s'établissent dans les « bassins géologiques » (type bassin de Paris) lorsqu'une couche de terrain perméable repose sur une zone imperméable.

L'eau météorique qui n'est pas sollicitée par le ruissellement s'infiltré dans la terre végétale, puis dans la partie superficielle des

roches lorsque celles-ci sont suffisamment altérées pour être transformées en un matériel meuble qui n'est perméable que s'il n'est pas trop argileux ; le matériel meuble et perméable par excellence étant l'arène, sable provenant de la décomposition des roches éruptives. Sous cette zone amoncelée par altération chimique, les roches peuvent être fissurées sur une épaisseur variable et l'eau peut circuler jusqu'à la roche massive, compacte, dans laquelle les joints ne sont plus ouverts. En résumé, au-dessus de la roche saine, non fissurée, imperméable, il existe une certaine épaisseur de roche diagenée et altérée, recouverte par la terre végétale, dans laquelle l'eau circule.

Sauf quelques très rares exceptions (correspondant aux petits bassins tertiaires signalés au paragraphe précédent et surtout importants en Loire-Inférieure), le Massif Armoricain ne possède que des eaux de surface ou de sub-surface, localisées dans la zone de fissuration et d'altération de roches, imperméables quand elles sont saines.

Les zones d'altération, qui sont surtout importantes du point de vue hydrogéologique lorsqu'elles intéressent les roches granitiques, ne pourraient constituer des réserves abondantes pour l'eau d'infiltration que si elles se trouvaient dans de vastes bassins fermés. Or, la topographie de la région est toute différente : ces arènes subsistent dans des cuvettes très limitées ; au bord des plateaux anciens ; elles sont atteintes par l'érosion remontante des cours d'eau et sont, de ce fait, naturellement drainées ; de même, les sables plicènes qui pourraient également jouer le rôle de « roche magasin » pour l'eau d'infiltration forment (à quelques exceptions près : régions de Retiers, en Ille-et-Vilaine, et de Nort, en Loire-Inférieure) de simples placages sur le bord des plateaux et ne peuvent retenir par conséquent une quantité d'eau importante.

On peut donc dire que le Mas-

sif Armoricain ne possède pas de formations géologiques perméables étendues et suffisamment épaisses pour accumuler de grandes réserves aquifères et que, d'autre part, la topographie favorise le drainage naturel des formations meubles (sables, roches fissurées et altérées), d'épaisseur médiocre en général et seules susceptibles de retenir une faible quantité d'eau d'infiltration.

Si la structure géologique et la topographie s'opposent à l'établissement de réserves aquifères abondantes, elles favorisent, par contre, la formation de nombreux points d'eau, d'importance médiocre ; les sources pouvant alimenter une ferme ou un village sont innombrables et, étant donné le faible volume d'eau qu'on y puise journellement, beaucoup résistent à la sécheresse d'un été normal.

Parmi ces multiples émergences, un certain nombre sont intéressantes et susceptibles d'être utilisées ; leur localisation est déterminée par la topographie ; l'importance du bassin versant, resserrement d'une vallée à l'aval d'une cuvette d'alimentation dent géologique local ; faille, fion...

Chacune de ces émergences doit faire l'objet d'une étude particulière et se présente comme un cas d'école. Il ne peut être question d'établir un projet général d'utilisation de l'eau souterraine du Massif Armoricain ; le centre de l'eau, taigne n'est pas un château d'eau, doit plutôt être comparé à un toit d'ardoises, sur lequel l'eau ruisselle et dont les gouttières sont sèches en été ; ainsi on a dû renoncer à un vaste programme d'alimentation de la région de Morlaix par l'eau provenant du flanc nord des Monts d'Arrée, pour revenir à des solutions plus locales. L'étude précise de la question ayant révélé des débits trop faibles pour la réalisation du projet. On ne peut compter que sur des réserves disséminées, en général faibles, particulièrement en été au moment des grands besoins (par suite de l'afflux d'estivants

dans la zone côtière qui malheureusement, est encore plus défavorisée du point de vue hydrogéologique que le centre du pays).

## II. — PROBLEMES ENVISAGES SUivant LES DIVERS BESOINS.

L'étude hydrogéologique de la région mettant en évidence l'impossibilité de trouver une solution générale au problème de l'eau en Bretagne, il y a lieu de décomposer ce problème en une série de questions et de rechercher le moyen de les résoudre successivement.

### a) Alimentation en eau potable des agglomérations

De nombreux bourgs ne sont encore alimentés que par des puits publics ou privés qui ne fournissent qu'une quantité insuffisante une eau de qualité douteuse ; puits situés dans l'agglomération, sans aucune protection contre les causes de pollution directe, voisinage des voies de communication, etc. D'autre part, beaucoup d'agglomérations importantes ont un service d'eau insuffisant.

Jusqu'à ces dernières années, on étudiait les possibilités de création d'un service d'eau, à la demande des collectivités locales ; communes ou, plus rarement, syndicats intercommunaux. Actuellement, dans le Finistère et l'Ille-et-Vilaine, les services du Génie rural, grâce au concours des conseils généraux, ont fait entreprendre des enquêtes hydrogéologiques systématiques des communes non encore approvisionnées en eau potable ou dont l'approvisionnement est insuffisant.

Ces études aboutissent à un inventaire complet des ressources aquifères de chaque commune et permettent de tracer un plan rationnel d'utilisation de ces ressources ; ce plan évite la création de petits services juste suffisants pour les besoins d'un bourg si cela doit faire passer de côté, pour longtemps, des communes plus dépourvues en eau.

Le captage d'eau de source naturellement pure est évidemment préférable à l'utilisation d'eau de surface qui nécessite la construction de

barrages et l'entretien d'usines de traitement. Cependant, dans notre région, pour les grandes agglomérations, on est de plus en plus obligé, étant donné l'augmentation incessante des besoins en eau, d'avoir recours à cette seconde solution. Dans les secteurs particulièrement pauvres en eau souterraine, le groupement de communes ou syndicat permet d'adopter cette solution et de fournir à chacune d'elles une quantité d'eau suffisante dans des conditions satisfaisantes du point de vue économique.

Je citerai comme exemple la région de Saint-Erme-en-Cogles pour laquelle, à la suite d'une étude hydrogéologique d'ensemble, on a été conduit à envisager la construction d'un barrage qui assurera, de façon économique pour chacune d'elles, l'approvisionnement en eau de six à sept communes et du chef-lieu de canton.

### b) Région côtière et stations balnéaires

La région côtière, par suite de la topographie, est encore plus pauvre que l'intérieur de la Bretagne en émergences importantes ; la difficulté est accrue du fait que c'est pendant la saison sèche que les besoins y sont les plus importants.

L'étude systématique des communes côtières du Finistère et du Morbihan a conduit à plusieurs solutions syndicales :

- groupement des communes de la presqu'île de Rhys alimentées par une série de sources assez importantes provenant des hauteurs gneissiques situées à l'est de Meuxon ;
- groupement des communes du syndicat d'Auray, qui seront alimentées grâce à la construction d'un barrage et d'une usine.

Dans certains cas, à Locquirec par exemple, il est possible de coupler les deux modes d'alimentation ; le captage d'eau de source, suffisant pour alimenter l'agglomération pendant la majeure partie de l'année, est complété par la construction d'un petit barrage devant fournir l'appoint nécessaire pendant la période des vacances ; ainsi l'entretien de l'usine de traitement ne grève pas trop le budget.

### c) Améliorations agricoles

Comme je le disais au début de cette étude, les points d'eau susceptibles d'alimenter une ferme ou un groupe de fermes sont extrêmement nombreux ; cependant il existe des nappes absolument dépourvues d'eau en été et dont les habitants doivent aller fort loin pour remplir la barrique nécessaire à l'alimentation du bétail. Des calculs ont montré le prix de revient du litre d'eau ramené à la ferme par ces « corvées » qui utilisent le personnel au moment des gros travaux. D'autre part, s'il existe une émergence intéressante dans le village quant au débit, son utilisation par les fermiers est souvent désastreuse du point de vue de l'hygiène ; voisinage de chemins boueux, de fumiers, pas de protection contre la pollution par le bétail.

De plus en plus, principalement dans le Finistère, on réalise des captages de ces points d'eau qui permettent de desservir un ou plusieurs villages et de compléter, pour le reste de la commune, le service d'eau qui alimente le bourg. Le géologue est sollicité pour déterminer le périmètre de protection autour du captage ; on recherche, autant que possible, les points d'eau situés assez haut pour permettre une distribution gravitaire ; les seules dépenses engagées sont celles des travaux de captage proprement dits et l'on est très souvent assuré du concours des usagers pour le creusement des tranchées.

### d) Utilisation industrielle

Comme je viens de le montrer, l'eau sub superficielle de Bretagne ne saurait suffire pour des besoins industriels, sauf quelques cas particuliers et extérieurs à la région étudiée dans ce rapport (bassins tertiaires de la Loire-Inférieure).

L'enquête doit alors porter sur l'inventaire des cours d'eau, elle n'est plus géologique, mais hydraulique, et devient du ressort des Ponts et Chaussées ; par exemple, pour l'utilisation au fil de l'eau des cours d'eau plus ou moins importants, ou pour l'établissement de barrages de petite ou moyenne retenue. Le géologue peut de nouveau être consulté pour le choix de l'emplacement des barrages en fonction de la forme des vallées et pour l'étude de la nature du sous-sol fixant le mode d'implantation.

# L'aménagement agricole du bassin de la Vilaine

Rapport de M. Talureau, ingénieur général du génie rural

La rivière la Vilaine prend sa source dans le département de la Mayenne, au centre des collines de Juigné.

Ce fleuve côtier, dont la longueur est de 225 km., reçoit de nombreux affluents, entre autres, sur sa rive droite : l'Ille, le Meu, l'Oust, l'Arz, sur sa rive gauche : le Semnon, la Chère, le Don et l'Isac.

Ce qui frappe surtout en examinant le bassin de cette rivière, c'est la multiplicité de petits ruisseaux. Ces ruisseaux ont des tracés sinueux et un régime très variable.

Le cours de la Vilaine, qui est en forme d'escalier, traverse, sur 200 km. environ, des terrains appartenant au début de l'époque primaire : dévonien, silurien et cambrien.

Ces terrains à faciès schisteux sont à l'origine des vases que charrie en permanence cette rivière et qui lui ont valu dans les manuels de géographie cette désignation bien caractéristique de rivière aux « eaux de rouille ».

Avant de déboucher dans la golfe du Morbihan, la Vilaine traverse le sillon de Bretagne. Là, elle serpente dans une vallée plus étroite, bordée de collines abruptes.

Cette partie finale du cours est d'ailleurs d'origine récente. Autrefois, la Vilaine se jetait en effet dans la Loire. Tous les géologues semblent d'accord sur ce point. L'ancien cours reste d'ailleurs matérialisé par une série de dépressions parsemées d'étiangs. La zone marécageuse, qui forme aujourd'hui la Grande Brière Mottière, serait l'ancien delta. Le phénomène s'explique auquel est soumise la presqu'île armoricaine.

La superficie du bassin versant de la Vilaine est de 9.420 km<sup>2</sup>.

La hauteur d'eau qui tombe annuellement dans la région est de l'ordre de 0 m. 80. Etant donné la nature du terrain, on peut estimer,

que 60 % de cette eau ruisselle. La quantité d'eau évacuée par la Vilaine serait donc de 435 x 107 m<sup>3</sup> par an, soit en moyenne 138 m<sup>3</sup> par seconde.

L'affluent le plus important est l'Oust qui vient des Monts du Mené. Son débit moyen est de 47 m<sup>3</sup> par seconde, soit le 1/3 au débit total.

La Vilaine est soumise à l'influence des marées. Les dépôts vaseux qui en colmatent le lit proviennent de deux causes qui jouent dans le même sens.

Tout d'abord, l'action du flux diminue la vitesse de l'eau et en change même le sens sur un parcours qui varie sans cesse. Les particules argileuses qui sont en suspension se déposent, tout au moins les plus lourdes, suivant une loi qui est fonction du jeu des marées.

Ensuite, l'eau salée provoque la floculation des particules les plus petites qui existent à l'état colloïdal.

Ce dernier phénomène revêt, au cas particulier, une importance singulière. En maints endroits, les dépôts dépassent en effet la hauteur de dix mètres et certaines marées de vive eau ont laissé, en période de sécheresse, des dépôts supérieurs à cinq centimètres pour une seule marée.

L'envasement progressif de la Vilaine a comme résultat immédiat d'entraver la navigation et d'empêcher tout assainissement des marais.

En ce qui concerne le premier point, la Vilaine est utilisée comme voie navigable entre Rennes et son embouchure. Un système fort complexe d'écluses installées dans la ville de Redon permet la jonction avec le canal de Nantes à Brest.

Quant aux marais intéressés par des travaux d'assainissement, on peut estimer que dans les trois départements riverains leur superficie est de l'ordre de 40 à 50.000 hectares.

## TRAVAUX DE LA CONFERENCE INTERDEPARTEMENTALE

En raison de la nature et de la diversité des intérêts en cause, il a paru indispensable de coordonner les efforts des collectivités intéressées. C'est au conseil général de la Loire-Inférieure que revient l'initiative de cette coordination.

Dans sa séance du 13 mai 1936, cette assemblée a, en effet, sur notre proposition, adopté un vœu tendant à l'organisation d'une conférence interdépartementale qui réunirait, indépendamment des délégués des Conseils généraux des départements d'Ille-et-Vilaine, du Morbihan et de la Loire-Inférieure, les représentants de l'Etat, des communes, des Chambres de Commerce, des Chambres d'Agriculture et des Associations syndicales.

Cette conférence a tenu, au cours des années 1936, 1937 et 1938, toute une série de réunions.

Dès le début, il est nettement apparu que l'œuvre à entreprendre devait avoir un triple objet :

- 1° améliorer le cours de la Vilaine pour permettre à la navigation de se poursuivre normalement ;
- 2° protéger les lieux habités, Redon notamment, contre les inondations ;
- 3° permettre à la Vilaine et à ses affluents de remplir leur rôle d'exutoire naturel, en vue de l'assainissement des nombreux marais environnants.

Sur le plan administratif, les deux premiers objets intéressent le ministère des Travaux publics, le troisième, le ministère de l'Agriculture.

Dans un but de simplification, il avait été décidé à l'époque que les questions relevant du ministère des Travaux publics seraient centralisées entre les mains de l'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées de Rennes, celles relevant du ministère de l'Agriculture entre les mains de l'ingénieur en chef du Génie rural de Nantes (décision de M. le Ministre



de l'Agriculture du 31 décembre 1936).

Les ingénieurs en chef centralisateurs ont été invités, dans leur domaine d'action respectif, à coordonner l'élaboration des différents projets partiels susceptibles de remédier, dans toute la mesure du possible, à l'état de choses constaté.

Ces projets, au nombre de 10, ont été soumis à la conférence interdépartementale au cours d'une réunion tenue à la mairie de Redon, le 12 juillet 1937, et adoptés par cette conférence.

En voici la liste :

**Première urgence :**

- 1 - Aménagement des abords du barrage de Redon ;
- 2 - Amélioration du mouillage de la Vilaine entre Brain et Redon ;
- 3 - Curage de l'Oust en aval de la Potinais, y compris coupure de la boucle d'Aucter et le curage de l'Arz ;
- 4 - Remise en état du Don entre Guéméné-Penfao et le lac de Murin.

**Seconde urgence :**

- 5 - Amélioration du mouillage de la Vilaine entre Brain et Rennes ;
- 6 - Construction le long de la Vilaine d'une digue de protection des marais de Tabago, de Quinsignac et du Verger ;
- 7 - Curage des rivières la Chère et le Camut ;
- 8 - Défense de la vallée de l'Oust contre la marée ;
- 9 - Curage de la rivière Oust en amont du barrage de la Potinais ;
- 10 - Endiguement de la partie du 17<sup>e</sup> bief du canal de Nantes à Brest, entre Redon et le cours de l'Isac.

L'ordre d'urgence et l'échelonnement avaient été fixés en tenant compte de l'intérêt propre des travaux et des possibilités matérielles d'exécution.

Depuis lors, un certain nombre de décisions ministérielles prises au fur et à mesure de l'instruction des dossiers sont venues modifier assez profondément les prévisions qui avaient été faites à l'époque.

Le ministère des Travaux publics a pris entièrement à sa charge les travaux figurant au projet N° 1 et concernant l'aménagement des abords du barrage de Redon.

En ce qui concerne les projets N° 2 et 5 intéressant respectivement l'amélioration du mouillage de la Vilaine entre Brain et Redon et l'amélioration du mouillage de cette

même rivière entre Brain et Rennes, les travaux correspondants ont fait l'objet d'un long échange de correspondance entre le ministère des Travaux publics et le ministère de l'Agriculture.

**EVOLUTION DE LA SITUATION DEPUIS LA DERNIERE GUERRE.**

Les considérations qui avaient présidé à la mise au point de tous les projets partiels dont nous venons de parler étaient dominées par le souci majeur de concilier les intérêts opposés de la navigation et de l'agriculture.

Or, depuis une dizaine d'années les intérêts de la navigation semblent s'être amoindris et sont même devenus à peu près nuls pour la Basse-Vilaine.

Pour bien comprendre cet amoindrissement, il est indispensable de regarder le réseau de voies navigables de cette région.

Ce réseau comprend :

- le canal de Nantes à Brest ;
- la rivière la Vilaine prolongée par le canal d'Ille et Rance.

Redon constitue la plaque tournante de cet ensemble de voies navigables en forme de croix.

Ce système qui permettait de relier Nantes, c'est-à-dire la Loire avec Brest et Rennes, ainsi que l'Océan avec la Manche, a reçu un premier coup sérieux lors de la construction du barrage de Guerlédan. Ce barrage, en relevant le plan d'eau du Blavet, a sectionné complètement la partie du canal comprise entre Redon et Brest. Nous n'insisterons pas sur les conséquences qui se sont inscrites à l'époque au sujet de cette coupure et qui ont eu leur écho jusqu'au Parlement.

Pendant la dernière guerre, cet ensemble de voies navigables a reçu un deuxième coup.

Le pont de La Roche-Bernard a été détruit et remplacé par un pont de bateaux. La navigation entre Redon et le golfe du Morbihan, déjà très réduite avant, s'est trouvée de ce fait complètement entravée. Tout le monde s'accorde à penser qu'elle ne reprendra jamais. Il ne reste donc plus maintenant que la liaison Nantes-Redon-Rennes.

Or, la Vilaine est complètement envahie par endroits entre Brain et Redon et les bateaux ne peuvent circuler qu'à certaines époques de l'année. L'abandon par le ministère des Travaux publics (lettre du 20 septembre 1947 à M. le Ministre de l'Agriculture) du projet

d'amélioration du mouillage dans cette section (projet partiel N° 2 dont nous avons parlé) a encore aggravé la situation.

D'après les ingénieurs de la navigation d'Ille-et-Vilaine, le tonnage du trafic sur la Vilaine, qui était encore en 1939 de 120.000 tonnes, est tombé pendant la guerre à 25.000 tonnes. Après avoir repris un peu après la guerre, ce tonnage continuerait à nouveau à décroître.

D'autre part, l'entretien et l'exploitation du canal de Nantes à Brest entraînent des frais hors de proportion avec les résultats obtenus. Aussi bien, les ingénieurs des Ponts et Chaussées ont-ils annoncé, au cours de la réunion du 24 septembre 1951, l'intention du ministère des Travaux publics de déclasser la plupart de ces voies d'eau.

Seuls des intérêts agricoles restaient alors en jeu et c'est cette constatation qui a motivé la position nouvelle que vient de prendre la conférence interdépartementale.

**AMPLEUR DU PROBLEME A RESOUDRE.**

Depuis les premiers travaux de la conférence interdépartementale, l'action combinée des marées et des inondations, ainsi que l'abandon de tout entretien, ont très sensiblement aggravé la situation antérieure.

Or, ainsi que nous l'avons indiqué lors de la réunion du 24 septembre 1951, à Redon, les superficies intéressées sont très importantes. 8.500 hectares de marais sont, tous les divers inondés en permanence ; 15 à 18.000 hectares de terres, périodiquement inondés, pourraient être rendus à la culture. Enfin, 140.000 hectares au moins sont directement ou indirectement influencés par le bon fonctionnement de la Vilaine comme exutoire général.

La conférence avait chargé le service du Génie rural d'effectuer d'autre part, en plusieurs points du bassin, des études du sol au point de vue des vocations culturales. Ces études systématiques ont donné des résultats concluants. Un essai de culture de pommes de terre, par exemple, effectué sur un terrain de la vallée convenablement aménagé a permis d'obtenir un rendement de 60 tonnes à l'hectare. On peut donc affirmer que la rentabilité des travaux serait certaine.

Les aménagements à prévoir pourraient comporter, en dehors d'un recalibrage général de la Vilaine, la construction sur cette rivière d'un barrage en un endroit particulièrement propice, à Rieux par exemple,

pour empêcher les marées vaseuses de remonter.

Cette idée n'est d'ailleurs pas nouvelle, puisque la construction d'un tel ouvrage avait déjà été envisagée il y a un siècle et que la question a été périodiquement reprise depuis.

Le Service maritime du Morbihan, chargé de la Basse-Vilaine, a même présenté un projet en 1946, qui a fait l'objet d'une conférence avec le service du Génie rural.

Indépendamment de la Vilaine, d'autres voies d'eau seraient particulièrement intéressantes au point de vue agricole. C'est le cas, notamment, du canal de Nantes à Brest.

Ce canal, qui a été commencé sous Napoléon I<sup>er</sup>, a été mis en service en 1830. Il a rendu pendant un siècle d'incontestables services.

La partie comprise entre l'Erdre et Redon se compose d'une série de biefs en étapes dont le plus haut est situé sur la ligne de partage des eaux entre les bassins de l'Erdre et de la Vilaine.

Ce bief supérieur est alimenté, grâce à une rigole d'aménée, par une série d'étangs appelés bassins du Vioreau, du Petit Vioreau et de la Provostière. La capacité utilisable de ces réservoirs est de 12 millions de m<sup>3</sup>. On touche immédiatement du doigt l'importance que peut présenter, au point de vue de l'irrigation, cette grande réserve à une cote élevée.

Dans le domaine de l'assainissement, ce canal présenterait également un intérêt considérable, car il permettrait, grâce à des aménagements peu coûteux, d'évacuer directement en Vilaine des quantités d'eau importantes.

Il est possible d'évaluer, en toute

première approximation, à cinq milliards environ le montant des investissements à prévoir. Ces investissements seraient échelonnés sur cinq ou six ans.

**ETAT ACTUEL DE L'INSTRUCTION ADMINISTRATIVE.**

La conférence interdépartementale, persuadée que désormais les intérêts agricoles sont prépondérants, a demandé à M. le Ministre de l'Agriculture l'application de la loi du 27 juin 1951. Il est indiscutable que l'ampleur des travaux à prévoir excède notablement les possibilités techniques et financières des collectivités locales.

En fait, deux possibilités peuvent être envisagées au cas présent :

- soit la réalisation des travaux dans le cadre de la loi du 27 juin, ainsi que le présentent les intéressés ;
- soit l'octroi d'une concession, en application de l'article 9 de la loi du 24 mai 1951.

Cet article précise en effet : « Lorsque la mise en valeur de régions déterminées nécessite la réalisation de travaux concernant plusieurs départements ministériels et mettant en œuvre diverses sources de financement, l'étude, l'exécution et, éventuellement, l'exploitation ultérieure des ouvrages peuvent, à l'initiative d'un ou des Ministres techniques compétents, en accord avec le Ministre des Finances et après avis du Ministre chargé de l'aménagement du territoire, faire l'objet d'une concession unique consentie par décret en

Conseil des Ministres à un établissement public doté de l'autonomie financière, à une société d'économie mixte ou à toute autre forme d'organisme groupant l'ensemble des personnes publiques et privées intéressées, à condition que la majorité des capitaux appartienne à des personnes publiques. »

Il s'agit bien de travaux intéressant la mise en valeur d'une région déterminée et concernant plusieurs départements ministériels.

Avant de statuer sur la procédure susceptible d'être retenue et afin d'examiner en pleine connaissance de cause les possibilités techniques du problème, les services du ministère de l'Agriculture ont décidé de consulter les services du ministère des Travaux publics.

L'aménagement agricole du bassin de la Vilaine est en effet fonction des possibilités plus ou moins complètes d'utilisation de l'ensemble des émissaires existants.

Il importe donc de connaître dans quelle mesure les services responsables des intérêts de la navigation estiment nécessaire de réserver, pour la sauvegarde de ces intérêts, l'utilisation permanente ou occasionnelle de certaines voies d'eau classées.

La question se pose notamment :

- pour la Basse-Vilaine, c'est-à-dire la partie de cette rivière comprise entre Redon et la mer ;
- pour la Vilaine, entre Redon et Rennes ;
- pour le canal de Nantes à Brest (Isac canalisé), entre Redon et le point d'alimentation par le réservoir de Vioreau ;
- pour le canal de Nantes à Brest (Oust canalisé), entre Redon et Saint-Gonève.

# L'application du plan du C. E. L. I. B. dans les îles bretonnes

Rapport de M. le colonel Harouin, maire de Le Palais, conseiller général de Belle-Ile-en-Mer

Portions détachées du territoire breton, les îles doivent être comprises dans le plan élaboré par le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons. Mais il faut tenir compte des conditions particulières de vie que leur crée leur séparation de la partie continentale de la Bretagne.

Autrefois, avant les progrès réalisés dans tous les domaines, les îles se trouvaient dans des conditions de vie semblables au reste du territoire et même, certaines d'entre elles, étaient plus prospères que beaucoup de parties de la Bretagne continentale ; leurs populations, en grande partie maritimes, en contact fréquent avec l'extérieur, étaient plus évoluées.

Mais dans le développement de la vie moderne, l'isolement a constitué pour les îles un handicap sérieux ; dans certaines d'entre elles, les plus petites, le progrès n'a pas suivi et la population vit sensiblement dans les mêmes conditions qu'il y a un siècle.

Les îles sont d'importance inégale ; les unes ont peu d'avenir, mais on doit cependant donner à leur population le minimum de confort leur permettant de vivre comme les autres Français ; les plus grandes doivent s'intégrer complètement dans la vie économique bretonne et leurs populations doivent trouver sur place, sans déplacements onéreux, les organismes administratifs et les organisations sanitaires qu'on trouve dans tous les chefs-lieux de canton ; enfin, les transports doivent être organisés de telle sorte que les inconvénients résultant de l'insularité soient, sinon supprimés, du moins réduits au minimum.

I. — AMÉLIORATIONS PRÉLIMINAIRES À L'APPLICATION DU PLAN.

Elles visent :  
— l'organisation administrative ;  
— l'équipement sanitaire ;  
— l'organisation des transports.

a) Organisation administrative. Elle intéresse les îles qui ont la qua-

lité de canton : Belle-Ile, Groix, Quessant.

Il faut tenir compte du fait que tous les déplacements des îliens leur occasionnent des pertes de temps et des dépenses qui grèvent leur budget. Les fonctionnaires que l'on trouve normalement dans les cantons doivent se trouver dans les îles : percepteur, receveur de l'enregistrement, juge de paix (au moins suppléant). Au minimum, un fonctionnaire des Finances devrait pouvoir cumuler les fonctions dévolues à un contrôleur des contributions directes, au receveur de l'enregistrement et au percepteur. Groix réclame son érection en canton de plein exercice avec notaire, percepteur, juge de paix. Belle-Ile réclame le rétablissement du poste de receveur de l'enregistrement et de contrôleur des contributions directes supprimé il y a dix ans.

b) Equipement sanitaire. Les populations des îles doivent pouvoir, hors le cas d'interventions importantes, se faire soigner sur place ou tout au moins leur état sanitaire doit pouvoir être suivi et sauvegardé. Dans les petites îles qui n'ont pas de médecin, le service doit être organisé de telle sorte qu'un médecin, subventionné au besoin, se rende à jour fixe dans l'île pour y donner des consultations sans attendre que l'état de certains malades ne s'aggrave et nécessite le transport sur le continent.

Dans les îles n'ayant pas de dispensaire, une assistante sociale doit pouvoir périodiquement visiter la population. Les îles les plus importantes doivent posséder un dispensaire avec assistante sociale permanente.

Belle-Ile possède un hôpital-hospice de 130 lits. Elle reçoit une main-d'œuvre saisonnière importante (pêcheurs et femmes employées aux usines de conserve) et une grosse population touristique. Un dispensaire avec assistante sociale permanente est nécessaire. En outre, un pavillon médical est indispensable.

c) Les transports. De toutes les questions intéressant les îles, celle de leurs communications avec le continent est la plus importante, car elle conditionne toute leur vie.

1) Transports maritimes :

Les conditions d'exploitation sont différentes suivant l'importance des îles et leur éloignement du continent ; d'autre part, les modes d'exploitation varient d'une île à l'autre :  
— à Quessant, l'exploitation est assurée par un bateau appartenant au département du Finistère, sous la direction des Ponts et Chaussées ;  
— dans les autres îles du Finistère, à l'île de Bréhat, à Houat et à Hoëdic, l'exploitation est assurée par des bateaux appartenant à des sociétés privées ou à des particuliers ;  
— Groix est desservie par une compagnie privée ; Belle-Ile par des bateaux appartenant, l'un à une compagnie privée, l'autre au département dont l'exploitation est confiée à une compagnie privée.

Les prix

Dans tous les cas, les prix pratiqués, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, sont supérieurs à ceux de la S.N.C.F. et des services de cars sur le continent.

Ces prix de transport élevés contribuent à augmenter le coût de la vie dans les îles, en majorant les prix des denrées importées, les prix de la construction, ceux du gaz et de l'électricité. Pour la culture, ils majorent les prix des engrais ; pour la pêche, ils défavorisent les mareyeurs et les usines de conserves de poisson par rapport aux mareyeurs et aux usines du continent ; ils arrêtent nombre de touristes.

Il est nécessaire d'aménager rapidement les tarifs et d'appliquer aux communications des îles côtières le régime pratiqué en Corse, qui est celui des chemins de fer (voyageurs et marchandises), l'Etat subventionnant les compagnies de navigation. A cette condition seulement, les îles les plus importantes pourront conserver leurs industries ; sinon elles

seront ruinées, car elles ne bénéficieront, au point de vue fiscal, d'aucun avantage leur donnant une contrepartie qui compenserait la cherté des transports.

Fréquence

La fréquence des services côtiers dépend de l'importance des îles et de leur éloignement du continent. Il est certain que l'éloignement ne permet pas, pour certaines d'entre elles, comme Quessant par exemple, des services quotidiens ; mais toutes les petites îles : Bréhat, Houat, Hoëdic, réclament des liaisons plus fréquentes, surtout en été, en vue de favoriser leur développement touristique.

Remplacement du matériel naval

Les bateaux sont d'importance variable suivant le trafic à assurer ; mais il ne faut pas perdre de vue qu'ils doivent satisfaire aux conditions minima de confort et de sécurité des passagers, suivant les difficultés de la traversée qui peuvent exiger des bateaux assez importants, même si le trafic n'est pas toujours rentable.

Cette dernière condition exige souvent des sacrifices de la part des départements intéressés et leur impose, sous forme de subventions aux compagnies de navigation, des charges que n'ont pas les départements qui n'ont pas d'îles à desservir. C'est pourquoi ces charges doivent être réparties et compensées par des subventions de l'Etat.

Dans le Plan d'équipement de la Bretagne, il y a lieu de prévoir le remplacement des bateaux qui arriveront à limite d'usage. Ceux-ci, qui parfois datent de près de cinquante ans, ont été construits avec les capitaux des insulaires ; en raison du coût de leur construction, ils ne pourront pas les remplacer. Le remplacement, même aux frais des départements, grèverait lourdement les charges. Il faut donc que l'Etat prenne la construction à son compte.

Cette question est à étudier d'urgence par une commission spéciale, car il ne faudra pas attendre que le matériel soit arrivé à limite d'usage pour commencer les études visant à son remplacement.

Il faut noter que M. le Préfet du Morbihan a déjà attiré l'attention du Ministre de l'Intérieur sur la nécessité d'une participation de l'Etat pour assurer, dans des conditions satisfaisantes, la liaison des îles avec le continent. Une réunion des Préfets intéressés a eu lieu au ministère de l'Intérieur, le 22 février 1952 ; mais cette réunion n'a abouti à aucune conclusion précise.

2) Transports aériens :

Les liaisons maritimes peuvent être complétées, dans certains cas, par des liaisons aériennes. Celles-ci doivent pouvoir être utilisées en cas d'urgence pour des déplacements d'autorités locales ou dans un but sanitaire (transport rapide sur le continent de malades ou d'un chirurgien dans une île quand celle-ci possède une installation permettant les opérations). En outre, elles sont favorables au développement du tourisme. Un aérodrôme, reconnu par le service des bases aériennes, est en construction à Belle-Ile.

Son inscription au Plan d'équipement de la Bretagne s'impose pour qu'il soit rapidement terminé. Les travaux nécessaires sont estimés à 15 millions.

II. — EQUIPEMENT GENERAL DES ILES DANS LE CADRE DU PLAN CONÇU PAR LE COMITÉ D'ETUDE ET DE LIAISON DES INTERETS BRETONS.

Telles sont les conditions préliminaires à l'application aux îles du plan général prévu pour la Bretagne par le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons, étudié par les différents rapporteurs.

1) Electrification :

Certaines îles sont totalement ou partiellement électrifiées, d'autres ne le sont pas. Leur électrification complète s'impose rapidement pour faire bénéficier leurs populations de plus de confort et participer à la vie économique de la Bretagne. Elle doit satisfaire tant aux besoins domestiques qu'aux activités économiques : agriculture, pêche (industrie de la conserve frigorifique) et équipement touristique.

Les plus grandes îles sont partiellement électrifiées :  
— Groix presque en totalité ;  
— Belle-Ile, en raison de son étendue, l'est aux 2/3 (11 postes de transformation restent à équiper) ;  
— Quessant va l'être prochainement.

2) Moyens d'électrification,

a) Les grandes îles  
Groix, qui avait une centrale thermique, a été reliée au continent par un câble. Belle-Ile possède une centrale thermique de 800 CV dont le tralé thermique était prévu d'ici cinq ans par un câble aboutissant à Quiberon (15 km.) ; mais en raison de l'accélération prévue de l'électrifi-

cation, cette centrale va être très rapidement insuffisante et il faut mettre immédiatement le câble en construction au titre du Plan d'équipement national ; le prix du courant au tarif du continent devant favoriser le développement des industries.

Quessant va prochainement bénéficier de l'énergie électrique par l'usine électrique importante de son phare.

b) Les petites îles  
Dans les petites îles, dont l'importance ne permet pas l'installation d'une centrale thermique ou l'établissement d'un câble, il y a lieu d'étudier l'électrification par colonnes de puissance appropriées aux besoins. Dans certaines petites îles, la population est groupée en une seule agglomération de 200 à 300 habitants. Le procédé d'électrification étudié dans les rapports de MM. Laurent et Kervran, apportant aux populations désertées de ces îles un confort qui contribuerait à les fixer.

Il est à noter qu'à Belle-Ile, l'électrification par colonnes de certains écarts, non encore électrifiés par le secteur, a été réalisée.

III. — L'AGRICULTURE.

Caractères de l'agriculture

Dans la plupart des îles, la population est attirée vers la mer ; dans certaines petites îles, les habitants sont mi-marins (pêcheurs, marins). La culture pourrait concurrencer avec la mer à la nourriture des habitants (quelques champs de pommes de terre, de légumes, quelques céréales secondaires). Comme élevage, quelques vaches qui donnent le lait et le beurre nécessaires aux besoins domestiques ; ci étant importé ou le pain venant même de l'extérieur.

Importance des exploitations

Dans les petites îles, on ne trouve souvent pas d'exploitations dignes de ce nom ; quelques fermes de moins de cinq hectares et condamnées à disparaître en raison du peu de rendement, de la cherté des engrais dus aux transports.

Certaines îles n'arrivent pas à nourrir leur population ; Groix, en particulier, qui compte peu de cultivateurs pour une population maritime importante et une population totale de 4.700 habitants, soit près de 200 au kilomètre carré.

Seule Belle-Ile, avec ses 84 km<sup>2</sup>, environ trois cents exploitations

agricoles et 6.500 hectares de terres cultivables, fait figure de petit continent où toutes les activités agricoles peuvent se développer (blés, autres céréales, fruits et légumes, élevage de chevaux et bétail, vaches, moutons), apiculture, aviculture. Ses exploitations sont d'importance variable. Il reste encore quelques petites exploitations de moins de cinq hectares destinées à disparaître ; mais la plupart des fermes s'échelonnent entre 10 et 70 hectares ; l'Institut d'éducation surveillée exploite une ferme de 120 ha.

Il faut noter la possibilité d'accroissement des exploitations par la possibilité de reprise des terres abandonnées.

#### Difficultés d'exploitation dans les îles.

a) Les prix de transport du matériel agricole, des matériaux nécessaires à l'entretien de l'habitat, des engrais posent de graves problèmes. La péréquation des prix de transport ne s'applique pas aux îles. A partir de la dernière gare de la S.M.C.F., les prix des manutentions et du transport par mer sont entièrement à la charge des cultivateurs, au tarif fort. Il est nécessaire d'obtenir des organismes intéressés, la péréquation de ces prix des engrais jusqu'au débarquement dans les îles.

b) Les intempéries. — Les vents violents soufflant sur les îles, insuffisamment boisées, causent plus rapidement qu'ailleurs des dégradations aux habitations et rendent certaines parties de la côte impropres à la culture.

La culture dans les îles peut être améliorée et doit tendre :

1° à pouvoir nourrir au maximum la population normale ;

2° à produire, en vue de la consommation des estivants, parfois très nombreux.

Il doit en résulter un accroissement du revenu des cultivateurs locaux, permettant d'éviter les frais de transport par mer occasionnés par l'importation de denrées et, par suite, une diminution du coût de la vie.

Les améliorations à apporter à l'agriculture des îles entrent dans le plan présenté par M. Riffaut, rapporteur au Comité des Intérêts Bretons.

Améliorations des conditions de vie rurale des îles et de leur structure agraire.

a) *Voirie rurale*  
Les chemins ruraux sont, dans les îles, en plus mauvais état qu'ailleurs, en raison du manque de

main-d'œuvre, une grande partie de leur population étant des marins.

Un effort particulier doit être fait pour l'entretien des chemins ; dans le cas où les départements ont créé un fonds de solidarité intercommunale pour l'entretien des chemins ruraux, comme dans le Morbihan, les communes des îles doivent être dispensées de faire des versements à ce fonds et doivent conserver leurs crédits.

b) *Électrification*  
L'électrification rurale des îles les plus importantes est à pousser activement. Groix voudrait faire un gros effort dans le domaine agricole pour pouvoir alimenter sur le pays sa population dense. A Belle-Ile, électrifiée aux deux tiers, il reste à construire 17 postes de transformation représentant un total de 135 millions.

Il importe de faire un effort spécial et de prévoir des tranches de crédits annuelles telles que l'électrification soit terminée dans les cinq années à venir ; c'est la garantie du maintien à la terre de la population agricole dont les jeunes ont tendance à se diriger vers la marine de commerce qui garantit des salaires élevés.

La part contributive de l'Etat doit être accrue et la part laissée à la charge des communes doit être diminuée.

Il y a surtout lieu de supprimer, dans le financement de l'électrification par l'Etat, les subventions accordées sous forme d'amutités, qui obligent les communes à faire des emprunts sur particuliers qui, difficiles à placer dans le public local, retardent la réalisation des travaux. Toutes les subventions de l'Etat doivent être prévues en capital.

c) *Remembrement*  
Dans les îles, la propriété est morcelée plus qu'ailleurs, en raison des partages successifs, faits à la suite d'héritages, d'exploitations de faibles superficies à l'origine. Beaucoup de terres sont en friches, car elles appartiennent à des héritiers ayant quitté la terre (marins du commerce et de la pêche) et même le pays. Le remembrement, dans ces conditions, devrait, dans certains cas, être facilité.

L'île de Groix demande le remembrement pour améliorer les conditions de la culture. A Belle-Ile, le remembrement peut se faire en deux temps : 1° par la répartition judicieuse des terres disponibles ; 2° par le remembrement officiel.

d) *Adduction d'eau*  
Dans presque toutes les îles, il y a

de l'eau partout, ce qui explique la dispersion de la population, mais on ne trouve pas de réservoir important.

Dans les îles où le terrain est très vallonné, on peut réaliser ce qui a été fait à Belle-Ile : barrer un vallon important, créant ainsi un lac artificiel. Ce barrage, d'une capacité de 30.000 m<sup>3</sup>, s'étant révélé insuffisant, on le porte actuellement à 100.000 m<sup>3</sup> par exhaussement et renforcement à la base ; on double ainsi la surface inondée en triplant la capacité.

e) *Habitat rural*  
En raison des intempéries et du prix de transport des matériaux, un grand nombre de bâtiments et d'exploitations menacent ruine. Le plafond des prêts attribué par le Crédit Agricole devrait être élevé pour les cultivateurs des îles et les délais de remboursement prolongés.

f) *Amélioration foncière et augmentation de la fertilité du sol.*  
a) Il y a lieu d'augmenter dans les îles la surface cultivable en soustrayant à l'action destructive du vent les terrains les plus exposés aux vents dominants en bordure de mer. Ce résultat peut être obtenu par des plantations d'arbustes résistant à l'action de la mer (tamaris par exemple), à l'abri desquels pousseront des semis de pins ou de cyprès. Mais dans ce domaine, l'action des services agricoles et forestiers doit se faire sentir, car les cultivateurs des îles sont peut-être encore plus ennemis des arbres que ceux du continent. Le reboisement des îles est un des éléments de leur prospérité agricole.

b) *Fertilisation des terrains par des engrais appropriés.*  
Le terrain des îles est, en général, le même que celui des côtes dont elles ont été détachées. Il a besoin de chaux, de magnésie, de manganèse.

Les îles sont privilégiées parce qu'elles disposent à pied d'œuvre des engrais marins calcaires (sables calcaires), certains sables comme ceux de Belle-Ile ont 70 à 80 % de calcaire, maerl, goémon.

L'emploi des engrais marins est souvent conditionné par l'accès aux plages des voitures des paysans, donc par l'entretien des chemins ruraux menant à ces plages. D'où effort à fournir dans ce domaine par les communes riveraines.

En ce qui concerne les autres engrais, ils sont grevés des frais de transport dont il a été parlé plus haut.

#### Amélioration des productions végétales.

Dans les îles, on récolte généralement des pommes de terre et des céréales. Mais les semences ne sont presque jamais renouvelées. Il y a donc à faire un effort de renouvellement des semences qui doit être suivi et encouragé par les services agricoles intéressés.

Fruits et légumes.  
Les cultivateurs des îles ne songent généralement pas encore à exploiter la saison d'été qui leur amène un nombre important de touristes. Ils n'ont pas compris qu'ils peuvent éviter l'importation des produits du continent pour nourrir une population touristique qui va jusqu'à doubler la population normale, en adaptant la culture aux besoins saisonniers.

Les îles les plus grandes peuvent développer la culture des fruits et légumes. Il en est de même de la culture du blé nécessaire à la fourniture de pain à cette population d'appoint.

#### Amélioration des productions animales.

Le bétail doit pouvoir suffire à l'alimentation de la population locale et de la population touristique (bovins, veaux, moutons, volailles - beurre et œufs).

Cette amélioration exige la sélection des espèces et aussi l'amélioration de l'habitat rural (aménagement des logements des animaux).

Élevage.  
La prospérité de l'élevage dans les îles est encore fonction du prix des transports. Celui-ci joue sur le bétail importé et exporté. Les éleveurs des îles sont handicapés quand ils se rendent aux foires sur le continent parce qu'ils sont à la merci des marchands de bestiaux, étant mis dans l'alternative ou de vendre leurs bêtes à plus bas prix ou d'avoir à les ramener dans l'île.

La réduction du prix des transports doit permettre aux cultivateurs des îles de se rendre aux foires du continent et aux marchands de bestiaux de l'extérieur de venir acheter le bétail aux cultivateurs insulaires. C'est cette augmentation du prix des transports qui a entraîné la suppression des foires à Belle-Ile ; il y aurait lieu de les rétablir.

Enseignement agricole.  
L'enseignement agricole n'est guère possible dans les petites îles où la culture ne fait que servir d'appoint à la nourriture locale. Mais il pourrait être donné dans les plus grandes possédant un cours complé-

mentaire, par un instituteur spécialisé. A Belle-Ile, l'enseignement pourrait être donné au cours complémentaire de Le Palais, par les instituteurs agricoles de l'Institut d'éducation surveillée. Il suffirait d'une entente entre les services agricoles du département et le ministère de la Justice.

#### IV. — LA PÊCHE.

Il est normal que les populations insulaires soient orientées vers la mer. Si certaines d'entre elles fournissent également le thon apporté par les bateaux thoniers de l'extérieur. Les usines des deux îles ont un outillage très moderne et peuvent travailler des quantités de poisson supérieures à celles qui leur sont apportées. La productivité de ces conserveries est actuellement entravée par deux faits :

a) à Groix, l'insuffisance des arrivages de poisson, conséquence de la décadence de la flotte thonière de l'île. A Belle-Ile, par l'insuffisance du nombre des pêcheurs, malgré l'apport des pêcheurs saisonniers venant de Douarnenez ;

b) la saison de pêche ne s'étend que sur cinq mois et condamne les usines à l'inactivité pendant sept mois de l'année.

Toutefois, à Belle-Ile, où la pêche aux coquillages et aux crustacés se continue tout l'hiver, certaines usines commencent à mettre en conserve les crustacés (crabes) et les coquillages (coquilles St-Jacques) pêchés en assez grande quantité.

#### 3° Aménagements nécessaires en vue de la pêche.

Les dégradations causées par la mer aux quais, jetées, cales, doivent être limitées par un entretien constant.

Le port d'Houat, détruit par une tempête en 1950, doit être reconstruit d'urgence pour abriter la flottille de l'île qui a été reconstruite après le sinistre qui l'avait détruite en même temps que le port et qui est toujours à la merci d'une nouvelle calamité.

Groix est équipée convenablement.

Le port de Le Palais, en Belle-Ile, nécessite certaines améliorations en vue du développement de la pêche : appareil de levage (grue de cinq tonnes), réservoir à mazout, frigorifique.

#### 4° Équipement frigorifique.

Dans son rapport concernant l'équipement frigorifique de la Bretagne, M. Crepey estime que les ports sud de la région sont pour-

se rattraper sur les pêcheurs liens en leur achetant leur poisson moins cher qu'à ceux des ports continentaux.

#### 2° L'industrie de la conserve.

Les deux îles possédant des usines de conserves sont Groix et Belle-Ile. A Groix, cinq usines travaillent presque exclusivement le thon, l'île de Groix étant le grand port thonier de la Bretagne-Sud.

A Belle-Ile, six usines travaillent la sardine pêchée par les pêcheurs de l'île, dont la flottille est renforcée l'été de pêcheurs saisonniers venant de Douarnenez. Ces usines travaillent également le thon apporté par les bateaux thoniers de l'extérieur.

Les usines des deux îles ont un outillage très moderne et peuvent travailler des quantités de poisson supérieures à celles qui leur sont apportées. La productivité de ces conserveries est actuellement entravée par deux faits :

a) à Groix, l'insuffisance des arrivages de poisson, conséquence de la décadence de la flotte thonière de l'île. A Belle-Ile, par l'insuffisance du nombre des pêcheurs, malgré l'apport des pêcheurs saisonniers venant de Douarnenez ;

b) la saison de pêche ne s'étend que sur cinq mois et condamne les usines à l'inactivité pendant sept mois de l'année.

Toutefois, à Belle-Ile, où la pêche aux coquillages et aux crustacés se continue tout l'hiver, certaines usines commencent à mettre en conserve les crustacés (crabes) et les coquillages (coquilles St-Jacques) pêchés en assez grande quantité.

#### 3° Aménagements nécessaires en vue de la pêche.

Les dégradations causées par la mer aux quais, jetées, cales, doivent être limitées par un entretien constant.

Le port d'Houat, détruit par une tempête en 1950, doit être reconstruit d'urgence pour abriter la flottille de l'île qui a été reconstruite après le sinistre qui l'avait détruite en même temps que le port et qui est toujours à la merci d'une nouvelle calamité.

Groix est équipée convenablement.

Le port de Le Palais, en Belle-Ile, nécessite certaines améliorations en vue du développement de la pêche : appareil de levage (grue de cinq tonnes), réservoir à mazout, frigorifique.

#### 4° Équipement frigorifique.

Dans son rapport concernant l'équipement frigorifique de la Bretagne, M. Crepey estime que les ports sud de la région sont pour-

vus de fabriques de glace sur les lieux mêmes ou à proximité immédiate. Or, si Groix dispose d'une installation frigorifique, le port de Le Palais n'a pas de fabrique de glace. Celle-ci doit venir de Carnac et subit, entre Carnac et le débarquement à Belle-Ile, des manipulations et transports qui occasionnent 50 % de perte en poids par cassure des barres de glace, fonte, etc., ce qui double le prix de revient de la tonne déjà élevée à cause des transports. Une fabrique de glace de dix tonnes par jour avec chambre froide est nécessaire ; d'autant plus que certains bateaux de Belle-Ile veulent s'orienter vers la pêche au thon, que les thoniers de l'extérieur viendraient vendre aux usines de l'île s'ils pouvaient y faire leur glace ; qu'en outre, les besoins en glace du commerce local pendant la saison touristique sont indéfinissables.

#### 5° Renouveaulement de la flotte de pêche des îles.

Beaucoup de bateaux de pêche des îles sont anciens et leur renouvellement s'impose à brève échéance.

Le Plan d'équipement de la Bretagne doit prévoir les crédits d'investissement nécessaires au renouvellement de leur flotte de pêche. Les études ont été faites récemment dans les différents quartiers maritimes, en vue de déterminer les types de bateaux les mieux adaptés aux différents genres de pêche, de manière à standardiser la construction et par suite réduire les prix de revient.

Le prix élevé de la construction ne permet pas à beaucoup de petits propriétaires de bateaux de remplacer ceux qui sont arrivés à limite d'usage et à des jeunes pêcheurs de faire construire.

Les prêts doivent être largement consentis par le Crédit maritime et les fonds d'investissement, en vue de la construction, largement prévus au Plan d'équipement de la Bretagne dont la pêche est la principale industrie.

La reconstitution de la flottille de pêche de Houat a pu bénéficier de concours après la catastrophe de 1950 où tous les bateaux ont été détruits. Mais dans les autres ports, l'étude du remplacement des bateaux anciens s'impose.

La crise de la construction touche particulièrement le port thonier de Groix, où les constructions neuves ne compensent pas la disparition des bateaux usagés.

Or, Groix dispose d'une main-d'œuvre importante (1.000 marins), spécialisée dans la pêche au thon, qui est menacée de chômage. La disparition des thoniers-vollers

et leur remplacement par des thoniers à moteur, qui coûtent cher, pose un problème de financement qui ne peut être résolu que par les crédits du Plan d'équipement.

Une commission d'étude de quartier a conclu à la construction :

- de 20 thoniers-chalutiers en 3 ans, de 1953 à 1955, représentant un crédit d'investissement de 600.000.000 ;
- de 10 sardiniers, de 1953 à 1957, soit 80.000.000 ;
- de 60 thoniers de pêche lointaine, de 1953 à 1957, soit 1 milliard 295.000.000.

A Belle-Ile, port particulièrement bien placé pour la pêche (sardine, thon, chalutage), un gros effort est tenté par les jeunes pêcheurs qui veulent trouver des crédits pour faire construire.

Le remplacement des vieux bateaux et la construction de bateaux nouveaux imposent de prévoir immédiatement, de 1953 à 1955, la construction de 12 bateaux adaptés à la sardine et au chalutage.

### V. — LE TOURISME.

#### 1° Caractère touristique des îles.

Il est certain que les îles exercent une attraction sur les touristes. Il y a d'abord l'attrait de la traversée en mer qui donne aux terriens une impression d'évasion et la curiosité de voir ce que sont ces fragments de territoires détachés du continent. Il y a aussi la beauté des sites marins qui, généralement, sont demeurés intacts. Cette beauté est commune à toutes les îles. Elles tendent à être fréquentées par tous ceux qui désirent plus de tranquillité que dans les stations continentales ; elles offrent l'attrait de leurs côtes, de leurs plages et de la pêche sous toutes ses formes.

Pour certains, elles sont seulement l'objet d'une visite ; pour d'autres, elles deviennent un lieu de séjour désiré. C'est pour ces derniers que les îles doivent recevoir un équipement permettant le séjour dans des conditions de confort qui doivent se rapprocher de celles des stations continentales. Sur la côte nord : Bréhat, station classée, est très fréquentée ; Quessant, malgré la durée de la traversée parfois dure, commence à l'être et doit prospérer par le confort que lui apportera l'électrification réalisée.

Groix désire entrer dans l'activité touristique qui doit, pour elle, compenser une crise de la pêche. Houat, petite île du Morbihan,

commence à être fréquentée, en particulier par les yachtsmen.

Belle-Ile, station classée, la principale station insulaire de Bretagne, qui a vu en 1952 passer 100.000 visiteurs et doit recevoir l'équipement touristique complet d'une station moderne.

#### 2° Les moyens d'accès.

Les îles doivent être accessibles dans des conditions de confort minima. La question touristique doit être envisagée à propos de la construction nouvelle des bateaux de service dont il a été parlé au sujet des transports.

Pour les plus importantes, Groix et surtout Belle-Ile, des bateaux doivent pouvoir transporter les voitures automobiles en nombre suffisant. La question se pose immédiatement pour Belle-Ile, et un moyen de transport plus important que celui existant actuellement doit être inscrit au Plan d'équipement dès maintenant.

Les liaisons aériennes doivent également être réalisées, en particulier avec Belle-Ile, où un aérodrôme est en construction depuis quatre ans. Il doit être terminé rapidement en vue de recevoir les touristes débarqués sur les aérodrômes continentaux qui seront en relation avec l'étranger. Des renseignements concernant l'aérodrome de Belle-Ile sont souvent demandés par des clubs anglais. Il y a lieu de l'inscrire au Plan d'équipement.

#### 3° L'aménagement touristique.

a) *Conservation des sites*  
Les îles doivent conserver intact leur caractère particulier et si elles doivent recevoir l'équipement qui doit accroître leur confort, il convient d'épargner les sites. Ainsi que le dit M. Dufourmel, urbaniste en chef, certaines d'entre elles, Bréhat, Quessant, Belle-Ile, doivent pouvoir être classées comme réserves naturelles.

Une première condition de la protection des sites consiste à prendre les mesures tendant à interdire l'écoulement des rivages par des particuliers.

b) *L'électrification*  
L'importance de l'électrification des îles est d'ordre général ; son développement contribuera également au développement touristique. A Belle-Ile même, il faut remarquer que deux hôtels n'ont pas encore l'électricité parce qu'ils se trouvent dans une zone encore non électrifiée.

c) *L'eau*  
Certaines stations des îles n'ont pas de service d'eau potable, ainsi que le signale le maire de Bréhat.

Les études doivent être entreprises pour les doter d'un service d'eau. Belle-Ile, qui a une adduction d'eau, est obligée de pourvoir à l'extension de son barrage d'alimentation.

d) *Assainissement*  
Les services de nettoyage doivent être organisés dans les îles recevant des touristes.

La commune de Le Palais, à Belle-Ile, vient de déposer son projet d'assainissement et d'égouts dont elle demande l'inscription d'urgence au Plan d'équipement.

e) *Hôtellerie*  
Les îles sont plus ou moins dotées d'hôtels dont le confort est variable. Un gros effort est à faire en vue de les mettre, dans les grandes îles, à égalité de confort avec les hôtels moyens du continent.

Les organismes de l'hôtellerie, les Logis bretons, doivent prêter aux hôteliers insulaires le plus large concours.

f) *Le tourisme nautique*  
L'attrait des îles s'exerce surtout sur les yachtsmen. Certaines sont fréquentées par les yachts français et étrangers.

Bréhat est une station nautique d'une certaine importance. Le port de Le Palais, à Belle-Ile, fréquenté par les yachts anglais, espagnols, hollandais et français, est le port d'arrivée des croisières internationales venant d'Angleterre et d'Es-

pagne. Il doit cette faveur à sa situation exceptionnellement abritée et à ses facilités d'accès. C'est le principal centre de rassemblement des yachts de toute la Bretagne. Il est nécessaire de l'équiper en port de yachts, par la création d'un Club-House et l'installation des moyens d'amarrage appropriés.

#### g) *Plan d'urbanisme de Belle-Ile*

Il est décidé, depuis 1950, que Le Palais, à Belle-Ile, doit avoir un plan d'urbanisme et que l'île entière doit être classée centre d'urbanisme. Cette décision n'a pas encore reçu un commencement d'exécution. Or, il est nécessaire de réaliser ce plan, de déterminer les zones de non-aedificandi et de surveiller les constructions édifiées souvent sans goût et même sans permis de construire. Il est enfin nécessaire de régler la liquidation du domaine militaire et d'attribuer à la commune, qui les entretiendra, les bois de fortifications qui peuvent être transformés en parc et jardins publics.

### CONCLUSION

Les îles traversent une période difficile pour les raisons exposées ci-dessus. Leur situation doit être améliorée dans tous les domaines pour maintenir leur population sur place. Elles peuvent, dans une cer-

taine mesure, entrer dans l'économie générale de la Bretagne. On a tendance à voir le beau côté des îles qui sont souvent l'objet de reportages flatteurs. Dans un livre attirant, M. Pierre Cressard, d'« Ouest-France », a vanté « Le Paradis tranquille des petites îles », et en a fait ressortir toute la poésie. Mais, après la saison d'été, quand les visiteurs les ont quittés, les insulaires se retrouvent avec leurs difficultés de toutes sortes. Il n'y a pas que de la poésie dans les îles, il y a surtout des populations souvent laissées à elles-mêmes et qui demandent à être aidées pour ne pas mourir.

Si l'on compare les îles bretonnes aux îles anglo-normandes, on voit celles-ci prospères et celles-là dans un état plus ou moins décadent. Pourquoi cette différence ? Parce que dans les îles anglo-normandes une administration compréhensive a institué un régime spécial favorable qui compense les inconvénients de l'insularité.

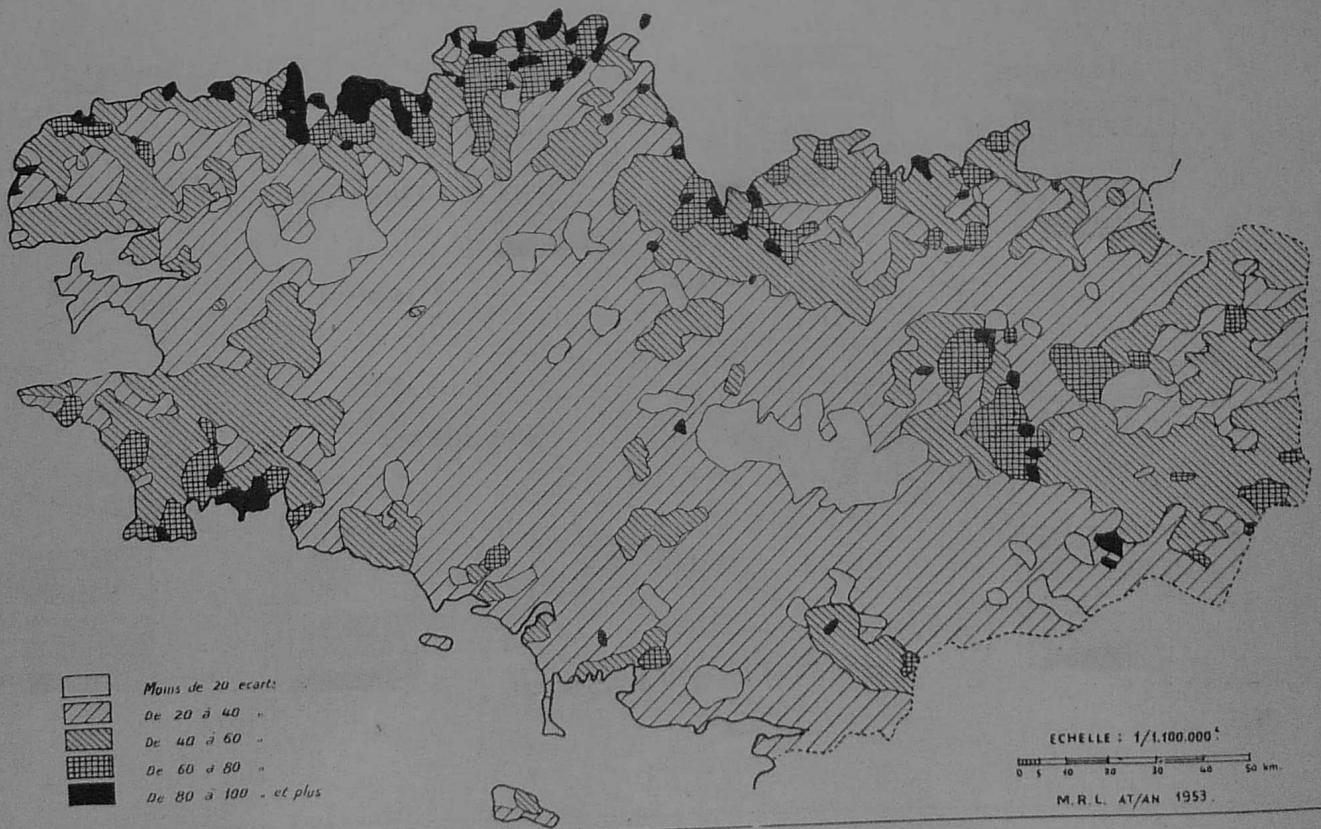
En Bretagne, au contraire, les îles sont considérées comme des parties quelconques du continent, sans que les difficultés qu'elles éprouvent soient compensées par des avantages particuliers, notamment fiscaux.

Nous souhaitons que, grâce à l'appui du Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons, leur voix soit entendue et leur situation rapidement améliorée.

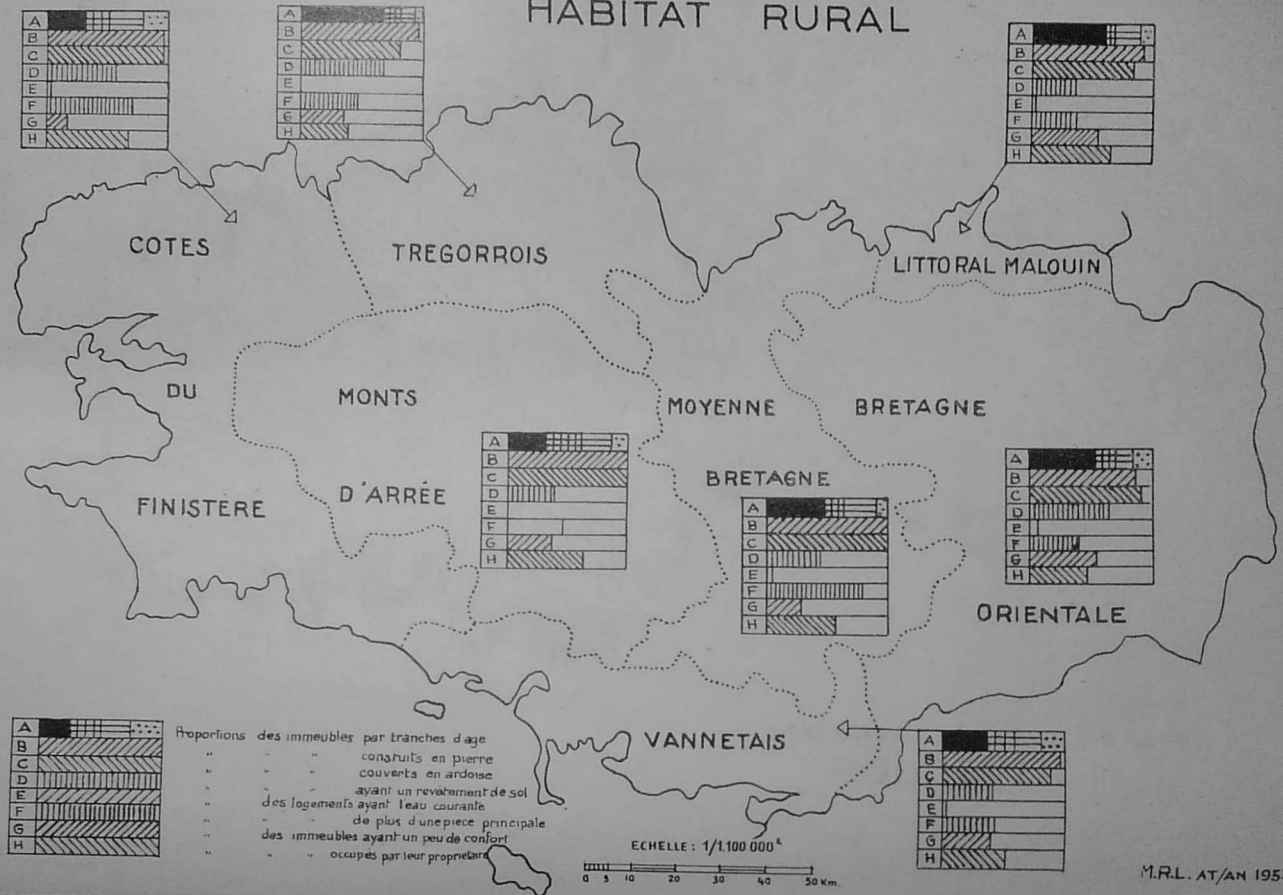
# ETUDES CARTOGRAPHIQUES

Extraites du rapport en 60 planches  
établi par l'Agence de Bretagne de l'Aménagement du Territoire (M. R. L.)

POPULATION  
DISPERSION (Ecart par 10 km<sup>2</sup>)

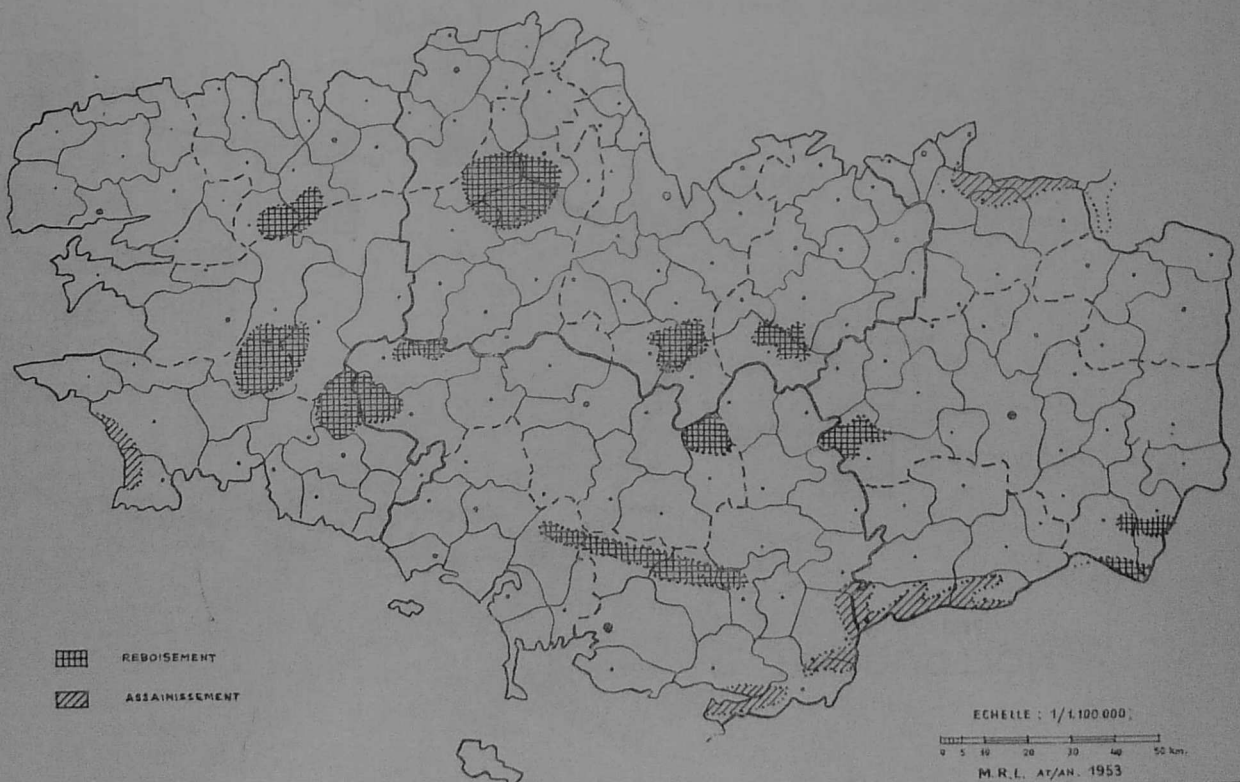


# HABITAT RURAL



M.R.L. AT/AN 1953

# AMÉNAGEMENT REBOISEMENT - ASSAINISSEMENT

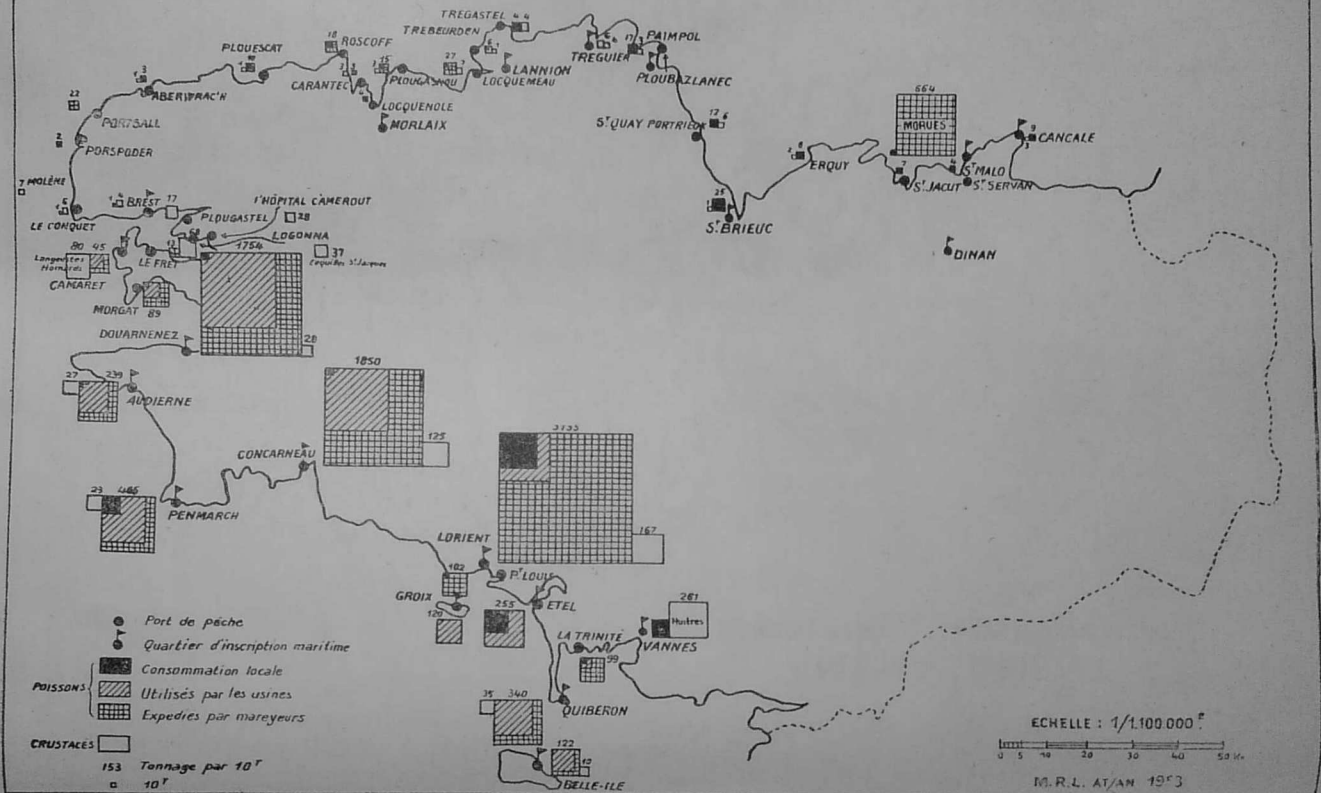


ECHELLE: 1/1.100.000

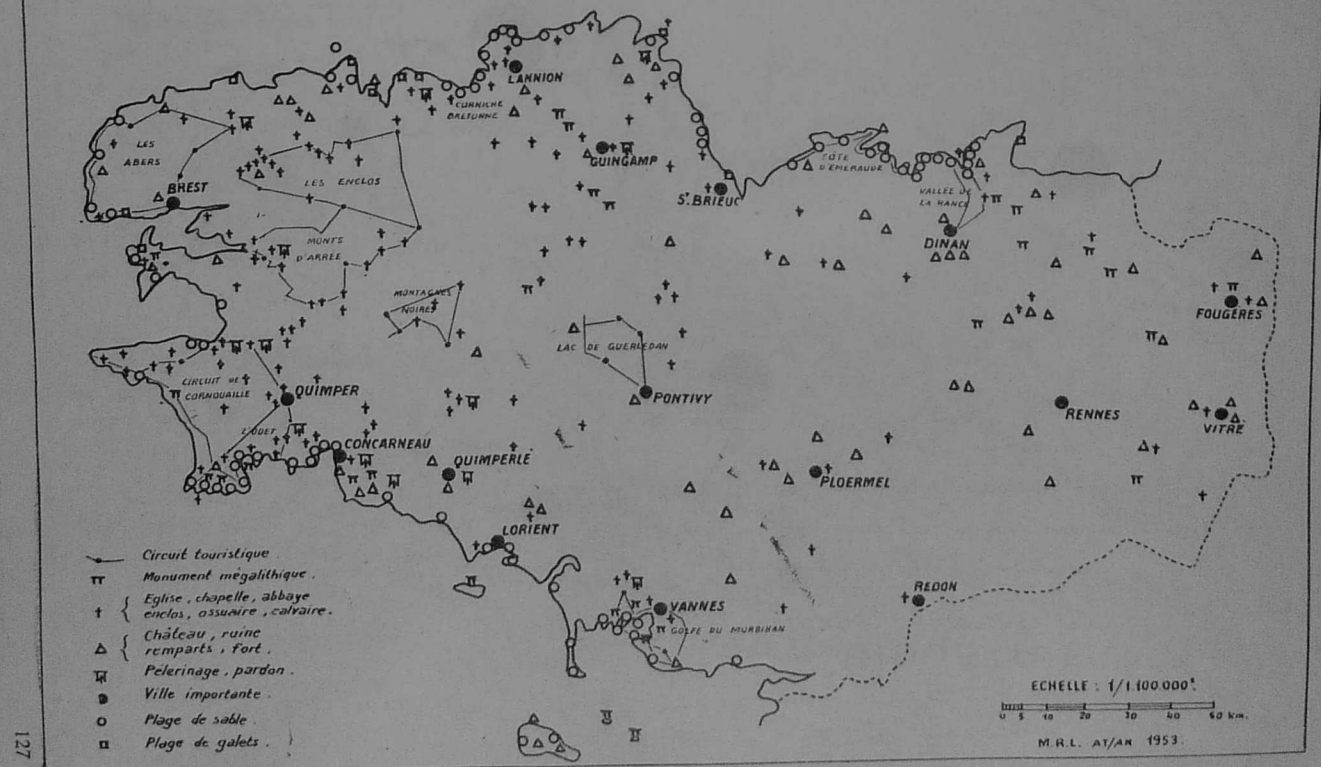
0 5 10 20 30 40 50 km.

M.R.L. AT/AN 1953

# PRODUCTION LA PÊCHE

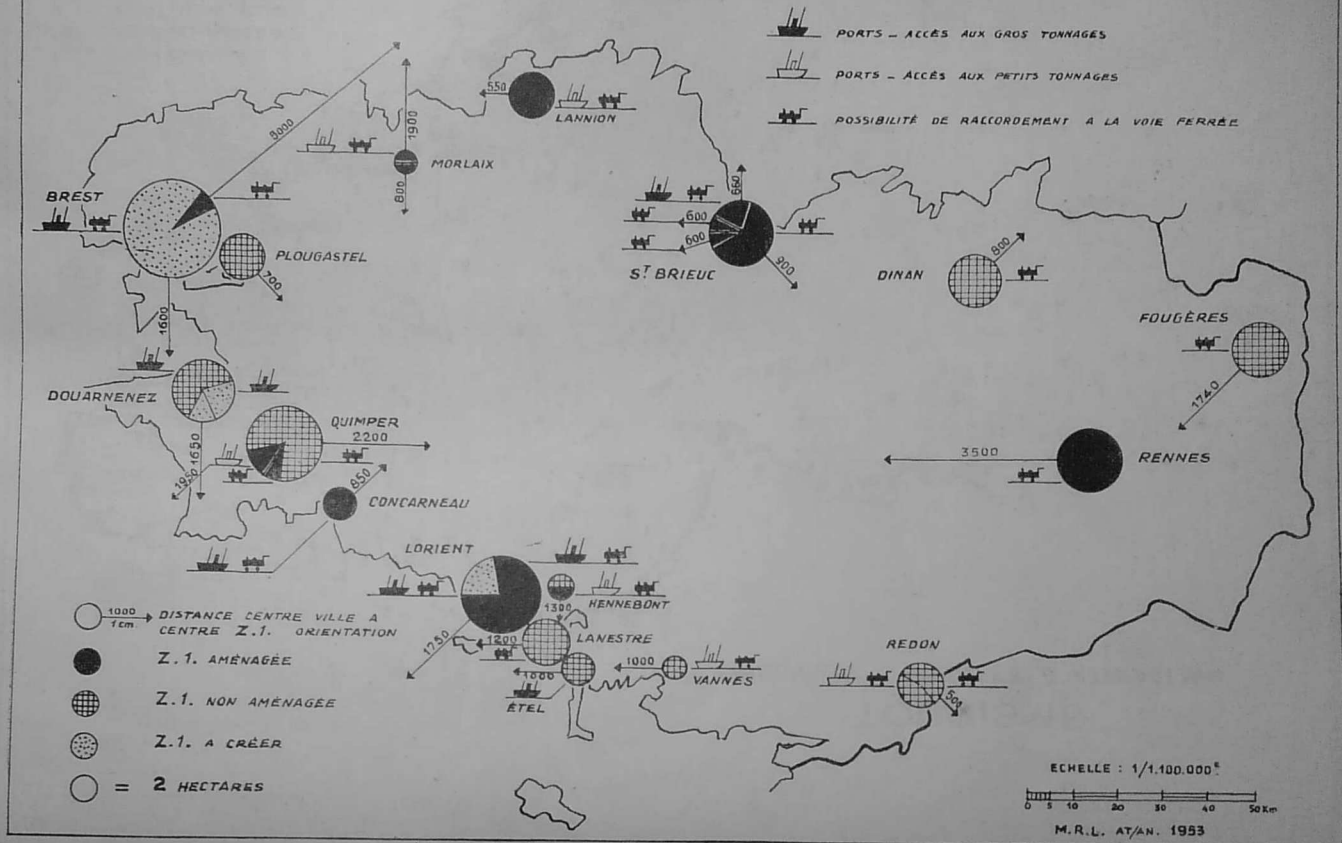


# TOURISME PRINCIPAUX POINTS D'ATTRACTION

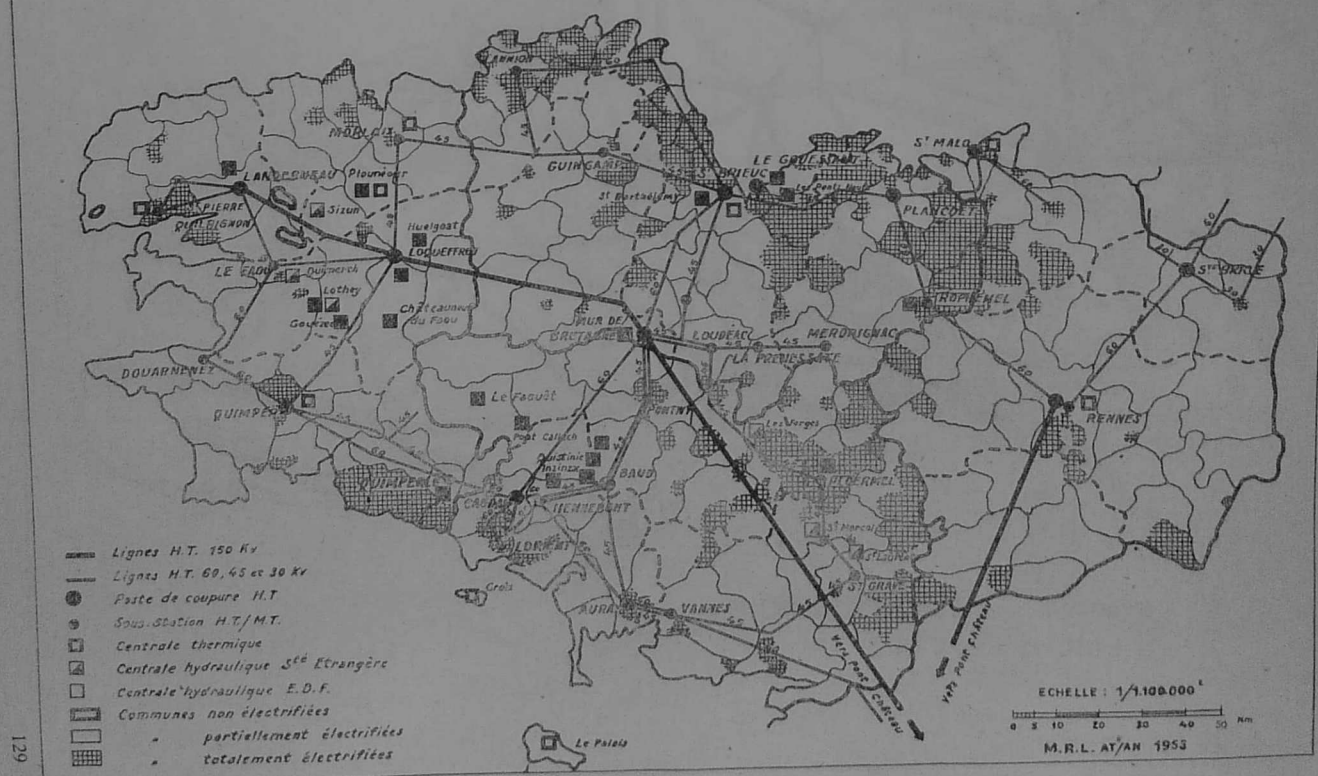




# INDUSTRIE ZONES INDUSTRIELLES

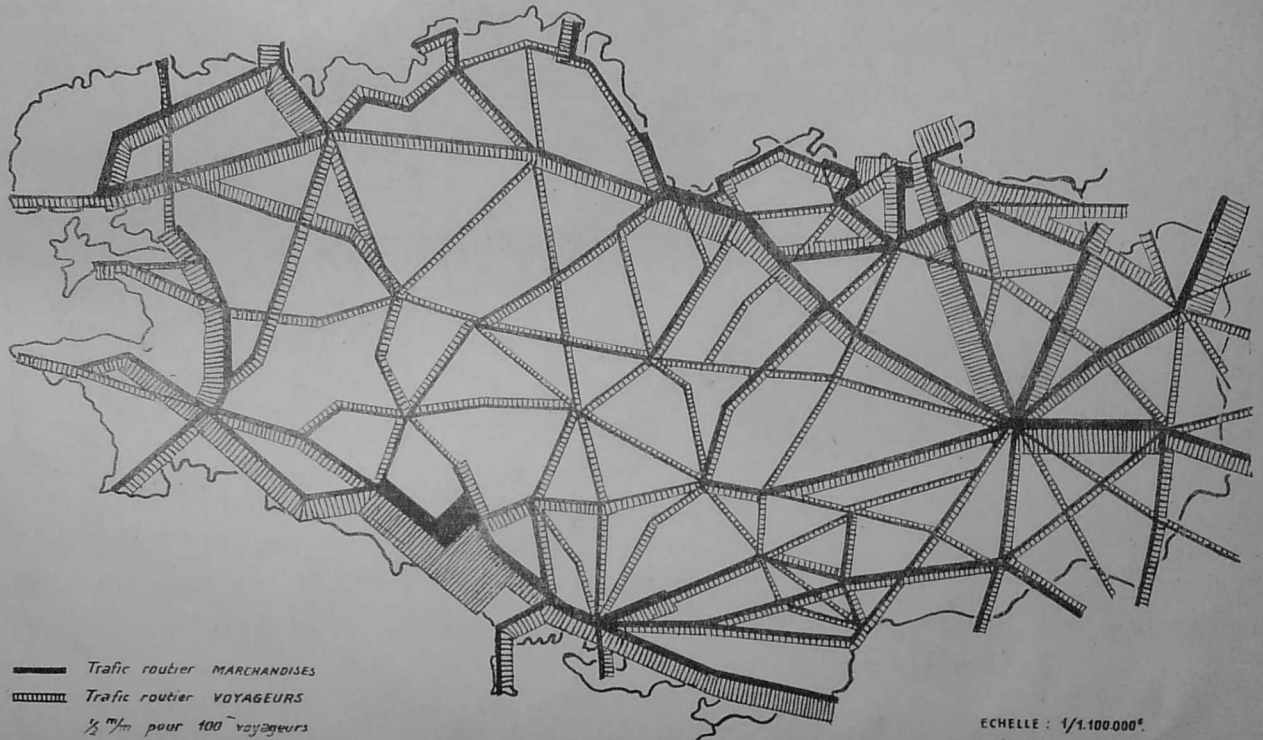


# ENERGIE SCHEMA DU RESEAU A H.TENSION



# TRANSPORTS

TRAFIC ROUTIER

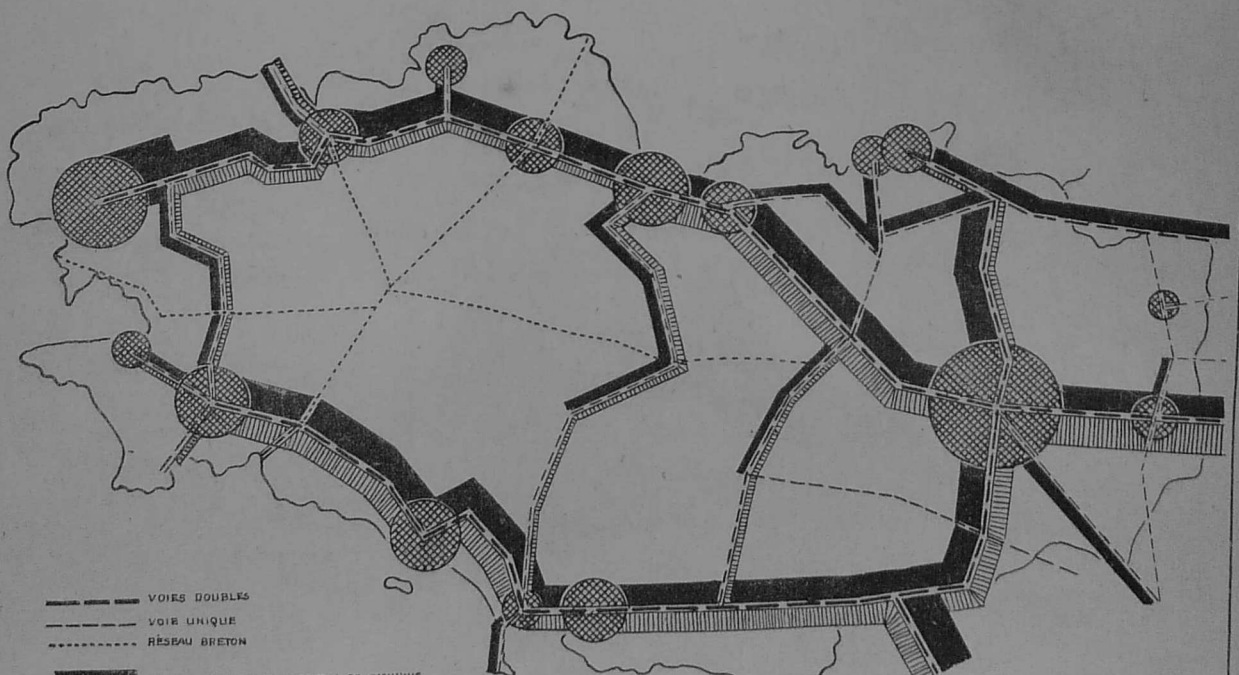


— Trafic routier MARCHANDISES  
 ▨ Trafic routier VOYAGEURS  
 1/2 mm pour 100 voyageurs

ECHELLE : 1/1.100.000<sup>e</sup>  
 0 5 10 20 30 40 50 Km.  
 M.R.L. AT/AN 1953

# TRANSPORTS

TRAFIC FERROVIAIRE



—— VOIES DOUBLES  
 - - - VOIE UNIQUE  
 - - - - RESEAU BRETON  
 ▨ TRAINS VOYAGEURS EXPRESS ET OMNIBUS  
 ▤ TRAINS MESSAGERIES ET MARCHANDISES  
 1/2 mm PAR TRAIN PAIR OU IMPAIR

ECHELLE : 1/1.100.000  
 0 5 10 20 30 40 50 Km.  
 M.R.L. AT/AN 1953

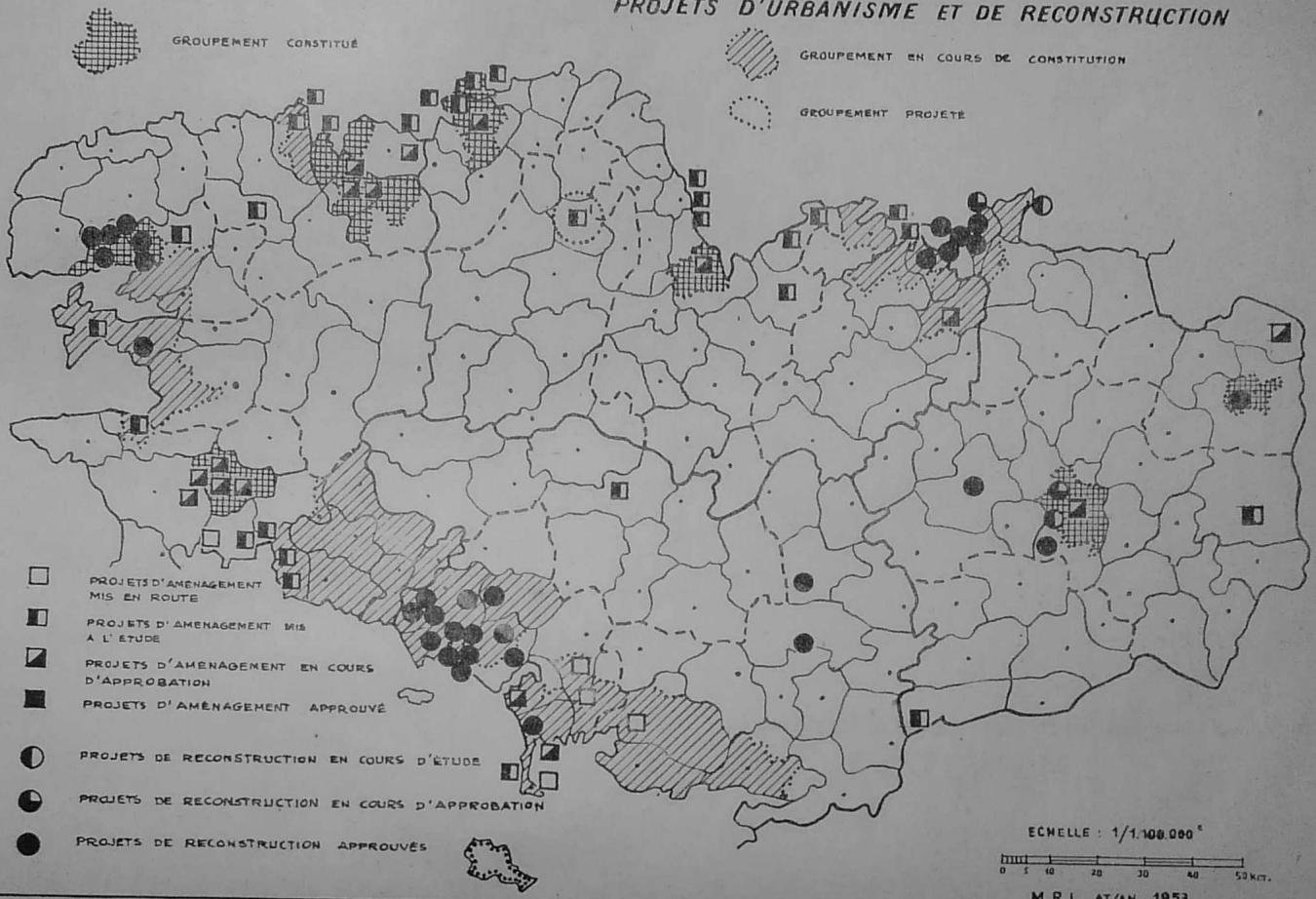
# LOGEMENT ÉVALUATION DES BESOINS



# LOGEMENT PERMIS DE CONSTRUIRE (habitat<sup>me</sup> avec prime)



# AMÉNAGEMENT PROJETS D'URBANISME ET DE RECONSTRUCTION



# BIBLIOGRAPHIE

## I. — Principaux rapports remis au C.E.L.I.B. et ayant servi à l'établissement du plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne.

### AGRICULTURE

- *Programme général de modernisation des méthodes de culture et d'élevage par MM. de Guébriant, président de la Chambre d'Agriculture du Finistère, et Riffault, directeur de l'École Nationale d'Agriculture de Rennes ;*
- *Programme d'équipement rural par M. Talureau, ingénieur général du Génie rural ;*
- *Le surpeuplement agricole de la Bretagne par M. Malassis, maître de conférences à l'École Nationale d'Agriculture de Rennes ;*
- *Le remembrement en Bretagne par M. Phlipponneau, assistant au Laboratoire de Géographie de Rennes ;*
- *Les ressources en amendements calcaires de la presqu'île bretonne, par M. Riffault ;*
- *Programme d'amélioration des conditions de production et d'exploitation du cheptel animal de Bretagne, par M. Riffault ;*
- *Modernisation des conditions de production, de transformation, de distribution du lait et des produits laitiers, par M. Riffault ;*
- *Programme d'équipement en abattoirs, par M. Talureau ;*
- *Le problème des fumières et de la récupération de l'azote organique, par M. Pinvidic, député-maire de Landivisiau ;*
- *Les conditions de développement de la pomme de terre de semence, par la Fédération bretonne des producteurs de plant de pommes de terre ;*
- *L'étuvage et l'ensilage des pommes de terre de consommation, par la direction des services agricoles d'Ille-et-Vilaine.*

### ACTIVITES MARITIMES

- *Rapport d'ensemble sur la modernisation et l'équipement de l'industrie de la pêche en Bretagne, par M. Québriac, président du Comité central des pêches maritimes ;*
- *L'équipement frigorifique de la Bretagne, par M. Crepey, inspecteur principal de l'Office scientifique et technique des pêches maritimes.*

### TOURISME

- *L'équipement touristique de la Bretagne, par M. Liger, délégué régional au Tourisme, avec le concours des comités départementaux du Tourisme ;*
- *Le problème du tourisme en Bretagne, par M. Dufournet, urbaniste en chef au ministère de la Reconstruction et du Logement.*

### ENERGIE

- *L'énergie électrique en Bretagne, par M. Laurent, ingénieur à l'Electricité de France ;*

- L'énergie éolienne et marée-motrice par M. Keruran, membre de la commission de l'électricité du ministère du Travail ;
- Ressources et besoins en eau de la Bretagne, par MM. Milon, directeur de l'Institut de Géologie de l'Université de Rennes, et Gozzi, directeur de l'agence de Bretagne de l'Aménagement du Territoire.

#### INDUSTRIE

- Rapport d'ensemble sur l'aménagement industriel de la Bretagne, par M. Prod'homme, président de la VI<sup>e</sup> Région économique, avec la collaboration des huit Chambres de Commerce ;
- L'industrie du papier en Bretagne, par M. Vallée, membre de la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc ;
- L'industrie des algues et ses besoins, par le syndicat national de l'iode et le syndicat des marins-goémonniers de Bretagne ;
- Une industrie du lin est-elle possible en Bretagne ? par M. Lemarchand, président de la Chambre de Commerce de Morlaix.

#### ARTISANAT

- Les besoins de l'artisanat breton, par M. Poenot, président de la Chambre de Métiers du Finistère.

#### MAIN-D'ŒUVRE ET LOGEMENT

- La formation professionnelle dans les départements bretons, par M. Jooris, inspecteur principal de l'enseignement technique pour l'académie de Rennes ;
- Le chômage en Bretagne, par l'union départementale d'Ille-et-Vilaine de la C.F.T.C. ;
- Les besoins en logement de la Bretagne, par M. Gozzi, chargé de mission au ministère de la Reconstruction et du Logement.

#### COMMUNICATIONS

- La modernisation du Réseau breton, par M. Guicheteau, sous-directeur de la société générale des chemins de fer économiques ;
- Routes et chemins vicinaux, par M. Gibert, inspecteur général des Ponts et Chaussées.

#### PROBLEMES GENERAUX ET DIVERS

- Projet de synthèse du Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes ;
- Études cartographiques sur le plan d'aménagement de la Bretagne (90 planches), par l'agence de Bretagne de l'Aménagement du Territoire.
- Rapport sur l'aménagement économique de la Bretagne, par M. Krier, professeur à la Faculté de Droit de Rennes ;
- Rapport sur le plan d'aménagement de la VI<sup>e</sup> Région économique, par M. Tiercelet, membre de la Chambre de Commerce de Brest ;
- Un exemple de monographie locale : l'équipement des îles bretonnes, par M. le colonel Hardouin, conseiller général de Belle-Ile-en-Mer ;
- L'aménagement du Bassin de la Vilaine, par M. Talureau.

#### II. — Principaux ouvrages utilisés pour l'élaboration du plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne.

- J.-F. Gravier : Paris et le désert français - Paris 1947 ;
  - J.-F. Gravier : Mise en valeur de la France - Paris 1948 ;
  - E. de Martonne : Les régions géographiques de la France - Paris 1937 ;
  - M. Le Lannou : Géographie de la Bretagne - 2 volumes - Rennes 1950 et 1953 ;
  - R. Musset : La Bretagne - Paris 1937 ;
  - W. Diville et A. Guilcher : Bretagne et Normandie - Paris 1951 ;
  - Abbé E. Gautier : Un siècle d'indigence - Pourquoi les Bretons s'en vont - L'émigration bretonne - 3 vol. - Paris 1950 et 1953 ;
  - J. Chombard de Lauwe : Pour une agriculture organisée : Danemark et Bretagne - Paris 1949 ;
  - Ch. R. Muller : Pêches et pêcheurs de la Bretagne Atlantique - Paris 1944 ;
  - A. Stephan : La pêche dans le sud-ouest du Finistère. Diplôme d'études supérieures - Rennes 1951.
- \*  
\*\*
- Publications de la direction régionale de Rennes de l'Institut national de la statistique et des études économiques (I.N.S.E.E.) ;
  - Collection de la revue Bretagne Industrielle, Commerciale et Agricole - Paris 1951-1953 ;
  - Collection du bulletin d'information des maires du département des Côtes-du-Nord ;
  - Statistiques comparées pour l'année 1950 de la production agricole, établies par la préfecture des Côtes-du-Nord ;
  - Collection de « La Vie Bretonne », bulletin intérieur du C.E.L.I.B. - 1951-1953.

## TABLE DES MATIERES

Introduction .....	5
Chapitre premier - Le problème breton .....	11
Chapitre II - Agriculture .....	17
Chapitre III - Activités maritimes .....	47
Chapitre IV - Tourisme .....	57
Chapitre V - Industrie .....	63
Chapitre VI - Main-d'œuvre : formation professionnelle et logement - Artisanat et commerce .....	71
Chapitre VII - Evaluation des investissements .....	77

### ANNEXES

La modernisation des conditions de production, de transformation, de distribution du lait et des produits laitiers .....	83
Programme d'équipement en abattoirs .....	87
Les ressources en amendements calcaires de la presqu'île bretonne ....	93
La place du Réseau breton dans les grandes voies de communication de la Bretagne .....	97
L'industrie du papier en Bretagne .....	102
L'industrie du lin est-elle possible en Bretagne ? .....	105
Le problème de l'eau .....	109
L'aménagement agricole du bassin de la Vilaine .....	111
L'application du plan du C.E.L.I.B. dans les îles bretonnes .....	114
Etudes cartographiques .....	121
Bibliographie .....	135

Pour tous renseignements  
concernant le plan d'aménagement,  
de modernisation et d'équipement de la Bretagne  
s'adresser  
au secrétariat général  
du comité d'étude et de liaison des intérêts bretons  
(C. E. L. I. B.)  
3, rue du départ, Paris 14<sup>e</sup> (Tél. Danton 25-45)



Imprimerie "La Mouette"  
Av. Marechal-de-Latre-de-Tassigny  
LA BAULE  
Dépôt Legal : 4<sup>e</sup> trimestre 1953  
N° d'impression : 10.302

