

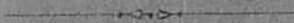
CHAMBRE DE COMMERCE

DE

NANTES



COMPTE RENDU DES TRAVAUX



ANNÉES 1946-1948



NANTES

SOCIÉTÉ NATIONALE DES ENTREPRISES DE PRESSE
IMPRIMERIE DU COMMERCE, 12, RUE SANTEUIL

COMPTE RENDU DES TRAVAUX

DE LA

CHAMBRE DE COMMERCE

DE NANTES

PENDANT LES ANNÉES 1946 A 1948



NANTES

SOCIÉTÉ NATIONALE DES ENTREPRISES DE PRESSE
IMPRIMERIE DU COMMERCE, 12, RUE SANTEUIL

1950

Composition de la Chambre de Commerce de Nantes

ANNÉES 1946 et 1947

Date
d'Entrée

BUREAU

- 1936 **BERTIN** Maurice, O. *, †, Administrateur de Sociétés, à Nantes, Président.
1942 **RINEAU** Abel, Industriel (Constructions Mécaniques), à Nantes, Vice-Président.
1942 **COSSE** Georges, Fabricant de Biscuits (Biscuiterie Nantaise), à Nantes, Vice-Président.
1942 **GRINGOIRE** Paul, *, †, Industriel-Boulangier, à Nantes, Secrétaire.
1942 **POLO** Henri, Agent de Change, à Nantes, Trésorier.

MEMBRES

- 1942 **BEAUPERE** Paul, *, †, Négociant en Bois, à Nantes.
1942 **BERNARD** François, *, Entrepreneur de Travaux Publics, à Nantes.
1934 **BINET** Julien, Fabricant de Biscuits (Lefèvre-Utile), à Nantes.
1942 **BRITON** Edmond, Président-Directeur des Docks de l'Ouest, Nantes.
1942 **BRUNNER** Gabriel, †, Gérant des Grands Magasins Brunner Frères, à Nantes.
1942 **DECRE** Emile, Gérant des Grands Magasins Décré, à Nantes.
1946 **DEHAYE** Fernand, *, †, Epicier, à Nantes.
1946 **DROUIN** Charles, Entrepreneur de Transports, à Nantes.
1946 **FIGON** Casimir, Directeur de l'Agence de Nantes de la C^{ie} Générale Transatlantique, à Nantes.
1942 **FONTENEAU** Joseph, †, Teinturier, à Nantes.
1942 **KERR** Herbert, *, †, Importateur, à Nantes.
1946 **LANDOIS** Jean, *, †, Administrateur de Sociétés, à Nantes.
1946 **LANOE** Julien, Négociant en fers, à Nantes.
1942 **LARAISSON** Fernand, Minotier, à Nantes.
1946 **LEDUC** Eugène, Pâtissier, à Nantes.
1946 **LOUTREL** Jean, *, Importateur de Charbons, à Nantes.
1942 **MAGNIN** Louis, Hôtelier, à Nantes.
1942 **MAITRE** Georges, †, Directeur des Etabl. J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre.
1946 **MAZAUD** Paul, Garagiste, à Nantes.
1932 **NAUX** René, †, Importateur de Denrées Coloniales, Rizerie, à Nantes.
1942 **De RENGERVE** Jean, *, †, Président du Syndicat des Entrepreneurs de Manutentions du Port, à Nantes.

Date
d'Entrée

- 1946 REZEAU Henri, Commerçant, à Nantes.
1942 ROUCHET Marcel, Directeur Général des Ateliers et Chantiers de Bretagne,
à Nantes.
1942 ROUX Pierre, Tanneur, à Châteaubriant.
1946 VOLTEAU Auguste, Pharmacien, à Nantes.

MEMBRES HONORAIRES

- 1926 BROSSIER Paul, O. *, $\bar{\infty}$, $\bar{\infty}$, A. $\bar{\infty}$, Ingénieur-Constructeur, à Nantes,
Président honoraire.
1926 GUILLET Gabriel, *, $\bar{\infty}$, Armateur, à Nantes, Président Honoraire.
1921 HAILAUST Georges, O. *, O. $\bar{\infty}$, Négociant en Bois, Vice-Président
Honoraire.
1920 DELPUECH Auguste, $\bar{\infty}$, Transitaire, à Nantes, Vice-Président Honoraire.
1934 BUREAU Hippolyte, Armateur, à Nantes, Membre.
1930 PENEAU Alfred, Fabricant de Conserves, à Nantes, Membre.

MEMBRES CORRESPONDANTS

- 1946 BARJOLLE Louis, Importateur de Charbons, à Nantes.
1946 CHAMPY Michel, Directeur de la Raffinerie de Chantenay, à Nantes-
Chantenay.
1946 GIRAUDET, Imprimeur, à Ancenis.
1946 PETIN Jean, Président du Conseil d'Administration des Etabl. J.-J. Carnaud,
à Paris.
1946 RAULT Henri, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement, Expl. Région
Ouest, S. N. C. F., à Nantes.
1946 RIMAILHO Alexis, O. *, $\bar{\infty}$, Directeur de la Raffinerie Péchelbron-Ouest,
à Paris.

SECRETARIAT GENERAL

- 1908 LEGROS René, *, $\bar{\infty}$ I, $\bar{\infty}$, Docteur en Droit, Secrétaire Général.
1946 BAPST Germain, $\bar{\infty}$, Secrétaire Général-Adjoint.

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES

- 1945 BAUFINE-DUCROCQ Rémi, *, $\bar{\infty}$, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique
Directeur Général.

Composition de la Chambre de Commerce de Nantes

ANNÉE 1948

Date
d'Entrée

BUREAU

- 1936 BERTIN Maurice, O. *, $\bar{\infty}$, Administrateur de Sociétés, à Nantes, Président.
1942 RINEAU Abel, Industriel (Constructions Mécaniques), à Nantes, Vice-
Président.
1942 COSSE Georges, Fabricant de Biscuits (Biscuiterie Nantaise), à Nantes,
Vice-Président.
1942 GRINGOIRE Paul, *, $\bar{\infty}$, Industriel-Boulangier, à Nantes, Secrétaire.
1942 POLO Henri, Agent de Change, à Nantes, Trésorier.

MEMBRES

- 1942 BEAUPERE Paul, *, $\bar{\infty}$, Négociant en Bois, à Nantes.
1942 BERNARD François, *, Entrepreneur de Travaux Publics, à Nantes.
1934 BINET Julien, Fabricant de Biscuits (Lefèvre-Ufile), à Nantes.
1942 BRITON Edmond, Président-Directeur des Docks de l'Ouest, Nantes.
1942 BRUNNER Gabriel, $\bar{\infty}$, Gérant des Grands Magasins Brunner Frères,
à Nantes.
1942 DECRE Emile, *, $\bar{\infty}$, Gérant des Grands Magasins Decré, à Nantes.
1946 DEHAYE Fernand, *, $\bar{\infty}$, Epicier, à Nantes.
1946 DROUIN Charles, Entrepreneur de Transports, à Nantes.
1946 FIGON Casimir, *, $\bar{\infty}$, Directeur de l'Agence de Nantes de la C^a Générale
Transatlantique, à Nantes.
1942 FONTENEAU Joseph, $\bar{\infty}$, Teinturier, à Nantes.
1942 KERR Herbert, *, $\bar{\infty}$, Importateur, à Nantes.
1946 LANDOIS Jean, *, $\bar{\infty}$, Administrateur de Sociétés, à Nantes.
1946 LANOE Julien, Négociant en fers, à Nantes.
1942 LARAISON Fernand, Minotier, à Nantes.
1946 LEDUC Eugène, Pâtissier, à Nantes.
1946 LOUTREL Jean, *, Importateur de Charbons, à Nantes.
1942 MAGNIN Louis, Hôtelier, à Nantes.
1942 MAITRE Georges, $\bar{\infty}$, Directeur des Etabl. J.-J. Carnaud et Forges de
Basse-Indre.
1946 MAZAUD Paul, garagiste, à Nantes.
1932 NAUX René, $\bar{\infty}$, Importateur de Denrées Coloniales, Rizerie, à Nantes.
1942 De RENGERVE Jean, *, $\bar{\infty}$, Président du Syndicat des Entrepreneurs de
Manutentions du Port, à Nantes.

Date
d'Entrée

- 1946 REZEAU Henri, Commerçant, à Nantes.
 1942 ROUCHET Marcel, Directeur Général des Ateliers et Chantiers de Bretagne,
 à Nantes.
 1942 ROUX Pierre, ⚔, Tanneur, à Châteaubriant.
 1946 VOLTEAU Auguste, Pharmacien, à Nantes.

MEMBRES HONORAIRES

- 1926 BROSSIER Paul, O. *, ⚔, ⚔, A. ⚔, Ingénieur-Constructeur, à Nantes,
 Président honoraire.
 1926 GUILLET Gabriel, *, ⚔, Armateur, à Nantes, Président Honoraire.
 1921 HAILAUST Georges, O. *, O. ⚔, Négociant en Bois, Vice-Président
 Honoraire.
 1920 DELPUECH Auguste, ⚔, Transitaire, à Nantes, Vice-Président Honoraire.
 1934 BUREAU Hippolyte, Armateur, à Nantes, Membre.
 1930 PENEAU Alfred, Fabricant de Conserve, à Nantes, Membre.

MEMBRES CORRESPONDANTS

- 1946 BARJOLLE Louis, Importateur de Charbons, à Nantes.
 1946 CHAMPY Michel, Directeur de la Raffinerie de Chantenay, à Nantes-
 Chantenay.
 1946 GIRAUDET, Imprimeur, à Ancenis.
 1946 PETIN Jean, Président du Conseil d'Administration des Etabl. J.-J. Carnaud,
 à Paris.
 1946 RAULT Henri, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement, Expl. Région
 Ouest, S. N. C. F., à Nantes.
 1946 RIMAILHO Alexis, O. *, ⚔, Directeur de la Raffinerie Pêchebron-Ouest,
 à Paris.

SECRETARIAT GENERAL

- 1908 LEGROS René, *, ⚔, I. ⚔, Docteur en Droit, Secrétaire Général.
 1946 BAPST Germain, ⚔, Secrétaire Général-Adjoint.

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES

- 1945 BAUFINE-DUCROCQ Rémi, *, ⚔, Ancien Elève de l'Ecole Polytechnique,
 Directeur Général.

COMPOSITION DE LA CHAMBRE PAR SÉRIES SORTANTES :

Série sortant en 1947	En 1949	En 1951
MM. BERNARD BINET LARAISON	Première Catégorie MM. BERTIN MATHRE RINEAU Deuxième Catégorie MM. KERR LANDOIS LANOE POLO Troisième Catégorie MM. LEDUC MAZAUD REZEAU	MM. COSSE LOUTREL ROUCHET ROUX MM. BRITON DECRE NAUX de RENGERVE MM. GRINGOIRE MAGNIN

INTRODUCTION

En publiant le « Compte Rendu des Travaux de la Chambre de Commerce de Nantes » pour les années 1940 à 1945, nous avons annoncé notre intention de réunir en un seul volume les « Comptes Rendus de 1946 et de 1947 », pour reprendre en 1948 notre publication annuelle.

Les difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés et les retards qui en ont résulté nous ont empêchés de suivre exactement ce programme, et nous avons dû comprendre dans le présent volume les comptes rendus des trois années 1946, 1947 et 1948.

Le volume suivant réunira encore les deux années 1949 et 1950, et nous espérons bien que rien ne nous empêchera de reprendre la tradition en 1951.

Nous nous efforcerons également d'établir, ainsi que nous le faisons régulièrement avant la guerre, un rapport sur la situation industrielle, commerciale et maritime de notre circonscription, et de le joindre à notre prochain compte rendu, ainsi que les statistiques du trafic du port de Nantes.

R. L.

COMPTE RENDU DES TRAVAUX DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES PENDANT LES ANNÉES 1946 A 1948

Nous reproduisons ci-après le procès-verbal de la séance du 31 janvier 1946, au cours de laquelle ont été installés les membres de la Chambre de Commerce élus le 13 décembre 1945, et a été constitué le Bureau pour 1946 et 1947 :

Renouvellement
général de la
Chambre de Com-
merce. Election
du Bureau pour
1946 et 1947.

SEANCE D'INSTALLATION DU 31 JANVIER 1946

PRÉSENTS. — MM. Savary, Commissaire Régional de la République ; Phalempin, Préfet de la Loire-Inférieure ; Labry, Secrétaire Général pour les Affaires Economiques ; Abel Durand, Président du Conseil Général de la Loire-Inférieure ; Pelletier, Adjoint commercial à M. l'Inspecteur Général de la Production Industrielle ; Bertin, Président ; Rineau et Cossé, Vice-Présidents ; Gringoire, secrétaire-membre ; Polo, Trésorier ; Beaupère, Bernard, Binet, Briton, Brunner, Decré, Dehaye, Drouin, Figon, Fonteneau, Landois, Laraison, Lanoé, Leduc, Magnin, Mazaud, de Rengervé, Rézeau, Rouchet et Volteau, membres.

MM. Brossier et Guillet, Présidents honoraires, et M. Delpuech, Vice-Président honoraire, assistent à la séance.

EXCUSES. — MM. Kerr, Loutrel, Maître, Naux, Roux, membres.

M. PHALEMPIN, *Préfet de la Loire-Inférieure*, prend la Présidence, et prononce le discours suivant :

Messieurs,

J'ai l'honneur de proclamer officiellement les résultats des élections qui ont eu lieu le 13 décembre 1945 pour le renouvellement de la Chambre de Commerce de Nantes.

Ont été élus :

Pour la première catégorie : MM. BERNARD, BERTIN, BINET, COSSÉ, LA-RAISON, LOUTREL, MAITRE, RINEAU, ROUCHET, ROUX.

Pour la deuxième catégorie. — MM. BEAUPÈRE, BRITON, BRUNNER, DECREÉ, DROUIN, FIGON, KERR, LANDOIS, LANOÉ, NAUX, POLO, DE RENGÉRVÉ.

Pour la troisième catégorie. — MM. DEHAYE, FONTENEAU, GRINGOIRE, LEDUC, MAGNIN, MAZAUD, REZEAU, VOLTEAU.

Conformément à la loi, je vous déclare, Messieurs, installés dans vos fonctions.

✱

En procédant aujourd'hui à l'installation définitive de votre Compagnie, je voudrais, tout d'abord, remercier en votre nom et au mien M. le Commissaire de la République d'avoir bien voulu, malgré les lourdes obligations de sa charge, apporter à cette cérémonie l'éclat de son prestige et l'appui de sa haute autorité. Je veux aussi remercier M. le Secrétaire Général aux Affaires Economiques de marquer, par sa présence, l'intérêt soutenu que l'Administration régionale porte à l'activité économique de la Loire-Inférieure.

Je suis enfin, Messieurs, particulièrement heureux de pouvoir, dès les premiers jours de ma prise de fonctions dans ce Département, vous féliciter de la belle marque de confiance que viennent de vous témoigner les commerçants et industriels nantais, et vous exprimer, au nom du Gouvernement, mes vœux les meilleurs pour l'avenir et la prospérité de la Chambre de Commerce de Nantes.

Cette cérémonie d'installation de votre Assemblée Consulaire — régulièrement élue pour la première fois depuis la guerre — n'est pas seulement, à mes yeux, l'accomplissement d'un acte administratif prévu par la loi. Elle symbolise, dans votre domaine, le retour à la légalité républicaine, à cette légalité sans laquelle il n'y a pas d'ordre dans une Société, pas de sûreté dans les transactions, pas de frein à l'égoïsme humain, et en définitive plus aucune liberté.

La France vient de gagner, avec l'aide de ses Alliés et au prix de quels sacrifices, une longue guerre d'indépendance. Pour consolider sa position internationale, elle a besoin de s'en tenir, dans sa vie intérieure, à la stricte légalité. Félicitons donc ceux qui nous ont guidés depuis les heures héroïques de la Libération d'avoir su ménager les étapes de ce retour progressif aux institutions démocratiques.

✱

Avant de céder ma place au Doyen de cette Assemblée qui présidera à l'élection de votre nouveau Bureau, permettez-moi de souligner, en quelques mots, l'importance exceptionnelle du rôle que vous allez être appelés à jouer dans la reconstruction économique du Pays.

Organe représentatif des intérêts industriels et commerciaux de votre région, vous serez, suivant la tradition, les conseils éclairés des Pouvoirs Publics dans cette œuvre de travail et de foi qui nécessite le concours de toutes les bonnes volontés. Je n'ai pas besoin d'évoquer devant vous, qui êtes suffisamment avertis des choses économiques, les problèmes immenses qui, dans un avenir proche, vont influer de manière décisive sur les destinées de la France. Il s'agit de relayer notre sol, de reconstruire nos usines et nos ports, de moderniser notre outillage et nos moyens de transports, d'étudier les réformes de structure susceptibles, dans le jeu des concurrences mondiales, de redonner à notre Pays une place de choix qu'il ne pourra conserver que par son énergie, son ardeur au travail, ses qualités professionnelles et intellectuelles. Il s'agit, en un mot, pour reprendre l'expression du Général de Gaulle, de « faire du neuf et du raisonnable ».

Dans cette œuvre de reconstruction et d'adaptation, les initiatives locales constitueront un puissant facteur de redressement. Vous aurez ici, notamment, à revivifier cette artère magnifique que constitue la Loire Maritime, à réorganiser votre port, à rénover vos usines suivant les procédés les plus modernes, à présenter sur les marchés mondiaux les produits de votre région, à faire naître dans vos cantons agricoles le goût des cultures industrielles spécialisées, à améliorer l'exploitation de vos richesses touristiques.

La tâche est immense, mais elle est à l'échelle humaine et rien ne devra vous décourager. J'ai déjà visité votre grande citée meurtrie et son arrière-pays ; j'ai franchi la semaine dernière les limites de votre ressort et j'ai mesuré, à St-Nazaire comme ici, l'étendue des dégâts. Partout j'ai voulu découvrir, et j'ai découvert des raisons d'espérer. Votre port dispose, d'ores et déjà, d'une bonne partie de son outillage d'avant guerre et ne doit pas tarder, grâce aux efforts du nouveau Comité de la Loire Maritime, à retrouver sa prospérité. Nombre de vos usines et de vos maisons de commerce ont repris, ou sont prêtes à reprendre leur activité dès que leur seront fournies les matières premières que le Gouvernement s'emploie à leur procurer. D'un commun accord, organisations patronales et ouvrières ne réclament que plus de travail. Et j'ai été frappé, notamment, par le sincère désir d'entente et de compréhension mutuelle qui marque dans cette région, au bénéfice certain de la collectivité, les rapports entre patrons et salariés.

Il vous appartiendra, Messieurs, avec l'appui des Pouvoirs Publics dont je tiens à vous assurer ici qu'il ne vous sera pas ménagé, il vous appartiendra, dis-je, de coordonner tous ces moyens d'action, de guider ce faisceau d'énergies et de bonnes volontés pour rendre à votre département sa prospérité d'avant-guerre.

Je sais que vous alliez l'esprit d'initiative au souci du bien public et que, lorsque vous défendez vos ressortissants, vous le ferez aussi dans l'intérêt de tous les consommateurs. Je sais que, dans cette période de remise en route où les difficultés ne cessent de s'accroître, le Gouvernement de la République pourra compter aussi bien sur votre dévouement que sur votre compétence, et que vous lui épargnerez les critiques systématiques pour ne lui apporter que des suggestions constructives.

Dans la lourde, mais magnifique tâche qui vous échoit, je vous souhaite, Messieurs, les plus belles réalisations parce que la renommée de votre Département, et par là même celle de la France, est en jeu. En contribuant de toutes vos forces, de toute votre foi, au développement industriel et commercial du Pays, vous agirez dans le sens de ses intérêts les plus sûrs : car il n'est pas douteux que ce renouveau de notre puissance économique sera l'un des facteurs essentiels de notre relèvement, en même temps que la consécration de notre victoire si chèrement acquise.

Après ce discours, accueilli par des applaudissements unanimes, M. le Préfet cède la présidence à M. Bernard, doyen d'âge.

M. BERNARD invite la Chambre à constituer son Bureau.

Il est procédé à un vote au scrutin secret, dont les résultats, proclamés par le doyen d'âge, sont les suivants :

Nombre de votants : 25.

Président : M. MAURICE BERTIN, 24 voix. Elu. (Il y a un bulletin blanc).

Premier Vice-Président : M. ABEL RINEAU, 24 voix. Elu. (Il y a un bulletin blanc).

Deuxième Vice-Président : M. GOERGES COSSÉ, 24 voix. Elu. (Il y a un bulletin blanc).

Secrétaire-membre : M. PAUL GRINGOIRE, 24 voix. Elu. (Il y a un bulletin blanc).

Trésorier : M. HENRI POLO, 24 voix. Elu. (Il y a un bulletin blanc).

M. le Préfet déclare le Bureau constitué, et prie M. le Président de prendre place au fauteuil.

M. Bertin prend la présidence.

M. SAVARY, *Commissaire Régional de la République*, prononce le discours suivant :

Monsieur le Président,

Messieurs,

Je suis heureux d'adresser à la nouvelle Chambre de Commerce et à son Bureau les félicitations du Gouvernement et mes vœux bien sincères pour le succès de leurs travaux.

Je vous remercie de l'accueil amical que votre Compagnie m'a toujours fait lorsque je suis venu à Nantes pour y traiter les affaires intéressant le département de la Loire-Inférieure. Je connais la gravité des problèmes qui vous sont soumis et que vous vous efforcez de résoudre dans l'intérêt général. Si vous avez éprouvé quelques inquiétudes, notamment en ce qui concerne le choix de la ville d'Angers comme chef-lieu de la Région Administrative, il n'y a jamais eu là qu'un léger nuage, qui n'a jamais empêché les relations les plus cordiales d'exister entre nous.

Je tiens tout spécialement à féliciter votre Président, M. Maurice Bertin ; il donne le plus beau démenti à ceux qui ont prétendu que la France n'était plus un pays jeune, car il constitue, en effet, un vivant exemple de jeunesse, d'énergie et de vitalité.

Votre Compagnie a déjà manifesté, à maintes reprises, sa volonté de redonner au port de Nantes, ainsi qu'à l'Industrie et au Commerce nantais, la place qui leur appartient dans la vie économique de la Nation, et je sais que, dans le travail considérable réalisé à Nantes depuis la libération, la part de la Chambre de Commerce, malgré les difficultés auxquelles vous vous heurtez, a été grande. Je suis heureux de vous remercier de vos efforts, et de vous encourager à les continuer, afin que votre action devienne de plus en plus féconde, et que Nantes retrouve sa prospérité dans la France renaissante.

(Appaudissements unanimes).

M. BERTIN, *Président*, prononce le discours suivant :

Monsieur le Préfet,

A peine aviez vous pris possession de vos fonctions, que vous nous donniez déjà un témoignage de l'intérêt que vous prenez à nos travaux en assistant, avec M. le Commissaire de la République, à la première réunion de la Commission de la Loire Maritime.

Aujourd'hui vous voulez bien procéder à l'installation des membres de la Chambre de Commerce élus au renouvellement général du 13 décembre dernier.

Au nom de tous mes Collègues je vous en remercie, et je vous renouvelle les souhaits de bienvenue que j'ai déjà eu l'honneur de vous adresser, avec une sincérité d'autant plus grande que nous avons recueilli de nos premiers entretiens la certitude de pouvoir trouver, auprès de vous, toute la bienveillance et l'appui nécessaires pour mener à bien les tâches ingrates qui nous attendent.

Mes chers Collègues,

En m'appelant pour la seconde fois à la Présidence de votre Compagnie, vous me donnez une marque de sympathie et de confiance qui m'est parti-

culièrement précieuse. Le Président et les membres de votre Bureau voient, dans l'unanimité avec laquelle vous les avez maintenus dans leurs fonctions, un encouragement à poursuivre leurs efforts pour redonner au port de Nantes la place qui lui revient dans l'Economie du Pays, et pour défendre les grands intérêts de l'Industrie et du Commerce de notre Région.

L'ordonnance du 18 août 1945 ayant prescrit le renouvellement intégral des Chambres de Commerce, a eu pour conséquence de modifier profondément la composition de notre Compagnie. Nous avons toutefois eu la grande satisfaction de voir confirmer dans leurs fonctions tous les membres sortants qui sollicitaient le renouvellement de leur mandat et c'est ainsi que vingt d'entre nous, MM. Rineau, Cossé, Gringoire, Polo, Beaupère, Bernard, Binet, Briton, Brunner, Decré, Fonteneau, Kerr, Laraison, Magnin, Maître, Naux, de Rengervé, Rouchet, Roux, et moi-même, peuvent aujourd'hui souhaiter la plus cordiale bienvenue à dix nouveaux collègues : MM. Dehayé, Drouin, Figon, Landois, Lanoé, Leduc, Loutrel, Mazaud, Rézeau et Volteau, qui nous arrivent précédés d'une réputation d'hommes d'affaires particulièrement avertis. Ils seront ainsi les dignes successeurs des collègues qui nous ont quittés : MM. Alfred Péneau et Hippolyte Bureau, qui, depuis quinze et douze ans, représentaient parmi nous les conservateurs et l'armement nantais; MM. Georget et Guillaud, dont la présence parmi nous fut de trop courte durée, n'ont pas, en effet, demandé le renouvellement de leur mandat. Nous leur exprimons notre reconnaissance pour le concours dévoué qu'ils nous ont toujours prêté, et dont nous conserverons le plus fidèle souvenir.

Vous avez, par un vote unanime, maintenu en fonctions les membres du Bureau et je vous en remercie. Depuis deux ans MM. Rineau et Cossé, Vice-Présidents, M. Gringoire, Secrétaire, et M. Polo, Trésorier, m'apportent une collaboration qui m'est précieuse, et dont je leur suis reconnaissant. Je sais pouvoir compter sur eux comme ils comptent sur moi pour mener à bien la lourde tâche qui nous incombe.

Je dois également dire combien nous apprécions les relations étroites que nous entretenons toujours avec nos deux Présidents honoraires, MM. Brossier et Guillet, et notre Vice-Président honoraire, M. Delpuech. Leur vigueur intellectuelle et physique peut inciter à méditer sur la prudence que l'on doit apporter dans le rajeunissement des cadres !

Enfin je tiens à exprimer ma satisfaction aux Chefs de nos différents Services, M. René Legros, Secrétaire Général, M. Beaufine, qui vient de succéder à M. Bonneau en qualité de Directeur Général des Services Techniques, M. Mercier, Directeur de l'Outillage Public du Port, M. Even, Directeur des Entrepôts et Magasins Généraux, M. Raimbaut, Directeur des Services Financiers, M. Vergez, Chef du Service de la Documentation. Tous, secondés par un personnel actif et dévoué, me donnent un concours dont j'apprécie toute la valeur et dont je les remercie.

Mes chers Collègues,

Il s'agit maintenant de nous mettre au travail. Mais peut-être estimerez-vous utile de jeter, au préalable, un rapide coup d'œil en arrière, et de vous rappeler que le port de Nantes, par l'effort continu de plusieurs générations d'hommes modestes, et dévoués au bien public, s'était, avant la guerre, classé parmi les premiers établissements portuaires de notre Pays, et que, venant immédiatement après Bordeaux quant à l'importance de son tonnage, il fut, pendant les deux guerres, par la qualité et l'importance de son outillage, ses 6 kilomètres de quais, la facilité de leur desserte, particulièrement apprécié par nos Alliés, et, malheureusement, aussi par nos ennemis.

La preuve en est dans le nombre et l'importance des navires qui se trouvaient à Nantes lors de la libération.

C'est ce bel outil, si laborieusement créé par des Nantais plus soucieux, suivant nos traditions, de la réussite de leurs efforts que de leur propre renommée, que nous recueillîmes en août 1944, mais hélas dans quel état :

47 brèches dans les quais ; 24.000 mètres carrés de hangars détruits dans la proportion de 80 %, les Entrepôts et Magasins Généraux incendiés, notre matériel de dragage, l'un des plus importants de France, et 126 épaves, coulés en Loire, 31 grues disparues, la plupart des autres plus ou moins avariés. Tel est le sinistre bilan des destructions subies par notre port en août 1944, et dont M. l'Ingénieur en Chef Gibert évaluait le montant à plus d'un milliard.

Aujourd'hui nous disposons de 20 postes à quai, 50 grues sont en bon état de fonctionnement ; deux nouvelles grues de 6 tonnes sont en voie de montage ; 24 autres de 3 et 6 tonnes ont été commandées. Les hangars se réparent, d'autres se construisent, permettant, dans un avenir relativement prochain, de mettre à la disposition des usagers une superficie de 12.000 m². Enfin, avant fin 1946, tous les quais seront remis en état.

De tous les ports français, Nantes se trouve, après Bordeaux, celui dont les ressources sont les moins atteintes, et nous devons, en faisant cette constatation, rendre hommage aux efforts de M. l'Ingénieur en Chef Gibert et de son adjoint M. Guiochon, qui, dans cette lutte pour la reprise de notre activité portuaire, ont été les précieux collaborateurs de notre Chambre de Commerce.

A l'heure où, grâce au plan d'urbanisme établi par la Municipalité, notre Cité va renaître littéralement à la vie, nous croyons qu'il est désirable de donner à tous, les éléments d'information nécessaires pour permettre de garder intacte la foi dans une résurrection totale de notre Ville ; et c'est pourquoi, après cette esquisse rapide et incomplète de la situation actuelle, je voudrais, Messieurs, vous exposer très succinctement les projets d'avenir que forme, pour votre port, notre Compagnie.

Vous avez vu les résultats acquis avant la guerre par les efforts persévérants de nos prédécesseurs. Il s'agit aujourd'hui de les compléter pour donner à notre port son potentiel maximum.

Lorsque tout notre matériel de levage sera reconstitué, nos quais réparés, les entrepôts reconstruits, notre établissement portuaire aura repris sa physionomie d'antan. Mais dans les vastes conceptions de nos anciens tout n'avait pu encore être réalisé. Un grand port, s'il doit mettre à la disposition de ses usagers tout le matériel nécessaire à la rapide rotation des navires, doit aussi prévoir les moyens de réparer leurs avaries le cas échéant, car de cette facilité résulte un avantage sérieux qui joue dans l'établissement des frets. Or Nantes ne possède pas, à cet effet, un outillage suffisant.

Une forme de radoub figurait bien, il y a quelques années, au programme des aménagements du port, mais les progrès de la technique ont substitué à cette conception la création de docks flottants que la Chambre de Commerce se propose précisément de réaliser, aussitôt qu'il sera devenu possible, dans cet emplacement admirable que constituent les immenses terrains de l'île Cheviré.

La voie ferrée de Nantes à Indret qui doit les desservir bientôt mettra ainsi à la disposition des industries nouvelles des emplacements idéaux bordés, d'un côté par le fleuve, de l'autre par la voie ferrée, avec comme arrière plan le plateau de Bouguenais et de Rezé où des habitations ouvrières, judicieusement édifiées, permettront d'assurer aux industries nantaises une main d'œuvre qualifiée dans des conditions d'hygiène et de rénovation sociale que peu de grandes cités sont en mesure de pouvoir réaliser.

Ce ne sont pas là, mes chers Collègues, des anticipations chimériques ni à longue distance. La période de chômage qui a suivi la guerre a déjà permis la réalisation d'une partie importante des remblais nécessaires à l'établissement de la voie ferrée.

M. le Préfet Vincent, je tiens à le rappeler ici, avant de quitter la Préfecture, a bien voulu nous donner l'assurance que les crédits nécessaires à la continuation de ces travaux seraient octroyés et M. l'Ingénieur en Chef Gibert n'attend plus que le retour du matériel approprié pour effectuer leur reprise. Nous aurons ainsi, dans un avenir qu'il ne tient qu'à nous de faire proche, un moyen de doter notre port d'un équipement complet et de lui donner un nouvel élément d'activité par les établissements industriels qui ne peuvent manquer de venir s'installer sur la rive gauche du fleuve, réalisant ainsi les vues prophétiques du grand nantais que fut Maurice Schwob lorsqu'il envisageait pour la Loire Maritime un long boulevard d'usines reliant Nantes à Saint-Nazaire.

Cet exposé rapide vous indique ce que j'appellerai le point vers quoi nous devons tendre. Mais, entre temps, il faut agir et voici ce qui vous incombe aujourd'hui :

D'abord établir la liaison étroite, continue, persévérante, avec le port voisin de Saint-Nazaire. La Loire Maritime est désormais une entité indivisible, et ceux d'entre nous qui sont les plus spécialement au courant des questions portuaires se rendent compte que les deux établissements de Nantes et de St-Nazaire sont, pour de longues années, étroitement solidaires.

La Commission qui vient d'être constituée a précisément pour objet de déterminer les voies et moyens propres à assurer la coordination de nos intérêts réciproques. C'est une œuvre de patience, de bonne volonté, de compréhension mutuelle, pour laquelle vous aurez tout à l'heure à désigner vos mandataires. Mais d'ores et déjà, nous pouvons dire que le Président désigné pour diriger nos travaux, M. l'Inspecteur Général Tartrat, possède au plus haut point toutes les qualités requises pour mener à bien cette tâche difficile.

Vous aurez ensuite à assurer, aussi rapidement que possible, la reprise des trafics normaux de notre port, et ceci vous conduit à envisager la construction de silos pour recevoir les vins par bateaux-citernes, l'aménagement de hangars étudiés suivant les conceptions les plus modernes pour l'entreposage des bananes, l'édification de magasins propres à recevoir et conserver les sucres. Problèmes difficiles actuellement à l'étude et en voie prochaine de réalisation. Enfin viendra l'aménagement du port lui-même et la remise en état du chenal, en fonction des besoins que créera le programme de constructions navales non encore arrêté.

Tout cela devra être étudié, résolu, réalisé dans un délai record, car la concurrence est là qui nous guette : Avec des moyens financiers dont nous ignorons encore la nature ; et je n'ai pas parlé de la reconstruction de nos Entrepôts, de l'immeuble où la Chambre de Commerce établira son siège et les Services annexes, dont les complications de la vie économique moderne rendent la création nécessaire. D'ores et déjà nous avons dû faire appel aux avances de l'Etat pour 111.000.000 de francs. A quel chiffre montera la réalisation des travaux que nous venons de vous indiquer ? Dans le tourbillon monétaire où nous nous débattons actuellement, quel est le calculateur qui pourrait le chiffrer, et c'est dans des conditions déroutantes pour des hommes d'affaires soucieux de l'équilibre de leurs entreprises, que nous devons, quoi qu'il en soit, aller de l'avant et tout mettre en œuvre pour conserver notre place au soleil.

✱

Mais ceci, Messieurs, n'est qu'une partie du rôle que vous avez à jouer. Il vous appartient encore, dans le domaine économique proprement dit, d'apporter votre contribution à l'œuvre de redressement dont dépend le salut du Pays. Les Chambres de Commerce sont, en effet, les auxiliaires naturels des Pouvoirs Publics, et leurs avis, généralement dégagés de toute idéologie systématique, s'inspirent d'un réalisme qui leur fait préférer les tâches productives aux réformes de structure souvent entreprises sans études techniques suffisantes et sous la pression de passions partisans, dont le résultat aboutit le plus souvent à la ruine des finances publiques.

Nous devons donc nous efforcer de maintenir un juste milieu entre les conceptions trop hardies et les réalisations de novateurs dont nous ne contestons pas la probité, mais dont la compétence nous apparaît fragile, ce qui nous conduit tout naturellement à vous exposer ce que semble devoir être notre règle de conduite dans l'étude des questions que nous ayons à résoudre.

Il convient tout d'abord de vous rappeler que, par tradition, notre Compagnie reste fermement attachée aux principes du libéralisme. Les expériences d'Economie dirigée que nous vivons ne semblent pas faites pour nous inciter à modifier une position de principe qui n'exclut pas d'ailleurs, à priori, les adaptations nécessaires aux circonstances exceptionnelles que nous traversons. Qualités de mesure et de sagesse, dont vous saurez donner la preuve, et qui nous permettront de prendre parti dans deux questions qui ont déjà fait l'objet de nombreux échanges de vues, et dont la solution s'impose à bref délai :

Il s'agit notamment du décret du 9 septembre 1939 dont les Pouvoirs Publics viennent bien de décider l'abrogation, mais en l'accompagnant de restrictions qui nous paraissent aller encore à l'encontre de l'intérêt général. L'expérience a démontré, en effet, l'arbitraire auquel aboutissait le régime de l'autorisation préalable à l'ouverture ou l'extension des fonds de commerce. Sous prétexte de défendre les intérêts légitimes des réfugiés, sinistrés, prisonniers, etc..., etc... le décret couvrait, en fait, des intérêts privés, dont d'autres faisaient les frais, et à l'heure où de tous côtés on demande le retour à un régime de liberté, il nous semble anormal et contraire à la reprise générale de l'activité économique de maintenir, pour les Communes sinistrées, et contre certaines catégories de commerçants, des restrictions aussi exorbitantes du droit commun que celles que consacre encore la réglementation nouvelle.

Dans le même ordre d'idées, et pour des raisons analogues, nous souhaitons la disparition effective, et non simplement nominale, des Comités d'Organisation et de leurs succédanés, les offices professionnels, dont le moins qu'on puisse dire est qu'ils avaient pour unique effet de transformer le provisoire en définitif, et de faire peser sur l'économie française, un handicap tant moral que financier incompatible avec les nécessités de notre redressement.

Est-ce à dire que nous devons revenir à un régime de liberté déréglée et à méconnaître la nécessité de l'ordre et de la méthode dans l'organisation professionnelle ? Nullement, mais précisément en raison de notre attachement aux principes du libéralisme, nous souhaitons que les entraves nécessaires au bon fonctionnement de la profession soient librement consenties par les intéressés, ce qui n'exclut nullement d'ailleurs le droit de regard et de contrôle de la puissance publique, que personne ne songe actuellement à contester, à condition toutefois que ce droit de contrôle soit exercé dans l'esprit libéral d'un père de famille soucieux de l'intérêt des siens, et non dans celui d'un Directeur de pénitencier qui veut mettre à la raison les enfants qui lui sont confiés.

Il nous semble que pour réaliser ce climat favorable au libre épanouissement des initiatives dans le cadre ordonné de la profession, point n'est besoin de reviser la Constitution, ni de créer des lois d'exception.

L'outil est là, sous la main, créé par une législation prévoyante et déboussaie. C'est le syndicat professionnel, au sein duquel peuvent s'exprimer toutes les opinions, se défendre tous les intérêts, s'organiser toutes les

réformes, sous l'œil bienveillant des Pouvoirs Publics, dont le rôle ne doit plus consister qu'à arbitrer les conflits, et à créer le climat d'harmonie nécessaire au plein développement des activités françaises.

Mes chers Collègues,

Je crains de m'être livré à une élucubration quelque peu hors de propos devant des représentants aussi hautement qualifiés de la puissance publique que le sont M. le Commissaire de la République et M. le Préfet de la Loire-Inférieure, mais je connais leur indulgence. Peut-être d'ailleurs nos prochaines réunions démontreront-elles ce qu'ont de chimériques les vues que je viens d'exposer. Mais je sais que rien dans la vie n'est, simple, que les plus grandes étapes se font à pas mesurés, et pour mieux exprimer ma pensée je voudrais la traduire par un aphorisme qui m'est cher, et que je livre à vos critiques : « La vie de l'homme d'action n'est qu'un compromis perpétuel, axé sur un idéal ». Cheminons ensemble, si vous le voulez bien, vers cet idéal, qui se confond au surplus pour nous avec le bien du Pays.

(Applaudissements unanimes).

Il est procédé à un tirage au sort pour la répartition, en trois séries, des membres de la Chambre.

Sont désignés pour faire partie :

1^o) De la série sortante en 1947 :

Première catégorie. — MM. Bernard, Binet, Laraison.
Deuxième catégorie. — MM. Beaupère, Brunner, Drouin, Figon.
Troisième catégorie. — MM. Dehaye, Fonteneau, Volteau.

2^o) De la série sortante en 1949 :

Première catégorie. — MM. Bertin, Maître, Rineau.
Deuxième catégorie. — MM. Kerr, Landois, Lanoé, Polo.
Troisième catégorie. — MM. Leduc, Mazaud, Rézeau.

3^o) De la série sortante en 1951 :

Première catégorie. — MM. Cossé, Loutrel, Rouchet, Roux.
Deuxième catégorie. — MM. Briton, Decré, Naux, de Rengervé.
Troisième catégorie. — MM. Gringoire, Magnin.

Répartition, par tirage au sort, des membres de la Chambre de Commerce en 3 séries sortantes à la fin des années 1947, 1949 et 1951.

Désignation des délégués de la Chambre à la V^e Région Economique, aux Offices de Transports et à la Commission de la Loire Maritime.

La Chambre, à l'unanimité, désigne comme délégués, pour les années 1946 et 1947 :

1°) *A la V^e Région Economique* : MM. Bertin, président ; Rineau, premier vice-président ; Cossé, deuxième vice-président ; Beaupère, membre.

2°) *Aux Offices de Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest* : MM. Bertin, Président ; René Legros, secrétaire général.

3°) *A la Commission Consultative du Port et à la Commission Permanente d'Enquête* : MM. Bertin, Président ; Cossé, deuxième vice-président ; Beaupère, membre ; Figon, membre ; Loutrel, membre ; de Rengervé, membre.

4°) *A la Commission de la Loire Maritime* : MM. Bertin, Président ; Rineau, premier vice-président ; Beaupère, membre ; Figon, membre.

Election de la Commission des Finances.

La Chambre, à l'unanimité, désigne pour faire partie de la Commission des Finances en 1946 et en 1947 :

MM. Binet, Briton, Drouin et Kerr.

Nomination des membres correspondants.

La Chambre procède à la désignation des membres correspondants pour les années 1946 et 1947 :

Elle renomme, à l'unanimité, M. Jean Pétin, représentant de l'industrie minière, et M. Rimailho, représentant de l'industrie pétrolière.

N'ayant pu, en raison de l'insuffisance du nombre des places disponibles, avoir aux dernières élections, comme membre titulaire, un représentant de l'arrondissement d'Ancenis, elle nomme, à l'unanimité, M. Giraudet, imprimeur et fabricant de cartonnages à Ancenis, membre correspondant pour la même période.

Enfin, en raison des circonstances qui ont accompagné le renouvellement intégral qui vient d'avoir lieu, la Chambre décide de nommer, à titre tout à fait exceptionnel, et sans que cette mesure, prise seulement pour une durée de deux ans, puisse constituer un précédent, trois nouveaux membres correspondants, MM. Barjolle, représentant de l'industrie charbonnière, Champy, représentant de la Raffinerie, et Wibaut, représentant de la fabrication des engrais et produits chimiques.

Renouvellement de la délégation de la Chambre de Commerce au secrétaire général et aux chefs de service.

A l'unanimité, sur la proposition de M. Bertin, Président, la Chambre renouvelle sa délégation et celle de son Président :

1°) A M. René Legros, secrétaire général ; à M. Beaufine, Directeur général des Services Techniques, et à M. Rimbaut, Directeur des Services Financiers, chacun séparément, pour la signature des certificats, attestations, actes authentiques et sous-seings privés, pièces de procédure, procurations,

marchés, licences d'importation et d'exportation, recus, chèques, et virements en banque et postaux, récépissés-warrants, acceptations et endossements d'effets, ordres d'achats, de ventes, d'encaissements et de remplois de bons du Trésor, et de tous autres titres, pièces de comptabilité, polices d'assurances, et documents divers.

2°) A M. Maurice Vergez, chef du Service de la Documentation, pour la signature des certificats, licences d'importations et attestations diverses.

M. Bertin, Président, exprime à M. Savary, Commissaire Régional de la République, et à M. Phalempin, Préfet de la Loire-Inférieure, la gratitude de la Chambre de Commerce pour le témoignage d'estime et de sympathie qu'ils viennent de lui donner en procédant à l'installation de ses membres et de son Bureau.

M. le Commissaire Régional et M. le Préfet de la Loire-Inférieure remercient la Chambre de l'accueil si cordial qui vient de leur être fait. Ils prennent congé d'elle, et sont reconduits par M. le Président.

La séance est levée à 16 heures.

Nous reproduisons ci-après le procès-verbal de la séance du 23 janvier 1948, au cours de laquelle ont été installés les membres de la Chambre de Commerce élus le 4 décembre 1947 et a été constitué le Bureau pour 1948 et 1949 :

Renouvellement partiel de la Chambre de Commerce. Election du Bureau pour 1948 et 1949.

SEANCE D'INSTALLATION DU 23 JANVIER 1948

Présents. — MM. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure ; Pelletier, Délégué Départemental à la Production Industrielle ; M. Euvrard, Secrétaire Général du Comité Régional du Tourisme, représentant M. Griffault, Inspecteur de l'Economie Nationale.

MM. Bertin, Président ; Rineau et Cossé, Vice-Présidents ; Gringoire, secrétaire-membre ; Polo, Trésorier.

MM. Beaupère, Bernard, Binet, Brunner, Dehay, Drouin, Figon, Fonteneau, Landois, Lanô, Laraison, Leduc, Loutrel, Magnin, Maître, Mazaud, Naux, de Rengervé, Rézeau, Rouchet, Volteau, membres.

MM. Brossier, Président honoraire ; Delpuech, vice-président honoraire ; Bureau, membre honoraire.

MM. Barjolle, Champy, Rault, membres correspondants.

Excusés. — MM. Briton, Decré, Kerr, Roux, membres.

MM. Guillet, Président honoraire ; Hilaust, vice-président honoraire ; Péneau, membre honoraire.

MM. Giraudet, Petin, Rimailho, membres correspondants.

M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, prend la présidence, et prononce le discours suivant :

Messieurs,

J'ai aujourd'hui le très agréable devoir d'installer les nouveaux membres de la Chambre de Commerce de Nantes.

En dehors des formalités traditionnelles, que, naturellement, je ne manquerai pas de remplir, je voudrais adresser mes félicitations les plus cordiales à tous ceux qui ont eu, une fois de plus, la préférence des électeurs consulaires. Ils auront à remplir une tâche très importante, car ils seront auprès des Pouvoirs Publics et auprès de toutes les catégories de citoyens français les représentants d'activités primordiales pour notre économie nationale. Je connais suffisamment — j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire — la tâche qui incombe aux Chambres de Commerce, pour vous assurer combien j'ai le désir de continuer à travailler avec vous comme nous avons commencé à le faire.

L'année qui débute pourra être fertile en réalisations, mais il nous faudra aux uns et aux autres beaucoup de courage, car les temps ne sont pas encore révolus où tout sera facile, bien au contraire. Il est indispensable que chacun comprenne le rôle qui lui est dévolu et accepte avec courage, avec abnégation même, mais aussi avec le plus grand optimisme, les sacrifices qui lui seront demandés.

Vous avez une grande vertu, dont chaque jour je constate l'efficacité, c'est le travail. A parcourir la France, on apprend à juger les hommes, et je tiens à vous dire, sans vaine flatterie du reste, la comparaison que j'établis depuis quelque temps entre la Région que j'ai maintenant l'honneur d'administrer et certaines autres, comparaison tout à l'avantage de la Loire-Inférieure. Chez vous, malgré les ruines, malgré les difficultés souvent plus grandes que partout ailleurs, je constate partout un grand désir de relèvement ; je vois une volonté formelle de rendre à votre pays, à vos activités, une vie, non seulement qui rappellera celle qu'ils avaient autrefois, mais qui surpassera celle qui a fait la fortune de Nantes. Je suis heureux de vous en féliciter.

C'est pourquoi, au moment où je vais vous lire les procès-verbaux des dernières élections, je veux apporter un tribut d'optimisme, de confiance totale aux travaux que nous allons ouvrir aujourd'hui, et vous dire, Messieurs, en tant que Représentant du Gouvernement de la République, en tant que nouveau citoyen de Nantes, que je suis entièrement à votre disposition pour vous aider dans votre très grande tâche.

Messieurs,

Voici les résultats des élections du 4 décembre 1947. Ont été élus :

Pour la première catégorie. — MM. Bernard François, Binet Julien, Laraison Fernand.

Pour la deuxième catégorie. — MM. Beaupère Paul, Brunner Gabriel, Drouin Charles, Figon Casimir.

Pour la troisième catégorie. — MM. Dehaye Fernand, Fonteneau Joseph, Volteau Auguste.

Les personnalités dont je viens de donner les noms sont par moi, aujourd'hui, installés dans les fonctions de Membres de la Chambre de Commerce.

En vous invitant, Messieurs, à prendre séance, je vous renouvelle mes félicitations, et je vous exprime mes regrets de ce que les électeurs consulaires ne soient pas allés plus nombreux aux urnes, soit parce qu'ils n'ont pas encore suffisamment compris quel était le rôle de la Chambre de Commerce, soit qu'ils aient en vous une telle confiance qu'ils estiment inutile de la répéter chaque fois. De tout cœur je vous félicite, et, avant de quitter ce fauteuil, je vais vous demander de vouloir bien désigner immédiatement mon remplaçant, en procédant à l'élection de M. le Président et des membres du Bureau de la Chambre de Commerce de Nantes.

Après ce discours, accueilli par des applaudissements unanimes, M. le Préfet cède la présidence à M. Maître, doyen d'âge.

M. Maître invite, en ces termes, ses collègues à renouveler leur confiance aux membres du Bureau sortant :

Mes chers Collègues,

En qualité de doyen d'âge, j'ai le devoir, et en même temps le plaisir, d'adresser aux membres du Bureau sortant les remerciements de la Chambre de Commerce pour l'activité et le dévouement avec lesquels ils se sont acquittés du mandat que nous leur avions confié en janvier 1946.

Malgré leurs occupations professionnelles de chefs d'entreprise, dont nous connaissons tous le poids, malgré les responsabilités qu'ils assumaient déjà dans des organisations interprofessionnelles, ils ont accepté la lourde charge de la Direction de notre Compagnie.

Nous avons vu le Président Bertin, toujours sur la brèche, poursuivre auprès des Pouvoirs Publics, pour la reconstruction et le développement du port, des démarches presque toutes couronnées de succès. Nous savons avec quelle autorité il préside la V^e Région Economique, le concours actif qu'il donne, dans le Conseil Economique, au Groupement des Chefs d'Entreprise.

MM. Rineau et Cossé, vice-présidents, M. Gringoire, secrétaire, et M. Polo, trésorier, apportent à notre Président une collaboration active et dévouée, qui a permis au Bureau de donner une vive impulsion à la reconstitution de l'outillage public et des installations du port, et de faire face aux difficultés financières chaque jour plus nombreuses. Les fonctions qu'ils remplissent dans les Groupements Patronaux, où leur compétence est si appréciée, les ont depuis longtemps préparés à remplir, au mieux des intérêts de l'industrie et du commerce nantais, le rôle que nous leur avons confié.

Nous savons gré au Président Bertin et à tous les membres du Bureau d'avoir sans compter payé de leur personne pour assurer la défense des grands intérêts dont nous avons la charge. Ils ont droit à toute notre reconnaissance, et je vous propose, mes chers Collègues, en témoignage de confiance et de gratitude, de leur renouveler, par un vote unanime, les mandats que nous leur avons précédemment confiés.

(Applaudissements unanimes).

Il est procédé à un vote au scrutin secret, dont les résultats, proclamés par le doyen d'âge, sont les suivants :

Nombre de votants : 26.

Président : M. Maurice BERTIN, 25 voix, élu (il y a un bulletin blanc).

Premier Vice-Président : M. Abel RINEAU, 25 voix, élu (il y a un bulletin blanc).

Deuxième Vice-Président : M. Georges COSSE, 25 voix, élu (il y a un bulletin blanc).

Secrétaire-membre : M. Paul GRINGOIRE, 25 voix, élu (il y a un bulletin blanc).

Trésorier : M. Henri POLO, 25 voix, élu (il y a un bulletin blanc).

M. le Préfet déclare le Bureau constitué, et, constatant l'unanimité totale, et surtout la sympathie affectueuse dont le Président Bertin jouit parmi ses collègues, le proclame immédiatement Président de la Chambre de Commerce de Nantes, et le prie de prendre place au fauteuil.

(Applaudissements unanimes).

M. Bertin prend la présidence et prononce le discours suivant :

Mes chers Collègues,

Ce n'est pas sans émotion que je suis appelé par vous au poste que vous venez de me confier, car votre vote unanime m'inspire tout à la fois des sentiments de gratitude pour l'amitié que vous me témoignez et de responsabilité pour les charges que je vais de nouveau assumer.

Mais vous me permettez de vous dire que j'aborde malgré tout cette troisième réélection avec une certaine confiance.

Depuis vingt et quelques années que je me trouve au milieu de vous, votre amitié ne m'a jamais fait défaut, et je sais pouvoir compter de votre part sur le même concours dans l'avenir que dans le passé. Je vous en remercie donc très sincèrement.

Je dois également remercier mes collègues du Bureau du concours particulièrement efficace qu'ils m'ont apporté, en acceptant une répartition des charges de la présidence. MM. Rineau, Cossé, Gringoire et Polo ont des attributions bien déterminées dont ils s'acquittent avec beaucoup de compétence et de dévouement ; aussi je tiens à leur en exprimer publiquement toute ma reconnaissance.

Monsieur le Préfet,

Je voudrais vous adresser mes remerciements très sincères pour l'intérêt que vous nous témoignez et que vous avez marqué dès votre arrivée à Nantes, en assistant, à peine arrivé, à notre première réunion de la Chambre de Commerce. Aujourd'hui vous venez présider cette séance inaugurale et installer le Bureau et les membres, réélus, c'est une nouvelle preuve de la sympathie que vous éprouvez pour notre Compagnie, dont nous vous sommes très reconnaissants. Au surplus, et par un miracle rare dans notre Région, vous avez en quelques semaines pris racine parmi nous. Je ne doute pas que la sève toulousaine qui vous anime ne donne à l'arbre une vigueur nouvelle, dont, je suis certain, nous recueillerons les fruits. Vous nous disiez d'ailleurs à l'instant que vous vous considérez comme un nouveau citoyen de la ville, et nous en sommes très heureux.

Messieurs,

Je voudrais vous rappeler en quelques mots l'action de notre Compagnie au cours des deux dernières années, et vous dire également quelles sont nos préoccupations pour l'avenir, afin que vous puissiez faire le point des travaux en cours et projetés, objet de nos efforts quotidiens :

Tout d'abord la réfection des postes d'accostage est à peu près terminée, sauf celle du quai Wilson, où les travaux sont poussés avec toute l'activité que permettent les crédits dont disposent les Services des Ponts et Chaussées.

Je dois vous faire part à ce sujet d'une réflexion faite la semaine dernière par M. Peltier, Directeur des Ports Maritimes, au cours de sa visite du port. Il nous disait son étonnement de voir les travaux de reconstruction des quais et de l'outillage aussi avancés, car dans beaucoup d'autres établissements portuaires la reconstruction est loin d'avoir été menée aussi rapidement que l'ont fait ici les Services de la Loire Maritime. Je dois rendre un témoignage public, pour la façon efficace et rapide avec laquelle ont été conduites ces opérations, aux ingénieurs des Ponts et Chaussées, et plus spécialement à leur très distingué ingénieur en chef, M. Gibert, ainsi qu'à ses collaborateurs, en particulier, M. Guiochon, chef d'exploitation du Port, qui méritent tous nos éloges et tous nos remerciements.

(Applaudissements unanimes).

En ce qui concerne l'avenir, qui d'ailleurs touche au présent, vous avez entendu parler du travail de dérivation du chenal de la Loire à la Télièndière, dont la première tranche vient d'être récemment achevée.

Comme nous désirions faire ressortir cet événement important de l'histoire de la Loire Maritime, nous avons cru préférable de ne pas brusquer l'inauguration, et d'attendre que les travaux soient plus avancés, l'ouverture du chenal à la navigation ne constituant qu'une première phase d'une opération de grande envergure. Pour donner à cette inauguration un caractère plus solennel, nous comptons inviter plusieurs hautes personnalités qui se sont attachées plus particulièrement à Nantes et ont toujours pris la défense de nos intérêts.

Ce qui est différé n'est pas perdu, et, dès que les travaux de mise à sec des épaves seront terminés, vous serez conviés à l'inauguration officielle du chenal.

**

La reconstruction de l'outillage et des installations portuaires a eu pour conséquences immédiates de redonner au trafic sa physionomie d'avant-guerre. De 903.000 tonnes en 1946 il est en effet passé à 1.531.000 tonnes en 1947, soit une augmentation de plus de 60 %, aussi, malgré les destructions importantes qu'il a subies, le port de Nantes a pu reprendre la sixième place, qu'il occupait autrefois, dans le classement des grands ports français.

Cette position réconfortante sera encore mise en valeur par la récente décision du Directeur des Ports Maritimes, de fusionner les statistiques des ports de Nantes et de Saint-Nazaire. Cette nouvelle présentation ne manquera pas de mettre en vedette le rôle joué par la Loire Maritime dans l'économie générale du pays.

Ces heureux résultats sont sans nul doute la conséquence de la remise en état très rapide des engins de levage et des hangars, mais aussi de la franche collaboration entre les usagers du port et la Chambre de Commerce, collaboration que nous désirons voir devenir chaque jour plus étroite pour retrouver les lignes régulières de navigation et accroître le trafic.

Aux trafics traditionnels des charbons, des hydrocarbures, des phosphates, des pyrites, des vins d'Algérie, des bananes, etc... s'est ajouté récemment celui des fruits et primeurs de l'Afrique du Nord.

Nous avons eu la bonne fortune d'obtenir de la Cie Gle Transatlantique la consolidation de la ligne régulière de Nantes avec l'Afrique du Nord, et plus spécialement avec l'Algérie. Nous croyons, suivant les promesses qui nous ont été faites, recevoir un tonnage important et stable.

Une ligne sur le Maroc vient d'être créée, cependant que la Cie Nantaise des Chargeurs de l'Ouest établissait un service régulier sur le Portugal.

Trois lignes régulières sont ainsi en marche, et c'est ce que nous recherchons le plus, car c'est par les lignes régulières que s'assure une main d'œuvre constante et qualifiée,

Dans l'avant-port, Donges reprend son activité. Nous avons reçu de M. Rimailho, Directeur de la Sté Pêchebron-Quest, la confirmation officielle de la remise en service, incessamment, des installations de raffinage du pétrole.

**

Les projets d'avenir comprennent l'aménagement de la rive gauche, et plus spécialement de l'île Cheviré, où est envisagée la création d'un bassin-dock, qui permettrait aux chantiers navals de Nantes de développer au maximum leur potentiel de production.

Les pourparlers continuent avec les chantiers de constructions navales. Du côté de l'Administration, M. Peltier, Directeur des Ports Maritimes, a manifesté son intérêt pour les projets en cours, et je puis affirmer que l'année 1948 devrait en voir, sinon la réalisation, tout au moins la consécration définitive de principe.

En ce qui concerne les installations spécialisées sinistrées, nous avons, après de minutieuses études, passé marché pour la construction de notre hangar à bananes, qui sera réédifié cette année sur le quai des Antilles.

Nous poursuivons également la réalisation d'un hangar moderne à primeurs au quai Wilson, pour assurer la bonne marche de ce trafic en plein développement.

**

Vous savez que notre Hôtel Consulaire est en voie de reconstruction. Le Ministre des Beaux-Arts, plus spécialement le Service des Monuments Historiques, a accepté de prendre en charge la réfection des façades et de l'extérieur, ce qui constitue un allègement de nos dépenses. Il nous restera à financer l'aménagement des installations intérieures, pour lesquelles tous les projets sont établis. Nous espérons que d'ici deux ans nous pourrions nous réinstaller dans des locaux plus spacieux et répondant aux exigences des différents services de la Chambre de Commerce.

L'aménagement de l'aérodrome de Nantes est également une des préoccupations actuelles de notre Bureau.

Nous nous sommes mis d'accord avec l'Aéro-Club de la Loire-Inférieure pour lui consentir une avance d'un million, qui lui permettra de transférer et d'aménager un des hangars existants à l'heure actuelle sur l'aérodrome, à charge par lui de rembourser cette somme sur ses dommages de guerre.

Cette avance doit lui permettre, en édifant un hangar et un atelier de réparations, de donner à l'aérodrome le complément des installations nécessaires à l'instauration d'un trafic commercial.

Enfin nous avons eu la bonne fortune d'obtenir du Ministre des Finances l'autorisation d'émettre un emprunt de 300 millions, dont la réalisation est prévue pour le mois de février ou de mars. Cet emprunt nous procurera

les moyens financiers nécessités par le programme dont je viens de vous parler. Ce sera le premier stade de la reconstruction définitive de notre outillage portuaire.

D'une façon générale l'avenir se présente donc sous des auspices assez favorables. Si nous avons encore sujet de nous plaindre, nous devons néanmoins considérer le chemin parcouru depuis la Libération.

Mais à quoi bon tous ces espoirs, si sur le plan national le pays continue à se débattre au milieu de difficultés de tous ordres paralysant toute reprise véritable de notre économie et réduisant à néant les efforts de tous ceux qui, chacun dans le domaine propre à son activité, ont à cœur d'apporter aux Pouvoirs Publics l'appoint de leur intelligence et de leur énergie.

De tous côtés s'élèvent en effet les avertissements des personnalités les plus qualifiées pour adjoindre le Gouvernement de mettre fin aux pratiques détestables d'une politique dont le moins qu'on puisse dire — et je ne crois pas que M. le Préfet puisse s'en formaliser — est qu'elle se déroule sous le signe de l'incohérence.

Dans le même temps qu'on demande au Pays un effort financier qui dépasse, aux dires de beaucoup, ses possibilités, on se préoccupe d'étendre à l'agriculture, qui ne le demande pas, des avantages que l'on n'est même pas en mesure d'assurer à la classe ouvrière à qui pourtant ils ont été formellement promis.

Alors que dans beaucoup de secteurs un retour à la liberté des prix permettrait d'assurer une circulation normale des produits, on continue à faire « fixer en chambre close, par un Comité irresponsable », le prix de marchandises dont la majeure partie se dissimule dans les arcanes du marché parallèle.

Et tandis que les commerçants et les industriels, qui supportent la plus grosse charge des dépenses publiques, se débattent au milieu des difficultés sans cesse grandissantes, l'Etat, affranchi des contingences de fin de mois, leur fait une concurrence qui s'étend dans tous les domaines, puisque « tout à la fois, banquier, assureur, transporteur, mineur, imprimeur, électricien, constructeur d'automobiles et d'avions, il se charge même, comme le fait justement remarquer le Président de la Chambre de Commerce de Versailles, d'assurer les fonctions de distributeur, grâce aux nombreuses coopératives créées par ses Administrations ».

C'est ce désordre dans l'organisation générale du pays qui est à la base de tous nos maux. Mais ici se pose une grave question : Cause ou effet ? Ce dérèglement des esprits et des choses ne trouve-t-il pas en effet son explication dans le domaine moral beaucoup plus que dans le domaine matériel, et n'est-ce pas dans l'abandon des principes traditionnels du caractère français qu'il faut chercher le remède à une situation qui paraît sans issue, car ce sont précisément ces principes qui assuraient au pays son équilibre, sa force et son rayonnement.

Qu'a-t-on fait de l'autorité, sans laquelle tout est désordre dans une société ?

Qu'a-t-on fait de la liberté, seul levier de l'initiative individuelle, et seul stimulant des activités ?

Qu'a-t-on fait surtout des principes de justice, auxquels le peuple français est plus attaché qu'à aucun autre, et que l'on a véritablement foulés aux pieds par des juridictions et des lois d'exception qui sont précisément la négation même de l'idée de justice ?

Nos Compagnies consulaires ne sont pas asservies à quelque politique que ce soit. Elles sont indépendantes de tout pouvoir et c'est ce qui leur fait un devoir de s'élever contre des pratiques qui ne peuvent se perpétuer sans nous conduire au néant, car pas un peuple ne peut vivre sans que ses aspirations essentielles reçoivent un minimum de satisfaction, le peuple français, imbu d'humanisme, moins que tout autre.

L'instauration du désordre dans le pays de Descartes, la liberté étranglée chez les héritiers de la Révolution, la justice bafouée chez ceux qui en ont le culte atavique, ce sont là les causes certaines de cet amoralisme généralisé dont le Pays se meurt, car il tue tout ressort et supprime tous les réflexes.

Vous excuserez, Messieurs, cette homélie, mais à côté des espérances que nous donne votre activité dans le domaine privé, nous pensons qu'il y a sur le plan national un grand redressement à faire dans le domaine moral, et j'ai la conviction qu'avec des hommes de bonne volonté, comme vous l'êtes tous, ce redressement sera possible si nous nous y attachons de toute notre âme, car quoi qu'on dise et quoi qu'on veuille c'est le Spirituel qui engendre le Temporel.

(Applaudissements unanimes).

La Chambre, à l'unanimité, désigne comme délégués, pour les années 1948 et 1949 :

Désignation des délégués de la Chambre à la V^e Région Economique, aux Offices de Transports et à la Commission de la Loire Maritime.

1^o) A la V^e Région Economique :

MM. BERTIN, Président ; AUNEAU, premier Vice-Président ; COSSÉ, deuxième Vice-Président ; BEAUPERE, membre.

2^o) Aux Offices de Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest :

MM. BERTIN, Président ; René LEGROS, secrétaire général ; POLO, premier suppléant ; DROUIN, deuxième suppléant.

3^o) A la Commission Consultative du Port et à la Commission Permanente d'Enquête :

MM. BERTIN, Président ; COSSÉ, deuxième Vice-Président ; BEAUPERE, membre ; FIGON, membre ; LOUTREL, membre ; DE RENGERVE, membre.

4^o) A la Commission de la Loire Maritime :

MM. BERTIN, Président ; RINEAU, premier Vice-Président ; BEAUPERE, membre ; FIGON, membre.

Élection de la Commission des Finances.

La Chambre, à l'unanimité, désigne pour faire partie de la Commission des Finances en 1948 et 1949 :

MM. BINET, BRITON, DROUIN et KERR.

Nomination des membres correspondants.

La Chambre procède à la désignation des membres correspondants pour les années 1948 et 1949 :

Elle nomme à nouveau, à l'unanimité, M. Jean Petin, représentant de l'industrie minière ; M. Rimailho, représentant de l'industrie pétrolière ; M. Giraudet, représentant de l'industrie du papier ; M. Barjolle, représentant de l'industrie charbonnière ; M. Champy, représentant de la raffinerie, et M. Rault, représentant de la S.N.C.F.

Elle nomme en outre comme membre correspondant pour les années 1948 et 1949, M. Aulfray, pilote, comme représentant du Syndicat des Pilotes de la Loire.

Renouvellement de la délégation de la Chambre de Commerce au secrétariat.

A l'unanimité, sur la proposition de M. Bertin, Président, la Chambre renouvelle sa délégation et celle de son Président :

1°) A M. René Legros, secrétaire général ; à M. Baufine, Directeur général des Services Techniques ; à M. Bapst, secrétaire général adjoint, et à M. Raimbaut, Directeur des Services financiers, chacun séparément, pour la signature des certificats, attestations, actes authentiques et sous-seings privés, pièces de procédure, procurations, marchés, licences d'importation et d'exportation, reçus, chèques et virements en banque et postaux, récépissés-warrants, acceptations et endossements d'effets, ordres d'achats, de ventes, d'encaissements et de remplois de bons du Trésor, et de tous autres titres, pièces de comptabilité, police d'assurances et documents divers.

2°) A M. Maurice Vergez, chef du Service de la Documentation, pour la signature des certificats, licences d'importation et attestations diverses.

M. BERTIN, *Président* : J'exprime à cette occasion mes remerciements bien sincères et ceux de tout le Bureau aux chefs des différents services pour le concours actif et dévoué qu'ils apportent à notre Compagnie.

M. Baufine, qui est encore un nouveau venu parmi nous, a pris une position de tout premier plan à la Chambre, et nous donne l'assurance que les intérêts généraux de notre Compagnie, lorsque notre ami René Legros nous quittera, pourront être assurés par lui, en collaboration avec M. Bapst, de façon à nous donner toute satisfaction.

Je renouvelle, au nom de mes collègues du Bureau, mes remerciements et mes félicitations à M. Baufine, pour la manière très brillante avec laquelle il s'acquitte de ses fonctions.

(Applaudissements unanimes).

M. BAUFINE, Directeur Général des Services Techniques, remercie M. le Président Bertin et tous les membres de la Chambre de leurs félicitations, dont il est très touché.

M. BERTIN, *Président* : Je renouvelle à M. le Préfet tous mes remerciements, d'autant plus vivement qu'il était pris au Conseil Général et qu'il a bien voulu se dégager pour venir assister à cette séance.

M. le Préfet de la Loire-Inférieure prend congé de la Chambre et est reconduit par M. le Président.

La séance solennelle est levée à 15 heures.

Au cours de notre séance du 8 mars 1946 nous avons décidé à l'unanimité de nommer M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, membre correspondant pour les années 1946-1947.

Nomination comme membre correspondant de M. Rault, inspecteur principal, chef d'arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest.

Par décret de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce du 10 juillet 1947, notre Président, M. Bertin, a été promu Officier de la Légion d'Honneur.

Promotion de M. Bertin, Président, au grade d'Officier de la Légion d'Honneur.

Au début de notre séance du 25 juillet 1947, M. Abel Rineau, Vice-Président, lui a adressé en ces termes les félicitations de notre Compagnie :

Messieurs,

Dès l'ouverture de cette séance, et avec l'autorisation du Président, je me permets de prendre la parole.

Il y a deux mois, M. Maurice Bertin s'était fait l'interprète de la Chambre de Commerce pour féliciter nos deux collègues Jean Loutrel et François Bernard, qui venaient d'être faits Chevalier de la Légion d'honneur, et exprimer sa satisfaction de voir si justement récompensés ceux qui ont consacré au Tribunal de Commerce et à la chose publique une vie de labeur et de dévouement.

Aujourd'hui c'est notre Président lui-même qui vient d'être élevé à la dignité d'Officier de la Légion d'honneur, et c'est à moi, l'un de ses collaborateurs immédiats, que revient le grand honneur, et aussi le grand plaisir, de le féliciter à son tour, et lui dire combien cette bonne et heureuse nouvelle, qui ne surprendra personne, tellement une telle promotion est de ces choses qui s'imposent et qu'on attend, combien cette bonne nouvelle a été accueillie avec une satisfaction, je dirai une joie unanime, non seulement

par tous les membres de notre Compagnie, mais par tous ceux qui participent à l'activité économique nantaise et régionale, et aussi par ceux qui, d'une façon ou d'une autre, s'intéressent à la prospérité de notre Cité.

Il est impossible en effet de ne pas associer le nom du Président Bertin à tout ce qui se fait ou se fera pour l'avenir du « plus grand Nantes » ; nul n'ignore ici que c'est à cet objet principal qu'il a consacré toute sa vie et ses moyens, qui sont grands, nul n'ignore aussi que sa réussite a été magnifique, compte tenu évidemment des difficultés dans lesquelles nous nous débattons tous, et qu'elle prépare des lendemains magnifiques.

Pour ceux, dont je suis, qui travaillent depuis longtemps sous sa direction, en collaboration intime et amicale, avec l'esprit d'équipe qu'il a su leur insuffler, pour ceux-là, j'aime à le dire, la satisfaction commune à tous est doublée d'un autre sentiment à base de confiance et d'affection, qui fait de cet événement heureux une véritable fête familiale.

La Présidence remarquable de Maurice Bertin n'est d'ailleurs pas une révélation pour nos concitoyens, car ce n'est pas d'aujourd'hui qu'il est en vedette.

Animateur extraordinaire et bouillonnant d'activité, il a marqué d'une trace profonde son passage dans les différentes organisations qu'il présida.

D'aucuns seront beaucoup plus qualifiés que moi pour parler de sa Présidence du Tribunal de Commerce, ou de celle des Œuvres Antituberculeuses.

D'autres pourront justement exalter son action féconde à la tête des Organisations de la rue Arsène-Leloup. Mais, tout en me défendant de vouloir empiéter sur un terrain qui n'est pas le nôtre, je me crois autorisé tout de même à rappeler que l'Office des Groupements Patronaux, qui est devenu l'antichambre de notre Compagnie, est sa création personnelle, et peut-être son œuvre la plus marquante.

Président de l'A.I.C.A.O., ralliement appréciable mais un peu platonique des activités industrielles et commerciales de Nantes, M. Maurice Bertin, devant les difficultés sociales qui se manifestent tous les jours, recherche une forme de collaboration plus intime et plus efficace. Il la trouve, et c'est la naissance de cet Office qu'il présidera pendant près de dix années, et avec quel dynamisme et quelle autorité..., regroupant tous les éléments patronaux qui jusqu'à ce moment agissaient en ordre dispersé.

Suivi par Nantes et par les régions voisines qui viennent y chercher des directives, consulté régulièrement par les Pouvoirs Publics, l'Office Patronal était devenu, sous l'impulsion de son Président, un centre d'information et d'action et une véritable puissance.

Le jour où Maurice Bertin montait d'un nouvel échelon dans la confiance publique, en se voyant confier la Présidence de la Chambre de Commerce, son successeur à l'Office Patronal n'avait plus qu'à se laisser aller au fil de l'eau : tout avait été dit, tout avait été fait.

Son accession à la Présidence de la Chambre de Commerce aurait pu être un couronnement de carrière ; elle a été pour lui un commencement,

car, depuis qu'il l'exerce, il s'est tellement identifié avec elle que rien n'a plus compté pour lui que ce qui pouvait contribuer à la fortune de notre Compagnie et à la prospérité de notre port.

Ses collaborateurs directs, et en particulier les membres du Bureau, sont admirablement placés pour apprécier et admirer l'intelligence, l'inépuisable bon sens, la ténacité et la force de persuasion avec lesquels notre Président poursuit son œuvre, qui est celle de notre Chambre de Commerce.

Même sa santé ne compte plus, même les rhumatismes, qui sont souvent chez d'autres une invitation au repos, n'ont prise sur son inaltérable jeunesse : il boite, il gémit, se fait transporter s'il le faut en wagonnet, mais il est toujours sur la route, pour arracher à des autorités, souvent rétives, les avantages qu'il s'est mis en tête d'obtenir.

Cette magnifique ardeur, cette volonté toujours en éveil, toujours en action, nous font malheureusement prendre la mauvaise habitude de reporter sur le seul Président tout le fardeau des responsabilités.

Quand ce Président est de la trempe du nôtre, que la qualité de ses artères promet à une activité illimitée, nous sommes rassurés pour de longues années, mais, plus tard, dans quelques lustres, quel exemple difficile à suivre le Président Bertin léguera-t-il à ceux qui voudraient continuer sa fortune ?

Messieurs, si Plutarque a écrit que « l'ingratitude envers ses grands hommes est la marque d'un peuple fort », cette assertion, trop souvent justifiée, ne trouve pas sa place au sein de notre Chambre de Commerce. Elle sait reconnaître la grandeur de la tâche et la grandeur de l'effort, et pense unanimement que si distinction a jamais su être méritée, c'est bien celle dont le Président Maurice Bertin vient d'être justement honoré.

(Applaudissements unanimes.)

M. Bertin, Président, a remercié en ces termes M. Rineau et tous ses collègues :

Messieurs,

Je n'ai pas besoin de vous dire avec quelle émotion je remercie notre Vice-Président, M. Rineau, et vous tous, des paroles élogieuses, certainement trop élogieuses, qu'il vient de prononcer.

Je ne vous cacherai pas que cette distinction m'a causé un très grand plaisir. Je me permettrai toutefois de dire à notre ami Rineau que généralement les récompenses viennent après les efforts, et que celles qu'on reçoit de son vivant sont généralement excessives et dépassent de beaucoup la qualité des services qu'on a pu rendre.

Sous cette réserve, je voudrais vous dire que ce qui a facilité ma tâche, c'est cet esprit d'équipe qui m'a toujours permis de me sentir dans une atmosphère de confiance et de soutien, grâce à laquelle j'ai pu traverser des moments quelquefois un peu pénibles, et franchir les petits obstacles qui se présentaient devant moi avec le maximum de sérénité.

Messieurs, cet esprit d'équipe c'est à vous que je le dois, à votre collaboration continue, à votre amitié constante, et c'est surtout de cela que je suis fier, et dont je m'honore beaucoup plus que de la distinction qui vient de m'être accordée.

Cette distinction, ce n'est pas à moi qu'elle s'adresse, mais au Président de la Chambre de Commerce de Nantes. C'est donc en quelque sorte un honneur qui s'adresse à la Chambre de Commerce, dont je ne suis en ce moment que le porte-fanion, et je suis convaincu que cela nous permettra de donner à notre pays la place qui lui revient dans l'économie générale du pays, et de faire que le port et la place de Nantes y soient toujours au premier rang.

En vous remerciant tout particulièrement des témoignages d'amitié que vous venez de me donner, permettez-moi de vous féliciter également vous-mêmes du résultat que vous avez obtenu, car c'est sur vous tous que je reporte l'honneur de la distinction qui vient de m'être attribuée.

(Applaudissements unanimes).

Par décret de M. le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice, du 25 juin 1947, MM. Bernard et Loutrel, Membres de notre Compagnie et anciens Présidents du Tribunal de Commerce de Nantes, ont été nommés Chevaliers de la Légion d'Honneur.

Au début de notre séance du 27 juin 1947, M. Bertin, Président, leur a adressé les félicitations bien sincères de notre Compagnie pour la distinction dont ils avaient été l'objet, et qui est venue récompenser l'autorité et le dévouement dont ils ont fait preuve dans l'accomplissement de tous les mandats qui leur ont été confiés.

Par décret de M. le Ministre de la Santé Publique et de la Population, du 9 août 1948, M. Emile Decré, Membre de notre Compagnie, a été nommé Chevalier de la Légion d'Honneur.

Par décret de la même date, de M. le Ministre de la Marine Marchande, notre collègue M. Figon, Directeur de l'Agence Régionale de la Compagnie Générale Transatlantique, a été également nommé Chevalier de la Légion d'Honneur.

Au début de notre séance du 8 octobre 1948, notre Président, M. Bertin, leur a adressé à tous les deux les félicitations bien sincères de notre Compagnie, cette distinction étant la juste récompense des services rendus par eux au cours de leur belle carrière, commerciale et maritime.

Nomination de MM. Bernard et Loutrel, membres de la Chambre de Commerce, au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Nomination de MM. Emile Decré et Figon, membres de la Chambre de Commerce, au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur.

Promotion de M. Bertin, Président, au grade de Commandeur du Mérite commercial.

Au début de notre séance du 23 juillet 1948, en l'absence de nos Vice-Présidents, MM. Rineau et Cossé, qui n'avaient pu prendre part à la réunion, M. Gringoire, Secrétaire-Membre, a exprimé la satisfaction de la Chambre de Commerce de voir son Président promu au grade de Commandeur de l'Ordre du Mérite Commercial. Cette distinction, après celle qui lui a été conférée l'année dernière, est la récompense des services rendus par le Président Bertin dans les différentes fonctions qu'il occupe avec une infatigable activité, et M. Gringoire s'est fait avec grand plaisir l'interprète de tous ses collègues pour adresser au Président de bien sincères et cordiales félicitations.

La Chambre à l'unanimité s'est associée aux paroles de M. Gringoire.

M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, a manifesté son plaisir d'assister à cette séance et de pouvoir renouveler à M. Bertin, Président, ses compliments bien sympathiques pour sa promotion.

M. Bertin, Président, a remercié M. Gringoire et tous ses collègues de leurs aimables félicitations, auxquelles il a été très sensible. Il a reporté sur la Chambre tout entière, qui dans l'accomplissement de son mandat témoigne une confiance et lui apporte un concours dont il apprécie toute la valeur, l'honneur de la distinction dont il venait d'être l'objet.

Le Président a terminé en remerciant M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, de ses aimables félicitations, dont il a été très touché.

Par décret du 28 février 1948, nos collègues MM. Emile Decré et Joseph Fonteneau ont été, le premier promu Officier de l'Ordre du Mérite Commercial, et le second nommé Chevalier du même ordre.

Au début de notre séance du 12 mars 1948, notre Président, M. Bertin, s'est fait l'interprète de la Chambre de Commerce pour adresser à nos deux collègues nos bien sincères félicitations.

Promotion de M. Emile Decré, au grade d'Officier du Mérite commercial, et nomination de M. Joseph Fonteneau au grade de Chevalier du même ordre.

Désignation de M. Volteau, comme représentant de la Chambre de Commerce au Conseil Départemental d'Hygiène et à la Commission de surveillance de l'Institut Pasteur.

Notre ancien Collègue, M. Georget, qui représentait notre Compagnie au Conseil Départemental d'Hygiène et à la Commission de Surveillance de l'Institut Pasteur, n'ayant pas voulu accepter le renouvellement de son mandat, nous avons, au cours de notre séance du 24 janvier 1947, désigné M. Volteau pour le remplacer.

Réception de M. Christian Pineau, ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et de M. Max Hymans, secrétaire général de l'Aviation civile et commerciale.

M. Christian Pineau, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, répondant à l'invitation qui lui avait été adressée par notre Compagnie, est venu à Nantes le 17 juillet 1948 pour inaugurer officiellement la deuxième phase des travaux de la Télindière. Il a profité de cette occasion pour visiter l'île Cheviré et les installations portuaires de Nantes.

M. le Ministre des Travaux Publics était accompagné de M. Max Hymans, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale, qui a visité l'aérodrome de Château-Bougon (infra, page 304).

L'Administration Municipale et le Bureau de notre Compagnie ont offert à MM. Christian Pineau et Max Hymans un déjeuner, qui a eu lieu dans une des salles de la Maison du Tourisme, au Château des Ducs de Bretagne, et à la fin duquel notre Président, M. Bertin, a prononcé le discours suivant :

Monsieur le Ministre,

La Chambre de Commerce de Nantes tient tout d'abord à vous remercier d'avoir bien voulu, par votre visite, consacrer en quelque sorte la renaissance de son port.

Les importants travaux qui vous ont été présentés constituent en effet la dernière étape d'une œuvre dont nous avons pu penser un moment qu'elle serait au-dessus de nos moyens, et qui néanmoins nous permet aujourd'hui de croire, avec une force accrue, à l'avenir du port de Nantes, et au développement progressif de son trafic.

Cette croyance, pour ne pas dire cette certitude, nous vient tout autant de la qualité des hommes auxquels a été confiée notre destinée, qu'à la nature même des choses, qui assigne à la Loire Maritime un rôle de premier plan dans l'économie générale du pays.

Ce n'est pas en effet, par l'effet du hasard, qu'au cours du XVIII^e siècle le port de Nantes s'est classé au premier rang des ports français. Cette situation privilégiée, il la devait à sa position géographique, à l'esprit d'initiative et de travail de sa population, et surtout aux besoins d'un arrière-pays qui couvre plus de dix départements, et dont la Loire Maritime constitue en quelque sorte le système artériel.

Les menues causes produisent toujours les menus effets, et si par suite de l'évolution de la Construction Navale, le port de Nantes a dû subir une éclipse qui eut pu lui être fatale ; la persévérance de ses dirigeants, aidés par la clairvoyance d'ingénieurs, dont quelques-uns resteront célèbres dans les annales de notre Ville, ont permis de redonner à notre fleuve les moyens nécessaires pour lui permettre de reprendre son rôle traditionnel, et c'est cette constatation que votre visite, Monsieur le Ministre, nous permet aujourd'hui de faire, ce dont nous vous sommes reconnaissants.

Quelques chiffres permettront d'ailleurs de faire le point.

Au lendemain de la Libération 112 épaves coulées par les Allemands obstruaient le chenal. Vous avez vu ce matin les dernières. Un nouveau chenal a été créé.

Quatre kilomètres de quais sur six étaient inutilisables ; il ne reste plus aujourd'hui que 500 mètres à reconstruire.

Huit grues en état de marche sur 93 d'avant-guerre sont aujourd'hui remplacées par 63 engins modernes. Le reste sera en place en 1948.

Notre matériel de dragages presque entièrement coulé est aujourd'hui en grande partie reconstitué.

Telle est l'œuvre accomplie.

Nous avons tenu à ce que vous veniez sur place vous en rendre compte, Monsieur le Ministre.

Le résultat de cette remise en ordre de nos installations portuaires de la Loire Maritime ne s'est pas fait attendre.

250.000 tonnes mensuelles, à la cadence actuelle, mettent le binôme Nantes-Saint-Nazaire au 4^e rang des ports français, à égalité avec les ports de la Gironde, et au 2^e rang après ceux de la Seine Maritime pour les importations de charbon.

Sans doute n'est-ce là encore une situation qui ne peut qu'aller s'améliorant.

Actuellement accessible aux navires de sept mètres de tirant d'eau en morte eau et de huit mètres en vive eau, nous espérons pouvoir bientôt recevoir à toute marée des navires allant huit mètres.

C'est le programme de demain et nous ne doutons pas, Monsieur le Ministre, que vous nous aiderez pour nous permettre d'y parvenir.

L'arrêté du 23 juin dernier, qui autorise les travaux d'aménagements de l'île Cheviré, va mettre dans un proche avenir 300 hectares de terrains industriels, en bordure du fleuve, desservis par une voie ferrée et un large boulevard, à proximité d'une main-d'œuvre abondante et de qualité, et ouvre pour notre port des perspectives susceptibles de doubler son trafic.

Les nouvelles lignes créées par la Cie Générale Transatlantique vont assurer à très bref délai un trafic important pour la régularité duquel nous faisons un effort dont vous pouvez apprécier l'importance par les travaux en cours d'exécution que nous vous avons montrés ce matin.

Tels sont, Monsieur le Ministre, très brièvement exposés, nos projets actuels et futurs.

Nous avons tout mis en œuvre pour en assurer une réalisation prochaine. Aidez nous simplement en facilitant notre tâche sur le plan administratif, et surtout, ce sera notre plus instante demande, en maintenant à nos côtés, aussi longtemps qu'il sera nécessaire, l'homme qui, par sa connaissance parfaite de la tâche à accomplir, par sa compétence technique, et par la confiance que lui accordent sans réserve nos deux Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire, M. l'Ingénieur en Chef Gibert, Directeur de nos deux ports, dont l'avenir étroitement lié ne peut se développer pleinement que dans une harmonie de conceptions et d'intérêt, qu'il est plus qualifié que quiconque pour mener à bien.

Nous avons reçu pour la première fois M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, le 26 décembre 1947. Au début de la séance, notre Président, M. Bertin, a souhaité en ces termes la bienvenue à M. le Préfet :

Monsieur le Préfet,

C'est la septième fois depuis la Libération que la Chambre de Commerce a l'honneur de saluer le représentant du Gouvernement de la République, mais je dois vous dire que cette sorte d'accoutumance ne porte nullement atteinte à la chaleur de nos sentiments pour vous accueillir parmi nous.

Nous connaissons, par les échos qui nous sont déjà parvenus, votre activité dans les départements aux destinées desquels vous avez présidé jusqu'à présent, et tout récemment le Président de la Chambre de Commerce de Bordeaux me félicitait d'avoir à la tête de notre département un administrateur aussi éminent que vous-même. C'est vous dire avec quelle joie nous vous souhaitons la bienvenue.

Je sais, Monsieur le Préfet, que le département de la Loire-Inférieure ne jouit pas d'une excellente réputation dans le Corps Préfectoral. Je n'en comprends d'ailleurs pas les raisons, et l'expérience vous démontrera, je l'espère, que sous des aspects qui peuvent paraître au premier abord un peu difficiles, le tempérament nantais est par principe même empreint de la plus grande aménité. Son caractère conciliant lui permet de s'adapter aux circonstances les plus délicates et d'en tirer le meilleur parti. Dans de telles dispositions, vous pouvez être assuré de trouver dans le département, et plus spécialement à la Chambre de Commerce, les appuis que vous désirez vivement.

Réception de M. Lahillonne, préfet de la Loire-Inférieure.

En ce qui nous concerne, vous prenez vos fonctions à un moment particulièrement difficile et délicat. Nous nous débattons dans des difficultés d'ordre financier qui ne sont pas propres à notre Compagnie, mais qui compromettent gravement l'avenir du port et de la ville, dont les destinées sont indissolublement liées.

Le Ministère des Finances nous a promis d'autoriser un emprunt de sommes nécessaires à la reconstruction de notre outillage et de nos installations détruites pendant la guerre. Cette Autorisation, pour un emprunt de 300 millions, devait être accordée à notre port en même temps qu'aux ports du Havre et de Boulogne. Or, à mon dernier voyage à Paris, j'ai appris qu'en raison des circonstances financières particulièrement difficiles, cet emprunt risquait d'être retardé, malgré les promesses formelles qui nous avaient été faites. Le Ministère aurait en effet envisagé de nous décaler d'un mois et de reporter au mois de février l'émission de l'emprunt. J'appelle votre attention, Monsieur le Préfet, sur la nécessité d'appuyer nos efforts pour que dans un délai aussi proche que possible nous sortions d'une situation financière difficile.

Nous réservons le plaisir de vous montrer, au cours d'une visite du port, l'important travail de reconstruction déjà réalisé et celui actuellement en cours d'exécution pour améliorer le chenal de la Loire au barrage de la Téliindière et récupérer de précieuses épaves.

Enfin, pour vous faire ressortir d'une façon très tangible l'importance que notre région représente dans le cadre de l'économie générale du pays, je dois vous rappeler que, si le port de Nantes est le sixième dans l'ordre de grandeur des ports français, l'ensemble des ports de la Loire Maritime représente, avec celui de Saint-Nazaire, un trafic équivalent à celui de Bordeaux, et viendrait ainsi au quatrième rang des ports de France.

Je suis certain que les doléances que nous aurons à vous présenter trouveront près de vous un écho favorable. En nous félicitant du choix qui a été fait de votre personne, je vous demande, Monsieur le Préfet, de nous prêter votre concours le plus complet, et je vous en remercie par avance.

A cette allocution, qui a été accueillie par des applaudissements unanimes, M. le Préfet a répondu en ces termes :

Monsieur le Président, Messieurs,

Je suis extrêmement touché, et même un peu confus, des éloges que, tout de suite, à bien voulu m'adresser M. le Président de la Chambre de Commerce de Nantes.

Il les a fondées, je crois, sur les on-dit de ses collègues. C'est une double joie pour moi, puisque cela me permet immédiatement de les en remercier en m'adressant à vous.

En effet, Messieurs, je suis un ancien de l'Administration Préfectorale, et j'ai déjà parcouru ma carrière dans un certain nombre de départements, assez divers les uns des autres. J'y ai toujours trouvé, pour appuyer mon action, des Chambres de Commerce avec lesquelles j'ai entretenu des relations extrêmement cordiales. Je ne sais pas s'il y a une amitié particulière entre l'Administration Préfectorale et les Compagnies Consulaires, mais il est un fait certain, c'est que du terrain administratif ou du vôtre, nous sommes passés extrêmement rapidement sur un terrain que j'aime infiniment mieux : celui de l'amitié totale, de la franchise et de la compréhension. Ce qui me permet aujourd'hui de vous demander Messieurs, de m'autoriser à adresser une pensée extrêmement cordiale et affectueuse à tous les Présidents que je viens de quitter, et dont le souvenir restera vivement dans mon cœur.

En partant de la Dordogne, j'ai eu le très grand honneur d'être reçu une dernière fois officiellement par la Chambre de Commerce de Périgueux, qui a bien voulu me décerner le titre de Membre d'Honneur de sa Compagnie. Ce geste voulait simplement rappeler mon assiduité à ses séances. Les Préfets changent de départements, mais leur cœur ne change pas, et j'apporte ici le même désir d'assiduité qui m'animait là-bas.

Je vous demanderai donc la permission de m'asseoir régulièrement à côté de vous, de vous écouter, et de vous dire ce que vos réflexions et vos discussions me suggéreront.

J'arrive en Loire-Inférieure, non pas avec le désir d'ajouter une ligne de plus à mon curriculum vitae, déjà assez long, et encore moins avec celui de songer à un poste qui pourrait être plus important. J'ai trop l'amour de mon métier pour ne pas m'attacher aux départements qui me sont confiés, et je dois vous faire un aveu à ce sujet :

Il m'est infiniment agréable d'avoir été nommé en Loire-Inférieure, et c'est un très bel avancement pour un Préfet de deuxième classe. Je ne vous le dis pas parce que j'ai tout de suite envie de vous dire des choses aimables, mais bien parce que c'est la vérité. Le poste est lourd et difficile, les intérêts y sont divers et la guerre l'a beaucoup marqué.

Je sais bien que vous avez déjà entendu sept fois de tels propos au cours des années qui viennent de s'écouler, mais je ne voudrais pas que vous croyiez que c'est une leçon apprise, et qu'après mes prédécesseurs je viens vous raconter ce qu'il est indispensable de dire.

Je connais un peu la reconstruction : j'ai déjà fait mon apprentissage en Dordogne, département qui a été lourdement frappé, non pas en quantité, mais en qualité, si l'on peut dire, parce que les dévastations qui ont été faites ont été des dévastations inutiles, qui ne prouvaient que la haine des Allemands. Deux villages détruits ont appelé mon attention. En Loire-Inférieure je trouve Nantes et Saint-Nazaire. Je passe d'une petite échelle à une très grande. C'est une œuvre considérable à laquelle je tiens à me consacrer entièrement, et je voudrais apporter dans cette œuvre non seulement l'esprit administratif qui est indispensable, mais un esprit de bon sens, d'hommes d'affaires, souvent indispensable lorsqu'on se trouve en présence d'Administrations qui auraient une tendance trop marquée à justifier

leur titre d'Administration ». Il faut aller aussi vite que nos moyens financiers actuels le permettent. Il ne faut surtout pas mettre d'obstacles inutiles dans une œuvre dont dépend entièrement le sort de notre pays.

Il est un point sur lequel j'aurai besoin de tout votre concours : j'arrive, et je suis totalement ignorant de la question des ports maritimes.

Préfet dans le Var, Préfet côtier, j'ai été également Préfet touristique, mais jamais jusqu'à présent je n'ai eu le bonheur de connaître des ports commerciaux. Aussi je suis décidé d'abord à prendre un contact direct avec les ports, sur place, de façon à ce que je sente immédiatement ce qu'est la vie d'un établissement maritime, et ce que vous, vous pensez dans le fond de votre cœur ; chaque fois que je pourrai vous être agréable, vous apporter une aide efficace, je vous demande de ne pas hésiter à faire appel à moi.

Votre Président, tout à l'heure, vantait le port de Nantes et la Loire Maritime, et il disait que si Nantes et Saint-Nazaire faisaient un tout nous dépasserions Bordeaux.

M. le Président, avec les qualités inhérentes à son pays, voulait vous dire les choses de façon très exacte, et il me demandait de l'appuyer dans son œuvre. Et bien, Monsieur le Président, je vais vous dire immédiatement ce que je pense. Vous me demandez de vous aider : c'est entendu. Mais j'ai l'impression que moi j'irai peut-être plus fort que vous. Nantes et Saint-Nazaire forment un port unique, qui dépasse celui de Bordeaux et bien d'autres encore. C'est à leur progression constante que nous allons nous employer et de toutes nos forces. Lorsqu'il sera nécessaire que je joigne mes efforts aux vôtres, vous n'aurez qu'à me faire signe. Nous irons ensemble parcourir ces tristes bureaux, attendre devant des portes, mais ces portes nous les forcerons, et il serait vraiment bien étonnant que l'union d'un Breton et d'un Méridional, qui passe pour être des gens un peu fêlés, ne nous permette pas d'arriver au résultat que nous espérons, et que tout le monde attend pour l'économie de la Nation française. Dans tous les domaines il en sera ainsi.

Je vais essayer peu à peu de me familiariser avec toutes les activités de la Loire-Inférieure, non pas seulement sur le papier, qui n'est jamais vivant et à qui l'on fait supporter bien des mensonges, mais par la mémoire visuelle, qui pour n'être pas celle des hommes intelligents, est beaucoup plus commode et infiniment plus agréable. Quand j'aurai vu les Directeurs dans leurs bureaux, les ouvriers à leurs machines, il me sera beaucoup plus facile de comprendre les raisonnements que l'on me tiendra dans mon cabinet, trop souvent accompagnés de considérations techniques, quelquefois difficiles à saisir. Peu à peu, je crois je m'habituerai au département de la Loire-Inférieure. Ce que je voudrais surtout c'est que vous vous habituez à moi. Je ferai l'impossible pour me mettre au diapason de vos réunions habituelles, mais si, par hasard, emporté par mon désir de bien faire ou par un tempérament qui se ressent d'une naissance méridionale, je prends parfois parti un peu brusquement dans vos discussions, si je vous dis ce que je pense avec une franchise qui est toujours, comme le disait Talleyrand, « la plus grande des habiletés », alors je vous demande d'ores et déjà de me le

pardonner ; ce ne sera que mon désir de vous prouver, au cours des années qui vont venir et des réunions qui se succéderont, que j'ai essayé de faire ce qu'il faut toujours faire : tenir la parole donnée.

(Applaudissements unanimes).

Réception de M. Beaujard, conseiller commercial à San-Francisco, et de M. Charlois, attaché commercial à New-York.

Nous reproduisons ci-après le procès-verbal de la séance extraordinaire du 21 juillet 1947, au cours de laquelle notre Compagnie a reçu M. Beaujard, Conseiller Commercial à San-Francisco, et M. Charlois, Attaché Commercial à New-York :

Présidence de M. Bertin, Président.

Présents. — MM. Page, conseiller de Préfecture, représentant M. le Préfet de la Loire-Inférieure ; Pelletier, délégué départemental à la Production Industrielle ; Euvrand, secrétaire général du Comité Régional du Tourisme, représentant M. Grifault, inspecteur de l'Economie Nationale ; Villandre, délégué régional du Centre National du Commerce Extérieur ; MM. Rineau, vice-président ; Gringoire, secrétaire-membre ; Polo, trésorier ; MM. Binet, Dehayé, Figon, Fonteneau, Landois, Naux, membres ; M. Delpuech, vice-président honoraire ; MM. René Legros, secrétaire général ; Baufine, directeur général des Services Techniques.

De nombreux industriels et commerçants nantais assistent à la séance.

Excusés. — M. Cossé, vice-président ; MM. Beaupère, Bernard, Briton, Brunner, Decré, Drouin, Kerr, Laraison, Lanoë, Leduc, Loutrel, Magnin, Maître, Mazaud, de Rengervé, Rézeau, Rouchet, Roux, Volteau, membres ; MM. Brossier, Guillet, présidents honoraires ; Hailaust, vice-président honoraire ; Bureau et Péneau, membres honoraires ; MM. Pétin, Rimailho, Giraudet, Barjolle, Champy, Rault, membres correspondants.

M. Bertin, président : Mesdames, Messieurs,

Je veux d'abord remercier M. Beaujard, conseiller commercial à San-Francisco, et M. Charlois, attaché commercial à New-York, qui ont bien voulu venir nous donner des indications sur le commerce susceptible d'être réalisé par notre région avec les Etats-Unis.

Avant d'aborder cette question, il est utile, Messieurs, de vous renseigner sur les possibilités de notre port, qui ne sont pas utilisées actuellement comme elles devraient l'être. Nantes est une ville aux industries et commerces multiples, qui, sans être spécialisée dans aucun, fournit tout de même un ensemble de production qui devrait avoir une très grande importance dans le volume des affaires traitées à l'exportation.

Il est souhaitable que vous nous donniez quelques indications sur les moyens d'action que nous pouvons avoir là-bas. D'autant plus que Nantes,

par sa puissance industrielle et par son port, est susceptible d'aider à l'expansion économique, et nous nous proposons de vous montrer demain les possibilités du port de Nantes que, je suis sûr, vous ignorez.

Par sa situation géographique, par son potentiel mécanique d'engins de levage, d'entrepôts, de magasins, notre port est susceptible d'avoir un développement beaucoup plus considérable que celui acquis jusqu'à présent, on peut dire que la situation modeste occupée par Nantes tient surtout à ce que jusqu'à ces trente dernières années le chenal de la Loire Maritime n'avait pas atteint les profondeurs permettant à notre port de rivaliser avec les grands ports de la Métropole.

Demain, au cours de la visite du port, vous vous rendrez compte du potentiel qu'il représente, des industries multiples et diverses qui s'y trouvent réunies, et forment un ensemble qui n'est pas réalisé dans les trois quarts des ports français. A Nantes nous n'avons pas d'industries étroitement spécialisées, mais nous avons un ensemble de productions variées qui doit totaliser un volume d'affaires au moins équivalent à celui des autres ports.

J'espère que de cette visite et des échanges de vues qui vont suivre vous emporterez une impression très réconfortante pour notre ville, suivie d'une productivité dont vous serez les artisans, et je vous remercie des efforts que vous voudrez bien faire pour nous rendre la place qui doit nous revenir dans l'économie générale du pays.

(Applaudissements unanimes).

M. Charlois : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

Je vous remercie tout d'abord, Monsieur le Président, de vos aimables paroles de bienvenue. Je comptais quitter Nantes ce soir, mais je me décide à rester jusqu'à demain pour visiter votre port, que je ne connais pas.

Deux mots sur l'organisation de l'expansion économique française aux Etats-Unis :

A Washington, nous avons un poste de Conseiller Commercial, qui s'occupe des Etats-Unis en général, et particulièrement des relations avec le Gouvernement et les autorités américaines.

A New-York, un poste de Conseiller Commercial, qui s'occupe de l'expansion économique pour les Etats-Unis en général, mais plus particulièrement de l'Est ;

A Chicago, un poste d'Attaché Commercial, pour les principaux états du centre des Etats-Unis ;

A San Francisco, un poste de Conseiller Commercial (M. Beaujard), qui s'occupe tout spécialement de la côte ouest des Etats-Unis.

Production des
Etats-Unis.

Dès la fin des hostilités, la production de guerre s'est ralentie, et aussitôt après la capitulation du Japon les Etats-Unis ont passé de l'économie de guerre à l'économie de paix.

En 1946, première année de reconversion, alors que les industries produisaient des marchandises lourdes, telles que les automobiles, les autres fabrications ont été beaucoup plus longues à démarrer, en raison d'une part des grèves, du manque de matières premières et du manque d'accessoires.

La production industrielle a été satisfaisante aux Etats-Unis en 1946. Supérieure de 20 % en tonnage à celle de 1941, et de 61 % en valeur.

La production agricole a été bonne, à l'exception du coton et des graines oléagineuses.

Le revenu national, qui était en 1939 de : 71 milliards de dollars, a été estimé en 1946 à : 165 milliards de dollars, ce qui montre le pouvoir d'achat considérable que représentent à l'heure actuelle les Etats-Unis.

Durant la guerre, l'Américain, qui était habitué à acheter de nombreuses marchandises, a été obligé de se restreindre et de faire des économies malgré lui. Toutes ces économies représentent à l'heure actuelle un pouvoir d'achat très important.

Au début de l'année dernière l'Américain achetait n'importe quoi à n'importe quel prix, mais maintenant la marchandise commence à revenir, et il devient beaucoup plus difficile. A la fin de l'année il délaissait les marchandises de qualité inférieure et également les articles de haut luxe dont les prix lui paraissaient trop élevés.

En 1946, les Etats-Unis ont exporté pour 9.742 millions de dollars de marchandises, et importé pour 4.936 millions de dollars.

Le volume des exportations a avancé de 106 % sur la moyenne 1936-1938. Les importations n'ont progressé que de 13 %. La balance du commerce extérieur est restée favorable de plus de 3 milliards de dollars.

Les Etats-Unis seront obligés de faire quelque chose pour favoriser les importations. Il leur est indispensable d'importer. C'est la raison pour laquelle le Département d'Etat a provoqué la conférence de Genève, à laquelle la France a présenté de nombreuses revendications.

Les Etats-Unis ont vendu à la France pour 686 millions de dollars de marchandises, et lui ont acheté pour moins du dixième de cette somme. Notre commerce avec les Etats-Unis s'est soldé par une balance déficitaire de 623 millions de dollars.

En 1946 la France a été le troisième pays client des Etats-Unis, et le 20^e pays fournisseur.

Les exportations ont été plus importantes en valeur que celles de 1938, mais insuffisantes par rapport à nos importations. Il est indispensable que nous exportions le maximum possible aux Etats-Unis.

Ils nous fournissent surtout de l'outillage, des machines. Nous devons acheter du combustible et du blé en quantité.

En premier plan viennent les boissons, qui représentent 38 % de la valeur des importations de France aux Etats-Unis.

Le Cognac, pour 10 millions de dollars, le champagne, les vins fins, les liqueurs.

Puis les textiles, qui représentent 12 % de la valeur totale des importations d'origine française, la soie artificielle, le coton (en particulier les dentelles), la soie naturelle, quelques lainages.

Les huiles essentielles, la parfumerie fine, qui représentent 6 millions de dollars dans nos expéditions aux Etats-Unis.

Vient ensuite les peaux et pelleteries. Nous vendons aux Etats-Unis surtout des peaux de lapins et des peaux de martres, utilisées pour la fabrication des feutres et des chapeaux d'hommes en particulier.

Nous avons exporté pour 4 millions de dollars de peaux de lapins et de martres aux Etats-Unis. Ce chiffre aurait été plus important si l'exportation avait été libre.

Cuir : nous avons très peu exporté l'année dernière, parce que nous devons d'abord satisfaire le marché intérieur.

Maroquinerie, gants : nous avons exporté pour 1 million de dollars de gants. Nos exportations ont été freinées par nos prix qui sont plus élevés que ceux des autres pays.

Pierres précieuses et perles : les Etats-Unis ont importé pour plus de 180 millions de dollars, dont seulement 3 millions de dollars de France. Nous aurions dû réaliser un chiffre beaucoup plus important si nos prix avaient été moins élevés.

Bijouterie fantaisie : l'industrie américaine s'est développée considérablement, en particulier en ce qui concerne la grande série. Il reste des débouchés intéressants seulement pour la très belle bijouterie, ou pour des spécialités (chapelets).

Produits chimiques : tartre, acide tartrique, crème de tartre. 1 million de dollars.

Peintures, esquisses, gravures, œuvres d'art.

La Grande-Bretagne a réalisé un chiffre d'affaires trois fois plus important que le nôtre.

Il y a de nombreux articles pour lesquels notre pays aurait repris sa place de 1946, mais les importations ont été insignifiantes étant donné les

Importation de
produits français
par les Etats-
Unis

conditions du marché intérieur et les prix élevés que nous pratiquons (cas du fromage de Roquefort, du pâté de foie gras, revues artistiques, instruments de musique à vent, jumelles).

Les Etats-Unis ont importé l'année dernière pour 200 millions de dollars de jumelles. Les jumelles françaises sont très estimées aux Etats-Unis, et nous pourrions prendre la place de l'Allemagne.

Certains produits ont été très peu importés aux Etats-Unis, strictement pour la question des besoins intérieurs. C'est le cas des conserves fines, en particulier des champignons.

Je vais vous dire maintenant quelques mots sur des articles qui vous intéressent particulièrement.

Chocolaterie, confiserie et biscuiterie.

Ces industries sont très développées aux Etats-Unis, où la demande est très importante pour toutes les sucreries. Avec les restrictions de sucre, le manque de farine, les importations n'ont pas pu reprendre comme avant-guerre, mais on espère qu'un jour prochain les conditions deviendront plus favorables. Il faudra alors créer des débouchés. La présentation doit être aussi parfaite que possible.

La demande porte sur les biscuits secs, sablé, gaufrettes, biscuits fourrés, et aussi sur les biscuits salés ou neutres, qui accompagnent les cocktails.

Pour les chocolats la demande est très grande, et les chocolats français sont très appréciés. Certaines maisons américaines prennent des enseignes de maisons françaises pour fabriquer des chocolats fins.

Dès que les conditions le permettront, nous devons pouvoir expédier des conserves de sardines et de thon à l'huile, maquereaux au vin blanc, petits pois fins, escargots en gelée et certains plats cuisinés, produits très demandés aux Etats-Unis. L'année dernière nous aurions pu en expédier des quantités.

Les sardines françaises sont très demandées, et préférées aux portugaises et norvégiennes, qui nous font cependant une grande concurrence en raison de leur bon marché.

Les champignons en conserve d'origine française sont très estimés.

Je reste à votre disposition, Messieurs, après la séance, si vous voulez me poser des questions d'ordre général, ou vous documenter sur un produit qui vous intéresse particulièrement.

La demande existe encore aux Etats-Unis, comme l'année dernière, mais elle est beaucoup plus raisonnée, en ce sens qu'au début de l'année dernière nous aurions pu vendre n'importe quoi à n'importe quel prix ; maintenant on fait beaucoup plus attention au prix.

M. Beaujard va vous parler spécialement de la côte du Pacifique. Vous connaissez tous la côte est des Etats-Unis, avec l'Etat de New-York qui compte 14 millions d'habitants, et celui de Pensylvanie 10 millions d'habitants, mais vous connaissez moins bien l'ouest.

Je désire attirer votre attention sur un Etat des Etats-Unis, qui s'est développé considérablement durant la guerre. Il s'agit du Texas. C'est l'Etat qui produit le plus de pétrole des Etats-Unis, le plus de coton ; c'est un très grand centre d'élevage. Il compte 7 millions d'habitants. Durant la guerre, de nombreux achats ont été faits au Texas, bien desservi par le port de la Nouvelle-Orléans, alors que les marchandises débarquées à New-York doivent emprunter ensuite le chemin de fer, et sont ainsi grevées de frais très élevés.

QUELQUES RECOMMANDATIONS

En particulier, au sujet de l'établissement de vos prix, si possible il faut les établir Caf (Coût, fret et assurance) New-York. De plus, favoriser la Cie Générale Transatlantique, qui a de nombreux services du Havre sur New-York, et du Havre sur la côte du Pacifique.

Conseil au sujet de la qualité : n'expédier que des articles de qualité. Mieux vaut ne pas expédier que d'expédier un article bon marché de mauvaise qualité.

C'est le cas de vins français qui ont été vendus aux Etats-Unis 4 ou 5 dollars la bouteille, alors qu'ils étaient de qualité nettement inférieure aux vins californiens vendus 1 dollar 75 ou 2 dollars.

Je n'insisterai pas sur notre désir que vous nous écriviez lorsque vous voulez travailler avec les Etats-Unis. Nous sommes à votre disposition pour enquêter sur les possibilités de telle ou telle région, pour vous fournir des renseignements sur la notoriété de certaines entreprises. Notre seul désir est de vous servir.

(Applaudissements unanimes).

M. Bertin, Président, remercie M. Charlois de la documentation qu'il vient de nous fournir.

Nantes est un gros centre de fabrication de biscuits, en quantité et en qualité. Je citerai la Maison Lefèvre-Utile et la Biscuiterie Nantaise.

Toute la question qui se pose pour l'industrie française c'est la question des prix. Malheureusement nous sommes arrivés en France, pour tous les produits, à une production à des prix élevés.

C'est une question de monnaie qui nous dépasse, et qui est du domaine gouvernemental.

M. Charlois : La demande existe, et l'Amérique donnerait la préférence à nos produits.

M. Bertin, Président : En ce qui concerne les conserves alimentaires, les marchés nous sont presque tous fermés, en raison des prix abusifs qui sont faits, et qui sont le fait même du Gouvernement français.

En France, la sardine vaut actuellement au port 35 francs le kilo, alors qu'au Maroc son prix est de l'ordre de 7 francs. Il est extrêmement difficile de pouvoir supporter une concurrence dans ce cas là, même en s'attachant à un programme de qualité.

Tout le problème de l'exportation est conditionné à l'heure actuelle par des conditions générales.

M. Charlois : Il ne s'agit pas de faire des ventes symboliques, il faudrait réaliser un chiffre d'affaires.

M. Binet : Il y a en ce moment une interdiction totale d'exporter, parce que les Américains ont stipulé qu'ils ne voulaient pas qu'on exporte chez eux des biscuits fabriqués avec de la farine panifiable qu'ils nous avaient livrés.

M. Charlois : En ce qui concerne le taux des droits de douane, nous espérons obtenir plusieurs réductions.

M. Bertin, Président : Le contrôle de la qualité à l'exportation est indispensable. Nous avons exporté des vins en Belgique. Mais les acheteurs belges ont reçu de telles infamies comme qualité qu'ils ne veulent plus nous en acheter.

M. Charlois : En ce qui concerne les boissons alcoolisées, je crois que pour le Cognac et le Champagne nous reprendrons le marché assez rapidement, par contre, pour les vins fins, je ne sais pas si ce sera aussi facile.

Pour les noix, il y a eu des expéditions très malheureuses avant la guerre, et un contrôle très sévère a été organisé.

Ce qu'il faudrait, ce sont des ventes réelles. Il faut arriver à réaliser certains chiffres.

♦♦

M. Bertin, Président, donne la parole à *M. Beaujard*.

M. Beaujard : Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs,

La tâche qui m'est dévolue, c'est de vous parler de l'ouest des Etats-Unis, région assez peu connue de nos compatriotes, mais qui présente à l'heure actuelle un très grand intérêt.

M. Charlois vous a dit ce qu'était notre organisation.

Poste commercial de Washington, New-York, Chicago, San-Francisco, pour le territoire de l'Ouest.

M. Dreux, chef de la Délégation commerciale à Washington a regretté de ne pouvoir venir, retenu par la Conférence de Genève.

Le territoire de l'Ouest est immense, il couvre une superficie de trois millions de kilomètres carrés, soit six fois la France, et compte une population de 16.500.000 habitants, alors que le Canada en a 12 millions, et le Danemark, la Suède, la Norvège et la Finlande réunis 15 millions.

Le marché est fort intéressant, d'autant plus qu'à l'heure actuelle le pouvoir d'achat dans tout l'ouest est considéré comme l'un des plus élevés des Etats-Unis, et en particulier en Californie et en Orégon. Dans l'Etat de Washington il est le plus élevé des Etats-Unis.

Cette région s'est considérablement développée depuis dix ans. Elle a bénéficié dans un certain sens du conflit. Lorsque les Japonais ont attaqué les Etats-Unis, le 7 décembre 1941, à Pearl Harbour, il n'y avait aucune défense dans l'ouest, de sorte que le Gouvernement américain a été amené à créer des industries de guerre (chantiers navals, construction d'avions). C'est dans l'Etat de Washington que sont construites les forteresses et les super-forteresses. Il a donc fallu amener les ouvriers, qui venaient principalement de la région du centre. De sorte que pendant les sept dernières années on a assisté à un accroissement de deux millions d'habitants, alors que les Etats de l'Est ont perdu un million trois cent mille habitants, et que ceux du Sud sont restés stationnaires.

A l'heure présente le dynamisme le plus profond règne dans la région de l'Ouest. L'Etat le plus important est la Californie, qui compte 9.250.000 habitants.

En 1900 la Californie comptait 1.250.000 habitants. C'était le 21^e Etat de l'Union. Aujourd'hui elle se classe au 3^e rang.

La Californie comprend deux grands centres commerciaux :

1^o San Francisco : très grand port, aux conditions naturelles remarquables. La baie de San Francisco a 70 kms de long sur 7 de large. C'est un havre extrêmement favorable. Très grand port américain, port de guerre d'où sont parties les plus grosses unités de la flotte américaine pendant la guerre. C'est un centre très important, car l'agglomération atteint 2.500.000 habitants.

2^o Los-Angeles, se trouve à 700 kms au sud de San-Francisco, et groupe 3.500.000 habitants (population du Danemark). C'est une ville très curieuse, très entreprenante, à l'esprit très jeune. Les Américains disent que c'est une ville à l'esprit agressif.

Ce n'est pas une agglomération, c'est un conglomérat, qui comprend Hollywood. La distance d'un point à un autre de Los-Angeles peut parfois atteindre 75 kilomètres.

On y trouve de très grands studios de cinéma, des ateliers de constructions aéronautiques, de montage automobile, des raffineries de pétrole, des fabriques de conserves, des ateliers de confection, des fabriques de pneumatiques.

En 1943 le revenu global de la population était de 4.612.000 dollars, alors que celui de San-Francisco n'était que de 1.510.000 dollars.

C'est l'agriculture qui a fait le renom de la Californie.

Dans cet Etat se trouve une importante colonie de Français ou descendants de Français venus du Béarn, Pays Basque, Aveyron et Basses-Alpes, Alsace, Lorraine, Bretagne, etc...

Nos compatriotes sont des gens travailleurs, énergiques, économes ; ils jouissent d'un excellent renom. Nous possédons deux journaux de langue française, dont « Le Courrier Français des Etats-Unis », de San-Francisco, fondé en 1852.

D'autre part nous avons à San-Francisco deux grands magasins de nouveauté de fondation et de direction française. Ce sont deux entreprises de premier plan, qui sont considérées par les Américains eux-mêmes comme des entreprises françaises. Ces deux magasins ont un bureau d'achat à Paris.

Du point de vue culturel, notre pays est représenté dans tout l'Ouest par des professeurs français éminents. Le grand orchestre de San-Francisco est dirigé par un Français.

A San-Francisco se trouve un magnifique musée, réplique du Palais de la Légion d'Honneur à Paris, édifié grâce aux fonds fournis par une très riche californienne d'origine française.

Notre compatriote, l'artiste de cinéma Charles Boyer, a fait édifier sur ses propres fonds un très bel immeuble à Hollywood, où il a réuni une magnifique bibliothèque qui se rapporte au folklore, aux costumes français.

Une influence pro-française règne dans l'Ouest des Etats-Unis. Il y a de nombreux français à New-York, mais New-York est un monde et nos compatriotes sont noyés dans la masse.

Par ailleurs dans le centre il existe une très nombreuse et très puissante colonie allemande, situation très différente de celle de l'Ouest.

PRODUCTION DE L'OUEST

1°) Produits alimentaires ;

2°) Industries aéronautiques, constructions navales ;

3°) Le pétrole et ses sous-produits.

Le régime de l'exploitation du pétrole a été extrêmement poussé ces dernières années, et la production pourrait bien cesser d'ici dix ou quinze ans.

L'agriculture a fait le renom de la Californie, qui vient en tête de tous les autres Etats de l'Union, avec une production de 2 milliards de dollars. Ce premier rang lui est ardemment disputé.

Toutes les gammes de production existent puisqu'on trouve toutes les gammes de climat : oranges et citrons, produits de laiterie, raisin (50 % consacré à la vinification, le reste raisin de table ou raisins secs).

La moitié de la production fruitière est mise au marché sur les Etats-Unis.

La Californie est un pays de petite ou de moyenne propriété. Une autre grande richesse est constituée par le tourisme, puisque, en quittant San-Francisco et Los-Angeles, on rencontre toute la gamme de climats et toute la gamme de conditions naturelles.

La Californie a établi deux grands projets :

1°) Création d'un centre mondial de commerce à San-Francisco ;

2°) Création, à San-Francisco, d'un centre des Industries textiles et du vêtement.

Ce dernier est d'autant plus intéressant que sa réalisation sera sans doute terminée d'ici la fin de l'année prochaine. Il groupera : 37 bâtiments, 13 comptoirs, 10 à 15.000 personnes. Nos amis britanniques ont déjà retenu plusieurs des bâtiments pour présenter leurs industries textiles.

Deux mots sur deux Etats extrêmement intéressants :

L'Orégon, avec la ville de Portland, et l'Etat de Washington sont deux grands Etats agricoles, où l'exploitation forestière est également très poussée. Durant les années de guerre, les habitants de ces régions ont gagné énormément d'argent.

Portland possède de grands magasins, qui font un chiffre d'affaires de 36 millions de dollars.

Energie électrique. — La région de l'Ouest produit les 3/5 de l'énergie totale des Etats-Unis, avec 8 millions de kws installés. Sa consommation d'électricité est supérieure à celle des Etats-Unis.

Il y a surproduction d'énergie électrique, et on songe à électrifier les chemins de fer.

La production d'aluminium est la moitié de celle de l'Amérique, et celle de magnésium le 1/3.

Dans l'Etat de Utah, la production maraîchère est très développée, on y trouve de grands centres miniers.

L'Utah est tout à fait à l'ordre du jour aux Etats-Unis à l'heure présente. Le Général Marshall y a prononcé un important discours. Il y a exactement un siècle que sont venus s'y installer les Mormons, qui avaient été chassés de l'Est des Etats-Unis.

L'agriculture y est très riche, et l'élevage y est pratiqué. On y trouve des mines d'or, d'argent, de cuivre, de plomb, etc... De grandes aciéries y sont établies, qui ont atteint depuis le début de la guerre une production de 1.300.000 tonnes.

L'Eglise Mormonne est une des plus riches institutions du monde. Sa fortune est renouvelée constamment. Elle envoie des missionnaires dans le Pacifique et aux îles Hawaï. La polygamie est supprimée depuis 1890. Les Mormons sont parmi les plus travailleurs et les plus respectés des citoyens des Etats-Unis.

Les Etats de l'Ouest produisent 94 % du cuivre, 90 % de l'or, et 99 % de l'argent.

ACHATS DE LA REGION DE L'OUEST

C'est une région très riche, où le niveau de vie est le plus élevé du monde.

Cette région nous achète :

1°) Produits alimentaires :

Vins et liqueurs. — Il n'y a que deux régions où le vin soit assez couramment consommé : New-York et la Californie. Autrement les Américains consomment du lait glacé, de l'eau glacée et du whisky.

Fromages, foie gras, sardines à l'huile, champignons en conserve, huile d'olive. Cette région a pris ou conservé les habitudes gastronomiques des Français.

2°) Tissus et confections, maroquinerie.

3°) Ameublement :

Les Américains apprécient beaucoup deux catégories de mobilier, la copie d'ancien, et le provincial français. Les styles bretons ont une grande chance là-bas, surtout ceux qui comportent une part assez importante de main-d'œuvre, car celle-ci coûte moins cher en France qu'aux Etats-Unis, où une femme de ménage se paie 160 fr. l'heure.

CONCLUSIONS

J'ai essayé, Messieurs, de vous montrer ce qu'était cette région de l'Ouest des Etats-Unis, et l'importance qu'elle a prise depuis une dizaine d'années.

On assiste là à une très grande augmentation du nombre de fortunes ou de revenus moyens.

C'est une clientèle extrêmement intéressante ; si intéressante que mon collègue britannique de San-Francisco s'emploie activement à amener ses exportateurs britanniques vers cette zone encore trop peu prospectée par eux et par nous.

Mon collègue suisse de San-Francisco est allé en Suisse : le résultat c'est que les Suisses viennent de déléguer une douzaine d'industriels qui représentent l'ensemble de la production suisse, et qui doivent étudier eux-mêmes le marché.

Je dois vous faire les recommandations suivantes :

1°) Si, en tant que chef d'entreprise, vous vous rendez aux Etats-Unis, à New-York, il importe de ne pas se borner à étudier la zone Est. Bien souvent un article qui ne se vend pas dans l'Est a des débouchés dans l'Ouest.

La distance est très grande ; il faut de trois à quatre jours pour s'y rendre en chemin de fer, mais une nuit d'avion suffit.

Si vous êtes dans le doute, il suffit de nous écrire ; une lettre met un jour pour nous joindre par avion. Mais on peut obtenir une communication téléphonique en quelques minutes (3 minutes).

2°) Avoir dans l'Ouest un agent local.

On assiste en effet à une émancipation de cette région.

3°) Expéditions directes.

Si des marchandises destinées à l'Ouest sont envoyées sur New-York pour être réacheminées, soit par terre, soit par mer, le coût du transport devient tel que toute concurrence devient impossible pour nous.

Les transports par bateaux demandent 26 à 28 jours. Il y a un bateau environ tous les mois.

4°) Qualité parfaite.

Avant-guerre, qui disait produit français disait produit de qualité parfaite. Malheureusement, ce n'est plus le cas aujourd'hui, parce que l'an dernier il y a eu des livraisons très fâcheuses (sacs de cuir, vins). Le mauvais renom qui en résulte se reporte sur l'ensemble de la production française.

Par contre, les Suisses, les Suédois et les Britanniques ont fait un gros effort, et ne livrent là-bas que des produits impeccables.

Messieurs, j'en ai terminé. C'est par Nantes que nous achevons ce long périple. Pendant un mois nous sommes allés de Chambre de Commerce en Chambre de Commerce. Nous avons pris contact avec de très nombreux fabricants. L'un et l'autre nous n'étions pas venus en France depuis assez longtemps, et nous n'avions pas pris contact avec les Chambres de Commerce depuis 1938.

Nous voyons passer beaucoup de Français ou d'Américains venus de France ; il est très curieux de constater que leurs opinions sont extrêmement divergentes. Nous sommes venus ici pour essayer de nous faire à nous-mêmes notre religion, et je tiens à vous dire que cette tournée a été très réconfortante. Nous avons vu partout des usines qui tournent, ayant à leur tête de jeunes chefs d'entreprises énergiques, et nous repartons pleins de foi dans l'avenir. Je ne crois pas que les Français aient à l'heure actuelle le droit d'être pessimistes. Nous avons perdu énormément d'hommes, subi beaucoup de destructions, il est normal que la pente soit difficile à remonter ; mais ce que nous avons vu a été pour nous d'un très grand réconfort.

Voici notre dernière étape, nous sommes heureux de nous trouver dans cette vieille et charmante Bretagne, dont nous gardons d'excellents souvenirs, et nous vous remercions, Monsieur le Président, Mesdames, Messieurs, de votre si cordial accueil dont nous vous resterons très reconnaissants.

(Applaudissements unanimes).

M. Bertin, Président : Je suis certain d'être votre interprète à tous en remerciant MM. Charlois et Beaujard de leur intéressant exposé, qui nous a permis de faire un voyage aux Etats-Unis et nous a appris beaucoup de choses que nous ignorions encore.

M. Beaujard vient de nous dire qu'il termine sa tournée avec un optimisme réconfortant ; je regrette, Messieurs, que vous ne puissiez rester

à Nantes un peu plus longtemps, ce qui nous aurait permis de vous montrer ce que notre Ville a pu faire pour se relever de ses ruines, que vous avez déjà vues en traversant nos quartiers centraux.

Nantes possédait avant la guerre 180 à 190.000 habitants, le 1/5 de ses immeubles a été détruit par les bombardements, et Nantes compte à l'heure actuelle, malgré toutes les difficultés de reconstruction, 220.000 habitants. C'est vous dire quels efforts et quelle ténacité nous avons dû déployer pour pouvoir reprendre une telle expansion.

Comme je vous le disais tout à l'heure, Messieurs, nous regrettons infiniment de ne pas avoir le temps de vous mettre en contact avec les chefs d'entreprises nantais. Nantes est une ville de poly-fabrications. On y fait à peu près de tout ; mais c'est la somme de ces produits qui est intéressante, et qui doit permettre d'orienter notre activité vers des possibilités d'exportation.

Ce soir, je crois, vous allez prendre un contact très rapide avec deux ou trois chefs d'entreprises, mais je voudrais que demain, dans cette tournée du port de Nantes, et j'insiste, M. Charlois, pour qu'il vous soit possible de rester jusqu'à demain, vous voyiez combien il a fallu d'énergie, d'activité, de volonté pour remettre le port, qui est le support de l'activité de la ville, dans l'état où j'espère vous le verrez demain.

Je voudrais que ce soit votre impression finale, à savoir que Nantes doit apporter sa participation très complète à l'œuvre de redressement, afin de sortir de la situation difficile dans laquelle se trouve le pays.

Nous sommes dominés par les circonstances, et je voudrais que vous disiez à l'Economie Nationale qu'il faut que nous soyons aidés. Or, nous n'avons pas toujours l'impression que nous le sommes.

Exportation des conserves : Nous n'avons ni huile, ni fer blanc.

Problème monétaire : Il faut que les industriels trouvent l'aide qui leur permettra d'être à la parité de la concurrence étrangère.

Sur le plan moral personne n'a rien à se reprocher, mais il faut que nous soyons plus aidés que nous ne le sommes.

Il faut une politique des charbons et des matières premières.

Je vous remercie, Messieurs, tant comme Français que comme Nantais, de votre visite, et j'espère que celle-ci produira les plus heureux résultats.

(Applaudissements unanimes).

M. Page : Au nom de M. le Préfet, je tiens à m'associer aux remerciements que vient de présenter le Président de la Chambre de Commerce.

Au début de cette réunion il vous a dit les raisons de l'intérêt que présente pour cette région le développement des relations commerciales avec la grande République d'Amérique.

Je souhaite, Messieurs, que votre venue à Nantes soit le point de départ du nouvel essor que ne manquera pas de donner le développement de nos relations commerciales avec les Etats-Unis.

Je vous prie de transmettre aux régions auprès desquelles vous exercez vos fonctions notre salut bien cordial.

(Applaudissements unanimes).

M. Bertin, Président, signale la lenteur apportée par l'Office des Changes ou par les organismes compétents à la délivrance des licences d'exportation. Trop souvent il faut un délai de quatre ou cinq mois pour obtenir satisfaction.

M. Charlois demande à M. Bertin de lui signaler par écrit des faits précis.

La séance est levée à 17 heures.

La V^e Région Economique a reçu, du 6 au 10 juillet 1948, la visite d'une délégation britannique composée de représentants des Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester.

Réception d'une délégation des Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester.

Nous renvoyons pour le compte rendu complet de cette réception à notre revue régionale « Loire-Atlantique » (numéro de juillet 1948, pages 86 et suivantes).

La journée du 7 juillet a été consacrée à la réception de la délégation par la Chambre de Commerce de Nantes. Venant de La Baule, où ils avaient été reçus la veille par la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, nos invités se sont arrêtés à Couëron pour embarquer sur une vedette des Ponts et Chaussées maritimes, qui les conduisit à La Télindière, chantier de renflouement des épaves coulées par les Allemands en travers du chenal. Travail gigantesque, qui fait honneur à M. Gibert, Ingénieur en Chef, Directeur des Ports de Nantes et de Saint-Nazaire.

Préalablement à la visite, la traduction d'une plaquette établie par ce dernier et concernant ces travaux avait été remise à chaque délégué et M. Gibert eut ainsi toute facilité pour répondre aux questions de détail posés par certains spécialistes anglais.

Puis ce fut, à bord du « Saint-Christophe », la remontée de la Loire jusqu'à Nantes.

Après un trajet en autocar dans les parties les plus sinistrées de la ville, la Délégation arrivait à Sucé, où avait lieu le déjeuner organisé par la Chambre de Commerce.

A la fin du repas, le Président Bertin devait rappeler la visite à la Télindière et sous une forme familière et humoristique comparer le travail entrepris aux douze travaux d'Hercule.

En réponse, M^{me} Compton dit tout le plaisir qu'elle éprouvait et ajoutait : « Nous avons souffert ensemble, combattu ensemble et ensemble remporté la victoire. Les liens qui nous unissaient se sont resserrés et je souhaite que les contacts que nous avons repris se fassent plus fréquents afin de mieux servir nos deux pays ».

Le retour eut lieu en cours d'après-midi à bord d'un bateau qui descendit l'Erdre jusqu'à Nantes.

M. Decré, Membre de la Chambre de Commerce et responsable nantais du Rotary, reçut au Central Hôtel ses collègues anglais.

A 19 h. 30, la Délégation était accueillie par M. Stany-Gauthier, Conservateur du Château des Ducs de Bretagne, qui lui fit les honneurs de son musée.

Au dîner, qui fut servi dans une des salles du Château, notre Président, M. Bertin, a prononcé le discours suivant :

Messieurs,

La V^e Région Economique et la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire accueillait hier, avec l'empressement que vous comprenez, nos collègues des Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester.

Il appartient aujourd'hui à la Chambre de Commerce de Nantes d'exprimer à nos hôtes tout le plaisir que nous ressentons de leur visite et les sentiments d'amitié qu'éprouvent à leur égard nos ressortissants, si intimement liés par une communauté d'origine à la Nation britannique.

N'est-ce pas en effet par une sorte d'instinct atavique que vous avez, mes chers Collègues, choisi notre Région de l'Ouest pour prendre un nouveau contact avec le sol de France ?

Nulle autre ne pouvait mieux remémorer les liens qui nous unissent, puisque, pendant près de cinq cents ans, ce furent des rois issus de notre terroir, ou presque, qui présidèrent à vos destinées, et il s'en est fallu de peu que l'un d'eux, pourvu que la Providence l'eût voulu, ne réunit sous une même bannière les peuples de France et d'Angleterre.

Nous aurions aimé, si le temps l'eût permis, vous conduire en pèlerinage sur la tombe de ce précurseur de votre grand Wiston Churchill, et vous

voir renouveler le geste de S.M. la Reine Victoria, venue naguère se recueillir auprès de nos illustres compatriotes, Henri II Plantagenet et Eléonore d'Aquitaine.

Un horaire impitoyable vous privera de ce pieux pèlerinage, mais au cours de votre séjour vous trouverez encore, je l'espère, suffisamment de vestiges de notre commune et antique culture pour comprendre les raisons de notre actuelle fraternité de sentiments, dont la Princesse Elisabeth disait récemment qu'ils s'expliquaient d'autant mieux qu'au cours de notre longue histoire nous avons appris à nous connaître dans le meilleur et dans le pire.

Il s'agit aujourd'hui de nous perfectionner dans notre connaissance réciproque, et c'est précisément pourquoi nous nous félicitons de votre voyage.

Vous avez vu hier ce que, sur le plan matériel, le grand port de Saint-Nazaire représente dans le faisceau des éléments qui constituaient notre puissance navale au cours des deux dernières guerres.

Vous avez pu vous rendre compte aujourd'hui des efforts réalisés pour rendre à la Loire Maritime et à notre propre port tout son potentiel d'avant-guerre.

Ces deux établissements portuaires, complémentaires l'un de l'autre, font de leur ensemble une large porte ouverte sur l'Océan, dont le trafic, comparable à celui de la Gironde, assure la vie à toute notre Région qui, par l'intensité de son activité industrielle, commerciale et agricole, se classe au premier rang de nos provinces françaises.

Nos relations avec l'Angleterre, avec l'Afrique du Nord, sont particulièrement actives. Elles portent sur les produits les plus divers, houilles, hydrocarbures, minerais de fer, bois coloniaux, phosphates, sucres, riz, fruits et légumes, conserves alimentaires, biscuits, etc...

Nos chantiers navals sont les plus importants de France.

Notre situation géographique fait de la Loire Maritime une voie de pénétration naturelle, particulièrement économique, vers la Suisse et l'Europe Centrale.

Les profondeurs offertes aux navires par son chenal, ses postes d'accostage, ses terre-pleins et son outillage permettent au port de Nantes d'assurer un trafic qui le place au sixième rang des grands ports maritimes français. Il alimente les nombreuses industries de notre ville et dessert un hinterland très étendu. Les perspectives d'avenir sont immenses, grâce à l'aménagement de la rive gauche du fleuve.

Tel est, très rapidement esquissé, le tableau de nos activités portuaires. Je souhaite qu'il se grave dans vos mémoires pour que, revenus dans vos foyers, vous puissiez nous aider à développer encore nos affinités économiques ou culturelles, car c'est surtout par une interpénétration continue de nos intérêts ou de nos aspirations que nous nous achèmerons vers cette Fédération européenne qui doit constituer le but final de notre collaboration, et dont votre grande démocratie peut être le berceau.

Quel autre pays que celui où naquit dès 1215 le principe des libertés publiques, qui assure depuis 1679 le respect de la liberté individuelle, peut être mieux qualifié pour donner au monde de demain l'exemple de ce que doit être une véritable démocratie, c'est-à-dire un pays où, comme le vôtre, l'homme est libre dans sa pensée, libre dans sa personne, libre dans le choix de ses institutions, et qui, malgré l'exercice séculaire de cette liberté, conserve unanimement le sens de l'intérêt national et le culte de ses traditions.

C'est vers cet idéal que nous devons orienter notre action commune, et c'est parce que nul au monde ne saurait mieux l'incarner que je vous propose de lever votre verre en l'honneur de Sa Majesté le Roi Georges VI et du Grand Peuple britannique.

M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, et un délégué britannique clôturèrent la série des toasts.

La soirée devait se terminer dans une autre salle du Château, où le groupe folklorique « Tréteaux et Terroir », en costumes guérandais, faisait connaître aux invités les vieilles chansons et danses celtiques.

Réception des délégués des Chambres de Commerce de la V^e Région Economique par les Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester.

Nous venons de signaler (suprà, page 55) la réception par la V^e Région Economique d'une délégation des Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester, du 6 au 10 juillet 1948. En échange de cette visite, la V^e Région Economique fut invitée à envoyer en Angleterre une délégation composée de représentants des Chambres de Commerce qui la composent. Tous les membres de notre Bureau s'étant malheureusement trouvés empêchés de répondre à cette invitation, notre Compagnie n'a été représentée au cours de ce voyage, qui a eu lieu du 15 au 20 septembre 1948, que par un de ses membres, M. Roux.

Nous renvoyons, pour le compte rendu complet de cette réception, à notre revue régionale « Loire-Atlantique » (numéro d'octobre 1948 — pages 136 et suivantes).

Réception d'une délégation de l'Association des ingénieurs civils.

L'Association des Ingénieurs Civils de France a tenu au début de juin 1948, à Paris, un congrès qui coïncidait avec le centenaire de sa fondation, et à la suite duquel un certain nombre de ses mem-

bres ont été visiter les régions industrielles de notre pays. Une importante délégation a choisi pour ce voyage d'études les ports de la Loire maritime.

Après avoir passé la journée du 4 juin à Saint-Nazaire, où ils ont visité les chantiers de constructions navales de Penhoët et de la Loire, les Ingénieurs civils sont venus à Nantes le lendemain. Ils se sont arrêtés à Donges où ils ont vu les installations de la raffinerie de pétrole reconstituée, et, à bord d'une vedette du Service des Ponts et Chaussées, ils ont pu apprécier l'importance et l'intérêt technique des travaux de la Téléindière. Arrivant ensuite à Nantes par la route, ils ont visité dans l'après-midi les Chantiers de Bretagne, et, avant leur départ, notre Compagnie leur a offert un vin d'honneur dans les salons de la Maison du Tourisme au Château des Ducs de Bretagne.

En l'absence de notre Président, M. Bertin, alors en voyage, M. Rineau, Vice-Président, a prononcé l'allocation suivante :

Messieurs les Présidents,
Mesdames,
Messieurs,

J'ai d'abord à vous présenter les excuses de M. Maurice Bertin, Président de la Chambre de Commerce de Nantes et de la V^e Région Economique, qui, actuellement en voyage, n'a pu rentrer à Nantes assez tôt pour vous recevoir. Ses regrets sont d'autant plus grands qu'il aurait été particulièrement heureux de saluer votre distingué Président, dont il est le Collègue au Conseil Economique. M. Fougerolle n'ayant pu répondre à notre invitation, c'est au nom de la Chambre de Commerce que j'exprime à ses deux prédécesseurs à la Présidence, M. Garnier, qui entretient également d'amicales relations avec notre Président, et à M. Fieux, que j'ai personnellement le plaisir d'avoir comme Président au groupe des Ingénieurs d'Art et Métiers, notre satisfaction de les recevoir, avec la délégation de leurs collègues dont ils ont assumé la direction pendant ce voyage dans notre Région, voyage parfaitement organisé par le Président de votre Section de la Loire-Inférieure, M. Lanaud.

Malheureusement, notre Compagnie n'a pu vous accueillir dans les locaux provisoires où elle est installée depuis que les bombardements ont détruit le Palais de la Bourse, mais, grâce à l'amabilité de M. Polo, Président de la Maison du Tourisme, de M. Decré, Président du Syndicat d'Initiative, et de M. Stany-Gauthier, Conservateur du Château des Ducs de Bretagne, nous avons pu, au moins, vous réunir dans un cadre digne de notre Ville et de votre Association.

Il m'est agréable, Messieurs, de saluer ici la présence de M. le Préfet, Représentant du Gouvernement, et de M. Abel Durand, Conseiller de la République et Président du Conseil Général de la Loire-Inférieure. M. Orrion, Maire de Nantes, retenu par un engagement antérieur, est représenté par M. Villandre, Adjoint. Je les remercie d'avoir répondu à notre invitation.

Les Membres de votre Association, Messieurs, sont à la tête des industries les plus diverses et chacun d'eux aurait pu visiter dans notre Région des usines dont l'activité est en relations étroites avec la sienne. Votre Groupe a particulièrement manifesté sa préférence pour les installations portuaires et pour les constructions mécaniques et navales, dont les ports de la Loire maritime offrent de remarquables exemples. Je pense que votre choix a été très heureux et vous avez pu vous rendre compte, en visitant les grands chantiers de Saint-Nazaire et de Nantes, de l'effort réalisé par leurs dirigeants pour effacer les désastres causés par les bombardements et donner à l'armement les moyens de reconstituer, sur des cales françaises, notre flotte marchande, décimée par la guerre.

En visitant nos deux ports, et en remontant la Loire, vous avez pu également apprécier l'œuvre des Ingénieurs du Service Maritime et des deux Chambres de Commerce. Ce que vous avez vu me dispense de m'arrêter longuement sur les destructions résultant de la guerre et sur le relèvement de notre ensemble portuaire, dont le trafic est en progression continue depuis la Libération. Je veux cependant résumer en quelques mots ce que le port de Nantes était avant la guerre, ce qu'il est aujourd'hui et ce qu'il peut devenir.

Après avoir traversé, pendant la seconde moitié du XIX^e siècle, une période difficile, il a repris, grâce au canal maritime, aujourd'hui abandonné, qui l'a sauvé de la ruine, grâce enfin à l'aménagement du fleuve lui-même, un essor qui le plaçait, en 1938, au sixième rang des ports maritimes français.

Les fonds d'avant-guerre, qui permettaient l'accès à nos quais et à toutes marées des navires de 7 m. 50 de tirant d'eau, ont été un peu affectés par le défaut d'entretien des années d'occupation. Ils ont été retrouvés d'abord par de nouveaux dragages, mais surtout par le déplacement du chenal de la Télièndière, dû à l'esprit inventif et réalisateur de M. l'Ingénieur en Chef Gibert.

Ce magnifique ouvrage, qui fera époque dans les annales des Ponts et Chaussées Maritimes, vous avez pu, mieux que quiconque, en apprécier l'audace et la magnifique réussite dont le couronnement est imminent.

En dehors de ce barrage de la Télièndière, il ne reste plus à renflouer à Nantes que quelques rares épaves sur les 126 navires ou engins de dragage que les bombardements ou les sabotages allemands avaient coulés dans le port et le chenal.

La reconstruction des quais s'achève, et vous avez pu, assez difficilement, retrouver les traces de ces brèches ouvertes tous les 50 mètres par la barbarie allemande et que les Services Maritimes ont réparés avec une célérité remarquable.

De son côté, la Chambre de Commerce de Nantes a reconstitué à peu près tout son outillage et ses engins de levage, soit en réparant sur place ce qui était resté sur nos quais, soit en allant chercher dans les ports français ou étrangers les engins que les Allemands y avaient expédiés (Bayonne, Guernesey, Saint-Servan, Kiel, Hambourg, etc...). C'est ainsi que nous avons retiré du fond du bassin de Saint-Malo 12 grues de 3 tonnes qui, après une reconstitution laborieuse, sont aujourd'hui remises en service sur nos quais.

En fait, notre outillage actuel est, à une dizaine d'unités près, ce qu'il était en 1938, et nos magasins ont été à peu près reconstitués sous une forme provisoire ou définitive.

Seuls, de l'état ancien, les grands entrepôts de sucre, entièrement détruits par les bombardements et victimes précisément de leur importance, restent encore à l'état de projet.

Nous avons donc sensiblement récupéré notre potentiel d'avant-guerre, et nous sommes en mesure de reprendre notre activité sur un rythme au moins égal. La progression rapide de notre trafic justifie cette affirmation.

Mais nos désirs ne se sont pas limités à cette reconstitution. Ils ont été beaucoup plus loin, parce que nous avons une confiance tenace dans l'avenir de notre port et de notre Région.

C'est dans cet esprit que notre Chambre de Commerce a passé, en 1945, d'importantes commandes de grues électriques de 3 à 6 tonnes, qui augmenteront de 24 unités nos engins de déchargement, et dont les premières vont être en montage ces jours prochains.

C'est dans le même esprit qu'elle a entrepris la construction de deux très importants bâtiments en ciment armé, destinés l'un à la réception des bananes de Guinée, l'autre à celle des primeurs d'Afrique du Nord, bâtiments isothermes et munis de tous les perfectionnements techniques. Ils seront tous deux mis en exploitation au cours de l'année 1949.

Si, dans l'immédiat, nous avons abouti à ces réalisations, notre ambition, pour ce qui concerne l'avenir, est pratiquement illimitée, car nous rêvons du boulevard maritime qui doit, logiquement, un jour relier Nantes à Saint-Nazaire, formant un ensemble portuaire et industriel qui ferait de la Basse Loire le grand port de l'Europe Occidentale, ce que justifie notre position géographique et l'important hinterland qui en est la conséquence.

Evidemment, il faut aborder ce domaine avec une bonne réserve d'imagination, mais n'est-ce pas le rôle de chaque génération de préparer les voies pour la suivante ?

C'est pourquoi nous avons abordé résolument les réalités en commençant la marche vers l'Ouest. Cette marche trouve sa forme dans la construction d'une voie ferrée longeant la rive sud de la Loire et aboutissant naturellement à la mer, après avoir desservi les établissements industriels et autres qui ne manqueront pas de s'installer dans les espaces immenses et encore vierges bordant le fleuve.

Le travail est commencé, modestement il est vrai, mais il l'est, avec, comme premier objectif, l'île Cheviré, sise en aval de Nantes, où nous avons l'intention de créer un bassin à docks, relié à la Loire, et dans lequel seront concentrés les docks flottants existants ou à construire, permettant la réparation dans les meilleures conditions possibles de toutes les unités jusqu'à dix mille tonnes. Du même coup, nous créons le centre de réparations maritimes qui n'existe pas en France, et nous enlevons à l'étranger une clientèle intéressante, dans laquelle figure en bonne place l'armement français.

Vous voyez, Messieurs, que ce programme, pour nous plein de promesses, est aussi pour vous plein de réalités, car c'est aux Ingénieurs de France qu'il appartiendra d'apporter à cette œuvre le concours de leur technique et la puissance de leurs entreprises.

Œuvre énorme, nous en convenons, mais à l'échelle des possibilités régionales qui sont elles-mêmes considérables.

Quant à nous, notre confiance dans l'avenir de Nantes et de la Basse Loire est totale, absolue.

Mesdames, Messieurs,

Au nom de la Chambre de Commerce de Nantes, je vous renouvelle notre satisfaction d'avoir pu vous accueillir aujourd'hui et, dans cette courte halte, vous avoir donné, en vous dévoilant nos espoirs intimes, un témoignage de l'intérêt que nous portons à votre Association et de la sympathie que nous éprouvons pour elle.

Je lève mon verre en l'honneur de la Société des Ingénieurs Civils et de son Centenaire, à la prospérité de vos affaires, à vous tous, Messieurs, et à vos familles.

M. Fougerolle, Président de l'Association, n'ayant pu venir à Nantes, M. Garnier, Président honoraire, a remercié notre Compagnie de sa réception et a fait ressortir tout l'intérêt que lui-même et ses collègues avaient trouvé dans ce voyage, qui était à la fois d'études et d'agrément.

La délégation a repris aussitôt après le train pour Paris.

Une délégation de journalistes de l'O.N.U. est venue visiter la ville et le port de Nantes le 27 novembre 1948. Nos hôtes ont été examiner les travaux de la Télindière et ont assisté, aux Chantiers de Bretagne, au lancement d'une grande drague destinée au canal de Suez. Un vin d'honneur leur a été ensuite offert par la Ville de Nantes, notre Compagnie, le Syndicat d'Initiative et le Rotary-Club, au Château des Ducs de Bretagne.

Réception d'une délégation de journalistes de l'Organisation des Nations Unies.

Les organisateurs du « Train de la Reconnaissance française au Peuple américain » ont demandé à notre Compagnie de participer, sous la forme d'un don en nature ou en espèces, à ce geste de remerciement envers nos amis d'Outre-Atlantique pour le « Bateau de l'Amitié » qu'ils avaient envoyé à la France en 1947.

Au cours de notre séance du 12 novembre 1948, nous avons décidé de répondre à cet appel, et nous avons envoyé aux organisateurs du Train, comme don de la Chambre de Commerce, une gravure de Lepère représentant « Le Port de Nantes en 1906 », dont le cadre portait l'inscription suivante : « La Chambre de Commerce de Nantes à ses amis américains ».

Nous avons également joint à cet envoi une collection comprenant un exemplaire de chacun des jetons édités pour les membres de notre Compagnie depuis sa fondation, ainsi qu'un exemplaire de la plaquette commémorative de son centenaire.

M. Enzen, Vice-Consul de Suisse à Nantes, nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 16 Décembre 1947.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer à l'entretien que j'ai eu ce jour avec M. le Secrétaire Général de la Chambre de Commerce et deux de ses collaborateurs, au cours duquel il m'a été donné de leur exposer un projet de voyage d'études en Suisse, à l'intention de personnalités des milieux économiques de la région intéressée au développement des relations entre Nantes et la Suisse.

Ce voyage aurait le double but de favoriser des contacts personnels avec les milieux suisses intéressés et de faire connaître les possibilités que le port de Nantes pourrait offrir à la Suisse. Il renouvelerait les contacts pris en 1933 au cours d'un voyage analogue et reprendrait le projet fait en 1939 et non réalisé en raison de la guerre.

La Légation de Suisse en France et l'Office Suisse d'Expansion Commerciale, auxquels j'ai soumis l'idée de ce voyage d'études, y ont donné leur approbation et l'Office Suisse d'Expansion Commerciale s'est mis à ma disposition pour en assurer la réalisation.

Participation de la Chambre au « Train de la Reconnaissance Française au Peuple Américain ».

Projet d'organisation d'un voyage d'études en Suisse pour développer les relations entre ce pays et le port de Nantes.

Le voyage prévu serait d'environ une semaine avec le programme suivant :

- 1^{er} jour : Bâle, visite d'une usine de produits chimiques, éventuellement d'une fabrique de soierie, visite du port fluvial de Bâle.
- 2^e jour : départ pour Olten et visite : le matin, des magasins de la S.A. « Union », société d'achats en commun pour le commerce d'alimentation de détail ; après-midi, départ pour Baden, visite des établissements Brown-Boveri, fabrique d'appareils électriques.
- 3^e jour : Zurich, visite de l'Ecole Polytechnique Fédérale et d'un institut financier ; après-midi, entretiens économiques au siège de l'Office Suisse d'Expansion Commerciale.
- 4^e jour : Lucerne, visite, le matin, d'une fonderie ou d'une fabrique de soie artificielle. Après-midi, départ en bateau pour Flüelen.
- 5^e jour : départ pour Montreux, par la route du Susten (auto-car) et par chemin de fer depuis Meiringen par Interlaken, Spiez, Zweisimmen, Getaad.
- 6^e jour : visite de la Fédération Laitière du Léman à Vevey et d'un commerce de vins. Après-midi, entretiens économiques au siège de Lausanne de l'Office Suisse d'Expansion Commerciale.
- 7^e jour : réservé à la visite du Comptoir Suisse de Lausanne. Départ par un train du soir pour Paris.

Le Comptoir Suisse de Lausanne est, en importance, la deuxième des manifestations de la vie économique suisse ; sa visite résumera et complètera ce que les participants au voyage prévu auront pu voir. La direction de cette manifestation m'a déjà assuré du plaisir qu'elle aura d'accueillir les personnalités nantaises qui prendront part au voyage.

Le Comptoir Suisse m'a également fait savoir qu'il étudiera la présentation d'un panneau concernant le port de Nantes et présentant au public les diverses possibilités de vos installations. Provisoirement, et selon les dispositions envisagées au cours de mon entretien de ce jour, les dimensions du dit panneau pourraient être fixées à 3 m. 50 de haut sur 4 à 5 m. de long.

En outre, j'ai demandé au Comptoir Suisse d'envisager la projection, dans sa salle permanente de cinématographie, du film réalisé récemment par M. Chéreau et intitulé « Sur les quais de Nantes ». Cette proposition a été acceptée et M. Chéreau, que j'ai entretenu de la question, a également donné son accord de principe.

Enfin, la visite prévue du Comptoir Suisse pourrait coïncider avec une soirée folklorique bretonne donnée, par exemple, par le Groupe Tréteaux et Terroir. La direction du Comptoir Suisse a donné son assentiment de principe, mais il me reste à entrer en rapport avec le groupement intéressé.

En raison de ce que le Comptoir Suisse aura lieu du 11 au 26 septembre 1948, le voyage dont je vous entretiens devrait avoir lieu du 8 au 14 septembre, mais pourrait éventuellement être décalé d'une semaine.

Quant aux dépenses que le voyage entraînera, une estimation basée sur les renseignements reçus de l'Office Suisse du Tourisme me permet de les chiffrer au maximum à : 20.000 fr. par personne.

Si ma suggestion devait rencontrer l'agrément de votre Compagnie, je serais heureux d'être à votre disposition pour la réaliser.

Nous avons répondu en ces termes à M. le Vice-Consul de Suisse à Nantes :

Nantes, le 29 Décembre 1947.

Monsieur le Consul,

J'ai rendu compte à mes collègues, au cours de notre séance du 26 courant, de la visite que vous avez bien voulu me faire, et je leur ai fait donner lecture de votre lettre du 16 décembre.

Notre Compagnie, qui attache la plus grande importance au développement des relations commerciales entre notre Région et la Suisse et au transit par le port de Nantes des marchandises en provenance ou à destination de votre pays, a pris connaissance avec le plus grand plaisir du projet que vous aviez formé.

Je tiens à vous assurer dès maintenant que, sauf empêchement imprévu, je serai très heureux, ainsi que les membres de notre Bureau et plusieurs de nos collègues, de faire partie de la délégation qui se rendra en Suisse en septembre 1948. Les dates que vous envisagez, du 8 au 14 septembre, nous conviendront parfaitement.

Je vous exprime les très vifs remerciements de la Chambre de Commerce pour l'activité que vous apportez au resserrement de nos relations avec votre pays, qui nous a prêté une si cordiale assistance pendant nos dures années de guerre, et vers qui va toujours notre sympathie reconnaissante. Nous établirons en temps utile, d'accord avec vous, lorsque les dispositions définitives pourront être prises, le panneau qui sera apposé au Comptoir Suisse de Lausanne, à qui nous sommes également très obligés de bien vouloir faire projeter le film de M. Chéreau « Sur les quais de Nantes ».

Ayant été informé que le Comptoir Suisse de Lausanne organisait en 1949 une foire gastronomique internationale, il nous a semblé que le voyage projeté présenterait un plus grand intérêt s'il était retardé d'une année, la production alimentaire de Nantes et de la Région étant susceptible de tenir une place honorable dans une semblable manifestation.

Nous en avons informé M. le Vice-Consul de Suisse à Nantes, qui nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 22 Avril 1948.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de me référer au projet qui avait été formé d'un voyage d'études en Suisse et de porter à votre connaissance que le Comptoir Suisse de Lausanne, auquel j'ai fait part de la remise de ce voyage à une époque plus favorable, tout en déplorant le contre-temps survenu, m'adresse les lignes suivantes :

« ...Nous nous consolons quelque peu de ce changement de programme, en ce sens que nous envisageons nous-même de réaliser, l'an prochain, à l'occasion du 30^e anniversaire de notre entreprise, une foire gastronomique internationale qui, sans doute, rehaussera encore l'attrait de notre manifestation. Si donc votre projet ne peut se réaliser qu'en 1949, vous aurez du moins la satisfaction, pensons-nous, de visiter un Comptoir encore plus attractif que pourra l'être celui de cette année.

» Au sujet de cette foire gastronomique nous ne manquerons pas, d'ailleurs, le moment venu, de vous donner toutes précisions utiles, car nous espérons qu'avec votre bienveillant appui, il nous sera possible également de compter sur des exposants des départements placés sous votre juridiction... »

Quoiqu'il soit trop tôt pour étudier dans ses détails la question d'une participation de l'Ouest de la France à la foire gastronomique prévue en septembre 1949, à Lausanne, je me permets de vous en entretenir dès maintenant afin que les exportateurs régionaux de conserves, biscuits, fruits et primeurs, liqueurs, vins, poissons, crustacés, etc... puissent en tenir compte dans leurs projets de publicité. Je serais heureux de connaître l'accueil réservé à ce projet dans la région de l'Ouest, comme aussi d'être informé de vos suggestions éventuelles, pour en faire part au Comptoir Suisse.

Nous avons répondu en ces termes à M. le Vice-Consul de Suisse à Nantes :

Nantes, le 2 Juin 1948.

Monsieur le Consul,

Par lettre du 22 avril, vous nous faisiez connaître qu'il ne vous était pas possible de donner suite au projet de voyage d'études en Suisse pour

cette année, mais qu'il serait possible de reporter cette manifestation à l'occasion de la Foire Gastronomique internationale, qui se tiendra à Lausanne en septembre 1949.

Pour répondre à votre désir nous portons cette nouvelle à la connaissance de nos ressortissants par notre bulletin régional « Loire-Atlantique », en invitant les industries alimentaires de notre Région à prévoir dès maintenant une large participation à la Foire Gastronomique de Lausanne.

Au début de notre séance du 10 octobre 1946, notre Président, M. Bertin, a adressé les félicitations suivantes à M. René Legros, Secrétaire Général :

Je suis heureux de me faire votre interprète à tous, mes chers Collègues, pour adresser à notre Secrétaire Général de bien sincères félicitations. La semaine dernière, M. René Legros vient d'être réélu Président de l'Association des Secrétaires Généraux des Régions Economiques et élu Président de l'Association des Secrétaires Généraux des Chambres de Commerce.

Ces deux Présidences, qui lui ont été conférées à l'unanimité par ses collègues, constituent pour notre Secrétaire Général le couronnement d'une belle carrière, et notre Compagnie prend avec plaisir sa part de l'honneur qui lui échoit aujourd'hui.

La Chambre à l'unanimité s'est associée aux paroles de M. le Président.

M. René Legros, Secrétaire Général, très touché des aimables félicitations qui lui étaient ainsi adressées, en a exprimé à notre Président et à tous les membres de notre Compagnie ses bien sincères remerciements.

Sur la proposition de M. Bertin, Président, la Chambre de Commerce, à l'unanimité, dans sa séance du 17 octobre 1947, a nommé Secrétaire général adjoint M. Germain Bapst, qui, faisant partie depuis un an et demi du personnel de la Chambre, a apporté au Secrétaire Général une collaboration active et dévouée.

En présence de l'élévation progressive du coût de la vie, notre Compagnie s'est préoccupée de la situation de son personnel retraité avant 1945. Après avoir fait examiner la question par notre

Election de M. René Legros, secrétaire général de la Chambre de Commerce, à la Présidence de l'Association des Secrétaires Généraux des Chambres de Commerce de France et d'Algérie.

Nomination de M. Germain Bapst, secrétaire général adjoint.

Revalorisation provisoire des pensions du personnel retraité avant 1945.

Commission des Finances, M. Bertin, Président, nous a proposé, au nom de cette Commission, dans notre séance du 15 février 1945, de revaloriser provisoirement les pensions de cet ancien personnel dans une proportion variant de 190 à 220 %.

Cette proposition a été adoptée à l'unanimité, avec effet rétro-actif au 1^{er} juillet 1945.

Nous reproduisons ci-après un extrait du procès-verbal de notre séance du 17 octobre 1947 :

M. Bertin, Président, expose qu'un décret du 24 juillet 1947 alloue aux fonctionnaires retraités, en attendant la péréquation générale des retraites une indemnité provisionnelle fixée à 530 % du montant initial des pensions.

La Chambre a déjà, à plusieurs reprises, accordé à ses retraités le bénéfice des majorations allouées aux retraités de l'Etat pour leur permettre d'attendre une réforme du régime des Caisses de retraites. Cette réforme ne paraissant pas devoir aboutir avant de longs mois, le Président propose d'allouer une nouvelle majoration des pensions, calculée conformément aux dispositions du décret précité.

L'évaluation de cette augmentation fait ressortir pour chacun des Services administrés par la Chambre les charges suivantes :

Services de la Chambre	142.788 fr.
Services de la Bourse	10.724 fr.
Services Commerciaux	3.984 fr.
Services du Port	173.112 fr.

Ces charges pourront être absorbées par les budgets respectifs.

Après avoir entendu cet exposé, notre Compagnie a décidé à l'unanimité d'accorder à son personnel titulaire retraité les majorations qui étaient proposées.

Au cours de notre séance du 17 octobre 1947, nous avons examiné une demande de la corporation des Portefaix des Entrepôts tendant à obtenir la revalorisation des pensions des anciens portefaix et une égalisation de celles-ci proportionnelle au temps de services effectifs. La charge annuelle résultant de cette revalorisation devait ressortir à 80.663 francs, et pouvait être supportée par le budget de la Chambre de Commerce.

Sur la proposition faite par notre Président, M. Bertin, au nom de notre Commission des Finances, nous avons décidé de revaloriser les retraites des portefaix sur la base uniforme de 7.000 francs pour 30 ans de service.

PREMIÈRE PARTIE

QUESTIONS MARITIMES ET COLONIALES

I. — MARINE MARCHANDE ET PORTS

Au cours de notre séance du 29 mars 1946, après avoir fait un premier examen du projet de nationalisation de la Marine Marchande, nous avons déjà adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports (Secrétariat Général à la Marine Marchande), une première protestation de principe contre cette mesure.

Protestation
contre un projet
de nationalisation
de la Marine
Marchande

Le 28 mars 1947, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que le projet de loi déposé le 21 février sur le Bureau de l'Assemblée Nationale, portant organisation de la Marine Marchande, aurait pour conséquence de placer la flotte de Commerce française dans une situation très défavorable pour lutter contre les armements étrangers.

Considérant que la France a besoin, pour assurer le redressement économique de la Métropole et l'avenir de l'Union Française, d'une flotte en état de soutenir cette concurrence.

Considérant que le projet en question, qui réaliserait en fait la nationalisation et la tutelle de toute la Marine Marchande, irait à l'encontre du but recherché, car il retirerait aux armateurs toute liberté dans l'exploitation de leurs navires et supprimerait du même coup le libre jeu des initiatives privées qui a été toujours la meilleure arme pour conquérir le frêt maritime.

Qu'en effet tous les armements français, propriétaires de navires jaugeant plus de 500 tonneaux, se trouveraient placés sous la tutelle d'un

Conseil Supérieur de la Marine Marchande, formé d'une majorité importante de représentants de l'Etat et d'un Commissaire du Gouvernement ayant des prérogatives allant jusqu'au droit de veto.

Considérant que l'institution dans de telles conditions d'un secteur dit libre dissimule une nationalisation totale de la Marine Marchande.

Considérant que les conséquences de l'adoption de ce texte seraient d'une part de détourner, au profit de l'étranger, les capitaux pourtant si nécessaires à la reconstitution de notre marine, d'autre part de mettre celle-ci en état d'infériorité vis-à-vis des flottes concurrentes.

Qu'il ne faut pas oublier en effet que le statut relatif au régime international des ports maritimes, établi par la conférence de la Société des Nations de novembre-décembre 1923, et ratifiée par le Gouvernement Français, prévoit l'égalité de traitement de tous les navires, quelle que soit leur nationalité.

Considérant que les armements étrangers, particulièrement anglais et scandinaves, auxquels leurs pays ont toujours laissé la plus grande initiative dans l'exploitation de leurs navires, auront tôt fait de supplanter dans nos ports mêmes les compagnies françaises soumises à une réglementation trop étroite et retardée à chaque instant par des formalités administratives.

Considérant qu'au surplus les Pouvoirs Publics ne peuvent, en toute équité, reprocher aux Compagnies de navigation privées de n'avoir pas mis en œuvre tous les moyens pour reconstituer leurs flottes après la première guerre mondiale.

Qu'au contraire les armateurs ont fait un effort considérable qui a permis au pays de disposer en 1939 d'un tonnage très honorable, effort qui a été repris dès l'année 1945 ainsi qu'en atteste l'activité des chantiers de construction navale.

Considérant enfin que si l'Etat a le devoir de tenir compte, dans l'établissement du statut de la Marine Marchande, des besoins impérieux de l'économie nationale en matière de transport maritime, il peut réaliser un programme des transports indispensables pour le pays sans soumettre les compagnies de navigation à un régime aussi étatique.

Emet le vœu :

Que le projet de loi portant organisation de la Marine Marchande soit entièrement réformé.

Qu'en particulier le secteur dit libre ne soit pas placé sous la tutelle d'un « Conseil Supérieur de la Marine Marchande », dont la composition serait telle qu'il équivaudrait à imposer la volonté de l'Etat aux armateurs.

Qu'au contraire, la plus entière liberté soit laissée à l'armement français pour lui permettre de lutter à armes égales avec l'armement étranger.

Cette délibération a été transmise à M. le Secrétaire Général à la Marine Marchande.

L'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports français nous a communiqué, en nous demandant notre avis sur la mesure qui y était visée, une lettre du Secrétariat Général de la Marine Marchande, relative à la répartition éventuelle par les Chambres de Commerce des matières premières nécessaires aux constructeurs de navires en bois.

Répartition des matières premières pour la construction des navires en bois.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 26 juillet 1946, nous nous sommes rangés à l'avis de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, aux termes duquel il semblait préférable que le Secrétariat Général à la Marine Marchande continuât jusqu'à nouvel ordre à se charger de cette répartition, pour laquelle il était mieux qualifié que les Chambres de Commerce Maritimes.

Par lettre du 10 mars 1948, l'Association des Grands Ports Français nous a fait connaître qu'elle avait ouvert une enquête sur les conséquences qui pourraient résulter pour les ports français du projet d'union douanière avec le Bénélux et l'Italie, et nous a demandé d'exposer nos vues sur les mesures de sauvegarde qui devraient être prises éventuellement en faveur des établissements maritimes français.

Projet d'union douanière de la France avec le Bénélux et l'Italie. Enquête de l'Association des grands ports français sur les conséquences qui pourraient en résulter pour les ports français.

Après avoir fait une enquête, dont nous avons pris connaissance au cours de notre séance du 9 avril 1948, nous avons répondu à l'Association des Grands Ports Français que les unions douanières projetées ne seraient pas susceptibles de léser les intérêts de notre port, qui ne se trouvait pratiquement en concurrence avec aucun port étranger.

Nous avons adressé à M. le Ministre des Finances la lettre suivante :

Majoration des droits de quai sur les navires. Demande de dérogation en faveur de Nantes port sinistré.

Nantes, le 29 Octobre 1948.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes se préoccupe de la majoration des droits de quai sur les navires,

résultant de l'article 13 de la loi n° 48-1516 du 26 septembre 1948, qui a modifié les articles 382 et 385 du Code des Douanes.

L'application de cette mesure va augmenter considérablement les dépenses des navires fréquentant le port de Nantes, alors que celui-ci, dont les installations ont été presque totalement détruites par les bombardements aériens pendant la guerre, et par les sabotages des Allemands au moment de leur retraite, atteint à peine la moitié de son trafic normal, malgré tous les efforts de ses dirigeants.

Notre Compagnie a remarqué qu'aux termes de l'article 15 de la loi précitée, des dérogations peuvent être accordées aux nouveaux droits de quai pour certains ports sinistrés, par arrêté conjoint de votre Département et de celui des Travaux Publics. Elle estime que Nantes, dont le port est un de ceux qui ont été les plus éprouvés par la guerre, est en droit de demander à bénéficier d'une décision bienveillante à ce sujet, et elle vous serait reconnaissante, Monsieur le Ministre, de bien vouloir comprendre le port de Nantes parmi ceux auxquels vous accorderiez par arrêté, d'accord avec M. le Ministre des Travaux Publics, des dérogations aux nouveaux taux des droits de quai.

Les crédits mis à la disposition de l'ensemble des grands ports français ne représentaient, pour l'année 1949, qu'une somme de 2 milliards, alors que celle-ci pourrait être absorbée dans les travaux de reconstruction ou d'équipement de l'un seul d'entre eux.

C'est pourquoi, après une première démarche auprès du Directeur des Ports Maritimes, les Chambres de Commerce de Marseille, Bordeaux, Nantes, Rouen, Le Havre et Dunkerque ont demandé une audience à M. Queuille, Président du Conseil, pour lui exposer la situation des grands ports maritimes et la nécessité de hâter leur remise en état.

Le 19 octobre 1948, le Président du Conseil a reçu la délégation des Présidents de Chambres de Commerce. Sans prendre d'engagement, il leur a demandé de lui adresser un rapport sur la situation actuelle des grands ports, les charges que subissait l'économie nationale du fait des dommages qu'ils avaient subis, et les crédits nécessaires à leur remise en état.

Le rapport demandé par le Président du Conseil a été établi par les soins de la Chambre de Commerce de Marseille. Après un exposé d'ensemble concernant nos six grands ports, le rapport comprend une notice particulière pour chacun d'entre eux.

Reconstruction
des ports
maritimes.
Démarche
commune des
grands ports
auprès
de M. Queuille
pour obtenir
des crédits

En ce qui concerne les ports de la Loire Maritime, en accord avec la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, nous avons fait valoir qu'il faudrait environ 700 millions pour achever la remise en état de l'infrastructure des deux ports et l'entretien du chenal maritime. La reconstitution de l'outillage portuaire exigerait d'autre part des crédits annuels de l'ordre de 500 millions pendant trois ans.

A la suite du détournement sur un port de la Manche d'un navire de blé en provenance des Etats-Unis, nous sommes intervenus auprès de l'Office National Interprofessionnel des Céréales. Nous avons insisté pour que le plus grand nombre possible de ces navires soient dirigés sur les ports de la Loire Maritime.

Importation des
céréales par les
ports de Nantes
et de St-Nazaire.

Par lettre du 6 mars 1948, l'Office National Interprofessionnel des Céréales nous a donné l'assurance que Nantes et Saint-Nazaire figuraient toujours sur la liste des ports maritimes français désignés pour l'importation des céréales, et nous a informés que le détournement dont il s'agissait résultait d'une cause fortuite qui n'avait aucune chance de se reproduire.

Nous avons adressé à M. le Secrétaire d'Etat de la Marine Marchande la lettre suivante :

Difficultés d'ap-
provisionnement
en gas - oil des
navires de com-
merce.

Nantes, le 19 Février 1948.

Monsieur le Secrétaire Général,

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les conséquences que peut entraîner pour l'exploitation de certaines unités de notre Marine Marchande l'insuffisance d'approvisionnement en gas-oil des dépôts des ports maritimes.

Je vous signale à cet égard le cas du s/s « Port Navalo », de l'armement « Union Industrielle et Maritime » qui, parti de Nantes le 13 février à destination de Rouen, a été obligé de relâcher dans le port de Southampton pour y faire le plein de ses soutes ; aucun port français de la Manche et de l'Atlantique n'était en mesure de lui fournir les 40 tonnes de gas-oil nécessaires.

Cette escale a entraîné pour l'armement des frais et une perte de temps qui certainement eussent pu être évités. Il est regrettable, au surplus, puisque la vente des produits du pétrole assure à l'État français des ressources importantes, que nos navires soient obligés de se rendre dans un port étranger pour y faire le plein de leurs soutes.

Je vous serais très obligé, Monsieur le Secrétaire Général, de bien vouloir examiner cette situation et obtenir de l'Office Central de Répartition des Produits Industriels la mise en place des contingents de pétrole et de sous-produits qui sont nécessaires pour l'approvisionnement des navires dans les ports français.

M. le Directeur des Affaires Economiques et du Matériel Naval au Secrétariat Général de la Marine Marchande nous a répondu :

Paris, le 8 Mars 1948.

Monsieur le Président,

Par votre lettre de référence vous appelez mon attention sur les difficultés qu'éprouvent les navires de commerce français à s'approvisionner en gas-oil dans les ports métropolitains.

Je ne suis pas sans connaître, ainsi que vous pouvez le supposer, la situation très critique des stocks de gas-oil, et je me tiens en contact permanent avec le Répartiteur du Pétrole et la Direction des Carburants afin d'obtenir le maximum possible de produits pétroliers.

Ces derniers, cependant, ne peuvent évidemment distribuer que ce qui est mis à leur disposition, compte tenu, d'une part, du manque de devises, d'autre part, du manque de produits sur le marché mondial, et, enfin, de la pénurie de transports pétroliers.

Les navires à moteur sont actuellement soutés suivant un ordre de priorité en accord avec le Pool des Carburants ; c'est ainsi qu'au début du mois dernier, seuls pouvaient être assurés les soutages des navires à grain et des pétroliers.

La situation que vous m'exposez n'est d'ailleurs pas spéciale aux ports français, et tous les pays européens manquent actuellement de gas-oil, ainsi d'ailleurs que les ports de l'Afrique du Nord.

MM. Naux-Hardy et C^{ie} ont demandé l'appui de la Chambre de Commerce pour obtenir la révision de la loi du 2 avril 1936, qui limite la responsabilité du transporteur par mer, et par suite le relèvement des indemnités dues pour perte de marchandises dans les transports maritimes.

Limitation de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer. — Demande de révision de la loi du 2 avril 36.

Cette question intéressant d'une façon générale toutes les Chambres de Commerce maritimes, nous avons demandé à l'Union des Chambres de Commerce Maritimes de l'examiner. Celle-ci l'a porté à l'ordre du jour de sa séance du 14 février 1948, et a décidé d'intervenir auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports pour obtenir la fixation d'un taux correspondant à la valeur de la livre résultant de la dévaluation du 25 janvier 1948.

Ayant demandé, par lettre du 4 août 1948, à l'Union des Chambres de Commerce Maritimes de nous faire connaître où en était la question, nous avons reçu de l'Union la réponse suivante :

Paris, le 11 Août 1948.

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 4 août, relative à la question de la révision du taux de responsabilité des armateurs pour le transport des marchandises par mer, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le Ministre, chargé de la Marine Marchande, en a été saisi à deux reprises depuis notre réunion de février.

Nous en avons reçu récemment la réponse suivante :

« Monsieur le Président,

Comme suite à votre lettre du 10 juillet 1948, j'ai l'honneur de vous faire savoir que le texte définitif du décret touchant la révision de l'article 5 de la loi du 2 avril 1936 a été soumis, pour accord, au Service technique compétent avant d'être présenté à la signature du Ministre... »

Nous suivons de près cette question et nous ne manquerons pas de vous en tenir informés.

Gardiennage des
quais des ports
maritimes.

Par lettre du 4 avril 1947, l'Union des Chambres de Commerce Maritimes a appelé notre attention sur la nécessité, pour les Compagnies de navigation et les entreprises portuaires, d'assurer par leurs propres moyens le gardiennage des quais des ports maritimes. A cet effet, une Commission devait être constituée dans chaque port par les Préfets, afin de coordonner les efforts des intéressés.

Notre Compagnie, après avoir pris connaissance de cette lettre au cours de sa séance du 11 avril, a décidé, si la nécessité s'en faisait sentir à Nantes, de demander à M. le Préfet de la Loire-Inférieure de constituer et de convoquer cette Commission.

II. — ALGÉRIE — COLONIES — PROTECTORATS

Création des
francs coloniaux.

La Chambre de Commerce de Marseille nous a communiqué, le 7 juin 1946, une étude de sa Commission du Commerce Extérieur sur la question de la disparité des francs coloniaux, et nous a demandé de lui faire connaître notre avis.

Après avoir fait examiner cette question au cours de notre séance du 26 juillet, nous avons formulé notre avis dans la note suivante, que nous avons adressée à la Chambre de Commerce de Marseille.

FRANCS COLONIAUX

I. — La création de francs coloniaux est grosse de conséquences politiques et économiques. Si, du point de vue politique, la question est de

la compétence exclusive du Gouvernement, du point de vue économique elle intéresse au premier chef le commerce et l'industrie française et l'on peut regretter que le Gouvernement ait pris sa décision sans consultation préalable des Chambres de Commerce de la Métropole et des Colonies. Il convient qu'à l'avenir, si de nouvelles mesures monétaires sont envisagées ces Chambres soient appelées à donner leur avis sur les modifications que le Gouvernement se proposerait d'apporter à la valeur respective des différentes monnaies de l'Empire, ainsi que sur les modalités d'application de ces mesures.

II. — La question des francs coloniaux est toutefois trop complexe pour que l'on puisse apprécier a priori les avantages et les inconvénients de la disparité monétaire qui vient d'être instituée dans l'Empire ; seule l'expérience permettra de juger si la création des francs coloniaux est de nature à favoriser ou à contrarier :

l'essor économique des colonies,

l'activité commerciale entre les différentes parties de l'Empire,

la sauvegarde des intérêts français.

Il est donc désirable que les Chambres de Commerce entreprennent dès maintenant des études pour dégager les enseignements qui peuvent être tirés de l'expérience monétaire en cours et qu'à cet effet elles reçoivent des départements ministériels intéressés toute la documentation nécessaire.

III. — En conclusion de ces études, il apparaîtra,

— soit qu'il convient de rétablir l'unité monétaire dans l'Empire, autrement dit que la création des francs coloniaux ne doit être qu'une mesure provisoire susceptible d'être révisée ou rapportée lorsque l'activité économique dans le monde sera redevenue normale,

— soit qu'au contraire, il convient d'accorder l'autonomie financière à différentes zones de l'Empire et que, par conséquent, il faut consacrer et rendre définitive la création de francs coloniaux distincts du franc métropolitain et indépendants de lui, étant bien entendu que l'équilibre financier des colonies intéressées doit être assuré en tenant compte des dépenses supportées par la Métropole au bénéfice de tout l'Empire (Défense Nationale, Affaires Etrangères, Education Nationale, etc...)

Dans le premier cas, il conviendra d'étudier les modalités d'une révision monétaire qui devra sans doute s'accomplir par paliers et les Chambres de Commerce devront être invitées à discuter de ces modalités.

Dans le second cas, pour éviter toute confusion, il est à souhaiter que les monnaies coloniales reçoivent une dénomination particulière afin de les distinguer complètement du franc, comme c'est le cas en Indochine, pour la piastre indochinoise.

Aussitôt que l'Afrique du Nord a été en mesure d'envoyer en France des agrumes, nous avons commencé des démarches pour obtenir que le port de Nantes soit porté sur la liste de ceux qui ont été désignés pour recevoir ces cargaisons.

Nous nous sommes heurtés à de nombreuses difficultés, à la suite desquelles nous avons adressé à MM. les Députés de la Loire-Inférieure la lettre suivante :

Nantes, le 25 Novembre 1946.

Monsieur le Député,

J'ai l'honneur d'appeler toute votre attention sur un incident récent qui vient de se produire au sujet de l'importation des agrumes par le port de Nantes.

Depuis plus d'un an, la Chambre de Commerce a fait de nombreuses démarches pour obtenir que les fruits, notamment les agrumes et les primeurs de l'Afrique du Nord, destinés à la Région de l'Ouest, soient dirigés sur notre port, qui entretient des relations très anciennes avec l'Algérie et le Maroc, et qui est remarquablement situé sur la côte de l'Atlantique pour desservir un hinterland très étendu, comprenant toute la Bretagne, la vallée de la Loire et quelques autres départements.

Nos efforts ont porté sur toutes les Administrations compétentes pour imposer leurs directives en la circonstance, particulièrement le Ravitaillement Général. Ils ont été étendus au Maroc, où, au cours de deux voyages, j'ai obtenu cette année l'assentiment complet des exportateurs marocains à la direction de leurs envois sur Nantes. Les importateurs et exportateurs de fruits, légumes et primeurs de notre ville ont, de leur côté, constitué, afin

Classement du port de Nantes comme réceptif pour les agrumes de l'Afrique du Nord.

de répondre au désir des producteurs et expéditeurs du Protectorat, une société dite « Société Nantaise d'Exportation et d'Importation de Produits Alimentaires » (S.N.E.I.P.A.) dans la Loire-Inférieure, agréée par le Directeur du Ravitaillement pour la répartition des oranges, dont le Président est M. Fournier, qui était déjà Président du Syndicat des Expéditeurs de Fruits, Légumes et Primeurs. La question semblait donc réglée et nous pouvions compter avoir satisfaction complète.

Il n'en est malheureusement pas ainsi, car, si la Direction des Transports Maritimes au Secrétariat Général à la Marine Marchande donne toujours les directives nécessaires pour que des navires d'agrumes soient dirigés sur notre port, nous nous heurtons à l'opposition de la Société Générale des Groupements de Consommation et la Fédération Nationale des Groupements d'Achats. Ces deux Groupements sont investis par le Ministère du Ravitaillement Général d'un véritable monopole pour l'importation des fruits et primeurs de l'Afrique du Nord, qu'aucun autre organisme ne peut faire. Sous prétexte qu'ils ne sont organisés pour la réception de ces cargaisons que dans les ports de Marseille, Sète, Port-Vendres et Bordeaux, ils s'opposent à ce que les expéditions soient faites sur Nantes.

Je n'ai pas besoin, Monsieur le Député, de vous signaler le préjudice moral et matériel qui serait causé à notre port s'il continuait à voir peser sur lui un ostracisme absolument injustifié, car non seulement les navires chargés de primeurs et d'agrumes ont toutes les facilités pour accéder à nos quais et y être déchargés dans les plus brefs délais, mais encore la S.N.E.I.P.A. dispose de tous les moyens nécessaires pour recevoir et distribuer les cargaisons dans les conditions les plus favorables.

Votre Collègue, M. Morice, qui avait présenté la délégation nantaise, lors de la réception de celle-ci par M. Fischer, Directeur des Ports Maritimes, a déjà entrepris auprès de l'Administration Supérieure des démarches auxquelles notre Compagnie vous serait obligée de bien vouloir vous associer, afin d'essayer d'obtenir, par une action unanime de nos représentants au Parlement, la suppression du monopole des deux Groupements sus visés, et l'acheminement des produits marocains sur le port de Nantes.

Nous avons saisi de la question, par une lettre analogue, M. le Préfet de la Loire-Inférieure et M. le Maire de Nantes.

Une délégation de nos représentants au Parlement a fait des démarches pressantes auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports et nous avons finalement obtenu satisfaction, M. Jules Moch ayant informé nos députés, par lettre du 21 janvier 1947, qu'à la suite des démarches faites par ses Services auprès de

L'Administration du Ravitaillement Général les ports de Nantes et de Saint-Nazaire étaient classés parmi ceux désignés pour la réception des agrumes de l'Afrique du Nord.

Depuis, les navires importateurs se sont succédé à nos quais.

Trafic des primeurs et des agrumes. — Participation de la Chambre de Commerce au Congrès d'Oran.

Dans notre séance du 8 octobre 1948, notre Président, M. Bertin, nous a informés que la Fédération algérienne des Importateurs et Exportateurs de Fruits et Primeurs avait invité la Chambre à participer au Congrès organisé par elle à Oran les 19 et 20 octobre, au cours duquel sera examinée l'importante question du trafic entre les ports d'Algérie et le port de Nantes.

En raison de l'importance de ce Congrès, notre Compagnie a décidé de s'y faire représenter par M. Bertin, Président, M. Cossé, Vice-Président, et M. Baufine, Directeur général des Services Techniques. M. Figon, Directeur de l'Agence de Nantes de la C^{ie} Générale Transatlantique, membre de la Chambre de Commerce, s'est joint à la délégation.

Au cours de notre séance du 12 novembre 1948, notre Vice-Président, M. Cossé, nous a rendu compte du voyage de la délégation nantaise et du Congrès.

Tout d'abord, il a tenu à rendre publiquement hommage à la C^{ie} Générale Transatlantique, qui, très aimablement, avait offert des places sur ses meilleurs paquebots et tout prévu pour rendre ce voyage aussi agréable que possible. Il a prié M. Figon de se faire l'interprète de la Chambre auprès de la Direction Générale de sa Compagnie et de ses collègues de Marseille, d'Alger et d'Oran, pour leur transmettre ses vifs remerciements.

Le Congrès comportait deux journées, dont la seconde était en partie réservée aux relations entre l'Algérie et les ports de l'Atlanti-

que. Outre la Chambre de Commerce de Nantes, celles de Rouen et de Dunquerque avaient été invitées à faire un exposé sur les possibilités offertes par leurs ports respectifs.

Le Président Bertin insista particulièrement sur les débouchés qu'offraient les ports de l'Atlantique aux fruits et primeurs d'Algérie. Il fit valoir en particulier l'importance de l'hinterland du port de Nantes, dont il fit remettre une carte à tous les congressistes.

M. Baufine présenta ensuite les plans d'aménagement du hangar spécialisé, qui doit être édifié au quai Wilson dans le cours de l'année, et l'exposé qu'il en fit intéressa vivement l'assemblée.

Les représentants de la Chambre de Commerce de Rouen ont fait connaître qu'ils comptaient utiliser pour la réception des agrumes et des primeurs, les installations qui leur servaient autrefois pour la réception des bananes. Ces installations ont l'avantage d'être

chauffées, ce qui, dans certains cas, peut comporter des avantages pour les fruits et primeurs provenant d'Afrique du Nord. Par contre, ils n'envisagent pas, pour le moment, de réfrigérer ni même de climatiser leurs installations.

Au banquet de clôture, M. Bertin invita les congressistes à se réunir à Nantes l'année suivante. M. Juan a depuis fait savoir qu'en raison de difficultés matérielles, il ne lui était pas possible de prévoir ce Congrès à Nantes, mais qu'il acceptait bien volontiers que la Fédération soit représentée à une réunion en fin de campagne, qui grouperait à Nantes tous les intéressés au trafic des primeurs et agrumes et permettrait de tirer les conclusions de la campagne 1948-1949.

M. Cossé a dégagé ensuite les enseignements tirés de cette participation au congrès d'Oran. Le port de Nantes ne se trouve nullement en retard dans son équipement pour participer à la chaîne du froid, puisque dans la construction du hangar du quai Wilson il a été prévu non seulement la climatisation des salles de triage, mais

également des chambres froides pour le stockage des marchandises. La pré-réfrigération à la production étant encore à l'état embryonnaire, il n'y a donc aucune urgence à prévoir dans la première tranche de la construction du hangar à Nantes, la réalisation des chambres froides.

Par ailleurs, si le port de Nantes a fait l'objet, l'an dernier, de critiques de la part des exportateurs algériens, la situation est en train d'évoluer. La production d'agrumes en Algérie est en progression telle qu'elle atteindra 500.000 tonnes dans deux ans et 1.000.000 de tonnes en 1960. Une telle production ne pourra être absorbée par les ports de la Méditerranée. La situation des ports de l'Atlantique, venus en solliciteurs à ce Congrès, sera à ce moment retournée. Il n'en reste pas moins que beaucoup de producteurs ignorent encore le marché de Nantes. Ce Congrès a eu l'avantage à ce point de vue de permettre un premier contact entre les représentants de notre port et les exportateurs algériens, mais il faudrait que celui-ci soit suivi par d'autres entre producteurs et transitaires, car on sent actuellement un manque de confiance lorsqu'il s'agit d'expéditions faites sur Nantes.

M. Baufine, Directeur Général des Services Techniques, a fait ensuite part de ses constatations. Il a remarqué que le milieu des exportateurs algériens était assez peu évolué, et n'avait pas des vues bien lointaines quant au problème de la production et des marchés. Cependant, il a eu l'occasion de visiter à Alger une station de pré-réfrigération, actuellement prête à fonctionner. Certains commerçants, et des plus importants, envisagent en effet le problème du transport au-delà de la Méditerranée, en prévision de la période prochaine de surproduction. La pré-réfrigération leur permettra, par le système d'un premier volant de stockage en Algérie et d'un deuxième dans des entrepôts pré-réfrigérés à Nantes, d'attendre des conditions meilleures de prix. Il paraît donc utile de se réserver la possibilité de chambres froides dans le magasin du quai Wilson.

M. Figon a déclaré, en ce qui concerne la pré-réfrigération, que les chargeurs ont décidé pour cette campagne d'envoyer tous les produits réfrigérés sur la Méditerranée, et de réserver les autres aux

ports de l'Atlantique, qui disposent de bateaux conditionnés. Pour lui, le résultat essentiel du Congrès réside dans les contacts qui ont été amorcés à Oran, et qui seuls sont susceptibles de faire tomber l'hostilité constatée l'an dernier contre le port de Nantes, à la condition toutefois que les erreurs de la précédente campagne ne se reproduisent pas.

Notre Vice-Président, M. Rineau, qui présidait la séance, a remercié M. Cossé, M. Figon et M. Baufine du compte rendu qu'ils ont fait de leur voyage à Oran. Il a constaté avec satisfaction que la voie dans laquelle s'est engagée la Chambre de Commerce répond à la fois aux vœux des producteurs et aux exigences du trafic dans les années à venir.

La Commission Interprofessionnelle de répartition des pommes de terre de semence ayant pris la décision de n'autoriser les exportations de tubercules que par les ports de Brest et de Sète, nous avons adressé une protestation à M. le Ministre de l'Agriculture, et nous avons demandé l'adjonction de notre port à ceux qui étaient autorisés pour le trafic en cause.

Nous avons demandé, pour faire aboutir cette affaire, l'appui de notre Député, M. André Morice, et celui-ci nous a fait connaître qu'il avait obtenu de M. le Ministre de l'Agriculture la promesse de la convocation d'une nouvelle réunion de la Commission interprofessionnelle, afin de reconsidérer la question.

D'accord avec les Chambres de Commerce de Bordeaux et de Marseille, nous avons adressé à M. le Ministre du Ravitaillement la lettre suivante :

Nantes, le 20 mai 1946

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur les inconvénients résultant de la réception des sucres importés par les maisons non spécia-

Ouverture du port de Nantes aux expéditions de pommes de terre de semence sur l'Afrique du Nord.

Protestations contre la désignation, par le Groupement national d'achat des sucres, pour la réception des sucres coloniaux, de courtiers inscrits à la Bourse de Paris au détriment des courtiers de provinces.

lisées, désignées par le Groupement national d'Achat des sucres, alors que sont tenues à l'écart les maisons spécialisées qui, bien avant la guerre, assuraient la réception des sucres coloniaux dans les meilleures conditions.

En plein accord avec les Chambres de Commerce de Bordeaux et de Marseille, nous tenons à vous signaler la tendance du groupement précité, qui habilite des maisons parisiennes pour effectuer toutes opérations de livraison et de réception, bien qu'auparavant elles n'aient jamais manuellement de sucres coloniaux. Ces dernières maisons se substituent ainsi, en fait, aux organismes les plus qualifiés.

Le Syndicat Général des Producteurs de sucres et de rhums, l'Union Syndicale des producteurs de sucres et de rhums de l'île de la Réunion, le Syndicat Corporatif du commerce de l'importation des sucres coloniaux, qui groupent l'ensemble des intérêts coloniaux et métropolitains dans cette branche d'activité, expriment les desiderata suivants :

1° - Traiter directement avec le Ministère du Ravitaillement toutes les questions concernant la vente de leurs produits et leur importation en Afrique du Nord ou dans la Métropole aussi longtemps que le retour à la liberté commerciale sera impossible.

2° - Les conditions respectent, dans la mesure du possible, les usages établis et consacrés par l'expérience.

3° - Les commissionnaires, représentants effectifs des usines productrices seront admis à faire connaître leur avis par l'entremise de leur Syndicat. Leurs prérogatives et leurs obligations seront conservées. Ils assureront la marchandise, encaisseront les soldes des factures, et d'une façon générale, assureront vis-à-vis du Ministère du Ravitaillement, comme vis-à-vis de leurs mandants, la responsabilité de la bonne marche des opérations.

4° - Les courtiers assisteront les parties traitantes dans la fixation des conditions de vente et effectueront la reconnaissance contradictoirement pour le compte des deux contractantes aux conditions habituelles.

5° - Après les opérations de reconnaissance, la marchandise sera mise sous douane, à la disposition de l'organisme désigné à cet effet par le Ministère du Ravitaillement, probablement le G.N.A.S. ou le S.C.R.S.

6° - Un certain nombre de producteurs vendaient leur sucre avant la guerre, directement à la consommation. Ils désireraient, dans un souci commercial légitime et en songeant à l'avenir, demeurer en relations avec la clientèle que les circonstances vont leur créer.

Il suffirait, pour réaliser ce désir, que le Ministère du Ravitaillement veuille bien donner toutes instructions au G.N.A.S. ou à tout autre organisme responsable de confier aux représentants habituels de la production les opérations de transit à faire pour son compte.

Les courtiers livreurs étant obligatoirement sur place à chaque arrivage, effectueraient ainsi toutes les opérations depuis la mise à terre jusqu'à la livraison aux bénéficiaires, conformément aux indications qu'ils recevraient.

Leurs fonctions seraient, en cela, conformes à celles qui leur étaient dévolues avant guerre.

7° - Enfin, si le G.N.A.S. est appelé à agir pour le compte du Ministère du Ravitaillement, dans la réception des sucres coloniaux l'importance du tonnage à prévoir et la complexité des problèmes soulevés par la désorganisation des ports, font apparaître l'opportunité d'étudier la création, au sein de cet organisme, d'une section coloniale et d'admettre les représentants de la production au Conseil d'Administration.

Nous pensons que l'adoption de ces mesures, en conservant les conditions générales, les cadres et les usages du commerce d'importation des

sucres coloniaux, assurerait le retour sans difficultés au régime de libre transaction, lorsque les circonstances permettront à l'Administration d'y revenir.

Notre Compagnie Consulaire souhaite très vivement qu'il vous soit possible de prendre en considération les suggestions ainsi formulées.

Nous vous en remercions par avance et vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respectueuse considération.

Nous avons adressé à M. le Ministre du Ravitaillement la lettre suivante :

Nantes, le 4 Juin 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur le programme d'importation des sucres, établi pour la période qui s'étend jusqu'au mois

Demande d'envoi
à Nantes de sucres
des Antilles
à la place des
sucres cubains.

d'août 1946. Il est prévu pour le port de Nantes deux chargements de sucres de Cuba, mais tous les sucres coloniaux, notamment ceux de la production des Antilles, doivent être dirigés sur d'autres ports.

Permettez-moi de vous signaler que ces dispositions sont très défavorables pour Nantes qui, depuis un temps immémorial, recevait une grande partie du sucre des Antilles. Pendant les dernières années qui ont précédé la guerre, les importations de sucre par notre port représentaient le tiers des productions coloniales, et les raffineries nantaises sont spécialement outillées pour ce travail.

Notre Compagnie estime que les dispositions prévues pourraient être facilement aménagées, et qu'aucun inconvénient ne surviendrait si des sucres des Antilles étaient dirigés sur le port de Nantes, à la place des sucres cubains, qui seraient acheminés sur une autre direction. Cette modification donnerait satisfaction à nos raffineurs, et elle entrerait complètement dans les vues du Syndicat des importateurs de sucres coloniaux. Elle contribuerait d'ailleurs au rétablissement des circuits commerciaux normaux que l'on s'efforce de reconstituer le plus rapidement possible.

Notre Compagnie m'a chargé, Monsieur le Ministre, de vous demander de bien vouloir examiner cette question, qui présente le plus grand intérêt pour le port de Nantes, et elle espère que vous voudrez bien donner les ordres nécessaires pour que les sucres de Cuba, qui doivent être dirigés sur le port de Nantes, soient remplacés par une quantité équivalente de sucres des Antilles.

Nous avons adressé une lettre analogue à M. Chardon, Directeur des Transports Maritimes au Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande.

M. le Ministre du Ravitaillement nous a répondu en ces termes:

Paris, le 26 juillet 1946.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu, par votre lettre du 4 juin écoulé, me demander de faire diriger sur Nantes, plutôt que des sucres cubains, des sucres antillais dont votre port et les deux raffineries qui y sont installées étaient les importateurs traditionnels.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que mes services s'efforcent, autant que le permettent les nécessités d'une réglementation équitable de l'ensemble des ressources sur tout le territoire, de respecter les anciens courants commerciaux, mais ils se heurtent souvent à des difficultés.

En ce qui concerne les denrées d'importation, le plan d'ensemble des transports concernant aussi bien le Ravitaillement Général que les autres secteurs de l'Economie Nationale est établi et dirigé par les services du Ministère des Travaux Publics et des Transports, en fonction des possibilités de fret dont la plus grande partie est, comme vous le savez, américain.

Je vous donne toutefois l'assurance qu'il a été pris bonne note de votre demande et que, chaque fois que cela sera possible, j'interviendrai auprès des services de la Marine Marchande pour diriger sur votre port le sucre des Antilles.

Nous avons exposé dans notre compte rendu des travaux de 1940 à 1945 les mesures prises par notre Compagnie pour assurer, en attendant la construction d'un magasin définitif sur le quai des Antilles, la reprise du trafic des bananes dans notre port.

Reprise du trafic bananier dans le port de Nantes.

Nous avons enregistré avec plaisir, au début de juin 1947, la réouverture de ce trafic, le s/s « Samaria » nous ayant apporté une cargaison de bananes des Antilles.

Par décision du 21 août 1947, M. l'Ingénieur en Chef Gibert, Directeur du Port de Nantes, nous a autorisés à adresser un appel aux constructeurs pour la construction du nouveau magasin du quai des Antilles.

Par lettre du 20 octobre 1947, la Direction des Transports Maritimes au Secrétariat d'Etat de la Marine Marchande nous a exposé les mesures envisagées par elle pour l'envoi des navires bananiers à Nantes, parmi lesquelles figurait éventuellement la reprise des habitudes d'avant-guerre, c'est-à-dire la desserte par un même navire des deux ports de Nantes et de Bordeaux. Les deux Arrètements intéressés, la C^{ie} des Chargeurs Réunis et les Agences Maritimes Henry Lesage, ont accepté le principe de cette organisa-

tion, tout en exprimant le regret de ne pouvoir obtenir l'emploi de navires de plus petit tonnage, permettant le déchargement et l'expédition d'une cargaison de 5 à 600 tonnes dans les meilleures conditions et les plus brefs délais.

A cette occasion, nous avons décidé, au cours de notre séance du 31 octobre 1947, d'adresser une lettre à M. le Directeur des Ports Maritimes pour demander l'augmentation du nombre des dockers de notre port, dont le chiffre maximum avait été fixé à 535, et qui, pour donner satisfaction aux usagers du port, devrait être de 650. Cette augmentation est notamment nécessaire pour permettre le déchargement rapide des navires bananiers.

Par lettre du 16 janvier 1947, la Direction des Transports maritimes au Secrétariat général à la Marine Marchande nous a informés que plusieurs envois de rhums coloniaux seraient dirigés sur les ports français, et qu'il appartenait à l'Union Nationale des Importateurs de Rhums de fixer la destination à donner aux navires en provenance des Antilles.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 24 janvier 1947, nous avons immédiatement décidé de commander le matériel nécessaire pour assurer le dépotage des fûts. Nous avons également fait aménager les caves du magasin Saillard et, pour le cas où toutes les cargaisons ne pourraient y trouver place avant l'enlèvement, nous avons fait clôturer, sur l'emplacement des anciens Entrepôts du Centre sinistrés, un terrain dont le gardiennage sera assuré jour et nuit pendant le séjour des rhums.

Notre Président, M. Bertin, a fait à la Direction des Ports maritimes et auprès de l'Union Nationale des Importateurs de Rhums des démarches pour obtenir l'envoi sur le port de Nantes des navires importateurs en provenance des Antilles.

Ayant appelé l'attention de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports sur l'insuffisance des relations maritimes entre la

Reprise de l'importation de rhums coloniaux par le port de Nantes

Relations maritimes entre la France et la Guyane.

France et la Guyane, qui nécessitent notamment un transit à Fort-de-France, M. le Ministre des Travaux Publics nous a communiqué les lettres suivantes qu'il avait adressées à M. le Ministre de la France d'Outre-Mer :

9 juillet 1947

Vous avez, par différentes lettres indiquées ci-dessus, attiré mon attention sur les difficultés dans lesquelles se trouve le territoire de la Guyane pour recevoir de la Métropole les produits nécessaires à son ravitaillement ou à son développement économique.

En raison du volume très faible des importations de la Guyane (voir ci-joint état des tonnages embarqués à destination de Cayenne et de Saint-Laurent du Maroni au départ des ports français pendant les quatre premiers mois de 1947). Il m'avait été impossible de considérer l'envoi d'un navire faisant une escale directe à Cayenne. En conséquence, les marchandises ont été transbordées à Fort de France tant bien que mal, et plutôt mal que bien en raison des conditions difficiles d'accès des ports Guyans et du mauvais état de la flotte stationnaire des Antilles.

De ce fait, vous avez reçu comme moi de nombreuses protestations des Autorités locales et des Exportateurs.

Si je n'ai pas encore répondu à vos lettres et aux réclamations qui m'ont été adressées directement c'est qu'il était indispensable de procéder à une enquête minutieuse des faits signalés et d'examiner très sérieusement quelles mesures pouvaient être prises pour y remédier.

Il est certain que des délais parfois importants se sont écoulés avant que les marchandises en provenance de France ou des Etats-Unis puissent être acheminées sur Cayenne et St-Laurent.

Je n'ignore pas les inconvénients qui peuvent résulter des moyens précaires dont dispose actuellement la Compagnie Générale Transatlantique pour assurer le transbordement, et je prie cet armateur d'utiliser toutes les occasions qui pourraient se présenter localement.

Je me permets de vous rappeler les conditions dans lesquelles la Compagnie Générale Transatlantique a dû assurer son service sur la Guyane.

Il ne faut pas oublier tout d'abord le rendement lamentable de la manutention en Guyane que je vous ai signalé déjà et le fait que la barre de Cayenne limite à 4 m. 80 le tirant d'eau des navires aux plus fortes marées.

Après le retour forcé en France du « Saint-Dominique » pour réparations, le « Duc d'Aumale » assure la ligne de Cayenne. Malheureusement, le tirant d'eau de ce paquebot ne lui permet pas de remonter à Cayenne et on doit transborder aux Iles du Salut avec des moyens précaires.

Afin de limiter la durée d'escale de ce paquebot aux Iles du Salut, nous sommes obligés de réduire à environ 100 tonnes le fret sur chaque voyage du « Duc d'Aumale ». Si nous ne faisons pas ainsi, le « Duc d'Aumale » ne pourrait assurer les autres liaisons inter-iles nécessaires au ravitaillement de La Martinique et de La Guadeloupe.

Il faut citer en passant que le seul chaland dont disposait la Compagnie Générale Transatlantique à Cayenne (70 tonnes environ) déjà en très mauvais état, a dû être échoué récemment pour ne pas couler. D'autre part, le « Balata » et le « Trois Ilets » sont en mauvais état et ne peuvent assurer leur service qu'avec de fréquentes réparations. Ils sont en outre très lents. Enfin, le « Nemours » mis à la disposition des Antilles en juillet 1946 pour améliorer la situation, a dû subir une longue remise en état et s'est trouvé immobilisé pendant plusieurs mois.

En résumé, les conséquences de la guerre se font lourdement sentir dans cette affaire.

Cependant, afin d'essayer de donner satisfaction dans le cadre de nos moyens aux usagers du Service Martinique-Guyane, j'ai pris les mesures suivantes :

1) — Vérification de la durée du séjour des marchandises à Fort-de-France par réception d'un état mensuel des tonnages en attente de réexpédition.

2) — Mise en ligne, à titre d'essai fin août, du s/s « Ile d'Aix », au départ de Nantes et Bordeaux. Ce navire pourra prendre environ 1.500 tonnes de marchandises qu'il déchargera directement en Guyane. Le s/s « Ile d'Aix » prendra au passage à Fort-de-France les colis lourds qui n'auraient pu être réexpédiés à cette date.

Les exportateurs de marchandises sur la Guyane auront donc intérêt à grouper sur ce navire les lots qui normalement auraient été expédiés sur les navires partant en juillet et août à destination de Fort-de-France.

3) — Maintien sur la liaison Fort-de-France - Guyane du s/s « Nemours ».

J'espère que ces différentes mesures apporteront l'amélioration désirée et spécialement l'amorce d'un service direct reliant tous les trois mois la Métropole et la Guyane.

TRAFIC METROPOLE-GUYANE
pendant les quatre premiers mois de 1947

Départ	CAYENNE	ST-LAURENT	TOTAL	
	Tonnes	Tonnes	Tonnes	
De BORDEAUX :				
<i>Ile de Ré</i>	19/1/47	232	12	244
<i>Ile de Noirmoutier</i>	13/3	103	13	116
<i>Ile de Ré</i>	25/4	92	19	111
		427	44	471
De MARSEILLE et d'A. F. N. :				
<i>C. P. Lemerle</i> ..	15/1/47	49	4	53
<i>Hyères</i>	25/3	101	10	111
<i>C. P. Lemerle</i> ..	30/4	248	12	260
		398	26	424
Du HAVRE :				
<i>Mount-Rodope</i> ..	18/1/47	421	>	421
<i>Vire</i>	28/2	15	>	15
<i>C. Lacoley</i>	16/3	13	2	15
<i>San-Matéo</i>	26/4	10	2	12
		459	4	463
TOTAUX		1.284	74	1.358

Paris, le 18 juillet 1947.

Ma lettre n° 5123 du 9 juillet vous a renseigné sur les difficultés de transit à Fort-de-France des marchandises destinées à la Guyane.

Je vous indiquais avoir pris la décision de tenter l'envoi d'un navire direct sur la Guyane au début de septembre.

Je reçois à l'instant une lettre de mon représentant aux Antilles qui s'inquiète et m'oblige à attirer à nouveau votre attention sur les conditions lamentables dans lesquelles sont actuellement opérés les navires en Guyane.

A titre d'exemple, mon représentant me signale que le s/s « Trois Ilets » vient de décharger à Cayenne 150 tonnes en une semaine. Comme je prévois un chargement de 1.000 à 1.500 tonnes à destination de Cayenne sur le s/s « Ile d'Aix », vous pouvez vous rendre compte de l'immobilisation qui en résulterait.

En conséquence, il me sera impossible de maintenir mon projet d'essai de liaison directe sans avoir reçu de vous l'assurance que des dispositions spéciales peuvent être prises pour assurer à ce navire une réexpédition normale.

Je compte sur vous pour me dire, dans les premiers jours d'août, si je peux maintenir le départ de l'« Ile d'Aix ».

III. — PILOTAGE

M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime, Chef du Quartier de Nantes, nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 24 Janvier 1946.

Monsieur le Président,

Ainsi qu'il vous en souvient, le Comité d'Exploitation du Port de Nantes avait demandé la suspension de l'application de l'article 18 du règlement sur le pilotage de la Loire prévoyant une double taxe de sortie quand les pilotes dépassent la ligne Banche-Pilier.

Cette mesure avait été proposée comme conséquence de l'obligation faite aux navires, du fait des instructions de la Marine Nationale, d'embarquer ou de débarquer le pilote en un point « A », situé à 4 milles dans le sursort du phare du Pilier.

Par décision du 16 octobre 1945 n° 998 G.M. 2, la suspension de l'application de l'article 18 a été approuvée par le Département.

Application de l'article 18 du règlement du pilotage de la Loire prévoyant une double taxe de sortie quand les pilotes dépassent la ligne Banche-Pilier. — Suspension par décision du 16 octobre 1945. — Rétablissement par suite du déplacement du point A.

Actuellement, par suite du déplacement du point « A », le pilote est astreint à un parcours supplémentaire de plus de 15 milles.

Dans ces conditions, il paraîtrait opportun, ainsi que le demande la Fédération des Pilotes, de revenir aux dispositions du paragraphe 4 de l'article 18 du règlement du pilotage de la Loire.

Je vous serais très obligé de vouloir bien me faire connaître à ce sujet l'avis de votre Compagnie.

Une prompt réponse m'obligerait.

Comme suite à cette demande d'avis, notre Collègue M. Figon nous a présenté, au nom de la Commission du Pilotage, le rapport suivant, au cours de notre séance du 8 mars 1946 :

Messieurs,

Les 3^e et 4^e paragraphes de l'article 18 du Règlement du Pilotage de la Loire (Décret du 29 décembre 1931) sont ainsi conçus :

« Le Pilote qui prend un bâtiment à Saint-Nazaire ne peut le quitter « que lorsqu'il a dépassé la ligne Banche-Pilier, sauf lorsqu'il est congédié « auparavant par le capitaine. Le capitaine a la faculté de conserver un « pilote au-delà de cette limite ; dans ce cas, il paie double taxe de sortie ».

A la suite de l'obligation imposée aux navires, du fait des instructions données par la Marine Nationale, d'embarquer ou de débarquer le pilote en un point « A », situé à 4 milles dans le sud-ouest du phare du Pilier, le Comité d'Exploitation du Port de Nantes avait demandé la suspension de l'application de cet article 18, suspension qui a été approuvée par le Département de la Marine Marchande, par décision du 16 octobre 1945, n° 998 G.M. 2.

Il en résulte que, depuis cette date, les navires ne paient, pour la sortie de Saint-Nazaire à la mer, que la moitié de la taxe de sortie prévue, le pilote devant obligatoirement débarquer au point « A », tel qu'il est désigné ci-dessus, et qui se situait à la bouée S.N. 3.

Actuellement la Marine Nationale a reporté ce point « A » à la bouée S.N. 1, ce qui entraîne pour le pilote un parcours supplémentaire d'environ 13 milles.

La Fédération des Pilotes demande donc le retour à l'application intégrale de l'article 18.

Or cet article laissait aux capitaines la faculté de conserver le Pilote au-delà de la limite prévue. Nous comprenons qu'actuellement, cette faculté

est également suspendue si la Marine Nationale impose la stricte obligation aux navires de débarquer le Pilote à la nouvelle position du point A, c'est-à-dire légèrement au-delà de la bouée S.N. 1, qui représente l'entrée du chenal.

Nous devons rappeler que, dans sa lettre du 13 août 1945, M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime, à la suite de la consultation concernant l'étude de la fusion des deux stations de Pilotage de Nantes et de St-Nazaire en une station unique de la Loire, la Chambre de Commerce disait entre autres :

« Avant de demander une modification quelconque du Pilotage à l'entrée de la Loire Maritime, il faudrait donc tout d'abord rétablir les limites rationnelles dans lesquelles ses services doivent être utilisés ».

Un certain nombre de capitaines nous ayant informés qu'ils n'avaient pas trouvé le Pilote au nouveau point « A », nous avons été amenés à demander des renseignements complémentaires à M. le Chef du Pilotage.

Celui-ci nous a déclaré qu'il n'avait pas eu connaissance que le nouveau point « A » se trouvait porté à la bouée S.N. 1, et que le Pilote restait stationné à la bouée S.N. 5, ainsi qu'il résulte des instructions qu'il possède.

Nous ne pouvons que nous étonner que le Chef du Pilotage n'ait pas été avisé de la modification par la Marine Militaire de la position du nouveau point « A ».

Quoi qu'il en soit, la demande faite par la Fédération des Pilotes de revenir à l'application intégrale de l'article 18 n'aura pas pour conséquence de faire payer aux usagers la totalité de la taxe si, comme il est d'usage, le Pilote cesse ses fonctions à la bouée S.N. 5.

La demande a simplement pour but d'éviter, à l'avenir, que les pilotes ne soient appelés à dépasser sa position réglementaire, sans qu'il y ait un supplément de perception.

Il semble qu'il soit difficile à la Chambre de Commerce de ne pas donner un avis favorable à la suspension de la décision du 16 octobre, à la suite du déplacement du point A, puisqu'au surplus, ce déplacement représente une mesure de sécurité supplémentaire, pour tous les navires, qui ne devraient ainsi débarquer le Pilote qu'à la sortie du chenal, au moment où la navigation ne présente plus aucun danger.

Il conviendrait, en outre, de tenir compte que certains capitaines ont, malgré les dispositions prévues, de grandes difficultés pour trouver le Pilote au nouveau point A, ainsi que pour trouver l'entrée du chenal.

Nous vous proposons donc également d'attirer l'attention de l'Administration sur les deux points suivants :

1*) Nécessité pour le Pilote de se trouver au nouveau point déterminé, afin d'éviter des retards dans la montée des navires qui ont souvent perdu plusieurs heures à rechercher le pilote ou à identifier la bouée S.N. 1.

2*) Placement le plus rapidement possible des trois bouées lumineuses, et ou sonores, demandées depuis longtemps, en raison des difficultés extrêmes que les capitaines ont fréquemment signalées de faire un atterrissage sur la bouée S.N. 1.

Ainsi qu'il est prévu, le rétablissement de l'article 18 aura pour conséquence de faire payer, ainsi qu'il est dit dans le texte, la double taxe de sortie.

Nous avons recherché si le retour à cette perception complète ne met pas le Port de Nantes en position plus défavorable que d'autres ports de rivière, quant aux taxes perçues à ce titre.

Les comparaisons que nous avons pu faire tendent à démontrer que le Pilotage complet de la rade à Nantes restera toujours légèrement inférieur à celui perçu depuis sur rade de la Gironde jusqu'à Bordeaux, et très sensiblement inférieur à celui perçu depuis sur rade du Havre jusqu'à Rouen.

Si nous prenons, par exemple, un navire d'un type « Cap », de la Compagnie des Chargeurs Réunis, jaugeant net 4.891 T. et brut 8.010 T., nous obtenons les chiffres suivants :

Pilotage complet d'entrée et de sortie à Nantes (avant la suspension de l'application de l'article 18).....	25.672 frs.
Si on revient à l'application stricte de l'article 18.....	29.082 frs.
Ce même navire paierait pour monter à Bordeaux (entrée et sortie)	30.026 frs.
Et pour l'entrée et la sortie sur Rouen (environ).....	35.000 frs.

Nous devons préciser que la double taxe de sortie dont il est fait état dans l'article 18 représente, en réalité, la même taxe qu'à l'entrée sur le parcours Saint-Nazaire en rade et inversement.

Nous avons ainsi tous apaisements sur les conséquences de la réforme proposée et votre Commission du Pilotage vous propose donc, Messieurs, de donner un avis favorable au retour à l'application de l'article 18 du Règlement du Pilotage de la Loire, étant entendu que la double perception ne sera effectuée que si les services du pilote sont prolongés au-delà de la limite actuellement prévue par la réglementation en cours, qui fixe la présence du bateau-pilote aux environs de la bouée S.N. 5.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions et, après l'avoir transformé en délibération, l'a transmis à M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime, Chef du Quartier de Nantes.

Nous reproduisons ci-après le texte de la dépêche ministérielle adressée le 4 avril 1946 à M. l'Administrateur en Chef, Directeur de l'Inscription Maritime à Nantes, pour abroger la Décision du 16 octobre 1945 :

« Les dangers de navigation dus à l'état de guerre n'imposant plus aux Capitaines l'obligation de conserver le pilote à bord au-delà de la limite Banche-Pilier, j'ai décidé d'abroger, pour compter du 1^{er} avril 1946, ma décision du 16 octobre 1945, suspendant temporairement l'application de l'article 18 du règlement sur le pilotage de la Loire ».

Modifications au régime et aux tarifs du pilotage de la Loire.

Le rapport suivant nous a été présenté par M. Figon, au nom de notre Commission de Pilotage, dans notre séance du 14 juin 1946 :

Messieurs,

La législation sur les Pilotages donnait l'autonomie à toutes les stations françaises ; mais depuis la Libération une réglementation nouvelle est intervenue pour la plupart d'entre elles, en raison de l'insuffisance du trafic, qui ne permettait plus une gestion normale.

Seuls, les ports de Marseille, Cherbourg, Le Havre, Rouen et Calais ont conservé leur gestion autonome.

Un décret de mars 1946 a accordé, en particulier, aux pilotes de Loire des émoluments fixes qui se traduisent actuellement par un salaire mensuel d'environ 7.500 fr. et 10.300 fr., selon qu'ils ont moins ou plus de 10 ans de service.

Une circulaire ministérielle prévoit le retour à l'autonomie d'ici la fin de l'année et demande à l'Assemblée Commerciale de se prononcer sur les projets présentés par les pilotes, en vue de reprendre à brève échéance leur gestion directe, avec toutes les responsabilités, mais aussi tous les avantages qu'elle comporte.

Actuellement, l'Etat encaisse les droits de pilotage d'après les tarifs de 1940 affectés du coefficient 3,5 et assume toutes les charges des stations, celles-ci étant généralement très supérieures aux recettes.

La reprise de la gestion directe implique, par conséquent, le retour à un équilibre entre les recettes et les dépenses, en tenant compte cependant d'un rajustement de salaires pour les pilotes. Il est hors de doute, en effet, que les émoluments actuels de ceux-ci ne correspondent ni à leurs capacités et risques professionnels, ni au niveau normal des rétributions.

Votre Commission du Pilotage a examiné, avec un grand souci d'objectivité, les projets qui sont soumis par les pilotes et en a discuté

avec eux ; elle m'a chargé de vous exposer son avis sur les différents points soulevés et de soumettre à votre approbation les observations qui pourront être présentées, au nom de la Chambre de Commerce, à l'Assemblée Commerciale du 14 juin.

♦♦

Le projet de décret destiné à modifier le décret du 29 décembre 1931 comporte des dispositions très importantes qui modifient complètement les bases de l'ancienne gestion.

A. — Dispositions communes aux Stations de Nantes et Saint-Nazaire.

Ces deux stations étaient autrefois complètement autonomes quant à leur gestion financière et à leur matériel d'exploitation.

Il est proposé, au contraire, tout en laissant les deux stations distinctes en ce qui concerne l'utilisation du personnel, de mettre en commun le matériel et de le gérer par une Caisse commune.

La principale raison de cette innovation résulte du fait que le matériel est à réparer, à remplacer et à compléter, et qu'il représente des charges qu'une seule Station ne peut pas assumer. Ce matériel doit comporter, à l'avenir, en tenant compte de la perte du « Pilote Chevalier », coulé pendant la guerre :

1°) Pour la croisière du large, le « Lambarde », dont le moteur est à remplacer dans un délai rapproché, doublé du chalutier en location « Carrelet », en bon état.

2°) Pour le service de rade, le « Loree Ollieric », dont il faudra également sous peu remplacer le moteur, et qui devrait être doublé d'un petit remorqueur type « Krabb » construit par les Allemands à St-Nazaire pendant l'occupation.

3°) Un navire de sonde en Loire.

Il est, à notre avis, logique que les pilotes de Nantes participent à la gestion de ce matériel, au même titre que les pilotes de Saint-Nazaire. Les modalités de la gestion n'ont pas, pour l'instant, à retenir notre attention ; seules les conséquences de ces nouvelles charges nous intéressent, mais nous devons reconnaître que celles-ci sont indispensables pour doter les stations de pilotage de la Loire Maritime du matériel correspondant à leurs besoins.

B. — Salaires des Pilotes

Nous avons reconnu que les salaires des pilotes étaient notoirement insuffisants. A quel niveau doit-on les élever ? La circulaire ministérielle admet le principe d'une assimilation aux nouvelles soldes des officiers de la Marine Marchande. Mais ces soldes varient suivant le grade, le tonnage et la catégorie des navires, pour atteindre un plafond d'environ 30.000 fr. par mois (sans tenir compte, bien entendu, du traitement de table).

Les pilotes de la Station de Nantes demandent à être assimilés aux Commandants de cargos de 2^e catégorie, ce qui représenterait un salaire mensuel d'environ 22.500 francs.

Cette prétention ne nous paraît pas exagérée, mais il est raisonnable de considérer cette somme comme un plafond, et de prévoir des différences de traitements d'après l'ancienneté et le brevet (Marine marchande ou long-cours).

Votre Commission a examiné la question de savoir si la solution ne pourrait pas être trouvée dans la réduction du nombre des pilotes. Le décret prévoit 27 pilotes pour la station de Nantes ; mais actuellement, l'effectif est réduit à 20, dont les trois-quarts ont plus de 10 ans de services. Avec le départ possible d'une ou deux unités, ce chiffre se trouvera ramené au minimum que nous estimons indispensable à la bonne marche du service. Il faut tenir compte, en outre, qu'un pilote ne se forme pas du jour au lendemain, et qu'il faut prévoir un accroissement du trafic de Nantes. Nous risquerions donc, en cas de réduction d'effectif, de nous trouver très gênés dès qu'une reprise d'activité se manifesterait.

Nous en concluons donc qu'il n'est pas prudent de prévoir une diminution du nombre actuel des pilotes.

C. — Tarifs de base

En partant des dépenses d'exploitation, des frais généraux, d'amortissement et d'entretien du matériel résultant des dispositions qui précèdent, et en tenant compte du trafic d'une année normale, de juillet 1938 à juillet 1939, il est nécessaire, pour arriver à des recettes correspondantes, de majorer de 63 % les tarifs de base.

Etant donné la nécessité d'équilibrer, tout au moins théoriquement, les recettes et les dépenses, votre commission estime qu'il n'y a aucune objection à faire contre cette proposition. La nouvelle base devrait permettre d'affecter près de 50 % des recettes au matériel lui-même, alors qu'en Seine, par exemple, il n'était affecté en temps normal que de 19 à 23 %, la différence venant s'ajouter aux salaires des Pilotes. Ceci montre l'importance de la part à prélever sur les recettes de la station de Nantes pour tout ce qui concerne le matériel.

D. — Répercussion sur les tarifs actuels

La principale question qui doit nous préoccuper est la répercussion de toutes ces nouvelles dispositions sur les tarifs actuellement payés, et en comparant ces derniers avec ceux de 1939.

Nous atteignons là le point délicat de la discussion.

Le calcul présenté par les pilotes est basé sur des dépenses de matériel énormes que nous avons reconnu justifiées, et qui devraient être couvertes par les recettes actuelles portant sur un trafic très fortement diminué.

Il nous est donc proposé de faire supporter aux tarifs de base, déjà augmentés de 53 %, un coefficient de 10, ce qui donnerait, en définitive, un coefficient de 15 environ sur 1939.

Voici deux exemples, pris parmi tant d'autres, et portant sur le pilotage complet, entrée et sortie, de mer à Nantes et inversement :

Le « Cassard », de 966 tonnes de jauge nette,	
payait en 1939.....	3.229 frs.
paie actuellement (coefficient 3,5).....	11.300 frs.
paierait, sur la base des tarifs proposés.....	48.820 frs.
soit un coefficient de 15 environ par rapport à 1939.	
Le « Cantal », de 1908 tonnes de jauge nette,	
payait en 1939.....	4.910 frs.
paie actuellement (coefficient 3,5).....	17.185 frs.
paierait, sur la base des tarifs proposés.....	71.880 frs.
soit un coefficient d'environ 14,5 par rapport à 1939.	

Il nous est difficile de comparer avec d'autres ports français, car si, pour l'instant, nous restons, en Loire Maritime, inférieurs aux autres ports métropolitains de rivière, nous ignorons encore l'ordre de grandeur du relèvement que leur tarif de pilotage va subir ; il est possible, en effet, que tous n'aient pas besoin de relever leurs salaires et d'augmenter leur matériel dans les mêmes proportions.

Mais il y a plus. Nous avons relevé chez l'armateur du « Cassard », les frais de pilotage payés récemment dans certains ports étrangers. Les voici :

Pilotage Flessingue-Anvers (environ 42 milles)	
Aller et retour (en francs belges).....	640 frs.
ce qui fait environ en francs français.....	1.800 frs.
Pilotage Dungeness-Gravesend-Londondock (environ 107 milles).	
Aller et retour (en livres).....	49.5.10
soit environ, en francs français.....	24.000 frs.
Pilotage Liverpool-Manchester (environ 50 milles)	
Aller et retour (en livres).....	39.12.6
soit environ, en francs français.....	19.000 frs.

Ces comparaisons montrent le danger de prévoir une augmentation aussi forte que celle qui nous est proposée. Sans doute, on nous dira que, dans quelques mois, il sera possible de réviser le coefficient à la faveur de la reprise normale du trafic. Mais, en attendant, ce trafic risque de s'écarter de nos ports de la Loire Maritime.

En effet, si les charges qui résulteraient de l'application de ces nouveaux tarifs pour les lignes régulières s'avèrent très lourdes, et susceptibles de raréfier les escales à Nantes, elles seraient de nature à écarter de notre port la navigation de tramping, qui est un des plus grands facteurs de sa prospérité.

Elles constitueraient, d'une façon générale, un lourd handicap pour les ports de rivière.

Les nouveaux tarifs sont donc inacceptables.

Votre Commission du Pilotage reconnaît cependant qu'il convient d'améliorer la situation des pilotes ; aussi elle vous propose d'envisager, comme maximum acceptable, l'application du coefficient actuel de 3,5 aux nouveaux tarifs de base, ce qui représenterait, par rapport à 1939, un coefficient raisonnable de 5,35 environ.

Mais il est évident que la gestion, même avec cette augmentation, ne peut qu'être déficitaire si, comme nous le supposons, les chiffres qui nous sont présentés correspondent à la réalité. A ce compte, il convient de laisser les choses en l'état actuel et d'attendre que le trafic redevienne normal pour rétablir l'autonomie des stations.

E). — Autres questions

Les autres modifications proposées ne portent que sur des détails, tels que le partage du Port de Nantes en trois zones pour les mouvements intérieurs, ce qu'on peut accepter sans inconvénient.

Cependant, il n'est pas logique que l'évitage des navires à l'arrivée ou au départ fasse l'objet d'une perception supplémentaire ; ce mouvement doit, comme avant, être compris dans l'opération de pilotage, soit à l'entrée soit à la sortie.

F. — Pilotage à Saint-Nazaire

Nous devons relever à l'article 25 du projet de décret une disposition nouvelle qui réserve entièrement aux pilotes de Saint-Nazaire les pilotages d'entrée et de sortie de ce port. Or, la réglementation actuelle prévoit que la sortie de Saint-Nazaire précédant une montée en Loire et l'entrée à Saint-Nazaire consécutive à une descente de Loire, sont effectués par les pilotes de rivière.

La modification actuellement proposée a déjà été rejetée par l'Assemblée commerciale de 1939, en se basant sur des arguments d'ordre technique ; elle avait estimé que les pilotes de Nantes, qui d'ailleurs eux-mêmes étaient, à cette époque, opposés à cette proposition, étaient meilleurs juges du moment propice pour sortir ou entrer à Saint-Nazaire à l'heure convenable, le moindre retard risquant de faire perdre une marée. En outre, le changement de pilote en rade, au cours d'une manœuvre de ce genre, n'est pas souhaitable, car il risque également de retarder les navires.

Les raisons invoquées en 1939 sont toujours valables ; nous estimons même qu'elles se justifient davantage au moment où les allègements de navires de fort tonnage avant leur montée à Nantes vont nécessiter des mouvements plus fréquents à Saint-Nazaire ; les manœuvres de sortie de ce port pour ces unités sont toujours très délicates et nécessitent une grande expérience.

Afin de ne pas augmenter les risques encourus, nous demandons le maintien des anciennes dispositions.

CONCLUSIONS

Votre Commission du Pilotage vous propose, Messieurs, de transmettre en ces termes à M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime et à M. le Président de l'Assemblée commerciale, son avis sur les différentes questions qui lui ont été posées, concernant les modifications au régime et aux tarifs du Pilotage de la Loire :

1) — Avis favorable à la fusion de matériel des deux Stations de Nantes et de Saint-Nazaire, et à la gestion de ce matériel par une Caisse commune ;

2*) — Acceptation des nouveaux tarifs de base proposés dans le projet de décret ;

3*) — Refus d'appliquer le coefficient 10 proposé sur les nouveaux tarifs de base ;

4*) — Refus d'accepter un supplément pour l'évitage des navires à l'entrée ou à la sortie ;

5*) — Avis défavorable pour revenir à l'autonomie de gestion, et maintien de la situation actuelle jusqu'au retour à un trafic normal ;

6*) — Tenant compte cependant de la nécessité d'améliorer la situation des pilotes, acceptation du maintien du coefficient 3,5 sur les nouveaux tarifs de base, le supplément de recettes devant servir à relever le salaire des Pilotes, sur la base maximum du salaire d'un Commandant de cargo de 6.000 à 9.000 tonnes.

Dans le cas où l'avis de la Chambre de Commerce ne serait pas adopté, et où, passant outre, l'Administration déciderait de revenir à l'autonomie avec un coefficient plus élevé que celui que nous considérons comme un maximum, nous demandons que la gestion financière des deux stations de Nantes et Saint-Nazaire soit examinée par une Commission où les usagers seraient représentés, et qu'une nouvelle Assemblée Commerciale soit appelée à en délibérer à nouveau.

Nous formons également le vœu que la question du matériel des Stations de Pilotage soit étudiée sur un plan national, afin de ne pas mettre en infériorité trop grande les ports de rivière par rapport aux ports de mer. Il nous paraît, en effet, raisonnable, que le matériel de toutes les Stations de Pilotage de la métropole fasse l'objet d'une gestion commune, qui pourrait être confiée à la Fédération des Pilotes.

Nous demandons à l'Assemblée Commerciale d'émettre le vœu qu'un remorqueur type « Krabb » soit affecté dans les plus brefs délais aux stations de Nantes - Saint-Nazaire, en vue de doubler le « Lorec Ollieric », notoirement insuffisant pour assurer le service de rade.

Nous demandons enfin à l'Assemblée Commerciale de maintenir la position prise en 1939 concernant le refus d'accorder l'exclusivité complète des mouvements de Saint-Nazaire aux pilotes de ce port, et d'obtenir la confirmation que, par dérogation aux dispositions de l'art. 25 proposé, les entrées et sorties de Saint-Nazaire consécutives ou précédant une descente ou une montée en Loire, doivent être effectuées par les pilotes de Nantes.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Administrateur en Chef, Directeur de l'Inscription Maritime à Nantes.

Les Pilotes de la Loire ayant obtenu, par décret du 3 septembre 1947, en même temps que leur autonomie financière, un relèvement très sensible de leurs tarifs, l'Union Maritime de la Basse-Loire nous a communiqué, avec demande d'appui, la lettre suivante, adressée par elle à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports :

Le 1^{er} octobre 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous confirmer le télégramme qui vous a été lancé hier, ainsi conçu :

« Suite nouveaux décrets concernant tarifs pilotage dont graves répercussions menacent avenir Nantes St-Nazaire, tous usagers prient instamment Monsieur le Ministre surseoir application immédiate ou annuler majoration 40 %. Stop. Union Maritime Basse Loire ».

Le Comité de Direction de notre Groupement, au cours de sa réunion du 30 septembre, a examiné les répercussions des récents décrets concernant l'augmentation des tarifs de pilotage.

Il a été constaté que les majorations prévues pour une application immédiate représentaient un coefficient de plus de 17 par rapport aux tarifs de 1939-1940.

Je ne peux mieux faire que de vous remettre ci-joint les différences de perception qui résultent de l'application des tarifs de 1939, des tarifs antérieurs à la parution des récents décrets et des tarifs résultant des dits décrets à partir du 1^{er} septembre dernier.

Les usagers des deux ports ont été vivement émus de cette augmentation qu'il paraît impossible de faire admettre à l'Armement en général, mais surtout l'Armement étranger, et qui va placer les ports de la Basse-Loire dans une situation désavantageuse par rapport à la plupart des ports français, et à plus forte raison des ports étrangers.

Je n'ignore pas que l'un des éléments qui ont motivé cette augmentation aussi massive est représenté par la nécessité de rénover le matériel d'exploitation qui, pour les ports de rivière, représente un poste de dépense et d'amortissement important. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle l'Assemblée commerciale qui s'est réunie à Nantes le 14 juin 1946 au Tribunal de Commerce avait, tout en repoussant les augmentations prévues à la faveur de la reprise d'autonomie des stations de pilotage, émis le vœu que la question du matériel de ces stations soit étudiée sur un plan national afin de ne pas mettre en infériorité trop grande les ports de rivière par rapport aux ports de mer. Il lui a paru, en effet, raisonnable que le matériel de toutes les stations de pilotage de la Métropole fasse l'objet d'une gestion commune qui pourrait être confiée à la Fédération des Pilotes.

Il me paraît logique qu'avant de mettre en application les récents décrets, une étude plus approfondie soit faite sur le vœu émis l'année dernière et sur les graves répercussions qu'entraînent les dispositions récemment prises avec effet du 1^{er} septembre dernier.

Je me permets, Monsieur le Ministre, d'insister auprès de vous afin de vouloir bien surseoir à l'application des dits tarifs, ou tout au moins d'annuler provisoirement, en attendant le résultat de l'étude plus approfondie que je vous demande de faire, la majoration de 40 % prévue par le décret du même jour.

Je n'ai pas besoin de vous rappeler que les ports de la Basse-Loire en particulier, et contrairement à ce qui se passe dans certains autres grands ports qui n'ont pas à subir cette majoration, n'ont pas encore atteint leur tonnage d'avant-guerre, et que les mesures récemment prises ne sont pas de nature à leur faire retrouver avant longtemps.

Je vous serais très reconnaissant de me faire connaître la suite qu'il vous sera possible de donner à notre proposition.

Nous avons appuyé cette protestation auprès de M. le Ministre des Travaux Publics Secréariat Général de la Marine Marchande), par la lettre suivante :

Nantes, le 17 Octobre 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes se préoccupe vivement du relèvement des tarifs du pilotage de la Loire résultant du décret du 3 septembre 1947.

L'Union Maritime de la Basse-Loire, dont les inquiétudes sont analogues aux nôtres, vous a saisi par lettre du 1er octobre d'une protestation qu'elle a communiquée à notre Compagnie, et dont celle-ci a reconnu le bien fondé.

Il nous semble inutile, Monsieur le Ministre, la lettre de l'U.M.B.L. exposant d'une façon très exacte la question, d'exposer de nouveau ici les arguments sur lesquels est fondée cette protestation, car il ressort des documents que nos commettants vous ont transmis, que les ports de la Basse-Loire se trouveraient placés, par suite de l'application de ces tarifs, dans une situation très défavorable par rapport à la plupart des ports français et étrangers.

Notre Compagnie s'étonne à bon droit de ce qu'il n'ait été tenu aucun compte, par l'Administration Supérieure, des observations motivées formulées par la Chambre de Commerce de Nantes dans sa délibération du 14 juin 1946, et de celles des Assemblées commerciales des ports de Nantes et de Saint-Nazaire. Elle craint qu'en la circonstance votre Département n'ait pas été suffisamment documenté sur les conséquences qui résulteraient du décret du 3 septembre 1947, et elle sait qu'une situation analogue motive les protestations de la Chambre de Commerce de Bordeaux et des usagers de ce dernier port. Elle estime que si la demande d'augmentation des tarifs, contre le principe de laquelle elle ne s'est pas élevée, est justifiée, le coefficient 17, résultant du décret du 3 septembre 1947, est manifestement exagéré. Il existe cependant un moyen de remédier à cet inconvénient par l'établissement d'une Caisse de Péréquation, qui rétablirait la situation antérieure des différents établissements maritimes les uns vis-à-vis des autres. Les ports maritimes de l'intérieur présentent en effet, pour l'économie générale du pays, des avantages incontestables, puisqu'ils permettent de recevoir et d'exporter les marchandises en évitant à celles-ci des transbordements et des transports onéreux par le rail ou par la route. Il est donc très désirable que les nouvelles charges résultant du décret du 3 septembre 1947 ne viennent pas les handicaper vis-à-vis des ports de mer, et qu'une répartition équitable des frais de pilotage soit faite entre tous les établissements maritimes français.

Dans l'espoir que vous voudrez bien examiner avec tout l'intérêt qu'elle mérite cette question, qui présente un intérêt vital pour le port de Nantes.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu :

Paris, le 5 Novembre 1947.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me faire part de la répercussion de l'augmentation des tarifs de pilotage sur les frais d'escale des navires fréquentant le port de Nantes.

Les inconvénients résultant de l'adoption de ces nouveaux tarifs ne m'ont pas échappé. Mais l'Etat ne saurait, dans les circonstances présentes, continuer à supporter le déficit très important des stations de pilotage.

Il a été en conséquence nécessaire d'établir des tarifs qui permettent à la station de pilotage de subsister au moyen de ses seules ressources.

La diminution et la modification du trafic par rapport aux années d'avant-guerre ont imposé momentanément des tarifs supérieurs à ceux des ports plus favorisés, mais c'est une conséquence des circonstances qu'il est impossible d'éviter.

Une démarche commune a été faite au Ministère des Travaux Publics par notre Président, M. Bertin, et M. Touton, Président de la Chambre de Commerce de Bordeaux. Ils ont été reçus par M. Anduze-Faris, Secrétaire Général de la Marine Marchande, à qui nous avons confirmé cette démarche par la lettre suivante :

Nantes, le 24 décembre 1947

Monsieur le Secrétaire Général,

J'ai dû passer toute la semaine dernière à Paris, et c'est la raison pour laquelle je viens aujourd'hui seulement vous remercier de l'accueil que vous m'avez réservé, ainsi qu'au Président Touton, lorsque nous sommes allés vous entretenir de la situation respective de nos ports, résultant de l'augmentation des tarifs de pilotage.

Je tiens à vous confirmer le point de vue de la Chambre de Commerce de Nantes :

Notre Compagnie ne conteste nullement que les récentes augmentations aient été imposées par la nécessité de ne plus faire supporter à l'Etat le déficit des stations de pilotage, et de permettre à celles-ci d'assurer leur exploitation avec leurs seules recettes. Elle entend seulement protester contre le fait que ces augmentations ont été excessives.

Si un certain relèvement des tarifs était justifié par la diminution du tonnage par rapport aux années d'avant-guerre, l'application du coefficient 17, tel qu'il résulte des décrets du 21 août, ne correspond plus avec le pourcentage actuel du trafic par rapport à 1939. Il n'a en effet été tenu compte, dans l'établissement des nouveaux tarifs, que de la situation de juin 1946, époque à laquelle le trafic du port était inférieur de 40 % au trafic actuel.

Nous regrettons que les observations antérieures des Assemblées Commerciales des ports de Nantes et de Saint-Nazaire n'aient pas été prises en considération, et que ces Assemblées n'aient pas été consultées lors de la préparation des décrets du 21 août dernier.

Notre Compagnie ne peut que renouveler, à l'égard de la surtaxe temporaire de 40 %, ses protestations et son désir qu'elle ne soit pas reconduite lors de la prochaine révision des tarifs.

Enfin notre Chambre de Commerce vous serait très obligée, Monsieur le Secrétaire Général, de bien vouloir prescrire les mesures nécessaires pour que les Assemblées Commerciales soient convoquées avant l'expiration du délai de six mois prévu pour l'application de la surtaxe temporaire.

P. S. : Pour compléter votre documentation, je vous indique :

1°) Les chiffres des taxes de Pilotage actuellement pratiqués dans les ports suivants :

Bordeaux	pilotage entrées et sorties	192.000 frs
Nantes	d°	157.000 frs
Saint-Nazaire	d°	78.760 frs
Rouen	d°	101.000 frs
Le Havre	d°	27.000 frs
La Pallice	d°	50.000 frs

2°) Les frais de Pilotage payés pour un navire du type Liberty remontant à Nantes, comparativement à ceux qui auraient été payés en 1939 :

1939	frs	9.060
1947 (jusqu'au 31-8-47)	frs	45.305
1 ^{er} septembre 1947	frs	157.531

Au cours de notre séance du 23 janvier 1948, le rapport suivant nous a été présenté par M. Figon au nom de notre Commission du Pilotage :

Messieurs,

A la suite de l'Assemblée Commerciale qui s'est réunie à Nantes le 14 juin 1946, et conformément à l'avis unanime de tous ses membres, il avait été sursis au retour de l'autonomie de gestion de la Station du Pilotage. Les membres de l'Assemblée étaient cependant restés partagés sur plusieurs points — en particulier sur le coefficient proposé dans les nouveaux tarifs de base — et nous avons émis le vœu qu'une nouvelle Assemblée Commerciale soit appelée à en délibérer avant qu'une décision définitive soit prise, et après examen de la gestion financière des deux stations de Nantes et de Saint-Nazaire par une Commission désignée à cet effet.

Or, sans tenir compte de ce vœu et sans nouvelle consultation, un décret du 21 août 1947 (J.O. du 3 septembre) fixait les nouveaux tarifs de

pilotage, sur lesquels nous avons fait d'importantes réserves ; en outre, ces tarifs se trouvaient majorés par un décret de même date d'une surtaxe temporaire de 40 %.

Ces dispositions avaient pour effet de porter les taxes de pilotage pour Nantes au coefficient de plus de 17 par rapport aux tarifs de 1939.

D'après l'article 2 de ce dernier décret, le taux de cette surtaxe devait être révisible tous les six mois, c'est-à-dire le 1^{er} mars prochain.

Notre Compagnie est appelée aujourd'hui à donner son avis motivé sur la suppression, le maintien ou la modification du taux de ces surtaxes.

Votre Commission du Pilotage doit d'abord rappeler que le nouveau tarif de base, abstraction faite de toute surtaxe, représente un coefficient de 12,25 par rapport aux tarifs de 1939 ; si ce coefficient nous a paru trop élevé en juin 1946, nous devons reconnaître, en toute bonne foi, qu'il ne dépasse guère maintenant le coefficient moyen d'augmentation admis dans l'industrie et le commerce.

Par contre nous estimons que le maintien d'une surtaxe serait abusif, et nous en demandons la suppression pure et simple pour les raisons suivantes :

1°) Depuis la réunion de l'Assemblée Commerciale de juin 1947, le trafic du port de Nantes s'est considérablement amélioré, sa progression a été constante et continue ; de 903.000 tonnes en 1946, il est passé à 1.536.000 tonnes en 1948 ; les perspectives restent bonnes et le supplément de perception qui pouvait, à la rigueur, se justifier par la faiblesse du trafic, correspondrait maintenant à une trop lourde charge pour les usagers.

2°) Cette surtaxe a été fixée d'une façon telle que certains ports se trouvent nettement désavantagés ; nous citerons, en particulier, le port de Rouen qui, malgré la plus grande longueur de rivière, n'a jamais supporté de surtaxe. Un Liberty-ship paie actuellement pour ce port, entrée et sortie, 101.000 fr. de taxes de pilotage, alors qu'il paie pour Nantes 157.000 fr.

3°) Si nous reconnaissons que les ports fluviaux doivent, par leur situation, acquitter des droits de pilotage plus élevés que les ports maritimes, il nous apparaît que la différence ne doit pas être telle qu'elle puisse constituer une pénalité pour les premiers. Or, un Liberty-ship qui paie pour Nantes, entrée et sortie, 157.000 fr., ne paie, par exemple, que 27.000 fr. pour Le Havre et 50.000 fr. pour La Pallice.

4°) Ainsi que nous l'avons fait remarquer dans notre rapport précédent, et en comparaison avec les tarifs des ports étrangers, les tarifs actuels de pilotage de la Loire, s'ils s'avèrent très lourds pour les lignes régulières et susceptibles de raréfier les escales à Nantes, sont de nature à écarter de notre port la navigation de tramping qui est un des plus grands facteurs de sa prospérité.

Pour toutes ces raisons, votre Commission du Pilotage vous propose, Messieurs, de demander à l'Assemblée Commerciale d'émettre l'avis que les mesures suivantes doivent être prises le plus tôt possible.

1°) Suppression complète de la surtaxe temporaire de 40 % instituée par un des décrets du 21 août 1947 ;

2°) Maintien pur et simple des tarifs de base du décret du 21 août 1947, dont le coefficient d'augmentation, par rapport aux tarifs de 1939, paraît normal.

Nous reproduisons ci-après le compte rendu de l'Assemblée Commerciale qui a suivi :

COMPTE RENDU DE L'ASSEMBLÉE COMMERCIALE
DU MARDI 10 FEVRIER 1948

L'an 1948, le dix février à 10 h. 30 du matin, au Tribunal de Commerce de Nantes, s'est réunie, sous la présidence de Monsieur Henri Billot, président du Tribunal de Commerce de Nantes, l'Assemblée Commerciale, par application de la loi du 28 mars 1928.

Ont été régulièrement nommés et convoqués et assistaient à cette réunion :

MM.

- 1 BILLOT, Président, 24, Boulevard Saint-Pern.
 - 2 PEIGNE, Juge titulaire au Tribunal de Commerce de Nantes, 3, place Aristide-Briand.
 - 3 GUIOCHON, Chef d'Exploitation du Port, représentant M. GIBERT, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées, Directeur des ports de Nantes et de Saint-Nazaire, place de l'Édit-de-Nantes.
 - 4 DE RENGERVE, membre de la Chambre de Commerce, 11, rue Kléber.
 - 5 SAIX, administrateur en chef de 1^{re} classe de l'Inscription Maritime, chef du Quartier de Nantes, 22 bis, avenue de Launay.
 - 6 BINVEL, chef du Service de Pilotage de la Loire, 70, quai Fosse.
 - 7 LE COUR GRANDMAISON, conseiller général, impasse Monselet.
 - 8 VILLANDRE, conseiller municipal, 2, place de la Bourse.
 - 9 FIGON, Directeur de l'Agence de la Compagnie Générale Transatlantique, 3, place Graslin.
 - 10 Capitaine de Corvette PAUMIER, Commandant le sous-marin *L'Astrée* aux Chantiers Dubigeon.
 - 11 MORICET, capitaine au long cours, chemin des Fromentaux, Le Lion d'Or.
 - 12 AUBIN, capitaine au long cours, 3, rue J.-J.-Rousseau.
 - 13 PIED, président du Syndicat des Pilotes de l'Intérieur, 70, quai Fosse.
 - 14 RIGOIRE, secrétaire du Syndicat des Pilotes de l'Intérieur, 70, quai Fosse.
- Monsieur DE BOUARD, agent maritime, 54, quai Fosse, régulièrement nommé et convoqué, n'assistait pas à l'Assemblée et s'était fait excuser.

Après avoir fait l'appel des noms, Monsieur le Président Billot donne la parole à Monsieur l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime Saix qui a provoqué la convocation de l'Assemblée Commerciale.

M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime donne lecture de la dépêche ministérielle G.M. 2 n° 303 du 16 janvier 1948 qui demande de convoquer les Assemblées Commerciales « dans le but de formuler les avis et propositions motivés sur la suppression, le maintien ou la modification du taux des surtaxes instituées par les décrets n° 47.1676 du 21 août et du 22 octobre 1947 qui prévoient que le taux de la surtaxe temporaire appliquée aux tarifs de pilotage de certains ports sera revisable tous les six mois, c'est-à-dire le 1^{er} mars prochain ».

M. Saix fait remarquer que, seul, le décret du 21 août est applicable au port de Nantes et octroie une surtaxe temporaire de 40 % sur les tarifs de pilotage de ce port autres que les indemnités.

Ce décret a été pris sans consultation préalable des Assemblées Commerciales.

A ce propos, M. le président Billot, s'élève, comme l'avaient fait déjà ses prédécesseurs, contre le procédé qui consiste à consulter l'Assemblée Commerciale après que le décret a paru et a été appliqué.

Plusieurs membres, notamment M. Figon s'associent à cette protestation.

VŒU PRELIMINAIRE

L'Assemblée consultée émet à l'unanimité le vœu que l'avis des organismes intéressés soit demandé avant que la décision du Ministre soit prise.

M. le Président indique alors que l'Assemblée Commerciale est convoquée, ainsi que vient de le préciser M. l'Administrateur Saix pour donner son avis sur la suppression, le maintien ou la modification de la surtaxe temporaire de 40 % sur les tarifs de pilotage.

Il donne la parole à ceux qui auront des observations à présenter.

M. de Rengervé donne lecture de la délibération de la Chambre de Commerce de Nantes du 23 janvier 1948 sur cette question.

La Chambre de Commerce a émis à l'unanimité l'avis que les mesures suivantes doivent être prises le plus tôt possible :

1°) Suppression complète de la surtaxe temporaire de 40 % instituée par un des décrets du 21 août 1947.

2°) Maintien pur et simple des tarifs de base du décret du 21 août 1947, dont le coefficient d'augmentation, par rapport aux tarifs de 1939, paraît normal.

A l'appui de ces conclusions, le rapporteur expose :

— que le nouveau tarif de base, abstraction faite de toute surtaxe représenterait un coefficient de 12,25 par rapport aux tarifs de 1939 et qu'il ne dépasserait guère actuellement le coefficient moyen d'augmentation admis dans l'industrie et le commerce.

— que par contre le maintien d'une surtaxe serait abusif pour les raisons suivantes :

1°) Depuis la réunion de l'Assemblée Commerciale de juin 1947, le trafic du port de Nantes se serait considérablement amélioré ; de 903.000 tonnes en 1946, il serait passé à 1.536.000 tonnes en 1948 et les perspectives resteraient bonnes. Le supplément de perception qui pouvait, à la rigueur, se justifier par la faiblesse du trafic, correspondrait maintenant à une trop lourde charge pour les usagers.

2°) Cette surtaxe aurait été fixée de façon telle que certains ports se trouveraient nettement désavantagés ; notamment le port de Rouen, malgré la plus grande longueur de rivière, n'aurait jamais supporté de surtaxe. Un Liberty-ship paierait actuellement pour ce port, entrée et sortie, 101.000 fr. de taxes de pilotage, alors qu'il paierait pour Nantes 157.000 fr.

3°) La différence des droits de pilotage entre les ports fluviaux et les ports maritimes ne doit pas être telle qu'elle puisse constituer une pénalité pour les premiers. Notamment un Liberty-ship ne paierait que 27.000 fr. pour Le Havre et 50.000 fr. pour La Pallice.

4°) En comparaison avec les tarifs des ports étrangers, les tarifs actuels de pilotage de la Loire, s'ils s'avèreraient très lourds pour les lignes régulières et susceptibles de raréfier les escales à Nantes, seraient de nature à écarter de notre port la navigation de « Tramping » qui serait un des plus grands facteurs de sa prospérité.

M. de Rengervé demande en conséquence, au nom de la Chambre de Commerce de Nantes, l'adoption de l'avis ci-dessus rapporté et par conséquent la suppression totale de la surtaxe temporaire.

M. Figon, Directeur de la succursale de la Compagnie Générale Transatlantique à Nantes, déclare qu'il n'a rien de plus à ajouter.

La parole est alors donnée à M. Pied, Président du Syndicat des Pilotes de l'Intérieur, qui brosse un tableau rapide et suggestif des difficultés et dangers rencontrés par les pilotes pendant la guerre, l'occupation et depuis la Libération pour assurer leur service et faire en sorte, par des démarches multiples, de ranimer l'activité du port, en collaboration avec les organismes maritimes et les corps constitués. Il rappelle que Nantes est l'un des ports dans lesquels il se produit le moins d'accidents.

L'Assemblée est unanime à rendre hommage au travail et au dévouement des pilotes de Nantes.

M. Pied rappelle qu'à la Libération le coefficient était de 3,5 par rapport à l'avant guerre pour Nantes, tandis que pour la Seine il était de 5.

On a forcé la main aux pilotes pour qu'ils acceptent de participer à la prise en charge du matériel de mer. Les tarifs de base furent alors majorés de 53 %.

A la reprise de l'autonomie, après une étude très serrée des services du Ministère, les coefficients furent portés à 8, plus une surtaxe supplémentaire basée de 0 à 50 %. C'est ainsi que Nantes a obtenu 40 % de surtaxe temporaire.

Le désir des pilotes aurait été de voir, grâce à une augmentation du trafic, opérer la réduction ou même la suppression de cette taxe.

Mais si le trafic ne s'est pas sensiblement amélioré, on a assisté à une augmentation incessante du coût de la vie et des produits industriels.

Il devient donc absolument nécessaire, non seulement de conserver la surtaxe, mais d'en augmenter le taux, notamment pour faire face aux frais de gestion et d'amortissement, ainsi que de renouvellement du matériel, le matériel actuel étant nettement insuffisant et en mauvais état.

M. le Président demande aux pilotes s'il ne serait pas possible d'obtenir un « modus vivendi » pour le matériel qui hypothèque lourdement les frais de pilotage de Nantes, par exemple, la création d'une caisse spéciale de compensation pour le matériel.

M. Billot demande à ce sujet :

1°) Pourquoi les tarifs de Rouen sont inférieurs à ceux de Nantes.

2°) Si dans les autres ports, le matériel est également en mauvais état.

M. Pied répond qu'en ce qui concerne les tarifs, le secrétaire du Syndicat des pilotes, M. Rigoire, donnera toutes précisions.

Quant à ce qui trait au matériel, les autres ports sont loin d'avoir un matériel aussi fatigué que celui de la Loire. Plusieurs ports, en effet, ont conservé pendant la guerre ou recouvré leur matériel. D'autres ont vu leur matériel réquisitionné par les Allemands. Ceux-ci ont payé les frais de réquisition.

A Nantes, les Allemands ont toujours refusé d'établir et de payer des bons de réquisition.

Toutefois, les frais de matériel de la Loire, seraient inférieurs à ceux des autres ports ; alors qu'à Nantes les recettes des pilotes seraient largement inférieures à celles des pilotes de Rouen.

M. Rigoir, prenant ensuite la parole, réfute point par point dans un exposé très minutieux et très complet, les arguments exposés non seulement dans le rapport de la Chambre de Commerce, mais encore dans une lettre de l'Union Maritime de la Basse-Loire. Ce sont les points suivants :

1°) Augmentation massive des coefficients des tarifs de pilotage par rapport à ceux de 1939.

2°) Frais de pilotage à Nantes, beaucoup plus élevés que dans les autres ports.

3°) Ces augmentations des tarifs vont handicaper le port de Nantes.

4°) Impossibilité de faire admettre ces augmentations à l'armement.

1°) **Coefficient.** — M. Rigoire estime qu'il y a une erreur à la base du raisonnement, car on compare des choses qui ne seraient pas comparables.

En 1939, les taux des tarifs de la Loire auraient été nettement inférieurs à ce qu'ils auraient dû être par suite de la mauvaise qualité du matériel. Il y aurait eu de ce fait des accidents nombreux.

Jusqu'en 1946, nous nous étions toujours refusés à prendre en charge le matériel de Saint-Nazaire. Mais, à cette date, nous avons dû composer et prendre une part de ce matériel à notre charge. A ce moment, la Chambre de Commerce a trouvé naturel d'augmenter de 53 % nos tarifs de base. Et les nouveaux tarifs de base ont été acceptés sans discussion par l'Assemblée Commerciale.

Mais cette augmentation de 1946 aurait dû être faite dès 1939. S'il en avait été ainsi, la Chambre de Commerce aurait trouvé très normale la différence entre le coût de la montée d'un Liberty à Rouen et à Nantes.

Les tarifs actuels donnent un coefficient de $8 + 3,2$ (représentant la surtaxe de 40 %) soit 11,2 seulement et non pas 17, comme on l'a prétendu. Nos salaires, eux, sont au coefficient 8 par rapport à l'avant-guerre.

2°) **Tarifs plus élevés à Nantes que dans les autres ports.**

Il est impossible de comparer des ports de mer à des ports de rivière.

Ce qui est certain c'est que jamais Rouen n'a protesté contre la cherté des frais de pilotage.

En réalité, nous bénéficions à Nantes, de l'allègement des navires à Saint-Nazaire sans frais supplémentaires, tandis qu'à Rouen les navires sont déjà passés dans plusieurs ports : à Cherbourg, les Liberty coûtent 50.000 fr., à Brest, 80.000 fr. De sorte que si l'on ajoute ce chiffre à ceux du coût à Rouen on arrive à $110.000 + 80.000 = 190.000$.

Nantes est donc inférieur comme prix à celui auquel monte en réalité celui de Rouen.

M. Billot : Mais pour les navires qui ne sont pas allégés, ils coûtent plus chers à Nantes ?

M. Rigoire : Oui, c'est d'accord, pour les petits navires, la règle ne joue pas, mais le trafic vient surtout des gros navires.

Si nous sommes à égalité actuellement avec les autres ports, il n'en a pas toujours été ainsi, car jusqu'ici c'est l'Etat qui avait pris en charge notre matériel.

Quand nous avons repris la charge du matériel, je n'ai pas entendu dire qu'en février 1947, la Chambre de Commerce ait protesté contre la différence du simple au double existant par exemple entre Nantes ou Bordeaux et Rouen.

M. Figon : Le nombre des pilotes dans ces stations n'est pas le même. Les chiffres ne sont donc pas comparables.

M. Rigoire : Si nous sommes plus chers que Rouen, c'est parce que la marchandise est trop chère. Il faut augmenter le trafic.

3°) **Les augmentations de tarifs vont handicaper le port de Nantes.**

En réalité les frais de pilotage sont insignifiants par rapport à l'ensemble des frais de port. C'est le tarif marchandise qui est le plus important.

M. Rigoire se livre à des comparaisons du coût des frais de remorquage courtage, de droits de quai, droits de péage, manutentions, etc... d'un navire de charbon d'abord, puis d'un navire de céréales.

Il en résulterait que la moyenne des frais de pilotage pour le déchargement d'un navire de charbon serait de 6,5 % à 7, 5 %.

Et pour un navire de céréales de 3 %.

Soit une moyenne générale entre les deux types de déchargement extrême de 5 %.

Si l'on nous avait supprimé la surtaxe de 40 %, les frais de pilotage auraient été de 0,8 % moins chers seulement par rapport à l'ensemble des frais de port.

Croyez-vous que ce soit en augmentant ou en diminuant les frais de pilotage que vous allez changer l'importance du trafic du port de Nantes ?

M. le Président. — Je voudrais bien que vous concluez. Que demandent les pilotes ?

M. Rigoire examine alors quelles sont les dépenses des pilotes à Nantes.

M. Figon : La question principale est celle du matériel. Ne pourriez-vous créer une caisse de péréquation ?

M. Pied : Si les pilotes ne sont pas intéressés à la gestion de leur matériel, ils ne seront pas stimulés et ce sera l'étatisme. Si la caisse de compensation est admise, qui empêchera les pilotes de Saint-Nazaire de demander que leur « Mouille-CXXX » soit remplacé par du bon matériel, comme celui de la Gironde qui est un navire de 60 m. de long ?

M. Binvel : La loi de 1928 impose la charge du matériel aux pilotes.

M. l'Administrateur Saix : Il faudrait modifier la loi.

M. le Président Billot : Nous pourrions reprendre le vœu qui avait été émis en 1947 à propos de l'établissement d'une caisse de compensation ?

M. Guiochon : La répartition se ferait mieux au prorata du trafic des deux ports de Nantes et de Saint-Nazaire.

La commission de la Basse-Loire avait émis le vœu qu'il y ait fusion du matériel si non sur le plan national, tout au moins sur le plan régional.

M. Pied : Alors nous serions perdants au profit de Bordeaux.

M. Rigoire reprend son exposé sur les prévisions de recettes et de dépenses pour 1948.

M. Figon conteste l'exactitude de certains chiffres établis par référence à la période de quatre mois de l'automne 1947, au cours de laquelle il y a eu grèves et arrêt du trafic du port.

M. Rigoire examinant les prévisions de dépenses de matériel prévoit la nécessité d'engager de grosses dépenses, notamment pour remplacer les moteurs du « Lorec Olieric », de la « Lombarde » = frs : 14.350.000 ; l'achat d'un moteur électrique 370.000 ; l'achat du « La Moune » 3 millions.

Au total, les prévisions de dépenses pour 1948 s'élèvent à . . . 32.000.000 environ, pour un total de recettes prévisionnables 19.000.000

environ, d'où un déficit de caisse à prévoir de 13.000.000

Le taux de la surtaxe temporaire à appliquer pour résorber ce déficit présumé devrait donc être de : $13.000.000 / 19.000.000 = 68\%$ environ, soit **70 %** en chiffres ronds. **C'est le taux que demandent les pilotes.** soit **70 %** en chiffres ronds. C'est le taux que demandent les pilotes.

M. Rigoire fait remarquer que les augmentations ont déjà été accordées ou vont l'être dans les stations suivantes :

- Bordeaux : 50 % (Le Liberty reviendra à 300.000, soit 140 + 50 %).
- Rouen : 35 % (Le Liberty reviendra à 150.000).
- Brest : 45 % à 112 % (Majoration temporaire).
- Saint-Nazaire : 55 %.

SALAIRES DES PILOTES

Si **40 % ne nous avaient pas été accordés**, la part eût été de 12.000 francs brut. Sur ces 12.000 francs, 9.800 seulement proviennent du trafic de Nantes.

Avec les **40 %**, la part moyenne revient à 16.500. Ajouter quelques bonis : les nuits, les repas (2 par mois), 3 ou 4.000 francs de plus par mois. Ce qui donne un salaire brut d'environ 50.000 francs par mois. A déduire : les impôts et invalides : 21 %, charges professionnelles très élevées par suite des voyages et séjours fréquents à Saint-Nazaire.

Avec les **70 %** que nous demandons, la part serait de 20.400 francs. Frais professionnels déduits : moyenne de 33.800 francs.

Monsieur le président demande à M. Guiochon, Chef d'exploitation du port, et à M. Figon, armateur, ainsi qu'à M. de Rengerve, pour la Chambre de Commerce, ce qu'ils pensent de cette demande d'une majoration de surtaxe de 70 %.

M. Guiochon rappelle qu'au mois de septembre, il y eut une protestation unanime contre l'augmentation de 40 %, mais depuis il y a eu les hausses, surtout celles de décembre et janvier. Il semble difficile de revenir sur le taux de la surtaxe déjà accordée. D'après l'exposé de M. Rigoire, l'augmentation de 40 à 70 % devrait peut-être transigée à 55 %. Il y a une liaison à établir entre les deux stations. Les mêmes arguments ont été présentés devant les deux Assemblées Commerciales.

M. Rigoire : Ce n'est pas une raison parce que l'Assemblée Commerciale de Saint-Nazaire a transigée à 55 % + 7 % que le chiffre de 70 % ne représente pas actuellement le minimum indispensable pour faire vivre le matériel.

M. Binvel : Actuellement ce chiffre de 70 % est déjà dépassé. La vie a augmentée de 50 % depuis 6 mois.

M. Le Cour Grandmaison : Tout le monde est d'accord la-dessus.

M. Figon : Il y a un an 1/2 on avait accepté l'assimilation des traitements des pilotes à ceux des commandants de navire de la catégorie 6 à 9.000 tonnes, soit : 43.2000, primes de long cours.

M. Rigoire : Entre 60 et 70.000 francs, en comptant les indemnités diverses notamment les invalides, l'indemnité de table, etc..

M. le Président se demande si, étant donné le vote de l'Assemblée de Saint-Nazaire, on peut aller plus loin qu'elle ?

DEUXIEME VŒU

Il met aux voix le vœu que soient fusionnées les Assemblées Commerciales appelées à émettre des avis sur les tarifs des Stations de Nantes et de Saint-Nazaire.

Ce vœu est voté à l'unanimité

TROISIEME VŒU

Monsieur le président met aux voix le vœu que les frais de matériel fassent l'objet d'une caisse de compensation.

Ce vœu est accepté à l'unanimité sauf les pilotes qui s'abstiennent.

M. Pied demande que l'« abondement » de 7 % demandé à Saint-Nazaire par les pilotes de mer pour que leurs salaires soient équilibrés avec ceux des pilotes de Loire, soit rejeté par l'Assemblée Commerciale de Nantes, car ce serait Nantes qui devrait payer cet « abondement ».

M. Binvel fait remarquer que, quelle que soit la répartition, c'est une surtaxe de 62 % qu'a voté l'Assemblée de Saint-Nazaire.

M. le Président met aux voix les taux de 40 %, 55 % ou 70 %.

M. Vilandre s'était retiré avant le vote, ayant un rendez-vous.

M. le Président déclare s'abstenir dans le vote.

Il reste 12 votants.

QUATRIÈME VCEU

L'Assemblée se prononce à l'unanimité contre la suppression de la surtaxe de 40 %.

L'Assemblée vote à la majorité de 7 voix une surtaxe de 55 %.

Cinq voix se prononcent pour une surtaxe de 70 %.

Une surtaxe de 55 % est donc proposée.

M. Rigoire demande que soit insérée au procès-verbal de la séance, sa déclaration que : « l'augmentation de 55 % ne suffira pas aux pilotes pour vivre et pour résorber le déficit dans les prochains mois ».

M. Binvel : Avec le vote des 55 %, nous allons à un conflit avec Saint-Nazaire qui a voté 62 %.

Plusieurs voix : Nous émettons des vœux seulement. Le Ministre nous départagera.

L'ordre du jour étant épuisé, la séance est levée à 12 heures 45.

Par lettre du 9 décembre 1948, M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime nous a saisis d'une nouvelle demande de relèvement des tarifs du Pilotage, formulée par le Syndicat des Pilotes. Après avoir examiné cette question dans sa séance du 26 novembre 1948, notre Compagnie a estimé qu'elle ne pouvait donner son avis sur cette demande qu'après avoir examiné le budget des Station de Pilotage de Nantes et de Saint-Nazaire. Elle a donc décidé de demander à M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime de lui faire parvenir, après en avoir effectué la vérification, les documents justificatifs présentés par les pilotes.

Au cours de notre séance du 10 décembre 1948, le rapport suivant nous a été présenté par M. de Rengervé, au nom de notre Commission du Pilotage :

Messieurs,

Il convient tout d'abord de préciser le mécanisme très particulier du budget du pilotage. Les recettes des deux stations, celle de Nantes et celle de Saint-Nazaire, sont réunies en un tout qui est ensuite partagé de la façon suivante :

30 % sont versés aux pilotes de Nantes.

30 % sont versés aux pilotes de Saint-Nazaire.

40 % sont versés à un fonds commun, sur lequel sont payées toutes les dépenses des deux stations.

Si ces dépenses viennent à augmenter, il y a donc plusieurs façons d'équilibrer le budget du pilotage.

On peut tout d'abord augmenter les tarifs sans modifier la répartition des recettes. Par ce procédé on relève à la fois les ressources du fonds commun et la part des pilotes. C'est la solution qui s'impose si l'on estime que les parts des pilotes sont insuffisantes.

Dans le cas contraire, on sera plutôt amené à n'augmenter les tarifs que dans la mesure nécessaire à l'équilibre du fonds commun, ce qui conduit à modifier la répartition 30, 30, 40 % actuellement pratiquée.

♦♦

C'est précisément pour que vous puissiez prendre une décision à ce sujet en pleine connaissance de cause que nous avons demandé, lors de la précédente convocation de l'Assemblée Commerciale, qu'à l'avenir nous soient communiqués en temps voulu des renseignements complets sur l'exploitation des stations de pilotage de la Loire Maritime.

M. l'Administrateur en chef de l'Inscription Maritime, chef du Quartier de Nantes, a bien voulu cette fois nous adresser tous les renseignements dont nous avions besoin.

Il ne paraît pas indispensable de vous lire l'ensemble de ces documents. J'essaierai plutôt de vous résumer brièvement la situation :

LES DEPENSES

Les dépenses peuvent être groupées sous deux rubriques :

Une première catégorie de dépenses s'applique aux équipages des bateaux des pilotes, à l'exploitation du matériel naval ainsi qu'au fonctionnement des bureaux. Ces dépenses sont déterminées par les salaires en vigueur dans la Marine Marchande, le prix du mazout et de l'huile, le prix des loyers, les tarifs des P.T.T., etc... etc... Elles sont donc pour ainsi dire incompréhensibles.

Une seconde catégorie de dépenses concerne l'amortissement et le renouvellement du matériel naval. Il est évident que l'intérêt général commande de ne pas négliger les dépenses de ce chapitre si l'on ne veut pas qu'un jour les pilotes soient dépourvus des moyens indispensables à l'exercice de leur profession.

C'est pourquoi les pilotes ont très judicieusement pensé qu'il convenait de porter remède à l'insuffisance d'un de leurs bateaux, « La Lambarde ».

Une première solution envisagée consiste à mettre un moteur plus puissant sur « La Lambarde », solution coûteuse, qui présente deux inconvénients : « La Lambarde », ancien bateau de bois, n'est peut-être pas apte à recevoir de moteur plus puissant ; d'autre part l'encombrement d'un moteur plus puissant en fera un bateau très inconfortable, où il restera peu de place pour les pilotes et l'équipage.

La seconde solution, moins onéreuse, consiste à louer à la Marine Marchande un bateau qui est actuellement disponible. Cette solution est subordonnée à l'accord de la Marine Marchande. Mais sous cette réserve elle ne présente que des avantages.

En admettant la possibilité de cette dernière solution, les dépenses du fonds commun n'en seraient pas moins en augmentation de 20 % sur les dépenses de l'année en cours. Il est donc indispensable d'envisager une augmentation des tarifs actuels.

Si on décide que l'augmentation des tarifs ne profitera qu'au fonds commun, cette augmentation devra être de 20 % sur 40 % des recettes, soit de 8 % sur l'ensemble de ces recettes.

Elle devra par contre être supérieure à 8 % si l'on juge nécessaire d'augmenter également la part des pilotes.

PART DES PILOTES

Il nous faut donc subsidiairement examiner si la part des pilotes est actuellement suffisante.

Un décret tout récent, du 5 novembre 1948, nous donne une indication précieuse à ce sujet. Ce décret vise les contributions à verser à la Caisse des Invalides de Mer, et il y est dit que les pilotes peuvent être assimilés au personnel de la 18^e catégorie de la Marine Marchande, cette 18^e catégorie étant celle des commandants de cargos de 9.000 tonnes, ou, si vous préférez, celle des commandants de bateaux d'un tonnage égal à celui des Liberty.

Au cas où cette assimilation vous paraîtrait discutable, je vous rappelle que les pilotes sont obligés d'investir un certain capital dans l'achat du matériel des stations de pilotage ; qu'au lieu d'être assuré d'un traitement fixe ils sont soumis aux aléas du trafic ; enfin que le métier de pilote est certainement très pénible, puisqu'ils sont de service 24 heures sur 24 chaque jour, et 7 jours sur 7 chaque semaine.

Admettons donc, conformément aux dispositions du décret du 5 novembre 1948, que le traitement des pilotes doit être du même ordre de grandeur que celui des commandants de Liberty. Pour les dix premiers mois de l'année les chiffres qui nous ont été donnés par M. l'Administrateur en chef du Quartier de Nantes, chiffres évidemment variables avec le tra-

de mensuel, donnent une moyenne de revenu un peu supérieure au traitement des commandants de Liberty. Mais les pilotes doivent prélever sur leur part une contribution mensuelle de près de 5.000 francs pour la Caisse des Invalides de Mer, et les pilotes de la station de Nantes ont des frais professionnels assez lourds du fait qu'ils doivent passer à Saint-Nazaire un certain nombre de jours chaque mois pour aller chercher les bateaux devant monter en Loire.

En fin de compte, la situation des pilotes de la station de Nantes à part entière est sensiblement comparable à celle des commandants de Liberty.

Par rapport aux premiers mois de l'année en cours, ils auront en outre l'avantage de ne pas avoir à payer d'impôt cédulaire, ce dernier étant maintenant prélevé sur les recettes du fonds commun.

••

En résumé, il s'agit pour vous de décider si vous demandez une augmentation de 8 % des tarifs en vigueur, ces 8 % allant uniquement au crédit du fonds commun, ou si vous estimez nécessaire de prévoir une augmentation supérieure, dont une partie irait au crédit des pilotes.

Si l'augmentation de 8 % est réservée uniquement au fonds commun, ainsi que nous l'avons envisagé, la part des pilotes se trouvera ramenée de 60 à 55 %, la part du fonds commun passant de 40 à 45 %.

Mais il doit être bien entendu que nous n'entendons pas fixer une fois pour toutes et définitivement le pourcentage de répartition à ces nouveaux taux.

Le pilotage constitue en quelque sorte une entreprise, qui, comme toute entreprise, peut connaître des hauts et des bas. Si nous nous orientons systématiquement vers une réduction de la part des pilotes quand les recettes augmentent, il faudrait, en bonne logique, pratiquer la manœuvre inverse quand les recettes diminuent. On tendrait ainsi vers une stabilisation du traitement des pilotes équivalente à la fonctionnarisation du pilotage, qui ne favoriserait certainement pas le développement du trafic.

Bref, nous pensons que la mesure proposée — augmentation de 8 % des pilotes, consacrée uniquement au fonds commun — est un expédient provisoire qui ne préjuge en rien le taux des pourcentages à admettre dans l'avenir lorsque de nouvelles modifications de tarifs s'avèreront nécessaires.

Votre Commission de Pilotage, Messieurs, vous propose en conséquence d'émettre l'avis suivant :

En raison de l'augmentation des dépenses du Fonds commun, il convient de relever les tarifs de pilotage de 8 %, ce supplément de recettes allant intégralement au crédit du fonds commun, ce qui aura pour effet de modifier provisoirement le pourcentage de répartition des recettes du pilotage dont 44,45 % reviendront au fonds commun, et 55,55 % reviendront par moitié aux pilotes des Stations de Nantes et de Saint-Nazaire.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Administrateur en Chef de l'Inscription Maritime et à M. le Président du Tribunal de Commerce de Nantes.

FIN DE LA PREMIERE PARTIE

DEUXIÈME PARTIE

QUESTIONS INDUSTRIELLES ET COMMERCIALES

I. — DOUANES

Nous avons adressé à M. le Ministre des Finances et des Affaires Economiques la lettre suivante :

Nouvelle réglementation en matière de formalités douanières. — Demande de simplification.

Nantes, le 6 février 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur certaines conséquences, préjudiciables au commerce d'importation et d'exportation, de la nouvelle réglementation imposée en matière de formalités douanières par les avis aux importateurs des 27 et 30 décembre 1947.

Tout d'abord l'obligation de produire une facture consulaire et un certificat d'origine qui pouvait se justifier avant-guerre pour l'application du tarif minimum n'a plus aujourd'hui de raison d'être depuis la généralisation du tarif ad valorem. Quels que soient d'ailleurs les motifs qui ont justifié le rétablissement de ces formalités, celles-ci ne seront que des garanties illusoirees en raison de l'impossibilité pour les autorités de contrôle d'effectuer des enquêtes sur place.

En ce qui concerne les déclarations en douane, la complexité des nouvelles formules imposées par l'avis aux importateurs du 30 décembre est de nature à entraîner des pertes de temps pour les transitaires et importateurs s'échelonnant de une demi-heure à une heure et demie pour chaque déclaration, suivant l'importance de son contenu.

Je vous demande, Monsieur le Ministre, de bien vouloir prendre en considération les retards et les frais qui sont la conséquence de l'établissement de ces deux sortes de formalités et qui, à notre avis, sont incompatibles avec les nécessités du commerce actuel. C'est pourquoi, en plein accord avec le Comité d'Action Economique et Douanière, notre Compagnie vous demande de bien vouloir envisager.

1°). — de surseoir à l'application des prescriptions imposées par l'avis du 27 décembre relatif aux factures consulaires ;

2°). — de restreindre l'obligation de fournir un certificat d'origine aux seuls cas où il y aurait présomptions de fraudes ;

3°). — de rapporter l'avis du 30 décembre qui rend obligatoire l'emploi de nouvelles formules de déclarations en douane.

Il serait souhaitable également que le Gouvernement français intervienne auprès des pays étrangers, particulièrement de l'Amérique du Nord et de l'Amérique du Sud, pour qu'ils entrent dans la voie des simplifications préconisées par l'accord général de Genève sur les formalités douanières. Je me permets de vous suggérer à cet égard de saisir de cette importante question le Bureau International des Tarifs Douaniers.

Notre demande a été examinée par M. le Directeur Général des Douanes, qui nous a répondu :

Paris, le 20 février 1948.

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 6 février 1948, vous avez bien voulu appeler mon attention sur les inconvénients résultant, d'une part, des formalités imposées par l'avis aux importateurs du 27 décembre 1947, relatif à la production des certificats d'origine et des factures consulaires et, d'autre part, de l'obligation faite aux importateurs et aux exportateurs de mentionner sur les déclarations les renseignements prévus par l'arrêté du 26 décembre 1947.

Vous estimez par ailleurs, qu'il serait souhaitable que le Gouvernement français intervienne auprès des pays étrangers, en particulier de ceux de l'Amérique du Nord et du Sud, afin qu'ils entrent dans la voie de la simplification des formalités douanières préconisée par l'accord général de Genève.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que des mesures d'assouplissement ont déjà été prises en ce qui concerne la production des certificats d'origine et des factures consulaires.

Un avis aux importateurs paru au Journal Officiel du 30 janvier dernier a décidé, en effet, que la réglementation en vigueur avant la guerre serait seule applicable jusqu'à nouvel ordre.

Etant donné que cette réglementation ne visait, en matière de justifications d'origine, qu'un nombre très restreint de produits et qu'elle comportait, du point de vue des justifications de valeur, des tolérances nombreuses, il n'est pas douteux que la mesure sera appréciée par les importateurs comme une facilité incontestable.

De plus, les obligations imposées par des textes antérieurs à la mise en application du nouveau tarif, vont faire l'objet d'un nouvel examen et des simplifications pourront être vraisemblablement introduites, en ce qui concerne la production des certificats d'origine et les visa des factures.

.*

Les prescriptions relatives à la forme des déclarations et aux énonciations qu'elles doivent contenir résultant d'une décision concertée entre plu-

sieurs départements ministériels, il ne sera possible de donner une solution à cette question qu'après son examen par les services intéressés à la publication des statistiques, qui ont été saisis des doléances du commerce d'importation et d'exportation.

.*

En ce qui concerne les simplifications que vous voudriez voir introduire dans les réglementations douanières étrangères, j'ai transmis votre proposition à la Direction des Relations Economiques Extérieures du Ministère des Finances et des Affaires Economiques, plus particulièrement qualifiée pour en connaître.

Nous avons adressé à M. le Préfet de la Loire-Inférieure la lettre suivante :

Nantes, le 28 janvier 1948.

Monsieur le Préfet,

Au cours de la séance d'installation que vous nous avez fait l'honneur de présider vous avez bien voulu examiner avec nous la situation des agents transitaires et commissionnaires en douane agréés de Nantes au regard de l'insuffisance du personnel des services de la Douane.

Ainsi que vous m'y avez invité je vous confirme les déclarations qui ont été faites à ce sujet par un de mes collègues.

Le développement continu du trafic des marchandises diverses, qui comporte une multiplicité d'opérations de dédouanement, a révélé au cours des derniers mois une insuffisance du personnel des vérificateurs de la Douane. Les retards qui en résultent dans l'enlèvement et la réexpédition des marchandises sont particulièrement graves de conséquence lorsqu'il s'agit de denrées périssables. Or c'est le cas le plus fréquent. Il serait souhaitable non seulement dans l'intérêt des transitaires, mais aussi pour la bonne renommée du port, que les opérations de dédouanement puissent être effectuées dans le minimum de temps.

C'est dans cet esprit que la Chambre a retenu la suggestion qui lui a été faite de demander à l'administration supérieure le renforcement du personnel des Vérificateurs de la Douane par un reclassement des agents de cette administration actuellement employés dans les services du Contrôle économique.

Je vous serais très obligé, Monsieur le Préfet, de bien vouloir appuyer cette demande de votre haute autorité et obtenir si possible des administrations compétentes l'augmentation d'au moins 2 unités du personnel des vérificateurs de la Douane dans le port de Nantes.

M. le Préfet de la Loire-Inférieure a appuyé notre demande auprès de M. le Directeur général des Douanes, et nous a exprimé ses regrets de ne pouvoir nous obtenir satisfaction, en nous transmettant la réponse suivante qui lui avait été adressée par celui-ci :

Insuffisance du personnel des services de la douane. — Demande d'augmentation du nombre des vérificateurs dans le port de Nantes.

Paris, le 30 avril 1948.

Monsieur le Prêtre,

Par votre lettre du 4 février 1948, vous avez bien voulu me signaler que le Président de la Chambre de Commerce de Nantes avait appelé votre attention sur l'insuffisance numérique des Inspecteurs des Douanes en service à cette résidence, insuffisance qui provoquerait des retards dans l'enlèvement et la réexpédition des marchandises et nuirait à la bonne renommée du port.

J'ai l'honneur de vous informer, après enquête, que les opérations de dédouanement sont effectuées dans le port de Nantes avec toute la célérité désirable et qu'aucun incident sérieux ne semble motiver les doléances qui ont été formulées par le Président de l'Assemblée Consulaire.

En effet, bien qu'étant inférieur à celui de 1938, et cette situation est d'ailleurs la même dans tous les bureaux, l'effectif actuel de la douane de Nantes a toujours permis de faire face dans un délai normal aux besoins du trafic ; il ressort d'ailleurs des statistiques que si l'activité du port est en progression constante, elle demeure encore assez éloignée de ce qu'elle était avant les hostilités.

J'estime, en conséquence, que le renforcement du personnel demandé ne se justifie pas.

Le Conseil d'Administration de la Section Nantaise du Syndicat National des Douanes actives nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 9 juillet 1946.

Monsieur le Président,

Par une décision ministérielle datant du 7 septembre 1874, les heures de chargements et de déchargements des navires sont fixées pour la période du 1^{er} avril au 30 septembre, de 5 heures à 20 heures et pour celle du 1^{er} octobre au 31 mars, de 7 heures à 17 heures. Pour ces heures les agents des douanes doivent assurer la surveillance de ces opérations sans rétribution supplémentaire.

En raison des nécessités résultant de l'activité et de la rapidité des échanges commerciaux, l'Administration des douanes autorise les Compagnies de Navigation à effectuer des opérations en dehors des heures fixées ci-dessus ainsi que les dimanches et jours fériés.

Pour ces dernières opérations, les maisons de Commerce doivent répartir les agents des douanes cotés de service pour en assurer la surveillance.

Mise en concorde de l'horaire de travail des agents des douanes avec celui des dockers.

Avant la guerre, le travail des dockers s'effectuait à Nantes de 7 heures à 11 heures et de 13 heures à 17 heures.

En conséquence nous étions rétribués supplémentairement à partir de 17 heures pour la période du 1^{er} octobre au 31 mars.

Depuis la libération, les heures ayant été modifiées comme suit pour notre port : de 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures, et en se basant sur la réglementation précitée, nous aurions pu exiger le supplément réglementaire à partir de 17 heures du 1^{er} octobre au 31 mars.

En restant logiques avec les faits, nous avons demandé ce supplément qu'à partir de 18 heures pour cette période ; c'est-à-dire après avoir effectué 8 heures de service journalier.

Depuis de nombreuses années, en accord avec les représentants des Chambres de Commerce intéressées, les délégués syndicaux de nos sections syndicales et les Chefs de notre Administration, les Compagnies de Navigation et les maisons de Commerce de grands ports comme Le Havre, Bordeaux, Marseille, Calais, etc... acceptent de rétribuer les agents des douanes toute l'année en sus des heures normales du travail des dockers ; soit en dehors des heures ci-après : 8 heures à 12 heures et de 14 heures à 18 heures.

Nous vous demandons donc, Monsieur le Président, de vouloir bien examiner notre demande tendant à avoir les mêmes avantages que nos camarades des différents grands ports de France.

Nous croyons devoir vous indiquer que notre organisation syndicale groupe la totalité des agents de notre service.

Si vous désirez de plus amples renseignements, nous sommes à votre entière disposition pour vous les fournir.

Notre Compagnie s'est assurée que M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, et le Syndicat des Entrepreneurs de Manutentions du Port avaient reconnu le bien fondé de cette demande des employés des Douanes, et, au cours de sa séance du 26 juillet 1946, elle y a donné un avis favorable.

II. — COMMERCE EXTERIEUR

Demande de rétablissement du Consulat des Etats-Unis à Nantes.

Nous avons adressé à M. le Consul Général des Etats-Unis à Paris la lettre suivante :

Nantes, le 18 juillet 1947.

Monsieur le Consul Général,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur la nécessité du rétablissement, dans le plus bref délai possible, du Consulat des Etats-Unis dans notre ville.

Au moment où le port de Nantes a repris son trafic, après la Libération, je vous avais signalé cette question, et vous aviez bien voulu faire mettre la question à l'étude. Depuis cette époque, les relations de notre port avec votre pays se sont considérablement développées, les navires nous apportent fréquemment des produits importés des Etats-Unis, et, chaque jour, de nombreux commerçants et industriels ont à remplir des formalités qui nécessitent l'intervention de votre Consul, en l'absence duquel ils sont obligés de s'adresser au Consulat Général de Paris.

Notre Compagnie vous serait obligée, Monsieur le Consul Général, d'accueillir favorablement sa demande. Notre port, par l'importance de ses affaires avec les Etats-Unis, a toujours été doté d'un Consul de carrière, et les commerçants et les industriels nantais vous seraient reconnaissants de remédier à une situation qui leur cause une sérieuse gêne, et à laquelle ils espèrent que vous voudrez bien mettre fin le plus tôt possible.

M. le Consul Général des Etats-Unis nous a répondu :

Paris, le 23 juillet 1947.

Monsieur le Président,

L'Ambassadeur m'a prié de vous accuser réception de votre lettre du 18 courant, et de vous informer qu'il en a lu le contenu avec beaucoup d'intérêt et d'attention.

Tout en étant très sensible à vos sentiments en ce qui concerne la réouverture d'un Consulat des Etats-Unis à Nantes, il sait pertinemment que le Département d'Etat, en calculant le budget pour l'année fiscale commençant le 1^{er} juillet 1947, n'a fait aucune provision pour l'établissement de Consuls en France autres que ceux qui existent actuellement. Ceci en lui-même semble exclure toute possibilité d'ouvrir à nouveau à Nantes un Consulat des Etats-Unis cette année. L'Ambassade, cependant,

fait tout son possible pour faciliter l'obtention de factures consulaires et de documents notariés aux citoyens de votre ville et de votre région, et le Consulat des Etats-Unis à Paris fait également tout son possible pour prêter assistance aux nombreux commerçants et industriels de Nantes et des environs qui ont besoin de remplir des formalités tombant normalement sous la juridiction d'un Consulat des Etats-Unis établi à Nantes.

L'Ambassade a pris bonne note de votre intervention à ce sujet qui ne manquera pas d'être prise en considération lorsqu'une occasion plus favorable se présentera de reprendre la discussion en faveur de la réouverture d'un Consulat des Etats-Unis à Nantes. Je puis dire, en outre, que depuis la guerre, le Gouvernement des Etats-Unis n'a pas cru devoir non plus procéder à la réouverture de ses Consuls à Lille et à Calais.

M. le Consul Général des Etats-Unis, passant à Nantes le 15 octobre 1947, est venu rendre visite au Bureau de notre Compagnie, et nous a confirmé le désir de l'Ambassade des Etats-Unis à Paris de faire rétablir, aussitôt que les circonstances le permettront, son Consulat dans notre ville.

Au cours de sa séance du 11 avril 1947, notre Compagnie a décidé de s'associer au vœu émis par la Chambre de Commerce de Marseille, le 2 avril, au sujet de l'attribution des licences d'importation et d'exportation.

Attribution des licences d'importation et d'exportation.

Sur la proposition qui nous a été faite par notre Secrétaire-Membre, M. Gringoire, au nom de notre Commission du Commerce, nous avons pris la délibération suivante, au cours de notre séance du 25 octobre 1946 :

Limitation des exportations.

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la pénurie d'articles fabriqués sur le marché intérieur français résulte en grande partie de l'importance excessive des ventes à l'étranger.

Considérant que s'il est indispensable, pour rétablir l'équilibre de la balance commerciale, de vendre le plus possible sur les marchés extérieurs, il est difficile d'admettre que soient réservés à l'exportation des contingents importants d'objets fabriqués de première nécessité, alors que les besoins de la métropole sont loin d'être satisfaits.

Considérant que cette politique d'exportation à outrance va d'ailleurs à l'encontre même du but recherché, puisqu'elle entrave la reconstitution et le développement de l'équipement industriel du pays, condition préalable de l'augmentation de la production.

Emet le vœu :

Qu'il soit tenu compte, dans l'établissement du plan d'exportation, des exigences du marché intérieur et qu'il soit réservé aux consommateurs français un contingent plus important d'objets fabriqués.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale et à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

Régimes d'importations. — Protestation contre la réduction de la marge de marques brutes, sans consultation des Chambres de Commerce et de l'organisme professionnel.

A la suite d'une communication qui nous a été faite par l'Union des Importateurs et Exportateurs de l'Ouest, nous avons au cours de notre séance du 24 mai 1946, décidé d'adresser à M. le Ministre de la Production Industrielle une protestation contre les modifications apportées à l'arrêté 7.160, du 20 juillet 1943, sur les régimes des importations, par l'arrêté 14.216, du 9 avril 1946, notamment par la réduction de la marge de marques brutes, sans consultation préalable des Chambres de Commerce et des Organismes Professionnels.

Arrangement de Neuchâtel du 8 février 1947, relatif aux droits de propriété industrielle. — Demande de ratification rapide.

Au cours de notre séance du 14 mars 1947 nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que le 8 février 1947 a été signé entre les représentants de 27 puissances, dont la France, une convention internationale désignée sous le nom de « Arrangement de Neuchâtel » qui permettrait la remise en vigueur des droits de propriété industrielle devenus caducs par suite de la guerre.

Considérant que la ratification de cette convention par le parlement français aurait pour effet de faciliter à de nombreux inventeurs l'obtention de brevets dans les pays signataires et de permettre à des industriels et commerçants de renouveler le dépôt de leurs marques de fabrique, dessins ou modèles, dans les mêmes conditions.

Emet le vœu :

Que les Pouvoirs Publics ratifient sans nouveau retard l'arrangement international signé à Neuchâtel, le 8 février 1947, relatif à la remise en vigueur des droits de propriété industrielle devenus caducs au cours de la guerre.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de l'Industrie et du Commerce et de la Production Industrielle.

III. — LEGISLATION

M. le Ministre de la Production Industrielle nous a adressé la lettre suivante :

Modifications au statut général des Chambres de Commerce.

Paris, le 17 avril 1946.

Monsieur le Président,

Objet : Modifications à apporter au statut général des Chambres de Commerce.

La législation qui fixe le statut et le rôle des Chambres de Commerce remonte à une époque déjà lointaine ; il s'ensuit que, sur divers points, elle s'adapte certainement de façon insuffisante aux principes régissant désormais l'organisation économique et sociale et qu'il y a opportunité d'apporter diverses modifications au régime actuel des Assemblées Consulaires, eu égard à la mission importante qu'elles auront à remplir dans la reconstitution de l'économie du pays.

Les textes que je vise ici sont notamment :

— la loi du 9 avril 1898, qui constitue en quelque sorte la charte des Chambres de Commerce ;

et

— la loi du 14 janvier 1933, ayant remplacé la loi du 8 décembre 1883 sur l'élection des membres des Tribunaux de Commerce, rendue applicable aux Chambres de Commerce par la loi du 19 février 1908.

Je désire toutefois n'opérer de telles réformes qu'en pleine connaissance de cause et dans des conditions qui répondent, dans toute la mesure possible, aux vœux des divers milieux intéressés.

C'est pourquoi j'ai décidé, avant de faire élaborer un projet législatif apportant aux dispositions en vigueur les correctifs indispensables, de soumettre à votre consultation les différents sujets mentionnés ci-après, qui me paraîtraient appeler d'utiles adaptations aux circonstances nouvelles.

1°). . . ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES CHAMBRES DE COMMERCE.

a) Représentation du personnel salarié des entreprises industrielles et commerciales au sein des Chambres de Commerce.

Afin d'associer le plus largement possible à la vie économique de la nation, et aux organismes interprofessionnels qui, tels que les Chambres de Commerce, assument d'importantes fonctions économiques, tous les éléments concourant à la production et aux échanges, la question se pose de savoir s'il n'y a pas lieu d'assurer la représentation, au sein des Chambres de Commerce, des personnels des divers ordres (cadres, ouvriers et employés) des établissements industriels et commerciaux fonctionnant dans les circonscriptions consulaires ou, à défaut d'une telle représentation, de faire participer ces personnels à la désignation des membres des Chambres de Commerce.

— Que pensez-vous de l'éventualité de cette représentation ou de cette participation et, si leur principe ne prête pas à objections de votre part, comment les concevez-vous ?

— Dans l'hypothèse d'une représentation directe, par qui et comment devraient être désignés les divers représentants des personnels ? quel devrait être le nombre total de ces représentants par rapport à celui des autres membres de la Chambre et suivant quelle proportion devrait-il être réparti entre les divers ordres ?

b) Compétence territoriale des Chambres de Commerce.

Un projet de loi vient d'être déposé par le Gouvernement devant l'Assemblée Nationale Constituante, prévoyant un seul Tribunal de Commerce par département, avec possibilité de diviser, le cas échéant, ce Tribunal en Sections.

— N'y aurait-il pas lieu de prévoir l'adoption de mesures analogues pour les Chambres de Commerce, sauf cas particuliers à examiner (Chambres de Commerces Maritimes, par exemple, ou départements à population dense ou fortement industrialisés) ?

c) Nombre des membres des Chambres de Commerce :

Les membres actuellement réglementaires des membres des Chambres de Commerce sont-ils ou non suffisants, notamment pour celles dont la circonscription s'étend à tout un département ?

d) Honorariat :

L'honorariat des fonctions électives, telles que celles de membre de Chambres de Commerce, n'est pas prévu par la loi. Toutefois, conformément à une tradition qui s'est instituée depuis longtemps déjà, les Chambres de Commerce accordent, à titre exceptionnel et purement honorifique, l'honorariat à certains de leurs membres.

— Estimez-vous justifié de maintenir cet usage ou au contraire de l'abroger ?

e) Dénomination des Chambres de Commerce :

Les Chambres de Commerce représentent aussi bien les activités industrielles que les activités commerciales de leur circonscription ; aussi certaines Chambres ont-elles demandé qu'elles soient officiellement dénommées : « Chambres de Commerce et d'Industrie » afin de bien marquer au regard du public leur exact caractère.

— Ce changement de titre ne vous paraît-il pas désirable ?

f) Rapport des Chambres de Commerce avec les pouvoirs publics :

N'y aurait-il pas lieu de concevoir l'institution d'un organisme permanent, émanation des Chambres de Commerce, qui centraliserait et étudierait les questions intéressant l'ensemble de ces Compagnies, notamment les multiples vœux qu'elles formulent dans leurs délibérations et adressent aux différentes Administrations publiques en ordre dispersé, c'est-à-dire, bien souvent, sans possibilité pour les pouvoirs publics de les instruire de façon cohérente ?

g) Statut du personnel administratif des Chambres de Commerce :

Les principes qui régissent la situation matérielle et morale du personnel des services administratifs des Chambres de Commerce sont actuellement très variables d'une Chambre à l'autre ; souvent, ils sont seulement consacrés par des usages locaux ; quelquefois même, ils sont à peine déterminés par un règlement intérieur.

A l'heure où les Compagnies consulaires vont se trouver appelées à remplir des tâches essentielles pour la gestion de l'économie du pays, il me paraîtrait nécessaire (les intéressés eux-mêmes en ont déjà, je crois, formulé le vœu dans certaines Chambres) que cette situation fût, dans ses grandes lignes, définie par un statut général, commun à l'ensemble des Chambres de Commerce, et qui fixerait par exemple, un régime de rémunération et de retraites, des conditions de sécurité de l'emploi, etc...

— Comment concevez-vous dans leur ensemble les bases fondamentales de ce statut ?

2). — REGIME ELECTORAL DES CHAMBRES DE COMMERCE.

Les constatations effectuées à l'occasion des dernières élections de décembre 1945 me paraissent appeler l'introduction de diverses modifications dans la loi du 14 janvier 1933 (pour ce qui intéresse les Chambres de Commerce), et celle du 19 février 1908, notamment en ce qui concerne :

a) La vérification des renseignements fournis par le Registre du Commerce en vue de l'établissement des listes électorales.

b) La possibilité d'assurer, aussi fidèlement que possible, une représentation, à la fois géographique et professionnelle, des activités industriel-

les et commerciales propres à la circonscription de chaque Chambre de Commerce et les améliorations à apporter spécialement à la loi du 19 février 1908 quant à la répartition des sièges entre des « catégories » professionnelles.

A ce sujet, il convient de ne pas perdre de vue que les Chambres de Commerce étant d'ordre interprofessionnel, doivent, par leur composition refléter aussi exactement que possible les activités essentielles et caractéristiques de leur circonscription. D'où la nécessité de « catégories » professionnelles permettant, aux industries et commerces qui font la richesse d'une circonscription, d'être équitablement représentés alors même que le nombre des électeurs correspondants est restreint.

Ainsi, la division du collège électoral en catégories professionnelles, qui était du reste la règle normale, paraît devoir être généralisée ; et, dans le cadre très large de la loi du 19 février 1908, il est certainement possible de faire plus en cette matière, notamment en répartissant les sièges en un plus grand nombre de catégories (alors que la plupart des collèges électoraux se divisent actuellement, au plus, en deux ou trois seulement), ce qui permettrait une distribution plus équitable des sièges entre les différentes activités locales. D'ailleurs, ces répartitions datent généralement de 1908 et ont besoin d'être revues en toute hypothèse.

Je me propose donc, dès que les résultats de la présente enquête me seront parvenus, d'inviter les Commissions spéciales prévues par l'article 3 de la loi du 19 février 1908, à procéder à une révision générale des répartitions actuelles.

J'envisage, d'autre part, d'assouplir la procédure également prévue par l'article 3 ci-dessus pour cette révision des catégories.

3) Je crois devoir, d'autre part, au terme de cette consultation générale, évoquer la question des « **Chambres Consultatives des Arts et Manufactures** ».

Il s'agit là d'organismes anciens, dont la loi du 9 avril 1898 a sanctionné l'existence, mais dont l'activité s'est réduite de plus en plus, au fur et à mesure du développement des Chambres de Commerce, et qui ne paraissent plus avoir aucun rôle à jouer dans l'organisation économique actuelle.

Elles sont d'ailleurs, depuis longtemps déjà, sans lien avec leur autorité de tutelle et, sauf quelques cas particuliers, ont cessé pratiquement d'avoir toute existence de fait.

Je suppose que vous estimerez, comme j'incline pour ma part à le penser, qu'il conviendrait de supprimer purement et simplement ces organismes.

♦

Je vous serais obligé de vouloir bien mettre ces différentes questions à l'ordre du jour des prochaines séances de votre Compagnie et, après les avoir examinées d'une façon particulièrement attentive, me faire connaître

le plus rapidement possible, sous le timbre de la présente circulaire, les résultats de vos études et discussions concernant les divers problèmes soulevés par la présente lettre, ainsi qu'éventuellement toutes suggestions relatives au statut des Chambres de Commerce et à leurs relations avec les Pouvoirs Publics.

En tout état de cause, je désire recevoir votre réponse avant la date du 1^{er} juillet 1946.

Le rapport suivant nous a été présenté au nom de notre Commission de Législation par notre Président, M. Bertin, dans notre séance du 14 juin 1946 :

Messieurs,

Par lettre-circulaire du 17 avril 1946, M. le Ministre de la Production Industrielle a appelé l'attention des Chambres de Commerce sur la nécessité d'adapter à l'organisation économique et sociale actuelle la législation relative à leur statut et à leur rôle. Il a demandé aux Assemblées Consulaires de lui faire connaître, pour le 1^{er} juillet prochain, leur avis sur les différents points visés dans cette circulaire, dont vous avez renvoyé l'examen à votre Commission de Législation.

Celle-ci, reconnaissant l'intérêt considérable que présente cette question pour la vie des Chambres de Commerce dans l'avenir, a étudié avec le plus grand soin les suggestions de M. le Ministre de la Production Industrielle. Elle a tenu également le plus grand compte des avis formulés par les Chambres de Commerce adhérentes à la V^e Région Economique et par l'Assemblée des Présidents des Régions Economiques. Je vous exposerai les idées qu'elle a dégagées au cours de cette étude, et les conclusions auxquelles elle vous propose de donner votre adhésion :

I. — ORGANISATION ET FONCTIONNEMENT DES CHAMBRES DE COMMERCE.

a) Représentation du personnel salarié des Entreprises Industrielles et Commerciales au sein des Chambres de Commerce.

Le but de M. le Ministre de la Production Industrielle, qui vise à associer le plus largement possible à la vie économique de la Nation et aux organismes interprofessionnels des personnels salariés des divers ordres, ne nous paraît pas devoir nécessiter la représentation de ces personnels au sein des Chambres de Commerce.

L'entreprise constitue en effet la cellule active de l'économie du pays. Elle se compose de tous les éléments qui collaborent dans son sein à la production et à la distribution des produits : direction, cadres, personnel sala-

rié, etc... dont l'ensemble forme une entité complète, d'autant plus indissoluble que les Comités d'Entreprise, nouvellement créés, assurent déjà au sein de cette cellule une représentation effective de tous les intérêts en cause.

Il est donc logique que la représentation des entreprises dans les Assemblées Consulaires soit assurée par leurs chefs. Ceux-ci, par la nature même de leurs fonctions, ont seuls la vue complète de l'ensemble des problèmes posés dans l'entreprise, le sens des liaisons qui les unissent aux autres activités ; seuls, ils ont l'expérience totale de la vie commerciale ; seuls, ils assument la responsabilité totale de la marche de l'entreprise et les risques que cette responsabilité comporte. Ils sont donc bien véritablement les hommes qualifiés pour remplir le rôle consultatif dévolu aux Chambres de Commerce et leur autorité s'accroît quand ils tirent, comme actuellement, leur mandat d'une élection directe par leurs pairs, dont le choix s'inspire moins de la profession que de la valeur et l'expérience des candidats.

On voit mal la force que les délibérations des Chambres de Commerce tireraient, comme il est suggéré :

— soit d'une participation du personnel à la désignation de leurs membres,

— soit de l'adjonction aux chefs d'entreprise, au sein même de la Chambre, de représentants des salariés.

Il est à peine besoin de souligner le caractère antinomique de la première solution. On est toujours en plein illogisme quand les électeurs ne sont pas, à quelques modalités près, en même temps éligibles. Aussi bien, dans le cas présent, ce collège électoral hybride enlèverait-il toute valeur représentative aux Chambres de Commerce.

La seconde solution ne serait pas plus satisfaisante. Les patentés et les salariés ne sauraient être fondus dans un seul collège électoral. Ils ne sont pas de même formation économique. Les élections ne pourraient avoir lieu que par groupes. Quel que soit le mode de scrutin auquel on s'arrêterait, la représentation des salariés serait assurée de façon tout autre que celle des patentés. Cette dualité se poursuivrait au sein des Chambres de Commerce elles-mêmes. Le « social » tendrait ainsi à prédominer et les Chambres deviendraient le lieu de rapprochement, sinon d'opposition, de thèses professionnellement et doctrinalement différentes.

Par ailleurs chacun des éléments constitutifs de l'entreprise peut, en vertu de la loi du 21 mars 1884, se grouper séparément en syndicats pour la défense de ses intérêts professionnels, alors que de son côté la personne morale constituée par leur ensemble, c'est-à-dire l'entreprise, remet aux Chambres de Commerce conformément à la loi du 9 avril 1898, le soin de défendre sur le terrain interprofessionnel les intérêts généraux du Commerce et de l'Industrie.

Si la création des Comités d'entreprise est encore trop récente pour donner l'assurance que tous les résultats qu'on peut attendre de cette nou-

velle institution peuvent être atteints, il serait peut-être possible de donner satisfaction aux suggestions de M. le Ministre de la Production Industrielle en envisageant la création :

1°) — Sur le plan départemental, d'une Chambre de Travail, où seraient examinées par les représentants des Chambres de Commerce et des salariés toutes les questions se rapportant plus spécialement aux intérêts propres des cadres, ouvriers et employés.

2°) — A l'échelon Administratif, qui doit être créé par la nouvelle organisation des Pouvoirs Publics, d'un Conseil Economique régional ou départemental, formé de représentants des Chambres de Commerce, des Chambres de Travail, des Chambres de Métiers et des Chambres d'Agriculture, et constituant ainsi une véritable synthèse de la production nationale.

b) Compétence territoriale des Chambres de Commerce.

La circulaire ministérielle du 17 avril envisage l'assimilation éventuelle des Chambres de Commerce, du point de vue de l'étendue de leur ressort, aux Tribunaux de Commerce, dont un projet de loi prévoit la réduction du nombre à un seul par département, avec possibilité de diviser ce Tribunal unique en sections.

Nous faisons remarquer que cette assimilation ne serait pas justifiée : les Tribunaux de Commerce ont à se prononcer sur des questions juridiques qui sont les mêmes dans toute la France, alors que les Chambres de Commerce doivent étudier des questions et gérer des Services qui diffèrent profondément de l'une à l'autre. Le Ministre l'a si bien reconnu que des exceptions sont prévues par lui pour les Chambres de Commerce Maritimes et pour celles qui sont situées dans les départements à population dense ou fortement industrialisés. A titre d'exemple, on ne comprendrait pas qu'une seule Chambre de Commerce soit maintenue dans la Seine-Inférieure ou dans le Nord.

La solution ne saurait donc être uniforme pour tous les départements. Chaque cas d'espèce devra être examiné par le Ministre de la Production Industrielle, après consultation de la Région Economique dans laquelle est situé le département.

c) Nombre des membres des Chambres de Commerce.

Il sera presque toujours impossible de donner, dans chaque Chambre de Commerce, un représentant à toutes les branches du Commerce et de l'Industrie. D'ailleurs, il n'y a pas intérêt, si l'on veut obtenir un travail utile, à constituer des Assemblées Consulaires comprenant trop de membres.

Le nombre de ceux-ci, pour les Chambres de province, variant suivant la législation actuelle de 12 à 30, il semble que ce dernier chiffre constitue un maximum, mais le Ministre de la Production Industrielle pourrait utilement, après avis de la Région Economique, augmenter de quelques unités

le nombre des membres de certaines Chambres, quand l'importance et la diversité des industries et des commerces de leur circonscription justifierait la demande que celles-ci auraient formulée en ce sens.

La nomination, par les Chambres de Commerce, de membres correspondants, qui semble devoir être maintenue, permet d'ailleurs aux branches d'activité qui n'auraient pas de membre titulaire de faire entendre leur voix.

d) **Honorariat.**

Il s'agit d'un usage ancien, qu'il convient de conserver, afin de permettre aux Chambres de Commerce de manifester leur reconnaissance à ceux de leurs anciens membres qui leur ont rendu d'excellents services pendant la durée de leur mandat.

c) **Dénomination des Chambres de Commerce.**

Cette question est d'un bien faible intérêt. On peut d'abord faire remarquer que la dénomination « Chambre de Commerce » est aussi ancienne que la création des Assemblées Consulaires et que personne ne s'est jamais mépris sur l'étendue du mandat de celles-ci et n'a songé à chercher ailleurs que dans leur sein ceux qui sont chargés des intérêts de l'industrie. D'ailleurs tout industriel n'est-il pas un commerçant ?

Cette dénomination a de plus l'avantage d'être courte et par suite de ne pas prêter à une de ces abréviations de titres en majuscules, dont on a déjà trop abusé. Enfin, elle est usitée dans presque tous les pays.

f) **Rapports des Chambres de Commerce avec les Pouvoirs Publics.**

Il est certain que l'institution d'un organisme permanent, émanation des Chambres de Commerce, qui centraliserait et étudierait les questions intéressant l'ensemble de ces Compagnies, notamment les multiples vœux qu'elles formulent dans leurs délibérations et adressent en ordre dispersé aux différentes Administrations Publiques, serait susceptible de faciliter les rapports avec les Pouvoirs Publics, en un moment où le problème de la représentation nationale des activités industrielles et commerciales se pose d'une façon très actuelle.

Cette coordination, qui devrait respecter l'indépendance de chaque Compagnie, pourrait comprendre deux stades, sur le plan régional et sur le plan national :

La coordination régionale serait faite par les Régions Economiques qui, au terme de l'article 18 de la loi du 9 avril 1898, modifié par le décret du 14 juin 1938, représentent auprès des Pouvoirs Publics les organes consultatifs des intérêts régionaux du Commerce et de l'Industrie. Si la Région Economique n'approuvait pas certains vœux, elle en ferait retour aux Chambres de Commerce qui les auraient présentés, celles-ci restant libres de les adresser directement aux Pouvoirs Publics. Dans le cas, qui sera évidemment le plus habituel où les vœux seraient acceptés, la Région Economique pourrait, après les avoir s'il y a lieu modifiés, les faire suivre directement aux Pouvoirs Publics s'ils sont d'intérêt régional, ou les transmettre à l'Assemblée des Présidents s'ils sont d'ordre national.

Sur le plan national, l'Assemblée des Présidents rassemblerait les vœux des diverses régions, les unifierait et les transmettrait aux Pouvoirs Publics. Il va sans dire que cette Assemblée pourrait servir d'intermédiaire entre le Gouvernement et les Régions Economiques, et qu'elle pourrait évoquer directement toutes les questions sur lesquelles il lui semblerait utile de faire connaître l'avis général du Commerce et de l'Industrie.

En ce qui concerne le fonctionnement de l'Assemblée des Présidents, l'organisation actuelle, comportant seulement trois séances annuelles, risquerait de ne pas donner de résultats assez rapides. Il serait désirable qu'un Bureau permanent soit créé, composé des Présidents des Régions Economiques, dont chacun, en cas d'empêchement, pourrait se faire suppléer par un des Vices-Présidents du Comité Régional, et de huit membres représentant les Chambres de Commerce qui ne sont pas chefs-lieu de Région.

g) **Statut du personnel administratif des Chambres de Commerce.**

L'établissement d'un statut général du personnel, commun à toutes les Chambres de Commerce, aurait pour résultat de transformer l'ensemble des chefs de service et des employés des Assemblées Consulaires en un corps administratif analogue à celui des fonctionnaires de l'Etat. Or les tâches qu'ont à remplir les différentes Chambres de Commerce de France varient d'une Assemblée à l'autre, par leur nature, leur importance et leurs caractéristiques, spéciales à chaque circonscription. De plus les Chambres de Commerce doivent toujours être à même d'exécuter soit proprio motu, soit à la demande des Pouvoirs Publics, des tâches aussi variées que complexes, et ce, dans un temps minimum et pour une période de durée souvent imprévisible. Le rappel des conditions de créations de services tels que ceux des Offices de compensation, des enquêtes sur créations et extensions d'établissements industriels et commerciaux, sur prêts de démarrage, de répartition des carburants et lubrifiants, pour ne parler que de ceux-là, illustre la double impossibilité de freiner le recrutement du personnel correspondant par des règles si peu étroites qu'elles soient, et de lui garantir son emploi par un statut de stabilité.

Les caractéristiques de leurs fonctions, d'autre part, font en sorte que les agents des Chambres de Commerce — et, en particulier, leurs cadres — doivent se tenir en contact avec les ressortissants ainsi qu'avec les organismes professionnels et posséder une connaissance approfondie de la circonscription de la Chambre à laquelle ils sont attachés. Il serait donc vain de prévoir des règles de passage d'une Chambre à l'autre de ces collaborateurs, dont toute la valeur est faite d'expérience et de compétences acquises localement, et, partant, de rechercher des assimilations et des équivalences entre des fonctions et des capacités essentiellement différentes.

En définitive, le bon fonctionnement des Chambres de Commerce, dont les méthodes s'inspirent plus de celles du secteur privé que celles du secteur public, n'aurait rien à gagner et beaucoup à perdre de la fonctionnarisation de leur personnel. L'examen des réalités montre qu'une pareille conception se heurte à l'impossibilité pratique d'appliquer à l'ensemble des agents un statut unique et général, commun à toutes les Compagnies.

Il n'y a donc pas lieu à notre avis d'envisager la fixation d'un barème de rémunération — qu'il soit propre aux Chambres de Commerce ou fondé sur une assimilation à des fonctions administratives de l'Etat, ou des collectivités locales — et qui risquerait de se confronter de manière divergente avec des tarifs syndicaux ou des traitements fixés par conventions ou par la pratique, dans le cas de personnel technique employé dans les nombreux services spécialisés qui rentrent dans la gestion possible des Chambres de Commerce.

En ce qui concerne les institutions de retraites et de prévoyance, nous estimons essentiel qu'elles se généralisent, au moins en faveur du personnel titularisé. Cette organisation devrait être réalisée, ou ajustée si elle est préexistante, dans le cadre des nouvelles dispositions légales sur la sécurité sociale.

II. — RÉGIME ELECTORAL DES CHAMBRES DE COMMERCE.

En ce qui concerne la vérification des renseignements fournis par le registre du commerce en vue de l'établissement des listes électorales, l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce a déjà eu l'occasion de faire connaître aux Pouvoirs Publics, par une lettre en date du 18 mars 1946, les améliorations qu'elle jugeait utile d'apporter au système d'inscriptions actuellement en vigueur, en confiant à une Commission, comprenant au moins un membre de la Chambre de Commerce et le magistrat chargé de la surveillance du Registre du Commerce, le soin de vérifier les listes établies dans chaque commune par les autorités municipales, dans la première quinzaine du mois de septembre.

Le Ministre de la Production Industrielle a pris acte de cette suggestion par lettre en date du 6 mai 1946, et il n'apparaît pas qu'il y ait lieu d'ajouter des considérations complémentaires.

Quant à la formation des catégories professionnelles et à la répartition des sièges entre elles, les Chambres de Commerce ont toujours recherché — et elles sont en général parvenues à leurs fins — à être le reflet des activités industrielles et commerciales de leur circonscription. En conséquence elles ne peuvent qu'être d'accord sur le principe rappelé à ce propos par la circulaire du 17 avril 1946.

Il est bien entendu cependant qu'il est pratiquement impossible d'assurer une représentation proportionnelle de toutes les professions existant dans une circonscription, ne serait-ce que pour la raison que le nombre des membres dans chaque Chambre est toujours plus faible que celui des professions exercées. Le problème consiste plutôt à organiser, dans chacun des collèges électoraux locaux, une représentation des grandes branches d'activité, par dosage convenable du nombre des sièges à attribuer à chacune d'entre elles. C'est précisément le rôle que la loi de 1908 a dévolu aux catégories professionnelles.

Il ne semble pas que le nombre des catégories doive être augmenté, le nombre des familles professionnelles étant, ainsi que nous venons de le rappeler, plus grand que celui des membres des Chambres de Commerce ; il y aurait des inconvénients sérieux à constituer le trop nombreux collèges

électoraux. Dans la plupart des cas ce nombre pourrait être fixé à trois : industriels, commerçants en gros, commerçants en détail.

La procédure à suivre pour la répartition des sièges entre les catégories, telle qu'elle est prévue par l'article 3 de la loi du 19 février 1908, doit être maintenue. Toutefois, cet article prévoit que la Commission locale compétente doit tenir compte du montant des patentes, de la population active et de l'importance économique des entreprises. Or, l'expérience a montré que l'imposition à la patente de chaque électeur est souvent faite d'une manière inexacte. Il est donc désirable que la Commission locale n'ait plus à la considérer comme élément de base de ses propositions, et qu'elle conserve toute latitude pour ranger les électeurs dans les diverses catégories en se fondant sur l'importance économique de leurs entreprises.

III. — CHAMBRES CONSULTATIVES DES ARTS ET MANUFACTURES.

Aucun lien n'existant entre elles et les Chambres de Commerce, celles-ci estiment que la suppression des Chambres Consultatives ne présente pas d'inconvénients.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. le Ministre de la Production Industrielle.

L'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de l'Union Française nous a adressé la lettre suivante :

Création éventuelle de nouvelles Chambres de Commerce.

Paris, le 25 mars 1948.

Monsieur le Président et cher collègue,

Je crois savoir qu'un ou plusieurs projets de créations de nouvelles Chambres de Commerce, ayant pour conséquence d'entraîner des modifications des circonscriptions existantes, sont actuellement à l'étude.

J'estime que chaque Chambre de Commerce doit considérer si ces créations nouvelles sont propres à renforcer l'action de l'institution consultative, ou, au contraire, si elles sont de nature à provoquer un éparpillement de nos efforts.

Je me permets donc d'attirer votre attention sur le principe que ces projets mettent en cause. Quel que soit votre avis, il serait opportun d'adresser à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, une motion de votre Compagnie à ce sujet, ou, tout au moins, de lui demander de bien vouloir

surseoir à toute décision avant la prochaine réunion (qui aura lieu le 11 mai) de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce à qui je demanderai de délibérer sur ce problème.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire connaître, en vue de la préparation du dossier, la position qui aura été prise par votre Compagnie.

Nous reproduisons ci-après notre réponse :

Nantes, le 23 avril 1948.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes a examiné, au cours de sa séance du 9 courant, la question de principe posée par votre lettre du 25 mars, relative à la création de nouvelles Chambres de Commerce.

Nous n'avons pas eu connaissance de projets de création de nouvelles Chambres de Commerce dans notre circonscription ou dans le département de la Loire-Inférieure. En ce qui concerne les créations nouvelles projetées dans d'autres départements, notre Compagnie a estimé qu'il lui était difficile d'en apprécier le bien-fondé ou l'opportunité, qui lui paraissent être fonction des besoins du commerce et de l'industrie propres à chaque région de France.

Dans ces conditions la Chambre de Commerce préfère s'abstenir de saisir le Ministre de l'Industrie et du Commerce d'une motion sur le principe même de ces créations.

Nous avons exposé dans notre Compte Rendu de 1940-1945 (pages 248 et s.), l'évolution de cette question, depuis la mise en application du décret du 9 septembre 1939 jusqu'à la loi de finances du 31 décembre 1945 (articles 42 et 43).

M. le Ministre de la Production Industrielle a envoyé aux Préfets des instructions pour l'application des dispositions de cette dernière loi par la lettre circulaire suivante :

Paris, le 7 janvier 1946.

Monsieur le Préfet,

J'attire tout spécialement votre attention sur les articles 42 et 43 de la loi de Finances du 31 décembre 1945 qui abrogent les dispositions du décret-loi du 9 septembre 1939 sauf exceptions qu'ils définissent.

Création ou extension des établissements commerciaux, industriels et artisanaux.

En conséquence, je crois utile de vous fixer, sous réserve de l'appréciation souveraine des Tribunaux, certaines conditions de mise en œuvre de la nouvelle législation.

I. ... DISPOSITIONS NOUVELLES

Désormais, le décret-loi du 9 septembre 1939 ne demeure applicable que dans les cas exceptionnels énumérés ci-après :

1° Pour l'ensemble du territoire, et sans limitation de durée :

a) Création ou extension d'un établissement exploité par une société ou en commandite par actions, autre qu'une coopérative de production ou de consommation.

b) Création ou extension d'un établissement, réalisée par une personne condamnée par une Cour de Justice ou une Chambre Civique pour collaboration avec l'ennemi ou frappée, par un comité de confiscation des profits illicites, d'une amende dont le montant a dépassé le chiffre d'affaires mensuel — Création ou extension réalisée par une société en nom collectif, en commandite simple ou à responsabilité limitée, dont l'un des associés ou son conjoint aurait subi l'une des condamnations précitées.

2° Dans certaines communes, et à titre provisoire.

c) Création ou extension réalisée par toute personne dans une commune déclarée sinistrée par arrêté du Ministre de la Reconstruction. Toutefois, cette exception est édictée par la loi « au profit des réfugiés, expulsés, déportés, prisonniers, sinistrés et autres victimes de la guerre ». Il en résulte que l'autorisation qui sera demandée, au titre de cette disposition, par toute personne qui, dans une autre commune, pourrait s'installer librement, ne peut être refusée qu'en considération des intérêts d'une des victimes de la guerre ci-dessus énumérées. Tout autre motif de rejet serait, à mon avis, illégal.

d) Création ou extension d'établissements intervenant dans les départements du Haut-Rhin, du Bas-Rhin ou de la Moselle. Le décret-loi est applicable, dans l'ensemble de ces départements, jusqu'au 1^{er} février 1946 et, pour certaines seulement de leurs communes, dont la liste sera fixée par arrêté préfectoral, jusqu'au 1^{er} juillet 1946.

D'une façon générale, il est indispensable que la procédure d'application du décret-loi, lorsqu'elle subsiste, soit allégée et accélérée au maximum. Le petit nombre de cas auquel elle s'applique désormais doit permettre de traiter chacun d'eux avec une très grande rapidité.

II. ... ADAPTATION DES INSTRUCTIONS EN VIGUEUR

Par application des indications générales ci-dessus, la circulaire n° 33 du 24 juin 1942 et ses rectificatifs, conservent ou perdent leur portée, dans les cas où le décret-loi s'applique encore, dans les conditions ci-après :

Page 1. — L'objet général du décret se trouve actuellement plus restreint que celui qui est indiqué.

Page 2 et suivantes : Champ d'application du décret-loi : Les définitions données et les règles posées conservent leur valeur, sauf celles qui sont données en matière de **transfert** ; conformément à la jurisprudence la plus récente, il faut considérer en effet désormais que cette opération n'est pas soumise au décret-loi en ce qui concerne les catégories a) et b) du titre I. Par contre, et en vue de sauvegarder les intérêts des victimes de la guerre, les prescriptions antérieures sont maintenues pour les catégories c) et d).

Page 10 et suivantes : Règles d'application du décret-loi : Les idées générales exposées en préambule sont périmées. Les considérations d'ordre personnel et les considérations d'ordre économique n'entrent en jeu que lorsqu'il s'agit de société par actions ou de personnes visées au paragraphe b) du titre I ci-dessus. En ce qui concerne les considérations d'ordre économique, seule s'appliquent les 1^o, 2^o, 3^o desdites pages.

Pages 15 et 16 : Division des affaires en deux catégories : Cette division n'a plus d'objet. Les demandes présentées par les sociétés par actions seront dorénavant toutes traitées comme affaires de 1^o catégorie et soumises à l'administration centrale compétente suivant les règles que **chacun** des Ministres responsables vous fixera. Le Ministère de la Production Industrielle ne sera donc plus saisi que des affaires pour lesquelles il est lui-même compétent ; il le sera par le canal de l'Inspecteur général, seul en mesure d'orienter rapidement le dossier vers la direction intéressée.

Les autres demandes seront réglées directement par le Préfet, sauf cas sur lesquels il désirerait obtenir l'avis de l'administration centrale.

Page 16 et suivantes. — Présentation et examen des demandes : Pour les affaires des catégories b) et c) du titre I ci-dessus (cas des condamnés et des communes sinistrées), seuls doivent être consultés les Maires et services de Police, et les Chambres de Commerce (et s'il y a lieu les Chambres de Métiers). Les Inspecteurs généraux de la Production Industrielle n'interviennent plus qu'en cas de sociétés par actions dont l'activité ressortit à ce Département.

Pour les affaires de la catégorie d), j'ai décidé également en vue de simplifier le plus possible les formalités administratives, que la délivrance des autorisations aurait lieu, dorénavant, sans consultation obligatoire de l'Inspecteur général ni des administrations centrales intéressées, sauf au cas où il s'agit d'une société par actions.

Page 22 et suivantes. — Décision, notification et publicité.

Page 25 et suivantes. — Cas particuliers.

Les dispositions prévues continuent de s'appliquer dans le cas où le décret lui-même est encore en vigueur.

Page 29 et suivantes. — Recours ; Retrait d'autorisation ; Contrôle.

Les dispositions prévues continuent de s'appliquer ; toutefois les recours doivent être adressés directement à chaque Ministre dont relève l'activité intéressée, la décision demeurant (conformément au décret-loi) prise par moi-même sur sa proposition.

Page 33 bis. — Annexe I bis : Elle n'a plus d'objet.

Page 30 et 35. — Tableau A : Il n'y a plus lieu de les prendre en considération en raison de l'esprit de la nouvelle législation.

Page 36. — Tableau B : Il n'y a plus lieu de les prendre en considération en raison de l'esprit de la nouvelle législation.

Page 37 et suivantes. — Tableau C : Reste valable dans les cas où le décret continue de s'appliquer.

De la page 40 à la fin. — Les formules et modèles d'imprimés restent valables jusqu'à nouvel ordre.

III. RÉGLEMENT DES AFFAIRES EN COURS D'INSTRUCTION. DEMANDES

A. — Les différents organismes ou autorités (autres que les préfectures), qui ont, en instance, des dossiers de demandes d'autorisation au titre du décret-loi, devront, en application des instructions ci-dessus :

1^o Conserver par devers eux et continuer comme par le passé (sous réserve de ce qui précède) l'examen **des affaires autres que de transferts** entrant dans la catégorie A) du titre I.

2^o Renvoyer immédiatement tous les autres dossiers au préfet.

B. — Les préfectures devront, de leur côté, effectuer le même tri pour les affaires qu'elles ont en instance et continuer l'examen des affaires de catégorie a) autres que transferts.

Pour toutes les autres affaires en instance ou qui leur seront renvoyées par les organismes ou autorités antérieurement consultés, elles devront en effectuer un nouveau tri entre :

1^o **Affaires entrant dans la catégorie b) du titre I (personnes ayant subi certaines condamnations) :** Parmi toutes les affaires qui paraissent désormais être exclues du champ d'application du décret-loi, les Préfectures devront prendre le soin de vérifier à l'aide des renseignements dont elles peuvent disposer, et avant renvoi du demandeur, si celui-ci n'a pas subi une condamnation pour collaboration ou profits illicites. Dans l'affirmative, l'affaire devra être tranchée comme il est dit ci-dessus pour les affaires nouvelles de cette catégorie.

Pour les sociétés en nom collectif, en commandite simple ou à responsabilité limitée, il y a lieu de vérifier dans la mesure du possible, si l'un des associés ou son conjoint n'a pas fait l'objet d'une des condamnations précitées.

2° **Affaires entrant dans la catégorie c).** — (Communes sinistrées) : A instruire dans les conditions prévues aux titres I et II pour les affaires nouvelles de cette catégorie.

3° **Affaires entrant dans la catégorie d).** — (Alsace-Lorraine) : A instruire dans les conditions prévues aux titres I et II pour les affaires nouvelles de cette catégorie.

4° **Affaires n'entrant dans aucune des catégories a, b, c, ou d :** Les demandes ou pièces communiquées devront être renvoyées comme sans objet au demandeur, qui sera informé qu'il peut désormais procéder librement à la création ou l'extension envisagée.

Toutefois, étant donné qu'il ne sera pas toujours possible à la préfecture de savoir si l'intéressé n'a pas subi une condamnation susceptible de le classer dans la catégorie b), notamment si cette condamnation est récente, il y aura lieu, dans la lettre de renvoi, de préciser que, si l'intéressé n'est plus soumis au décret-loi du 9 septembre 1939, c'est à la condition expresse qu'il n'ait pas été frappé des condamnations en question ; en cas contraire, il serait possible des peines prévues par ce texte, qu'il procède à la création ou à l'extension à titre personnel ou à titre d'associé d'une société en nom collectif, en commandite simple ou à responsabilité limitée.

5° **Affaires de transferts :** En application des dispositions ci-dessus, les transferts d'établissements sont entièrement libres, à l'exception de ceux rentrant dans les catégories c) et d). Les dossiers correspondant aux catégories a) et b) doivent donc être renvoyés au demandeur sans même que soit faite la réserve indiquée au paragraphe précédent. Ceux afférents aux catégories c) ou d) sont traités comme les affaires de création ou d'extension de ces catégories.

RECOURS

Les autorités et organismes saisis, y compris les Préfectures, devront continuer comme par le passé (sous réserve des simplifications de procédure mentionnées plus haut) l'examen des recours entrant dans l'une des catégories a, b, c, ou d. Les autres devront être renvoyés par la Préfecture aux demandeurs, s'il y a lieu avec la réserve prévue au 4°) ci-dessus.

Des instructions complémentaires, visant le cas des commerces ambulants et forains, ont été adressées aux Préfets par le Ministre de la Production Industrielle dans la circulaire suivante :

Paris, le 26 mars 1946.

Monsieur le Préfet,

Je vous ai fait connaître mes instructions sur l'application, aux activités ressortissant à mon Département, des articles 42, et 43 de la loi de finances du 31 décembre 1945 abrogeant sous certaines réserves le décret-loi du 9 septembre 1939.

J'ai l'honneur de vous adresser ci-après, en accord avec Monsieur le Ministre de l'Intérieur (Direction Générale de la Sûreté Nationale), des précisions complémentaires concernant l'application de cette législation aux ambulants et aux forains visés par les articles I et II de la loi du 16 juillet 1912.

Dans les cas où, conformément à l'article 42 susvisé, le décret-loi du 9 septembre 1939 demeure en vigueur (sociétés par actions, condamnés pour collaboration ou profits illicites, communes sinistrées et certaines communes du Haut-Rhin, du Bas-Rhin et de la Moselle), il s'applique aux ambulants et aux forains comme aux professionnels sédentaires. En conséquence, dans tous les cas de l'espèce, les ambulants et les forains ne peuvent exercer leur activité sans avoir obtenu l'autorisation du Préfet du département.

Ainsi qu'il a été précisé antérieurement, c'est d'ailleurs le lieu d'exercice de la profession, et non le lieu du domicile de l'intéressé, qu'il faut prendre en considération pour l'application de ces dispositions. Il est bien entendu, par ailleurs que les professionnels dont il s'agit peuvent exercer dans ces différents cas, sous le couvert, non seulement, d'une autorisation préfectorale délivrée depuis le 1^{er} janvier 1946, mais également d'une autorisation accordée antérieurement, ou bien encore en justifiant, conformément à la procédure en vigueur, de l'antériorité de leurs droits par rapport à la mise en vigueur du décret-loi du 9 septembre 1939.

J'attire votre attention, toutefois, sur l'intérêt qui s'attache, du point de vue des consommateurs des villes sinistrées, à ce que des autorisations soient accordées dans un esprit libéral aux ambulants et aux forains susceptibles de ravitailler ces communes, dans la mesure, naturellement, où ils ne porteront pas un préjudice sérieux aux commerçants sinistrés eux-mêmes. Il y aura là une appréciation de chaque cas particulier, que je laisse à votre initiative.

D'autre part, il conviendra de simplifier au maximum les formalités de la procédure d'autorisation à propos de telles demandes et de s'inspirer principalement, en cette matière, de l'avis émis par le Maire de la commune intéressée. Toutefois, il est indispensable, pour respecter la loi de prévoir également la consultation de la Chambre de Commerce, mais celle-ci devra être invitée à répondre dans le délai le plus rapide.

Je précise, par ailleurs, que les dispositions de la loi du 16 juillet 1912, relatives à la déclaration à exiger des commerçants ambulants et au carnet d'identité des forains, restent en vigueur. Les récépissés de déclarations et carnets devront être d'ailleurs délivrés sans aucune réserve touchant les communes pour lesquelles l'autorisation préfectorale est néces-

saire. C'est aux autorités locales de police des communes sinistrées de savoir que l'autorisation préfectorale est, en ce qui les concerne spécialement, à exiger de tous commerçants ambulants ou forains.

Pour ce qui est particulièrement des forains, j'estime que, si les dispositions qui précèdent doivent être appliquées rigoureusement à ceux d'entre eux dont l'activité est susceptible par sa nature de concurrencer le commerce local, vous pouvez tolérer par contre, à titre exceptionnel, sans l'autorisation prévue par le décret-loi du 9 septembre 1939, le passage, et même l'activité temporaire de ceux — dits généralement « industriels forains » — qui ont pour métier d'offrir au public des attractions (tir, manège, etc...) qui ne peuvent en général être considérés comme préjudiciables aux commerçants sédentaires.

M. le Maire de Nantes nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 23 janvier 1946

Monsieur le Président,

L'article 42 de la loi du 31 décembre 1945 a abrogé le décret du 9 septembre 1939 interdisant la création ou l'extension d'établissements commerciaux, industriels ou artisanaux.

Toutefois, dans les villes sinistrées le décret de 1939 reste applicable jusqu'à une date laissée à l'appréciation des Préfets.

De sérieux efforts ont été faits à Nantes pour aider les sinistrés et particulièrement les commerçants. De nombreux centres commerciaux de logement ont été créés et d'autre part, certains commerçants ont trouvé asile chez des confrères.

Je ne crois pas en conséquence, qu'il y ait un intérêt certain à prolonger les effets du décret de 1939. Par contre un retour rapide à la liberté commerciale me semble souhaitable.

Nantes, gros centre économique de l'Ouest, quoique meurtrie ne demande qu'à reprendre son activité d'antan et je pense qu'il faut laisser à chacun la possibilité d'apporter sa contribution à l'œuvre de renouveau.

J'ai l'intention de saisir Monsieur le Préfet de la Loire-Inférieure d'une demande de convocation de la Commission tripartite, prévue par la loi du 31 décembre 1945, en vue de provoquer le plus rapidement possible l'annulation pour Nantes, de l'ordonnance du 9 septembre 1939.

J'aimerais connaître votre opinion sur la question, afin que nous puissions éventuellement agir de concert.

Nous avons répondu à M. le Maire de Nantes :

Nantes, le 31 janvier 1946

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur de vous accusé réception de votre lettre du 23 courant, dans laquelle vous m'avez fait connaître que vous aviez l'intention de saisir M. le Préfet de la Loire-Inférieure d'une demande de convocation de la Commission tripartite prévue par la loi du 31 décembre 1945, en vue de provoquer, le plus rapidement possible, l'abrogation, pour Nantes, du décret du 9 septembre 1939.

Vous avez bien voulu me demander l'avis de la Chambre de Commerce sur cette suggestion qui tend à rétablir, dans notre ville sinistrée, la liberté de la création et de l'extension des établissements commerciaux et industriels.

Notre Compagnie, dont vous connaissez déjà les idées libérales à ce sujet, est entièrement d'accord avec vous sur l'intérêt que présente la réunion, dans le plus bref délai possible, de cette commission tripartite, aux travaux de laquelle elle prendra part dans le même esprit que l'Administration Municipale.

Les communes sinistrées du département de la Loire-Inférieure étaient celles de : Nantes, Saint-Nazaire, Trignac, Donges, Rezé, Saint-Sébastien, Chauvé, Genrouet et Bouvron. Par l'arrêté suivant, du 6 mars 1946, M. le Préfet de la Loire-Inférieure a rendu libre la création ou l'extension des établissements commerciaux, industriels et artisanaux dans toutes ces communes, à l'exception de celles de Saint-Nazaire et de Trignac, sous réserve des dispositions prescrites par la circulaire ministérielle du 7 janvier 1945 :

Arrêté Préfectoral du 6 mars 1946

ARTICLE 1^{er}. — Dans les communes de Nantes, Rezé, Saint-Sébastien-sur-Loire, Bouvron, Guenrouët, Saint-Brévin, Chauvé, les dispositions du décret du 9 septembre 1939 concernant la création ou l'extension des établissements commerciaux, industriels ou artisanaux, ainsi que celles de l'article 1^{er} de l'acte dit loi du 17 juillet 1941 aggravant les sanctions prévues par l'article 2 du décret sus-visé en faveur des établissements exploités soit par des personnes physiques, soit par des sociétés en nom collectif ou à responsabilité limitée, soit par des sociétés en commandite simple, soit par des coopératives de production ou de consommation, cesseront d'être en vigueur à partir du 1^{er} mars 1946, et en ce qui concerne la commune de Donges à partir du 1^{er} mai 1946.

ART. 2. — Les dispositions du décret du 9 septembre 1939 sont maintenues pour les communes de Saint-Nazaire et de Trignac.

ART. 3. — M. le Secrétaire Général de la Loire-Inférieure, MM. les Maires de Nantes, Rezé, Saint-Sébastien-sur-Loire, Bouvron, Saint-Nazaire, Trignac, Donges, Saint-Brévin, Guenrouët et Chauvé sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au Recueil des Actes Administratifs et immédiatement publié.

Ouverture de nouvelles entreprises. — Conditions d'accès à la profession

Cette question ayant été soumise à une enquête par l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce, nous en avons envoyé l'examen à notre Commission du Commerce, et, sur la proposition qui nous a été faite au nom de cette Commission par M. Gringoire, Secrétaire-Membre, au cours de notre séance du 25 octobre 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la loi des finances du 31 décembre 1945 a consacré à nouveau, dans son article 42, le principe de la liberté de la création et de l'extension des fonds de commerce, en abrogeant le décret-loi du 9 septembre 1939, sauf deux exceptions :

1° Création ou extension de sociétés anonymes ou en commandite par actions.

2° Toute création ou extension dans une commune déclarée sinistrée.

Considérant que si cette liberté est un des facteurs essentiels du retour à une économie saine et normale, elle a cependant eu pour conséquence l'inscription au registre du commerce d'un nombre considérable de nouveaux commerçants, particulièrement de commerçants forains.

Que cette affluence, qui aurait dû favoriser une concurrence normale, a en fait servi dans la plupart des cas, à couvrir un commerce irrégulier.

Considérant que, sans porter atteinte au principe de la liberté, il y a lieu de prévoir des restrictions temporaires, en interdisant la création de tout nouveau commerce, tant que les approvisionnements ne seront pas revenus normaux.

Considérant que cette interdiction momentanée ne saurait atteindre les professions à caractère artisanal, qui se sont donné des statuts et ont réglementé l'accès à la profession.

Emet le vœu,

Que la création ou l'extension de tout commerce ne relevant pas d'une profession à caractère artisanal ayant des statuts propres, soit suspendue tant que durera la période de pénurie, et jusqu'au retour des approvisionnements normaux.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale, et à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

Nous reproduisons ci-après le texte de la communication qui nous a été faite par notre Président, M. Bertin, au cours de notre séance du 11 avril 1947 :

Assainissement des professions commerciales, industrielles et artisanales.

Un projet de loi a été récemment déposé sur le Bureau de la Chambre, tendant à assainir les différentes professions, tant du point de vue moral que de celui des capacités professionnelles.

La Chambre de Commerce de Bordeaux nous a communiqué un vœu dans lequel elle demande que des modifications soient apportées au projet de loi. Par ailleurs, différentes Chambres de Commerce nous ont demandé que l'accès à la profession soit limité et que celle-ci soit assainie au point de vue moral. Aussi cette question a-t-elle été mise à l'ordre du jour de la prochaine réunion de la V^e Région Economique. En attendant, je crois que nous pouvons nous associer au vœu de la Chambre de Commerce de Bordeaux, mais avec quelques réserves complémentaires. On ne voit pas très bien pourquoi la Chambre de Commerce de Bordeaux demande que les conditions de capacité prévues par le projet de loi soient limitées à un stage comme salarié dans une entreprise ; en ce qui concerne la rétroactivité des sanctions prévues à ce projet, je crois que vous êtes tous d'accord pour vous y opposer. C'est la solution adoptée par l'Assemblée des Présidents.

Ce projet met d'ailleurs en cause toute l'organisation professionnelle. Il est en effet question de créer, pour faciliter l'exécution du plan Monnet, un outil d'ordre professionnel qui ressemblerait fort aux anciens offices professionnels. Ceux-ci avaient fait l'objet de vives critiques, qui vraisemblablement pourront être retournées contre les nouveaux organismes, mais, de toute façon, ne vaut-il pas mieux une autorité dans le cadre professionnel que dans le cadre étatique ?

Dans un discours qu'il prononçait récemment au Mans, M. Letourneau, ministre du Commerce, a exposé le point de vue gouvernemental sur la question et laissé entendre que la solution dont je viens de vous parler était encore celle du moindre mal.

Notre Compagnie a donné à l'unanimité son assentiment à l'avis ci-dessus formulé par son Président.

Pour répondre au désir qui nous a été exprimé par l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce, nous avons fait une enquête auprès des principales organisations syndicales de notre

Retour à la liberté des transactions. — Enquête de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

circonscription afin de déterminer les produits et les denrées dont la vente pourrait sans inconvénient devenir libre.

Notre Commission de Législation a examiné les réponses des Syndicats, et, en son nom, M. Binet nous a présenté, au cours de notre séance du 25 avril 1947, un rapport dans lequel il a conclu que dans un certain nombre de secteurs, tels que les bois, les vins, certains textiles, l'aluminium, les fruits, les légumes, etc..., la suppression de toute réglementation des prix et de la circulation des produits est dès maintenant possible et ne pourrait qu'entraîner d'heureuses conséquences sur les prix et la qualité de la marchandise, et favoriser le retour à la confiance générale.

Nous avons adressé à M. le Ministre des Finances et des Affaires Economiques la lettre suivante :

Nantes, le 19 Février 1948.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur la situation des industries qui, pour répondre aux appels des Administrations officielles et aux directives du Plan Monnet et de l'Office Central de Répartition des Produits Industriels, ont transformé leurs installations de chauffage et de production de force motrice au charbon par des installations utilisant le mazout, qui devait devenir le combustible national.

Ces Administrations ont fait valoir auprès des industriels qu'en dehors des avantages d'exploitation incontestables, il en résulterait une économie pour les entreprises, en même temps qu'une source de profits pour l'Etat qui percevait des taxes sur les pétroles au lieu de supporter les subventions accordées jusqu'alors aux importateurs de charbons.

Or, les avantages que pouvaient légitimement escompter les industries qui ont répondu à l'appel du Gouvernement sont compromis par la décision de l'O.C.R.P.I. de bloquer les fuels dans les dépôts régionaux, et par l'augmentation de leur prix, à partir du 8 janvier, qui atteint 170 %.

Ces récentes mesures vont à l'encontre des prévisions du Plan Monnet tendant à orienter l'industrie française vers la consommation des combustibles liquides, et risquent d'entraver les efforts de modernisation tentés par les entreprises.

Aussi je vous serais obligé, Monsieur le Ministre, de bien vouloir considérer la situation résultant des deux décisions ci-dessus, et envisager la possibilité de réduire, ou tout au moins de ne pas augmenter les taxes sur

Protestation contre le blocage des fuels dans les dépôts régionaux et l'augmentation de leur prix.

les fuels oils, ainsi que la mise en place de contingents suffisants afin de répondre aux besoins des industries équipées pour la consommation de ce combustible.

Au cours de notre séance du 28 mars 1947, nous avons pris la délibération suivante :

Reforme de la législation des loyers.

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que depuis une trentaine d'années une série de lois circonstanciées ont été promulguées dans le but de protéger les droits légitimes des locataires pendant les périodes de crise ou de guerre ;

Considérant que ces lois successives, au nombre de plus de cent, se sont, de prorogation en prorogation, écartées des principes du Droit Civil français en matière de loyers, et ont, pour pallier à des difficultés de l'heure, perdu de vue la ligne de conduite qu'imposait la solution d'un problème d'avenir ;

Considérant que l'ensemble de cette législation, non encore codifiée malgré les promesses faites par le Gouvernement depuis plus de deux ans, a totalement méconnu les droits non moins légitimes des propriétaires ;

Considérant en outre que ces lois, faites pour venir en aide à une grande partie de la population, se retournent aujourd'hui contre les intérêts des personnes qu'elles se proposent de protéger ;

Qu'en effet la crise actuelle du logement résulte beaucoup plus d'une législation incohérente et manquant de plan préalable que des destructions de guerre et du manque de matières premières pour la reconstruction ;

Que ces mesures, dont la conséquence la plus immédiate est de priver une partie de la population de logement suffisant et d'arrêter toute possibilité de reconstruction des immeubles sinistrés, auront également les conséquences les plus fâcheuses sur la natalité et l'avenir économique du pays ;

Emet le vœu :

Que, dans ses travaux de codification et de révision de la législation des loyers, le Gouvernement envisage toutes les conséquences et les répercussions actuelles et futures des solutions qui seront adoptées ;

Que, pour remédier au présent état de choses, les loyers soient revalorisés et adaptés au coût actuel de la vie, de manière à assurer au propriétaire non seulement le remboursement de toutes les charges grevant ses immeubles, mais encore un revenu légitime, seul susceptible de favoriser la reconstruction des immeubles sinistrés, et l'investissement de l'épargne dans les placements immobiliers ;

Que le droit de reprise du propriétaire puisse être exercé toutes les fois que celui-ci pourra justifier d'un intérêt légitime ;

Qu'enfin le Législateur reconsidère certains textes récents, qui ont un caractère de lois spoliatrices, notamment en matière de baux ruraux, et qu'il réaffirme de façon catégorique le droit de propriété, élément fondamental du droit français.

Cette délibération a été transmise à M. le Ministre du Commerce, à MM. les Députés de la Loire-Inférieure et à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

Le problème du logement.

Cette importante question a retenu l'attention de notre Compagnie pendant plusieurs de ses séances. L'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France et le Conseil Economique l'ayant portée à leur ordre du jour, nous avons chargé notre Commission de Législation de l'examiner et de suggérer les solutions qui lui sembleraient pouvoir être apportées à ce grave problème.

Au cours de notre séance du 17 octobre 1947, M. Decré nous a présenté, au nom de cette Commission, un rapport dans lequel il a conclu à la nécessité de créer à Nantes un Comité Interprofessionnel du Logement.

Sur la proposition de notre premier Vice-Président, M. Rineau, qui a manifesté l'intérêt porté par l'Office Départemental des Groupements Patronaux, dont il est Président, au problème du logement, notre Compagnie a décidé de patronner la création dans notre ville d'un Comité Interprofessionnel.

Dans la même séance, notre Compagnie a pris connaissance des passages essentiels d'un rapport de M. Arrachard, rapporteur de la Commission du Logement au Conseil Economique, sur lequel son attention avait été appelée par M. Bertin, Président, Membre du Conseil Economique. Sous réserve de certains points de ce rapport qui ont été jugés par eux dangereux, la majorité des membres de notre Compagnie ont donné leur approbation au rapport de M. Arrachard.

Nous avons adressé à M. le Ministre de l'Economie Nationale la lettre suivante :

Nantes, le 30 Août 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillance attention sur la situation extrêmement grave de l'industrie des conserves de poissons, résultant de la réglementation appliquée à la vente de ses produits.

L'Union des Syndicats Français des Fabricants de Conserves de Poissons n'a certainement pas manqué de vous faire parvenir le texte des résolutions qu'elle a adoptées le 21 août, en assemblée générale extraordinaire, en faveur du retour à la liberté commerciale.

Sur l'initiative de la Chambre de Commerce de Nantes et de la V^e Région Economique, l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de France a déjà été amenée à étudier dans sa séance du 30 juin dernier, les conditions auxquelles pourraient être envisagé un retour à la liberté des transactions dans les différents secteurs de l'Economie Nationale. Par lettre du même jour cette Assemblée vous a exposé ses vues sur l'opportunité et les modalités du retour à la liberté des transactions ; en ce qui concerne les produits alimentaires, et particulièrement les conserves de poissons, elle a exprimé le vœu d'un retour à la liberté complète, qui seul favoriserait une répartition de la production suivant les besoins des diverses Régions.

Ainsi que vous le savez, Monsieur le Ministre, l'industrie des conserves de poissons fait vivre une trentaine de milliers de personnes, marins-pêcheurs ou ouvriers, et elle a acquis sur les marchés étrangers une position qu'il est indispensable de lui voir conserver, dans l'intérêt même de notre Economie Nationale.

Notre Compagnie espère que les arguments exposés en faveur du retour à la liberté, ainsi que les assurances formelles qui vous sont données par l'Union des Syndicats de réserver au Ravitaillement Général les quantités qui lui sont nécessaires pour l'approvisionnement des collectivités et des catégories de consommateurs privilégiés, vous permettront de donner à cette industrie les moyens de sortir des difficultés présentes.

Je vous remercie d'avance, Monsieur le Ministre, de la bienveillance avec laquelle vous voudrez prendre en considération les résolutions de l'Union des Syndicats Français des Fabricants de Conserves et accorder à cette industrie la liberté commerciale qui lui est indispensable, non seulement pour conserver sa réputation mondiale, mais aussi pour maintenir son activité.

Au cours de notre séance du 23 juillet 1948, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que les hausses de prix qui se sont régulièrement succédées depuis la guerre ont eu pour conséquence d'amenuiser la trésorerie des entreprises en obligeant celles-ci à investir pour la reconstitution de leurs stocks des capitaux chaque fois plus importants ;

Situation de l'industrie des conserves de poissons. — Demande de retour à la liberté des transactions.

Difficultés de trésorerie éprouvées par les entreprises lors des changements de prix pour renouveler leurs stocks.

Considérant que l'exemple de la meunerie est particulièrement probant à cet égard ;

Qu'en effet, depuis la loi du 15 août 1936, instituant des redevances compensatrices sur les stocks blés et farines à chaque changement de prix, l'achat d'un quintal de blé en vue du renouvellement des stocks nécessite actuellement un débours supérieur de 2.130 fr. au prix d'achat de 1936 et que pour la seule année 1947 la variation de prix a été de 1.325 fr. par quintal ;

Que le paiement de pareilles redevances diminue la trésorerie des meuneries, au point de les placer dans une situation critique au moment de la fixation du prix de la campagne 1948 ;

Considérant que cette réglementation préjudiciable aux industries de la meunerie et de la boulangerie l'est au même titre, d'une façon absolument générale, aux industries transformatrices ainsi qu'aux commerces qui tous ont besoin d'un stock permanent ;

Qu'en effet les décrets fixant les nouveaux prix des différentes matières premières ou marchandises imposent le plus généralement un versement de la différence entre les prix anciens et nouveaux, soit aux organisations professionnelles des intéressés, soit directement au Trésor ;

Que par ailleurs, si l'on comprend fort bien les motifs d'intérêt général qui ont conduit les Gouvernements qui se sont succédé depuis 1939 à interdire aux Industriels et aux Commerçants de vendre les produits de leurs fabrications, ou les marchandises dont ils étaient détenteurs, sur la base des prix de remplacement des dites marchandises, dans le but de freiner dans toute la mesure du possible la hausse des prix de vente, il n'en est pas moins vrai que cette méthode a eu pour résultat inévitable de mettre les Industriels et les Commerçants soucieux de respecter la réglementation sur les prix dans l'impossibilité matérielle absolue de renouveler et par conséquent de maintenir les stocks indispensables à la marche normale de leurs entreprises ;

Que cette impossibilité matérielle n'a cessé de s'aggraver d'année en année, au fur et à mesure de la diminution du pouvoir d'achat du franc ;

Que la prolongation d'un tel état de choses risque de paralyser de façon extrêmement grave l'activité des industriels et des commerçants, et finalement de nuire à l'Economie Générale du Pays ;

Considérant que la situation de fait qui en résulte pour les entreprises se trouve encore aggravée du point de vue fiscal par la suppression du régime des provisions pour renouvellement des stocks, en dépit des nombreuses protestations qui ont été émises, notamment celle, fortement motivée, de l'Assemblée des Présidents ;

Emet le vœu :

Que le Gouvernement prenne les mesures qui s'imposent pour permettre aux entreprises de conserver leur potentiel de production, gravement menacé par l'épuisement progressif de leur trésorerie à chaque hausse des prix ;

Qu'il envisage en particulier :

1°) Pour les entreprises soumises à une revalorisation de leurs stocks lors des changements de prix, l'exonération des redevances compensatrices ou versements au Trésor pour la partie des stocks ayant le caractère de « Stock-outil » ;

2°) Pour toutes les entreprises commerciales et industrielles, l'autorisation de pratiquer des prix de vente basés, tant en hausse qu'en baisse, sur les prix de remplacement ;

3°) Le rétablissement du régime des provisions pour renouvellement de stocks en franchise d'impôt, qu'il s'agisse de stocks appartenant aux Industriels ou aux Commerçants.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres du Commerce et des Finances et à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce de l'Union Française.

Au cours de notre séance du 25 octobre 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que les coopératives d'usines ont pris une extension considérable pendant la guerre, à la faveur des circonstances économiques difficiles, et que depuis la fin des hostilités elles se sont encore multipliées,

Considérant que ces organisations tendent à se rapprocher de plus en plus, par la forme de leurs opérations, des entreprises commerciales, mais qu'elles échappent à certaines charges qui grèvent ces dernières,

Qu'en effet elles bénéficient, d'une part de la protection de l'Etat, qui se manifeste principalement par des exonérations fiscales et des priorités d'approvisionnement, d'autre part, des facilités données par l'Usine, telles que moyens de transports, locaux, personnel, etc...

Considérant que ces derniers avantages sont obtenus à l'encontre de la loi, notamment du décret du 29 juillet 1939, qui prescrit que ces coopératives ne peuvent recevoir aucune subvention de l'entreprise, doivent fonctionner dans des locaux séparés, et être gérées par un personnel indépendant,

Considérant que les avantages fiscaux, régulièrement acquis lorsqu'il s'agit de l'impôt sur les bénéfices industriels et commerciaux (loi du 31-7-1917 article 15) sont le plus souvent obtenus en marge de toute légalité, un certain nombre de coopératives s'abstenant de se déclarer à la Préfecture, pour échapper à la patente et à la taxe sur le chiffre d'affaires ;

Extension des coopératives d'usines - Défense des intérêts des commerçants.

Considérant que ces privilèges, de droit ou de fait, portent un préjudice considérable à l'ensemble du commerce de détail, en faussant le libre jeu de la concurrence,

Considérant qu'il y a lieu de réserver aux commerçants la fonction commerciale.

Emet le vœu :

Que les coopératives d'usines soient tenues de se conformer aux dispositions légales en vigueur, pour leur constitution, et notamment aux conditions de fonctionnement édictées par le décret-loi du 29 juillet 1939 ;

Qu'en tout état de cause elles soient soumises au régime de droit commun applicable aux commerçants, notamment sur les points suivants :

- 1°) Egalité devant le fisc avec les commerçants ;
- 2°) Autonomie de la gestion ; personnel et locaux indépendants de l'usine ;
- 3°) Approvisionnement au même titre que les commerçants, sans aucun régime de priorité.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale et à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

Application à certains articles textiles de l'arrêté de baisse du 6 novembre 1948.

Le Syndicat de la Nouveauté nous a adressé une protestation contre les dispositions de l'arrêté de baisse du 6 novembre 1948, applicable à quelques articles textiles. Il nous a également signalé dans cette lettre le détournement de certains courants commerciaux normaux résultant de la création, réalisée par certains producteurs, de dépôts et de magasins de détail.

Nous avons renvoyé l'examen de cette question à notre Commission de Législation, et, sur la proposition qui nous a été faite au nom de celle-ci par notre Vice-Président, M. Cossé, au cours de notre séance du 10 décembre 1948, nous avons décidé d'exposer dans la lettre suivante au Syndicat de la Nouveauté, les motifs pour lesquels notre Compagnie ne jugeait pas possible de transmettre sa protestation à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce :

Nantes, le 11 Décembre 1948.

Monsieur le Président,

Comme suite à ma lettre du 1^{er} décembre, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce a examiné, au cours de sa séance de ce jour, et après étude de sa Commission du Commerce, la protestation de votre Syndicat contre les dispositions de l'arrêté de baisse du 6 novembre dernier, applicable à quelques articles textiles, et contre le détournement, par certains fabricants, des courants commerciaux normaux.

1°) En ce qui concerne les conséquences de l'application de la baisse, et particulièrement le fait que celle-ci serait supportée à peu près exclusivement par le commerce de détail, notre Compagnie a dû reconnaître que l'inconvénient présenté par la réduction du taux de marque de certains articles textiles s'est trouvé, en partie tout au moins, compensé par la liberté rendue dans les transactions et dans les prix à une catégorie assez importante d'autres articles. Elle a en conséquence estimé qu'il n'était pas opportun de protester contre les inconvénients résultant d'une disposition législative dont le but essentiel était de rendre à certaines marchandises la liberté réclamée d'une façon unanime par les commerçants.

2°) Quant aux dépôts et magasins de détail créés par certains producteurs et dont fait état la seconde partie de votre lettre, la Chambre de Commerce a reconnu qu'ils étaient en effet de nature à détourner les courants commerciaux normaux au profit de ceux qui en ont pris l'initiative. Elle a estimé toutefois qu'il appartient aux organismes professionnels, dans le cadre de leurs Syndicats ou de leurs Fédérations, de protester contre ces désordres qui sont le fait d'une profession déterminée. Au surplus, cette question a été examinée par les Etats Généraux du Commerce, qui, mieux que nos Compagnies, étaient qualifiés pour intervenir auprès des Pouvoirs Publics.

Dans ces conditions, nous avons pensé qu'il n'était pas opportun de transmettre les protestations contenues dans votre lettre du 13 novembre à l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce.

Le rapport suivant nous a été présenté, au nom de notre Commission de Législation, par M. Loutrel, dans notre séance du 15 février 1946 :

Messieurs,

La Chambre de Commerce de Nantes a été saisie du questionnaire suivant :

« Quelle est l'opinion de la Chambre de Commerce de Nantes sur les warrants industriels ? Celle-ci ne désirerait-elle pas voir s'étendre aux négociants son champ d'application ? »

Le warrant industriel. — Extension au commerce. — Prorogation de durée d'application.

» Ne désire-t-elle pas également que le warrant industriel soit consacré d'une manière définitive par incorporation dans le code de Commerce des textes qui le visent ?

» Comment les intéressés ont-ils accueilli le warrant industriel ? Quels avantages, mais aussi quels inconvénients, y voient-ils ? En a-t-on fait un large usage ? Suggère-t-on des améliorations ? Si oui, lesquelles ?

••

Il convient d'abord de bien préciser ce que l'on entend par « warrant industriel ».

Cette question fait partie de celle, plus générale, du « gage sans dépossession » qui a été traitée au cours de l'Assemblée Générale de la Conférence des Tribunaux de Commerce de France, dans sa session de juin 1945, sous son double aspect :

a) Gage sans dépossession sur le matériel d'équipement dont se sert l'entrepreneur ou l'industriel ;

b) **Warrant industriel proprement dit**, c'est-à-dire : gage sans dépossession sur les **matières premières, les produits fabriqués ou en cours de fabrication**, en stock chez les Industriels, Artisans (ou, éventuellement Commerçants).

Selon le **droit commun**, pour emprunter sur une marchandise, et d'une façon générale sur un meuble, il faut que celui-ci soit mis en la possession du prêteur ou dans un magasin public.

Cette exigence a été confirmée par l'article 92 du Code de Commerce, loi du 23 mai 1863.

Le nantissement des meubles incorporels, et spécialement des créances, n'est valablement constitué que par la remise du titre d'obligation aux mains du créancier gagiste.

Cependant, sous la pression des nécessités économiques, des dérogations à ce principe furent peu à peu admises.

La loi du 28 mai 1858 sur les warrants contient déjà le germe de l'idée de gage sans dépossession, qui se trouve précisée dans la loi du 30 avril 1905 sur les warrants agricoles, celle du 8 août 1913 sur les warrants hôteliers, celle enfin relative aux warrants pétroliers.

C'est de la même idée de garde par l'emprunteur d'objets donnés en gage que s'est inspiré la **loi du 12 septembre 1940**, qui a institué le warrant industriel, pour permettre le financement des fabrications de démarrage faisant l'objet de lettres d'agrément.

L'acte dit : Loi du 12 juin 1944, a étendu l'usage des warrants industriels aux **produits fabriqués**, alors même qu'ils ne font pas l'objet d'une lettre d'agrément.

Enfin, l'Ordonnance du 26 mai 1945 étend le champ d'application de l'article 1^{er} de la loi du 12 juin 1944.

Les entreprises Industrielles et Artisanales pourront, désormais, affecter en gage, sous forme de warrant industriel, les **matières premières** qu'elles détiennent, ou les **produits en cours de fabrication**.

Cette facilité est actuellement accordée jusqu'à l'expiration du délai de **six mois** à compter de la date de la cessation légales des hostilités.

Mais, bien entendu, le bénéfice du warrant industriel institué par la loi du 12 septembre 1940 est maintenu pour les **produits fabriqués**, lors même que ces produits fabriqués ne font pas l'objet d'une lettre d'agrément.

En résumé, le warrant industriel est aujourd'hui applicable aux **matières premières, produits fabriqués, ou en cours de fabrication**, mais ceci seulement en faveur des **Industriels et Artisans**, à l'exclusion des Négociants, et pour un délai de six mois à compter de la date légale de la cessation des hostilités.

Enfin, il ne s'applique pas au **matériel d'équipement** dont se sert l'Entrepreneur ou l'Industriel.

Il a été maintes fois signalé, notamment par les Tribunaux de Commerce, que la constitution de nouveaux gages spéciaux, s'ajoutant aux privilèges, fiscaux et autres, qui existent déjà, aggrave la situation des créanciers chirographaires dont les dividendes, dans les faillites et liquidations judiciaires, tombent à zéro, tout l'actif disponible étant dévoré par les privilèges.

En regard de ce danger, qu'il ne faut pas perdre de vue, il y a lieu de tenir compte de l'énormité des besoins actuels de financement des entreprises, dans la période de réadaptation monétaire que nous traversons.

On peut donc, dans une certaine mesure, permettre, ou même favoriser, l'usage des warrants spéciaux, en vue de faciliter le crédit bancaire, tout en prévenant les abus.

Il semble tout d'abord que l'on puisse admettre la mise en gage sans dépossession du matériel d'équipement dont se servent les Entrepreneurs et les Industriels.

Il s'agit là, en effet, d'un matériel facilement identifiable, qui ne constitue pas un actif fongible et mouvant comme un stock de matières premières, de produits fabriqués, ou en cours de fabrication, mais qui présente, au contraire, un caractère de grande stabilité.

Ce gage rappellerait celui qui peut être pris sur les véhicules automobiles.

Les précautions à exiger seraient les suivantes :

— Fixation par un Comité Interministériel des catégories de matériel susceptibles d'être ainsi gagées,

— Inscription du gage au Greffe du Tribunal de Commerce,

— Reçu portant numéro d'immatriculation,

— Plaque métallique sur une partie non démontable, renvoyant au numéro d'inscription du gage au Tribunal de Commerce,

— Tenue d'un registre à souche au Greffe, indiquant le nom de l'acquéreur et le nom du créancier, qui peut être, soit le fournisseur, soit un banquier ou un autre tiers,

— Obligation de signaler l'existence du gage dans toute publicité légale que l'entrepreneur peut avoir à faire (émission d'obligations, etc...)

En ce qui concerne la durée d'utilisation du warrant industriel, nous croyons devoir rappeler ici que la Conférence des Tribunaux de Commerce s'était prononcée contre sa prorogation au-delà du terme prévu par la législation actuelle, c'est-à-dire six mois à partir de la date de cessation légale des hostilités.

Pour émettre cet avis, la Conférence s'est sans doute fondée sur des arguments dont nous ne méconnaissons pas la valeur, notamment du point de vue juridique. Ainsi que nous l'avons rappelé au début de ce rapport, le warrant industriel heurte le principe de notre législation qui réclame la mise en possession du créancier gagiste, mais il n'est pas seul dans cette situation. De plus, le warrant est essentiellement un effet négociable à court terme, qui ne doit pas être trop longtemps renouvelé et ce procédé ne résoudra pas la question du crédit à moyen terme, dont la plupart des industriels ont besoin. Il faut aussi remarquer que cette institution a été faite en vue de l'adaptation à une situation économique transitoire, et qu'elle peut donner lieu à certains abus.

Cependant, votre Commission de législation ne croit pas devoir vous proposer de vous ranger à l'avis de la Conférence des Tribunaux de Commerce. Il est incontestable que le warrant industriel a pris une certaine importance, et dans bien des cas il a permis l'obtention de crédits qu'il aurait été plus difficile ou plus onéreux de satisfaire par d'autres procédés. Nous croyons donc que la prorogation de sa durée est désirable jusqu'à ce que les circonstances soient redevenues normales.

La question de l'extension aux négociants du warrant industriel a donné lieu à un avis défavorable de la Conférence des Tribunaux de Commerce, qu'ici encore votre Commission de Législation ne vous propose pas de suivre.

Malgré les objections de principe que nous avons signalées plus haut, et par-dessus lesquelles nous estimons qu'on doit passer dans les circonstances actuelles, nous considérons que les négociants grossistes se trouvent dans une situation analogue à celle des industriels ; pour faire face aux besoins de trésorerie dont la courbe ascendante suit celle de l'élévation du prix des marchandises, et pour maintenir leurs stocks, ils ont besoin de moyens de crédits que le warrant seul pourra leur donner.

Quant aux négociants en détail, il ne semble pas qu'ils doivent bénéficier d'une semblable mesure, car ils ne doivent avoir en stock que les marchan-

dises dont la valeur correspond à leurs disponibilités normales, et ces stocks varient chaque jour, de telle façon qu'il est pratiquement impossible de les affecter sérieusement en gage. Enfin, il faut éviter le warrantage de marchandises dépréciées et de celles qui seraient acquises ou conservées en vue de spéculation.

Pour éviter les abus, et en particulier le warrantage de marchandises qui ne trouveraient pas acquéreurs au cas où la réalisation du gage deviendrait indispensable, votre Commission de Législation vous propose la suggestion suivante :

Les marchandises acquises sur les ordres des organismes de répartition pourraient être warrantées sur la certification de ces Services ; pour les autres, la faculté de l'opération serait subordonnée à l'avis favorable d'une Commission, désignée par la Chambre de Commerce du ressort, et qui serait composée de négociants de la branche intéressée, à laquelle pourrait être adjoint un fonctionnaire des Services Economiques, par exemple le Délégué du Secrétaire Général des Affaires Economiques de la Région.

La question de savoir s'il y aurait intérêt à incorporer dans le Code de Commerce les textes législatifs qui visent le warrant industriel ne présente pas une grande importance, car dans l'état actuel de notre législation les dispositions sont nombreuses qui ne figurent pas dans nos Codes. Nous estimons d'ailleurs que cette mesure peut être seulement transitoire, afin de permettre de traverser une période économique difficile. Il sera toujours temps, si elle devait faire partie définitivement de notre législation, d'en prévoir l'insertion dans le Code de Commerce.

En résumé, la réponse de notre Compagnie aux questionnaires me paraît devoir être la suivante :

L'institution du gage sans dépossession sur le matériel d'équipement, dont se servent les Entrepreneurs ou les Industriels, est souhaitable, et ce, à titre permanent, sous réserve des précisions suggérées ci-dessus.

En ce qui concerne le **warrant industriel** proprement dit, portant sur les matières premières, les produits fabriqués ou en cours de fabrication, en stock chez les industriels ou artisans, la Chambre de Commerce de Nantes ne désire pas le voir consacré, d'une façon définitive, par incorporation dans le Code de Commerce.

Elle estime, au contraire, que cette institution ne doit jouer que pour la période transitoire qui suivra les hostilités (le délai de 6 mois, trop court, devrait être porté à un an) pour être remplacée ensuite par des mesures plus adéquates, visant l'organisation du crédit à moyen terme.

Enfin, la Chambre de Commerce de Nantes estime souhaitable l'extension du warrant industriel aux négociants en gros, sous réserve que cette institution ne soit appliquée que sur certification des organismes de répartition ou sur l'avis favorable d'une Commission de contrôle, constituée, ainsi que nous l'avons indiqué plus haut, et composée de membres désignés par les Chambres de Commerce.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale.

Le rapport suivant nous a été présenté par M. Loutrel, au nom de notre Commission de législation, au cours de notre séance du 8 mars 1946 :

Messieurs,

Notre Compagnie a été saisie, par la Chambre Syndicale des Fabricants de Chaussures et de Pantoufles de la Loire-Inférieure, d'un vœu émis par la Chambre de Commerce de Rouen, tendant à ce que les mesures conservatoires prises par les Comités de Confiscations ne puissent faire échec au paiement des sommes dues aux tiers, et qu'en aucun cas, elles ne puissent mettre obstacle au paiement, à bonne date, des effets de commerce régulièrement émis.

Les Fabricants de Chaussures et de Pantoufles de la Loire-Inférieure souhaitent que toutes les Chambres de Commerce de France prennent des délibérations analogues.

En effet, les Ordonnances réglementant la confiscation des profits illicites attribuent aux Comités de Confiscation, des pouvoirs exorbitants au droit commun, comme celui de mettre sous séquestre les biens des personnes citées, et de bloquer leurs comptes en banque.

Ces dispositions semblent, comme le remarque la Chambre de Commerce de Rouen, en opposition avec l'article 39 du Code Pénal, spécifiant que les biens dévolus à l'Etat, par l'effet de la confiscation, demeureront grevés des dettes légitimes antérieures à la confiscation.

Les banquiers ne cachent pas que la menace des importantes confiscations susceptibles d'être prononcées par les Commissions des profits illicites, les incite à refuser toutes les demandes d'avances des négociants ou industriels susceptibles d'être inquiétés, — à l'exclusion de celles sur nantissement de marchés avec les Administrations Publiques, et assimilées, ces nantissements primant seuls les privilèges fiscaux.

Or, en pratique, le plus grand nombre de commerçants ou industriels sont susceptibles d'être inquiétés.

En effet, au cours d'une occupation de 4 ans, durant laquelle l'occupant a systématiquement drainé en sa faveur tous les produits de l'Economie Française, on peut dire que presque tous les Commerçants ou Industriels, de même que presque tous les agriculteurs, fonctionnaires, ouvriers, employés, etc... ont été amenés, ou plutôt contraints, d'une façon directe ou indirecte, à travailler pour l'occupant.

Il est donc indispensable, non seulement pour le rétablissement du jeu normal du crédit, mais encore pour que les besoins financiers extraordinaires des Entreprises, dans la période de réadaptation monétaire que nous traversons, puissent être satisfaits, que les privilèges du Trésor, en matière de confiscation soient ramenés à de justes limites.

En particulier le paiement des effets de commerce, régulièrement émis, des warrants régulièrement enregistrés, ne doit pas risquer d'être abusivement mis en échec par les mesures conservatoires que peuvent prendre les Comités de Confiscations.

La Commission de Législation me paraît donc pouvoir proposer à la Chambre de Commerce d'émettre un vœu analogue à celui qui a été émis par la Chambre de Commerce de Rouen.

La Chambre de Commerce,

après avoir entendu la lecture du rapport qui précède et en avoir délibéré, émet à l'unanimité le vœu suivant :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que les Ordonnances réglementant la confiscation des profits illicites attribuant aux Comités de Confiscation les pouvoirs les plus étendus; que l'art. 17 de l'Ordonnance du 6 janvier 1945 leur reconnaît la faculté de provoquer la mise sous séquestre des biens des personnes citées, la saisie et mise sous scellés des avoirs ainsi que le blocage des comptes en banque des intéressés ;

Considérant que ces mesures conservatoires, rigoureusement appliquées peuvent avoir pour résultat de mettre les créanciers hors d'état de percevoir les sommes qui leur sont régulièrement dues ;

Considérant que les dispositions dont il s'agit, sont en opposition avec l'article 39 du code pénal spécifiant que les biens dévolus à l'Etat par l'effet de la confiscation demeureront grevés jusqu'à concurrence de leur valeur, des dettes légitimes antérieures à la confiscation ;

Emet le vœu,

Que les mesures conservatoires prises par les Comités de confiscation des Profits illicites ne puissent faire échec au paiement des sommes dues aux tiers et, qu'en aucun cas, elles ne puissent mettre obstacle au paiement à bonne date, des effets de commerce régulièrement émis.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Economie Nationale.

Possibilités d'arbitrage par les Chambres de Commerce des conflits en matière de répartition des articles utilitaires.

Nous avons pris connaissance, au cours de notre séance du 10 janvier 1947, d'une lettre dans laquelle l'Assemblée des Présidents a appelé notre attention sur la possibilité pour les Chambres de Commerce d'arbitrer les conflits en matière de répartition des articles utilitaires.

Nous nous sommes bornés à prendre acte de cette communication, et le concours de notre Compagnie n'a pas été demandé ultérieurement pour remplir cette fonction.

Protestation contre une proposition de création d'un Office National des Engrais.

Au cours de notre séance du 10 mai 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Après avoir examiné la proposition de loi dont avait été saisie l'Assemblée Constituante, et qui tendait à l'institution d'un Office National des Engrais, Amendements et Pesticides ;

Considérant que, si l'exposé des motifs de cette proposition écarte justement le principe de l'étatisation, il n'en résulte pas moins que l'Office projeté constituerait un organisme administratif d'un fonctionnement très lourd, tendant à fonctionnariser le commerce des engrais ;

Considérant qu'en vertu de l'article 10, l'Office aurait à assurer lui-même :

a) le paiement des marchandises à la sortie des usines, ce qui, sur la base de la consommation d'avant-guerre, exigerait un fond de roulement d'une quarantaine de milliards,

b) la facturation à la clientèle, de quelque 50 millions de quinquas de produits divers, ce qui nécessiterait une armée de nouveaux fonctionnaires.

Considérant que l'importance considérable du budget de l'Office aurait inéluctablement une répercussion fâcheuse sur le prix des engrais ;

Considérant au surplus qu'il est d'ores et déjà prévu que l'Office pourrait exiger le paiement d'avance des livraisons, ce qui entraînerait, tant pour le distributeur que pour l'utilisateur, une aggravation de leurs difficultés actuelles de trésorerie ;

Considérant que l'Office aurait la faculté de déléguer ses pouvoirs à une certaine catégorie de Coopératives, qui recevrait ainsi au détriment du Négoce, un monopole de fait inadmissible, et absolument contraire à l'égalité qui doit être maintenue entre toutes les catégories de distributeurs sans exceptions ;

Considérant que l'Office, dans beaucoup de ses attributions et notamment dans l'établissement des plans de production et de répartition, ferait double emploi avec les services déjà existants de la Direction des Industries Chimiques (Ministère de la Production Industrielle) et de la Direction de la Production Agricole (Ministère de l'Agriculture) ;

Considérant qu'il est vraiment paradoxal de créer un nouvel Office à l'heure même où vont être enfin supprimés, conformément au vœu général, les Offices professionnels, prolongements des Comités d'Organisation, institués, à l'image des régimes totalitaires, par le Gouvernement de Vichy.

Considérant que si le contrôle des Ministères intéressés doit continuer à s'exercer sur la production, la répartition et la distribution des produits indispensables à l'agriculture, il n'en résulte pas moins que les applications de l'économie dirigée, nécessaires en période de pénurie, ne se justifient en aucune façon au moment où l'augmentation généralisée de la production laisse espérer le retour à la liberté des transactions ;

Considérant enfin, qu'en substituant à tous les échelons l'exercice d'une bureaucratie paralysante au libre jeu des initiatives et de l'émulation, le projet envisagé ne pourrait que freiner le développement si souhaitable de la consommation des matières fertilisantes et produits antiparasitaires, et irait ainsi à l'encontre des besoins vitaux de l'agriculture et du ravitaillement de la Nation.

Emet le vœu :

Qu'il ne soit pas donné suite à la proposition de loi tendant à l'institution d'un Office National des Engrais, Amendements et Pesticides.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de la Production Industrielle et de l'Agriculture.

Ayant appris que l'Administration Supérieure envisageait la création d'un Office National du Vin, nous avons adressé à M. le Ministre de l'Agriculture et du Ravitaillement la lettre suivante :

Protestation contre un projet de création d'un Office National du Vin.

Nantes, le 7 Août 1946

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes vient de manifester son inquiétude en apprenant par la voie de la presse qu'un projet était à l'étude en vue du remplacement du Service actuel des Boissons du Ministère du Ravitaillement par un Office du Vin.

Notre Compagnie estime qu'une semblable création serait regrettable à l'heure actuelle, et elle a jugé indispensable d'appeler votre attention sur les conséquences fâcheuses qui en résulteraient.

Le vin de France est loin d'être un produit uniforme. La variété de ses crus, qu'il s'agisse de vins universellement connus et appréciés ou de vins courants de table, est un privilège que notre pays tient de la nature et du travail de ses viticulteurs, dont les produits ne peuvent être soumis à la normalisation, comme un grand nombre d'autres de l'agriculture.

Le vigneron, le négociant en gros et le distributeur exercent des métiers qui nécessitent des connaissances étendues, ayant souvent même un caractère scientifique. Le commerce traditionnel, qui très souvent revêt une forme artisanale et ne sort pas du cadre de la famille, a toujours rempli sa fonction d'une façon remarquable et présenté aux consommateurs des produits, sans doute nombreux et variés, mais de qualité toujours très élevée. L'acheteur choisit le type de vin qu'il préfère, et il serait inadmissible de lui imposer un produit standard.

Sur le plan international, nos grands crus constituent pour le pays une grande richesse et une précieuse monnaie d'échange ; les étrangers ne comprendraient pas qu'on les prive du droit d'acheter le genre de vins qu'ils préfèrent, chez le producteur de leur choix.

D'ailleurs, les résultats obtenus pendant la période de rationnement, au cours de laquelle le commerce n'a pu jouir de la liberté de ses approvisionnements, ne sont pas de nature à justifier la création d'un Office du Vin, car le consommateur n'a pas obtenu la satisfaction de la qualité. Or, il importe, à l'heure actuelle, de compenser par celle-ci l'infériorité qui résulte de l'élévation de nos prix de revient.

On doit en outre considérer que le commerçant en vins est un collecteur d'impôts bénévole ; les marchandises détenues et distribuées par lui étant, de toutes, les plus lourdement taxées ; il est soumis à un contrôle régulier des Contributions Indirectes, et il serait injuste et dangereux de bouleverser un système de distribution bien équilibré, qui a fait ses preuves, et qui, à aucun point de vue, ne saurait être remplacé par un organisme d'Etat.

Dans l'espoir que vous voudrez bien reconnaître le bien fondé des considérations qui précèdent, notre Compagnie vous serait obligée de ne pas donner suite au projet de création d'un Office du Vin.

Nous avons adressé la même lettre à M. le Ministre de la Production Industrielle, dont nous avons demandé l'intervention auprès de M. le Ministre de l'Agriculture pour obtenir qu'il ne soit pas donné suite au projet de création d'un Office National du Vin.

M. le Ministre de l'Agriculture nous a répondu par la lettre suivante, qui nous a donné satisfaction :

Paris, le 17 Août 1946.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me faire part de l'inquiétude de la Chambre de Commerce de Nantes au sujet de la création éventuelle d'un Office du Vin.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'il n'entre pas dans mes intentions de procéder à l'installation d'offices conçus dans la forme étatique. Au contraire, j'estime qu'il convient de décharger l'Administration d'attributions pour lesquelles elle n'est pas faite et de donner aux professionnels des tâches économiques beaucoup plus larges.

A cet effet, j'ai l'intention de consulter largement les organisations professionnelles intéressées avant de proposer au Gouvernement un projet quelconque d'organisation des marchés. C'est donc en plein accord avec ces organisations professionnelles qu'un projet pourra être établi.

Nous avons adressé à MM. les Députés de la Loire-Inférieure la lettre suivante :

Nantes, le 30 Janvier 1947.

Monsieur le Député,

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'au cours de sa dernière séance la Chambre de Commerce de Nantes s'est préoccupée de l'extension à toute la population de l'assurance-vieillesse, en vertu de la loi du 13 septembre 1946.

Les conditions d'application de cette mesure sont très onéreuses pour les chefs d'entreprise. En effet, les cotisations sont fixées pour ceux-ci à 9 % du revenu professionnel fiscal, avec un plafond de 150.000 francs. Ils doivent également payer pour le conjoint une cotisation qui s'élèvera à 1.350 francs par an (9 % de la pension de vieillesse minimum) et pour chaque enfant qui a dépassé l'âge du bénéfice des allocations familiales, et qui vit au foyer, une cotisation de 2.475 francs par an (9 % de la moitié du salaire de base du manoeuvre calculé ici pour Paris), ou, s'il a des revenus propres, égale à 9 % du montant assujettissable à l'impôt général sur le revenu.

En ce qui concerne les prestations, il y a lieu de distinguer la période définitive de la période transitoire.

Pendant la période définitive, les prestations seront accordées indépendamment des ressources de l'intéressé et seront celles prévues par la loi du 19 octobre 1945 sur les assurances sociales applicable aux salariés (prestations réduites, pension proportionnelle, pension pleine selon que l'intéressé compte 5 ans (à partir de 65 ans), 15 ans ou 30 ans (à partir de 60 ans) de versement).

Generalisation de l'assurance-vieillesse. — Demande de révision de la loi du 13 septembre 1946, et, en tous cas, de report à une date ultérieure de l'entrée en vigueur du régime prévu pour le 1^{er} janvier 1947.

Pendant la période transitoire, les intéressés n'auront pas rempli les conditions de versement nécessaire, et seules les allocations d'assistance, comparables aux allocations aux vieux travailleurs, seront versées à partir de l'âge de 65 ans aux Français ayant des ressources insuffisantes (45.000 francs pour les célibataires, y compris l'allocation). On peut dire que cette période transitoire sera de cinq ans au moins, et même en réalité de 15 ans, car les rentes qui pourront être versées de 1952 à 1962 seront très inférieures aux allocations d'assistance.

Aux cotisations et aux prestations qui viennent d'être définies, il conviendra d'ajouter, lorsque le régime définitif et complet de la sécurité sociale sera instauré, des cotisations supplémentaires vraisemblablement de 7 % pour les risques maladie et maternité, ce qui portera les cotisations des employeurs pour eux-mêmes à 16 % de 150.000 francs dans la plupart des cas.

Cette généralisation de l'assurance vieillesse soulève de la part de notre Compagnie les remarques suivantes :

En dehors du fait que l'immatriculation pour la date du 1^{er} janvier était irréalisable, les cotisations imposées aux employeurs représenteraient une charge importante, particulièrement pour les petites ou moyennes entreprises ou entreprises artisanales, très supérieure à celle subie par les salariés : ceux-ci ne paient que 6 % pour l'ensemble des risques, alors que pour le seul risque vieillesse, les employeurs auraient à payer 9 %.

Il faut également observer que les prestations accordées seront surtout pendant quinze ans des allocations d'assistance, et peu d'assujettis pourront donc en bénéficier ; les pensions servies après quinze ans de versement ne seront pas en proportion avec la situation d'une grande partie des intéressés, pour qui elles sont pratiquement négligeables : la sécurité sociale ne correspond donc pas au but d'assurances qu'elle se propose.

En résumé, on constate, d'une part, que les cotisations sont trop lourdes pour les artisans et petits commerçants que, d'autre part, les prestations sont sans rapport avec la situation des commerçants plus importants. Les cotisations ne représentant plus qu'un impôt d'un taux variable selon l'origine différente des revenus, selon qu'il s'agit de salaire ou de bénéfice. La sécurité sociale apparaît comme un système pour redistribuer les revenus.

La Chambre de Commerce de Nantes, en signalant à votre bienveillante attention les inconvénients de la loi du 13 septembre 1946, vous serait obligée, Monsieur le Député, d'intervenir pour que la loi du 13 septembre 1946 soit l'objet d'une révision, et qu'en tout état de cause l'entrée en vigueur du régime prévu pour le versement des cotisations soit différé.

Parmi toutes les réponses que nous avons reçues et qui nous ont apporté l'accord de nos représentants au Parlement sur les vues

exposées par nous dans cette lettre, nous reproduisons la plus détaillée et la plus caractéristique, émanant de M. Morice, Député de la Loire-Inférieure :

Paris, le 6 Février 1947.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser bonne réception de votre lettre du 30 janvier 1947 relative à l'assurance-vieillesse.

Ce problème, ainsi que l'ensemble du problème de Sécurité Sociale, m'intéressent depuis de longs mois et j'ai fait déjà de multiples interventions, tant à la Tribune de l'Assemblée qu'auprès du Ministre du Travail, pour faire apporter à cette loi toutes les améliorations qui lui sont indispensables.

Je pense, en effet, qu'en l'état actuel de la question, cette loi de Sécurité n'est pas viable et risque même d'être préjudiciable au progrès social auquel nous restons attachés.

Je viens d'avoir ces jours derniers de multiples entretiens avec M. Croizat et M. Laroque et pense être arrivé à régler aussi bien que cela était possible le problème des Cadres.

Je compte maintenant étudier avec eux, sur l'invitation même de M. Laroque, les problèmes de la Mutualité, des Agriculteurs et des Professions Libérales.

J'ai déjà abordé le problème de l'Assurance-Vieillesse en dénonçant les abus, dans les deux sens d'ailleurs, que l'application de la loi du 13 septembre provoque actuellement ; je pense qu'à compter du 1^{er} avril prochain le plafond sera supprimé.

Les services du Ministère étudient actuellement quelle compensation pourrait être obtenue en échange, vraisemblablement en prélevant sur la succession de ceux qui auraient fait, pour bénéficier de l'allocation vieillesse, de fausses déclarations sur leur avoir.

Je vous remercie donc des renseignements complémentaires que vous avez bien voulu me donner et ne manquerai pas, lors d'un prochain entretien avec M. Laroque, de m'en inspirer.

Je me heurte à certaines difficultés près des services du Travail et ferai au mieux pour défendre les intérêts légitimes dont vous vous faites l'écho.

IV. — IMPOTS

Application aux
Chambres de
Commerce Ma-
ritimes et aux
ports autonomes
de tous les im-
pôts et taxes dus
par les entrepri-
ses privées. — Sur-
sisi d'application
jusqu'au 31 dé-
cembre 1950.

Une décision de M. le Ministre des Finances du 10 février 1947 a prescrit l'application aux Chambres de Commerce Maritimes et aux ports autonomes de tous les impôts et taxes dus par les sociétés privées.

A la suite des protestations formulées par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français, il a été décidé qu'il serait sursis à l'application de cette mesure jusqu'au 31 décembre 1950.

Notre Compagnie en a pris acte avec satisfaction au cours de sa séance du 23 mai 1947.

Application de
l'impôt de soli-
dité aux proprie-
taires sinistrés.

Nous avons adressé à MM. les Députés de la Loire-Inférieure à l'Assemblée Constituante la lettre suivante :

Nantes, le 17 janvier 1946

Monsieur le Député,

J'ai l'honneur de vous signaler une question relative à l'application de l'impôt de solidarité, qui préoccupe sérieusement notre Chambre de Commerce. Il s'agit de la situation des propriétaires sinistrés. Ceux-ci, avec les dispositions actuelles, sont en effet susceptibles d'être imposés à la taxe sur l'enrichissement, alors que leur fortune aura été, au contraire, considérablement diminuée. C'est ainsi notamment que le propriétaire d'immeubles valant à l'heure actuelle 10.000.000 de francs peut avoir vu ses biens anéantis, mais s'il a acheté par ailleurs, depuis 1940, des valeurs de Bourse pour 1.000.000 de francs, il sera taxé sur l'enrichissement à concurrence d'un million, alors qu'en réalité il s'est appauvri dans des proportions considérables.

Il y a lieu également de vous signaler la situation des porteurs de titres qui, par suite de la destruction d'études de notaires, de charges d'agents de change ou de sièges sociaux d'établissements de crédits, se trouveront dans l'impossibilité d'établir la date d'entrée dans leur patrimoine des biens ou des valeurs mobilières figurant dans leurs déclarations, ainsi que leurs soldes créditeurs au 1^{er} janvier 1940 dans les banques. Le régime du forfait n'apporterait remède à cette situation que dans une mesure très limitée.

La Chambre de Commerce serait heureuse, Monsieur le Député, de connaître votre opinion au sujet de ces dispositions, qui lui paraissent en contradiction avec la raison et l'équité.

Nos représentants à l'Assemblée Constituante, à la suite de leur intervention auprès de M. le Ministre des Finances, nous ont informés que celui-ci avait fait mettre la question à l'étude, et nous ont transmis la note suivante, établie par son Département :

SITUATION DES SINISTRÉS AU REGARD DE L'IMPOT DE SOLIDARITE NATIONALE

I. - En application de l'article 12, n° 6 de l'ordonnance du 15 août 45 instituant l'impôt de solidarité nationale, les biens sinistrés par faits de guerre doivent être compris, dans les déclarations à souscrire pour leur valeur résiduelle déterminée en tenant compte des dommages subis ; c'est ainsi que s'il s'agit d'une construction complètement détruite ou qui doit être démolie, seule la valeur vénale du terrain sera retenue.

Mais il n'existe aucune relation entre l'évaluation ainsi donnée aux biens dont il s'agit pour l'assiette du dit impôt et celle qui servira de base à l'indemnisation des propriétaires sinistrés, laquelle est établie d'après l'état des biens avant le sinistre.

II. - Par ailleurs, la même ordonnance précitée prévoit les mesures suivantes en faveur des contribuables sinistrés :

Dans tous les cas où la valeur globale nette de leurs biens n'excède pas trois millions de francs, des contribuables sont fondés, par application de l'article 34 par. 3 à obtenir l'imputation, sur le montant de l'impôt à leur charge, d'une somme égale à l'indemnité qu'ils seront susceptibles de recevoir de l'Etat en vertu de la législation définitive à intervenir sur les dommages de guerre.

Les contribuables mariés, dont les patrimoines sont confondus et doivent faire l'objet d'une déclaration unique, peuvent du reste, se libérer par voie d'imputation, lorsque leur patrimoine commun n'a pas une valeur nette supérieure à six millions de francs.

Par ailleurs les mêmes contribuables ont la faculté de surseoir au paiement total, ou partiel de l'impôt dont, après l'imputation prévue ci-dessus, ils seront, le cas échéant, définitivement redevables, un intérêt calculé au taux de 4 % l'an à compter des échéances normales de l'impôt.

Enfin, l'article 12 n° 6 de la dite ordonnance, pour tenir compte du fait qu'en l'état actuel des textes, les sinistrés ne sont pas complètement indemnisés, exonère de l'impôt les sommes représentant la participation financière de l'Etat aux dépenses de reconstruction ou de reconstitution des biens détruits ou endommagés par suite de faits de guerre, de sorte que, comme il a été dit ci-dessus (par. I), seule, doit être taxée la valeur résiduelle de ces biens.

Ces dispositions, qui constituent un ensemble de mesures très libérales, tiennent compte de la situation particulière des sinistrés. Elles ont, d'ailleurs, été arrêtées en plein accord avec les représentants de cette catégorie de contribuables à l'Assemblée consultative, et cette dernière, elle-même, leur a donné son approbation (J.O. Débats des 28 et 31 juillet 1945).

III. - S'il existe une catégorie de contribuables pour lesquels l'Administration est décidée à faire preuve de compréhension et de bienveillance c'est celle des sinistrés.

En particulier, elle se montrera très libérale en ce qui concerne les justifications à exiger de ces contribuables, en vue du contrôle de l'assiette de la contribution sur l'enrichissement (art. 23, par. 1^{er} de l'ordonnance).

Souvent difficile, la production de justifications écrites sera dans certains cas impossible pour les sinistrés ou les contribuables ayant été en relations d'affaires avec des banques ou des officiers ministériels dont les archives ont été détruites.

Les agents de l'Enregistrement ont donc été expressément autorisés à tenir compte de ces circonstances particulières et à étendre en faveur des intéressés le champ d'application du dernier alinéa du paragraphe 1^{er} de l'article 23 susvisé.

Cette dernière disposition permet à l'Administration de ne pas sanctionner le défaut de justification dans les formes compatibles avec la procédure écrite et de tenir compte des énonciations de la déclaration, lorsque ces énonciations lui paraîtront fondées « en ce qui concerne les effets publics du Trésor à échéance de trois ans au plus compris parmi les éléments existants dans le patrimoine au 1^{er} janvier 1940 ». Cette dérogation au principe de la justification écrite sera étendue, par analogie, aux biens de toute nature, lorsque, en raison de circonstances indépendantes de la volonté des dits contribuables l'impossibilité matérielle de justifier sera évidente.

On ajoute que la fixation définitive de la participation financière de l'Etat aux dépenses de reconstruction ne devant intervenir qu'en fin de travaux, les sinistrés percevront librement les montants que le Ministère de la Reconstruction leur allouera avant les travaux ou au cours de ceux-ci. La compensation prévue par l'article 34, chap. 3 de l'ordonnance (V. supra II) n'aura lieu dès lors, que sur le paiement pour solde. Ainsi, la reconstruction ne se trouvera pas entravée par le paiement de l'impôt.

Après avoir pris connaissance, dans sa séance du 25 avril 1947, d'une délibération de la Chambre de Commerce de Saint-Quentin, notre Compagnie a donné son adhésion à la protestation formulée par celle-ci contre une interdiction aussi injustifiée, et elle a porté son avis à la connaissance de MM. les Ministres du Commerce et des Finances.

Protestation contre l'interdiction de l'incorporation des impôts dans les frais généraux.

Dans une note du 15 novembre 1948, l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce a signalé les avantages et les inconvénients d'un projet de réforme du régime de la taxe locale.

Réforme du régime de la taxe locale. — Enquête de l'Assemblée des Présidents.

Nous rappelons que celle-ci, dont le but était d'alimenter le budget des communes, variait de 0,25 à 1,50 %. La marchandise était donc vendue plus ou moins cher suivant la localité, et la taxe était de nature à influencer les courants commerciaux. La loi du 22 décembre 1947, en étendant le champ d'application de la taxe locale, a permis aux acheteurs de payer celle-ci au siège social de l'entreprise pour les produits d'outillage et de matériel. Une grande partie de l'inconvénient que nous venons de signaler a donc par suite disparu. L'unification de la taxe, telle que l'envisageait le projet visé dans la note de l'Assemblée des Présidents, présentait des inconvénients au moins aussi sérieux car elle supposait la création d'un fonds commun avec toutes sortes de complications administratives. La répartition entre les commerces eût été incertaine, et il était à craindre que le taux uniforme appliqué fût le taux maximum actuellement en vigueur.

Notre Compagnie, consultée à ce sujet par la V^e Région Economique, s'est prononcée, dans sa séance du 10 décembre 1948, en faveur du maintien du système actuel et a adressé à la V^e Région Economique la lettre suivante :

Nantes, le 11 décembre 1948

Monsieur le Président,

Vous m'avez demandé, par votre lettre du 26 novembre, de vous faire connaître l'avis de la Chambre sur le projet de réforme du régime de la taxe locale, dont les inconvénients comme les avantages avaient été signalés par l'Assemblée des Présidents dans sa note du 15 novembre.

La Chambre de Commerce, après avoir fait étudier cette question par sa Commission du Commerce, a reconnu que le système de perception actuellement en vigueur, tel qu'il résulte de la loi du 22 décembre 1947, présentait encore certains inconvénients, malgré les améliorations apportées par le décret du 16 juin 1948. Elle estime cependant que la réforme proposée, qui tend à unifier le taux de la taxe locale, ne présente pas pour l'ensemble des assujettis les avantages et les garanties qui pourraient compenser les nouvelles complications administratives de la réforme envisagée.

L'unification aurait par ailleurs pour conséquence de détourner de son véritable but l'institution de la taxe locale, qui doit avant tout alimenter le budget des communes en proportion de leurs besoins respectifs.

En conséquence la Chambre de Commerce de Nantes se prononce pour le maintien du statu quo, en demandant qu'il ne soit apporté de modifications au mode de perception et de répartition de la taxe locale que dans le cadre du projet de réforme fiscale dont les Assemblées Législatives sont actuellement saisies.

V. — QUESTIONS FINANCIÈRES

Demande de suppression de la Caisse centrale de dépôts et de virements de titres.

Le rapport suivant nous a été présenté par notre Trésorier, M. Polo, au nom de notre Commission de Législation, dans notre séance du 8 octobre 1948 :

Messieurs,

Le Bureau de l'Assemblée des Présidents de Chambres de Commerce, saisi par un certain nombre d'Assemblées Consulaires de demandes d'intervention tendant à obtenir la suppression de la C.C.D.V.T. a demandé aux Régions Economiques et aux Chambres de Commerce de lui faire connaître leur avis en répondant aux questions suivantes :

1°) Est-il opportun d'envisager pour l'avenir la suppression de la C. C. D. V. T. ?

2°) Dans l'affirmative, quelles sont les mesures préparatoires qui devraient être adoptées dans l'immédiat (regroupement des actions et relèvement de leur minimum nominal, etc.) ?

3°) L'évolution doit-elle marquer un retour au régime de la détention matérielle des titres ? Faut-il aussi prévoir le développement d'une nouvelle forme de titres (titres à ordre, par exemple) ?

Avant d'en arriver à des conclusions, il nous paraît nécessaire d'exposer brièvement le problème.

Créée par la loi du 18 juin 1941, qui faisait suite à la loi du 28 février précédent sur la forme et la négociation des actions, la Caisse Centrale de Dépôts et de Virements de Titres (C.C.D.V.T.) a pour objet de recevoir toutes les actions au porteur dont le dépôt dans ses caisses est rendu obligatoire par des avis publiés au J. O. Des pénalités sérieuses frappent les porteurs défaillants ou simplement retardataires. Dans sa forme, la C.C.D.V.T. est une société anonyme dont le capital appartient à des organismes bancaires nationalisés ; elle a donc de ce fait un caractère semi-public.

A l'origine, le but officiel de cette nouvelle institution fut de freiner les achats spéculatifs, c'est-à-dire en réalité de permettre l'exercice d'un contrôle sur les main-mises que pouvaient essayer d'exercer les Allemands sur la fortune mobilière française ; c'est pourquoi le Gouvernement, dans son projet initial, ne prévoyait l'activité de la C.C.D.V.T. que pour la zone occupée, ce qui d'ailleurs fut rejeté par les autorités d'occupation.

La C.C.D.V.T. s'est ensuite proposée de permettre, par son organisation, la réduction et la simplification du travail des sociétés émettrices et des intermédiaires (agents de change et banquiers) et par suite une diminution des charges supportées par les actionnaires.

Enfin, il y a eu sans doute aussi à l'origine de cette institution, mais d'une façon très accessoire, des raisons de contrôle fiscal.

A l'heure actuelle, le premier but — freinage de la spéculation et défense contre les occupants — a cessé d'exister. Quant aux économies, il convient de demander aux usagers ce qu'ils en pensent, et nous reviendrons plus loin sur ce point. Par contre, le point de vue fiscal a pris le dessus, et à cet égard les Administrations des Contributions Directes et de l'Enregistrement sont vaillamment entrées dans la lice.

En fait, la C.C.D.V.T. non seulement subsiste, mais continue à absorber progressivement les actions de toutes les sociétés françaises. Et pour être fixé sur l'esprit dans lequel ses partisans la comprennent, il suffit de se reporter à une déclaration faite par son Directeur Général, Monsieur Baldy, d'après laquelle cette institution est « indispensable dans un régime d'économie dirigée, pour que l'Etat puisse exercer un contrôle des négociations et des cours des valeurs mobilières au même titre que le contrôle des prix de la plupart des biens mobiliers et immobiliers ». Nous sommes donc dûment avertis.

Le même Directeur Général, dans une conférence du 29 avril dernier, disait que la principale raison des critiques adressées à la C.C.D.V.T., mais la moins avouée, venait de ce que cette institution réduisait au minimum les possibilités de fraude fiscale. Or, en réalité, l'Administration est loin d'être démunie de moyens de contrôle, et les bordereaux de coupons ainsi que le casier fiscal lui permettent toutes les recherches. Sans doute la C.C.D.V.T. peut-elle lui apporter une aide supplémentaire, mais il faut se demander, si l'importance de cette aide suffit à justifier le maintien de cet organisme, malgré les inconvénients réels et très graves qu'il présente et que nous allons examiner.

Les principaux reproches adressés à la C.C.D.V.T. portent sur les points suivants :

Retards. — Les sociétés et les actionnaires se sont plaints maintes fois des retards souvent considérables que depuis l'institution de la C.C.D.V.T. ils ont eu à subir dans le règlement de leurs diverses opérations sur les titres et sur les coupons. Sans doute ces retards ont-ils été aggravés pendant certaines périodes par des causes extérieures, comme les pannes ou coupures d'électricité. Ce qui est certain, c'est que les intermédiaires adhérents à la C.C.D.V.T. (banques et agents de change) éprouvent la plus grande difficulté

à ajuster leurs comptes avec ceux de la Caisse, par suite notamment des décalages existant entre l'émission des virements et leur présentation. Sans doute les intermédiaires sont-ils fautifs, mais il faut constater que cet inconvénient très grave résulte, directement ou indirectement, de l'existence même de la Caisse, et qu'il semble impossible d'y remédier efficacement.

Détournements. — Ce grief, qui a été souvent invoqué, ne semble pas fondé sur des faits fréquents ; il est cependant certain que le risque existe et ne doit pas être négligé.

Dangers de la centralisation. — Ces dangers sont de deux sortes : danger moral résultant de la facilité supplémentaire que cette centralisation pourrait donner à un état totalitaire ou à un pouvoir révolutionnaire pour une réquisition ou une dépossession générale ; danger matériel dans le cas où, par suite de troubles graves, de catastrophes, d'événements de guerre, les documents et pièces comptables réunis à la C.C.D.V.T. seraient détruits.

Absence de titres de propriété entre les mains des actionnaires. — Si, en droit, aucune atteinte n'est portée par le nouveau régime à la propriété de l'actionnaire, ce dernier n'a cependant plus en mains les papiers représentant son titre de propriété sur l'actif de l'entreprise à laquelle il est associé. Le relevé de titres que lui remet son agent de change ou son banquier constate sans doute le bon accord de celui-ci, mais ne lui donne pas, à toute époque et vis-à-vis des tiers, un titre de propriété certain. Or, l'actionnaire français, surtout moyen ou petit, tient essentiellement à avoir en mains un titre de propriété que le régime actuel ne lui fournit pas. On peut considérer cette exigence comme déraisonnable, mais il est absolument certain qu'elle existe. En tous cas, il faut voir là une des principales raisons de la désaffection actuellement constatée pour les placements en valeurs mobilières, et c'est là un des aspects les plus importants du problème de la C.C.D.V.T.

Frais à la charge des porteurs. — Il est exact que le régime de la C.C.D.V.T. supprime des frais d'envois postaux de titres et des manipulations de coupons, des frais de recouppement ou de régularisation d'actions. Mais il n'est pas moins certain que ce régime oblige les intermédiaires à tenir une comptabilité titres très onéreuse qui explique les frais pris aux actionnaires et dont ceux-ci se plaignent vivement. La manière même dont la Caisse calcule le remboursement de ses frais, et le fait qu'elle taxe ainsi au même prix un titre cotant 100.000 fr. et un autre valant 200 fr., font que l'intermédiaire, ne pouvant agir ainsi à l'égard de ses clients, est obligé de refaire trimestriellement un bilan de chaque dossier afin de calculer ses droits de garde sur la valeur moyenne du portefeuille, travail considérable qui se traduit en définitive par des frais importants à la charge du client. En tous cas, le régime de la C.C.D.V.T. oblige les porteurs à passer par l'intermédiaire des banques ou agents de change agréés, et par suite entraîne pour eux le paiement de droits de garde, qui ne sont sans doute pas perçus par la Caisse, mais qui sont incontestablement payés par les actionnaires.

De tout ceci il ressort que la C.C.D.V.T. ne donne satisfaction ni aux intermédiaires adhérents, ni surtout à leurs clients, et que les avantages

que ses zéloteurs lui attribuent sont ou illusoire ou contrebalancés par des inconvénients supérieurs. Dans ces conditions, et pour répondre à la première question posée par le Bureau de l'Assemblée des Présidents, nous n'hésitons pas à conclure qu'il faut envisager nettement la suppression de la C.C.D.V.T.

Il est vrai que cette suppression ne peut être réalisée immédiatement, et cela pour une raison purement matérielle, qui est la nécessité corrélative de créer tous les titres représentant les nombreuses augmentations de capital réalisées depuis la libération. En fait, la C.C.D.V.T. a établi son emprise de telle sorte que sa suppression pure et simple demandera des délais et entraînera un important travail de liquidation.

Aussi est-il nécessaire de prévoir et de mettre en œuvre immédiatement un certain nombre de mesures préparatoires destinées à faciliter le retour à la liberté.

La première, et qui doit d'ailleurs être prise quel que soit le régime vers lequel on s'orientera, est le regroupement des actions. La valeur nominale minimum des titres est, depuis la loi de 1867, restée fixée à 100 fr. En fait, la valeur couramment adoptée dès 1914 était de 500 fr. On peut discuter sur la valeur minimum désirable, mais tenant compte du nombre des titres existant sur le marché et du salaire des employés, on peut dire que la valeur réelle d'un titre, pour que les opérations auxquelles il donne lieu ne soient pas trop onéreuses pour le porteur, ne devrait pas être inférieure à 10.000 francs.

D'autre part, l'évolution à envisager doit marquer un retour au régime de la détention des titres et à une plus grande liberté, tant pour les sociétés émettrices que pour les actionnaires. Contrairement aux dispositions légales actuelles, d'après lesquelles seule la C.C.D.V.T. est habilitée à recevoir les titres en dépôt, à effectuer les virements et les paiements de chèques-dividendes, il semblerait normal que les sociétés recouvrent la liberté de gérer elles-mêmes le service de leurs titres ou de le confier à un organisme agréé au nombre desquels pourrait d'ailleurs figurer la société anonyme qu'est la C.C.D.V.T.. Ainsi parviendrait-on à une décentralisation partielle hautement désirable, en supprimant le monopole de la Caisse.

Il faudrait aussi, sans attendre le retour à la liberté de détention des titres, permettre aux actionnaires d'avoir en mains un titre de propriété. Celui-ci pourrait être un chèque-titre délivré par l'établissement agréé dont le client a fait choix, et portant les noms de l'intermédiaire et de l'actionnaire, la raison sociale de la valeur et le nombre de titres. Ce chèque-titre, pour être vendu, devrait être remis à son émetteur ou endossé au nom d'un autre intermédiaire agréé. Il se rapprocherait donc beaucoup du chèque-numéraire. Afin d'éviter tout risque de vol, on pourrait établir un duplicata du chèque-titre qui serait adressé à la Société émettrice ou à son représentant. Cette formule aurait sans doute l'avantage d'arriver à remplacer dans beaucoup de cas le titre nominatif, qui est générateur de nombreuses formalités à la charge des intermédiaires et des actionnaires.

En ce qui concerne les dividendes, ils devraient être payés directement par la société émettrice à l'intermédiaire détenteur des comptes de ses clients par des virements Banque de France. L'intermédiaire pourrait à l'occasion de ce paiement prélever une commission facile à calculer, qui se substituerait aux droits de garde dont le calcul compliqué entraîne, comme nous l'avons signalé plus haut, un travail considérable et inutile. Avec ce système, les crédits seraient portés beaucoup plus rapidement aux comptes des clients, et le travail se trouvant réduit dans une proportion importante, les frais devraient l'être également.

Quant à la création des titres à ordre, elle ne semble pas devoir être envisagée, en raison de la très grande diffusion des valeurs mobilières dans notre pays, à la différence de ce qui existe en Angleterre par exemple, où cette première forme de titres est couramment usitée.

Pour conclure, nous pensons qu'à défaut du retour pur et simple au régime antérieur, c'est-à-dire au régime de libre détention des titres, qui constitue le but à atteindre mais dont la réalisation immédiate se heurte à des difficultés matérielles certaines, la suppression du monopole de la C.C.D.V.T. dans les conditions que nous avons indiquées au cours de cette étude conjointement avec les améliorations que nous avons suggérées, constituerait une première étape. La C.C.D.V.T. estime que son régime présente des avantages considérables. Les usagers — dont l'opinion mérite aussi d'être écoutée — le contestent. Le jour où on leur laissera le libre choix entre le recours à la C.C.D.V.T. et la gestion par elles-mêmes de leur service de titres, les sociétés émettrices sauront bien où se trouvent leurs véritables intérêts et ceux de leurs actionnaires et agiront en conséquence.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, a décidé de l'adresser à l'Assemblée des Présidents, comme exprimant son avis au cours de l'enquête ouverte par cette Assemblée sur la suppression éventuelle de la C.C.D.V.T.

Dans notre séance du 12 novembre 1948, notre collègue M. Loutrel a exposé les conséquences qui allaient résulter pour un grand nombre d'entreprises commerciales et industrielles des restrictions de crédit imposées à tous les établissements bancaires par une récente circulaire du Gouverneur de la Banque de France.

Il a regretté que l'Assemblée des Présidents, qui avait été saisie de la question au cours de sa séance du 19 octobre, n'ait pas cru devoir intervenir auprès des Pouvoirs Publics pour obtenir un assouplissement dans l'application de ces mesures de restrictions,

Restrictions de crédit imposées aux établissements bancaires par la Banque de France.

M. Cossé, Vice-Président, a expliqué que l'attitude de l'Assemblée des Présidents était justifiée à la date du 19 octobre par les apaisements que les banques étaient alors en mesure de donner, ainsi qu'il avait pu le constater lui-même. Il a reconnu toutefois que la situation avait évolué depuis, et que la Commission du Crédit se montrait plus exigeante que jamais.

M. Loutrel a proposé qu'à défaut d'une protestation contre le principe des restrictions, la Chambre demande à l'Assemblée des Présidents de reconsidérer la question. Il a émis l'avis que, pour tenir compte de l'application plus rigoureuse de la circulaire du Gouverneur de la Banque de France, il soit demandé aux banques d'examiner avec la plus grande attention les cas particuliers des entreprises.

M. Rineau, Vice-Président, qui, en l'absence de M. Bertin, présidait la séance, a déclaré que la question serait examinée à la demande des Chambres de Commerce de Nantes et d'Angers, par le Comité Directeur de la V^e Région Economique, dans sa réunion du 18 novembre, et qu'il insisterait pour qu'un vœu soit pris dans le sens indiqué par M. Loutrel (voir le procès-verbal de la réunion de la V^e Région Economique à Niort, le 18 novembre 1948, numéro de « Loire-Atlantique » de décembre 1948, page 175).

La reprise des relations commerciales avec l'étranger a fait ressortir l'intérêt que présente l'existence dans un grand centre commercial comme le nôtre d'une délégation de l'Office des Changes.

Création à Nantes d'une délégation de l'Office des Changes.

Notre Compagnie a fait auprès de l'Office des Changes des démarches pressantes pour obtenir l'ouverture d'un bureau de cette nature à Nantes et elles a reçu satisfaction. Une délégation a été donnée par l'Office des Changes à la succursale de la Banque de France de Nantes, où ce Service fonctionne depuis le 13 janvier 1947.

VI. — NAVIGATION INTERIEURE

Demande de retour à la liberté de l'affrètement sur les voies navigables intérieures.

L'Union Syndicale des Mariniers naviguant sur les Rivières et Canaux de l'Ouest nous a communiqué, avec demande d'avis, la lettre suivante, adressée par elle à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports :

Nantes, le 15 Janvier 1946.

Monsieur le Ministre,

Le 29 décembre 1945, l'Union Syndicale des Mariniers tenait son assemblée générale annuelle.

Au cours de cette réunion, la question de l'affrètement a été longuement discutée.

Tous les mariners présents ont reconnu les inconvénients qui découlent de l'affrètement tel qu'il est pratiqué actuellement, sous le contrôle absolu de l'Office national de la navigation intérieure, sans pouvoir y constater le moindre avantage tant pour eux que pour tous les usagers de nos canaux et rivières de l'Ouest.

C'est pourquoi, à l'unanimité absolue, il a été décidé de vous adresser, Monsieur le Ministre, la présente pétition tendant à obtenir le retour à l'entière liberté de l'affrètement, tel qu'il se pratiquait avant la guerre.

Non seulement les mariners réclament cette liberté, mais elle est impatiemment attendue par tous les usagers de nos voies navigables, tant industriels que négociants et cultivateurs.

Nous nous permettrons de vous rappeler, Monsieur le Ministre, que sur nos canaux et rivières de l'Ouest, absolument fermés, sans aucune communication avec les autres réseaux de navigation intérieure de la France, nous avons toujours joui de règlements spéciaux étant donné surtout que tous nos mariners sont des patrons-bateliers artisans ne possédant qu'un seul bateau qu'ils conduisent eux-mêmes avec l'aide de leur famille ou d'un seul commis.

Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien examiner cette pétition avec la plus grande attention.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 15 février 1946, nous avons reconnu que la demande des Mari-

niers était bien fondée, et que la liberté réclamée par eux répondait non seulement à leurs désirs, mais encore à ceux du commerce et de l'industrie de la Région.

Nous avons en conséquence appuyé la demande de l'Union Syndicale des Mariniers par une lettre adressée, le 22 janvier 1946, à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports.

A la suite d'une communication de l'Union Syndicale des Mariniers naviguant sur les rivières et canaux de l'Ouest, nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports la lettre suivante :

Demande de modification des heures d'ouverture et de fermeture des écluses sur les canaux.

Nantes, le 28 Novembre 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur les fâcheuses conséquences résultant pour la batellerie fluviale de la réglementation actuelle de la fermeture des écluses sur les canaux et les rivières de l'Ouest.

Ces voies navigables permettaient, dans les années précédant la guerre, un trafic de l'ordre de 250.000 tonnes, que les mariners de l'Ouest, groupés en une Union Syndicale, s'efforcent aujourd'hui de reprendre, en utilisant au maximum leur matériel.

L'utilisation au maximum de tous les modes de transports étant plus indispensable que jamais, notre Compagnie estime que le maximum de rendement des gabares doit être recherché par tous les moyens, au premier rang desquels figurent les facilités de passage des écluses.

Or, les heures d'ouverture actuelles (8 à 18 heures pendant la période d'hiver) ne permettent pas une utilisation rationnelle de ces transports et sont une cause de perte de temps préjudiciable aux intérêts des mariners et de la marchandise.

L'Union Syndicale des Mariniers demande en conséquence, par dérogation à la règle générale, que les heures d'écluses soient les suivantes :

Période d'hiver	de 6 à 20 heures
Période d'été	de 5 à 22 heures

La Chambre de Commerce estime que cette suggestion mérite d'être prise en considération, la réglementation actuellement en vigueur constituant une véritable entrave à la navigation ; elle vous prie en conséquence, Monsieur le Ministre, de bien vouloir examiner la demande des mariners, et si, comme elle l'espère, vous en reconnaissez le bien fondé, étendre la durée de passage des écluses dans la région d l'Ouest.

VII. — AVIATION COMMERCIALE

Projet de loi
fixant le statut
de l'aviation
commerciale.

L'Union des Chambres de Commerce Aéronautiques a demandé, par lettre du 15 octobre 1947, aux Chambres de Commerce intéressées de formuler leurs observations sur le projet de loi fixant le statut de l'aviation commerciale.

Nous avons renvoyé l'examen de cette question à notre Commission de l'Aviation commerciale, sur la proposition de laquelle nous avons décidé, au cours de notre séance du 28 novembre 1947, de formuler les observations suivantes sur le projet de loi en cause :

TITRE I

Dispositions Générales

Le titre I soulève peu d'objections. La Chambre reconnaît que la sécurité des transports aériens nécessite un contrôle préalable de l'Etat, au moyen des agréments et autorisations prévus aux articles 3 et 4. Toutefois elle estime que les transports à la demande, actuellement caractérisés par les avions-taxis, devraient pouvoir être exploités sans autorisation spéciale, ainsi d'ailleurs qu'ils fonctionnent actuellement.

Elle regrette par ailleurs que les autorisations soient accordées seulement pour une durée maximum de cinq ans ; elle craint que la possibilité de retirer ces autorisations ne donne lieu à des décisions arbitraires de la part de l'autorité qui les a accordées.

TITRE II

Des Transports aériens réguliers de passagers et de poste

La Chambre constate avec regret que les trafics de passagers et de poste, qui sont précisément les seuls transports les plus rapidement rentables, soient de par les dispositions de ce titre l'apanage de l'Etat.

Elle fait remarquer que ces transports, s'ils étaient laissés à l'initiative privée, s'effectueraient dans bien des cas à des tarifs beaucoup plus avantageux que ceux effectués par la Société Nationale.

TITRE III

Des Transports aériens exceptionnels des passagers et de poste

Ce titre ne fait l'objet d'aucune observation.

TITRE IV

Des Transports aériens de marchandises

La Chambre proteste contre la faculté accordée à l'Etat de se réserver, à l'expiration d'un délai de 8 ans à dater de la promulgation du texte, l'exploitation des lignes qui auraient été créées par des sociétés privées, sans que celles-ci puissent prétendre à aucune indemnité d'éviction au cas où leurs activités se trouveraient ainsi suspendues ou réduites.

La conception de l'article 10 est de nature à décourager toute initiative privée ; le délai de 8 ans n'est pas suffisant pour permettre un amortissement normal des installations qui auront été créées. D'autre part, les activités restant aux entreprises privées, une fois que l'Etat aura choisi les siennes, ne pourront plus supporter l'amortissement d'installations devenues trop importantes.

TITRE V

Du Travail aérien

Ce titre ne fait l'objet d'aucune observation.

TITRE VI

Concours financier de l'Etat ou les collectivités publiques en faveur des Entreprises publiques de transports aériens constituées par l'Etat

L'article 17 pose en principe que le concours de l'Etat ou des Collectivités publiques ne peut être accordé « qu'aux entreprises spécialement constituées par l'Etat dans la mesure où leur exploitation est déficitaire, en raison d'obligations spéciales qui leur sont apportées ».

La Chambre estime que cet article laisse la porte ouverte à l'arbitraire, car il permettra de maintenir en place des lignes non rentables, qui, du point de vue commercial, ne devraient pas être maintenues. Elle ajoute qu'une telle disposition ne devrait être retenue que si joue en l'occurrence une nécessité indiscutable d'intérêt national.

TITRE VII

Du Contrôle

La nécessité d'un contrôle technique de l'Etat de tous transports aériens ne saurait être discutée. Encore faut-il que ce contrôle soit appliqué suivant les mêmes règles aux entreprises de l'Etat et aux entreprises privées.

Il est à craindre qu'il y ait dans ce contrôle deux poids et deux mesures, et que l'Etat y trouve le moyen de rendre difficile l'exploitation technique et financière des sociétés privées.

La Chambre exprime le désir que les organismes de contrôle comprennent des représentants qualifiés des usagers.

CONCLUSIONS

En résumé, la Chambre de Commerce de Nantes estime :

1° Qu'un contrôle préalable (agrément et autorisation), ou a posteriori (contrôle technique, administratif et financier) est nécessaire pour assurer la sécurité du transport des passagers, de la poste et du personnel naviguant des sociétés ;

2° Que, s'agissant de la mise sur pied d'une organisation nouvelle, il est nécessaire que l'Etat coordonne les efforts des collectivités publiques et de l'initiative privée dans la création des lignes commerciales ;

3° Qu'il est également normal que l'Etat se réserve l'exploitation des lignes internationales, sur lesquelles les sociétés privées ne seraient pas en mesure de lutter avec la concurrence étrangère et de défendre le pavillon national.

✱

Elle fait par contre les réserves les plus formelles sur les dispositions du projet, notamment des titres II et IV, qui tendent à décourager la concurrence privée et à entraver le développement des entreprises existantes.

Elle émet le vœu qu'il soit tenu compte, dans la rédaction définitive du statut, de la nécessité de permettre aux entreprises privées d'exercer leur activité parallèlement et en concurrence avec les Sociétés Nationales sur toutes les lignes où l'intérêt supérieur du pays ne commande pas une exploitation unique de l'Etat, ainsi d'ailleurs que le demandait le Congrès National de l'Aviation Française de 1947.

Elle proteste contre l'insuffisance du délai de 8 ans imparti aux Sociétés Privées pour exploiter des lignes de transport de marchandises.

Ces observations ont été transmises à l'Union des Chambres de Commerce Aéronautiques.

Enquête de l'Office des Transports de l'Ouest sur les services rendus par la documentation de l'Institut Français du Transport Aérien.

L'Office des Transports et des P.T.T. de l'Ouest a ouvert une enquête auprès de ses Chambres de Commerce adhérentes, à qui il a demandé de lui faire connaître quels services leur étaient ou pourraient leur être rendus par la documentation que leur fournissait régulièrement l'Institut Français du Transport Aérien.

Après examen de cette question, nous avons fait connaître notre avis à l'Office des Transports et des P.T.T. de l'Ouest par la lettre suivante :

Nantes, le 28 février 1948.

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 12 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître l'opinion de notre Compagnie sur les services que nous rend la documentation de l'Institut Français du Transport Aérien où que nous en attendons.

Une remarque générale s'impose : Cette documentation revêt, en ce qui nous concerne, un caractère trop exclusivement technique. Si les grands ports aériens peuvent tirer profit des études très poussées faites dans d'autres pays et utiliser les enseignements tirés de telle ou telle méthode appliquée avec plus ou moins de succès, il ne peut en être de même pour les Chambres de Commerce, qui, comme la nôtre, ont le souci de créer un outil nouveau, et ont mis de ce fait au premier rang de leurs préoccupations le problème administratif et juridique des aéroports.

Loin de se désintéresser par ailleurs des questions techniques, nos efforts portent essentiellement sur l'aménagement des aéroports, construction des pistes, balisage et éclairage de l'aéroport, construction de bâtiments et hangars.

Enfin, dans l'ordre commercial proprement dit, nous demandons à être renseignés, dans le cadre du statut en préparation de l'aviation civile et commerciale, sur les possibilités actuelles et dans les années à venir de l'aviation. Toutes les études faites sur le fret aérien, l'évolution des appareils de transports, le développement des relations aériennes, nous intéressent vivement.

Pour ces raisons, nous attachons beaucoup plus d'intérêts aux notes de travail qu'aux informations sélectionnées ; car, tandis que ces dernières traitent des questions de détail et trop spécifiquement techniques, les notes de travail constituent des études d'ensemble et des sources de renseignements très utiles pour orienter l'action de nos Compagnies.

Sous ces réserves, nous indiquerons à l'I.F.T.A. comme sujets ayant notre préférence, dans le cadre de leur programme d'information :

Problèmes juridiques et administratifs des aéroports :

- Concession d'exploitation des aéroports,
- Ouverture au trafic commercial, formalités douanières, etc...
- Etat de la question du statut de l'aviation civile et commerciale française.

Problèmes de construction d'aéroports :

- Balisage et éclairage des aéroports,
- Bâtiments et hangars d'aéroports.

Problème de gestion d'aéroports :

- Taxes d'atterrissage et d'abri ; chiffres comparés et évolutions des taxes.

Matériel volant :

- Caractéristique et prix de divers avions susceptibles de servir pour le tourisme, les voyages d'affaires et les aéro-clubs et écoles.

Transport aérien des marchandises :

- Tableau de marchandises (primeurs, fruits, etc...) dont le voyage par air est intéressant ou moins coûteux sur les relations France (Région Ouest), Afrique du Nord, Angleterre, en fonction de leur prix.

Tarifs et sécurité :

- Données tarifaires générales (passagers et marchandises) permettant références et calculs de base.
- Evolution et comparaison de chiffres de sécurité.

VIII. — POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

Les renseignements suivants ont été fournis par M. Boennec, Chef de Bureau à la Direction de la Poste, à l'Office des Transports de l'Ouest, dans sa réunion de Paris du 19 juin 1946 :

La deuxième distribution postale est rétablie dans toutes les grandes cités.

Le transport de la poste par avion va être développé aussitôt que l'Administration disposera d'un nombre suffisant d'appareils. Parmi les lignes qui seront mises en fonctionnement figurent celle de Paris à Nantes.

Pour les téléphones, il y a 25 % d'abonnés de plus qu'en 1938, et le trafic urbain et interurbain est en augmentation de 50 % sur l'avant-guerre.

80 % des circuits sont rétablis. Malheureusement les communications entre Nantes et Paris ne sont écoulées que par 19 circuits au lieu de 31. Il reste 165-000 demandes d'abonnés en souffrance. Elles seront satisfaites au fur et à mesure de la livraison des appareils neufs.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, M. Boennec, Administra-

Rétablissement et amélioration des services des P.T.T.

teur à la Direction Générale de la Poste, a signalé l'atténuation des difficultés d'acheminement des courriers. Les délais de transmission en France sont vraisemblablement les mêmes qu'avant-guerre, et dans notre Région seule l'extrême pointe de la Bretagne est plus mal desservie qu'en 1939.

Des circuits routiers ont été établis partout où le service ferroviaire était insuffisant.

Le transport des lettres par avions est fait actuellement sur deux grandes lignes :

Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau ;

Paris-Nice par Lyon et Marseille.

Les travaux de balisage sont continués en vue de l'ouverture d'autres lignes et ont retardé la mise en service de nouvelles lignes.

Le trafic postal est égal à celui d'avant-guerre pour les lettres. En ce qui concerne les journaux et imprimés, il est moins important, par suite de la pénurie du papier.

Pour les transports à destination des territoires d'Outre-Mer, le trafic par avions se développe, en raison de l'insuffisance des services maritimes. « Air-France » a diminué ses prix, et l'affranchissement a par suite été réduit ; on applique également la baisse de 5 %.

Entre la France et l'Etranger, on développe de plus en plus le transport du courrier par avions. On cherche à arriver, par paliers, aux transports aériens sans surtaxe, d'abord pour l'Europe, et ensuite pour le monde entier. Pour les objets, des réductions très importantes ont été obtenues. Elles représentent une diminution de 1/3, soit 1/6 de l'ancien tarif.

Transport des colis postaux. De nouveaux circuits ont été créés en France. Le maximum a été porté à 20 kg. pour les colis postaux internationaux, à l'exception de l'Allemagne, de l'Italie, de l'Albanie et du Japon. Le montant de l'indemnité pour les colis postaux contre remboursement a été porté de 10 à 30.000 francs.

Un centre de renseignements postaux par téléphone a été créé en 1946. Il reçoit 1.400 à 2.000 demandes de renseignements par jour, et y répond immédiatement. Tél. Etoile : 84-00.

Cette initiative, qui a été très bien accueillie à Paris, sera vraisemblablement étendue aux grandes villes de province.

En ce qui concerne le téléphone, l'Administration peut fournir des appareils aux abonnés, qui sont invités à ne pas les acheter dans le commerce.

235.000 demandes sont en instances. 100.000 abonnés ont été rattachés en 1946.

La difficulté principale réside dans la lenteur de la distribution des appareils destinés à l'équipement des centraux téléphoniques.

Pour donner satisfaction à toutes les régions où les centraux ont été détruits et à celles où les appareils anciens doivent être remplacés, il faudrait quadrupler la production.

Les communications urbaines données en France en 1946 ont dépassé 1 milliard, et les communications interurbaines 400 millions.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 janvier 1948, M. Boënnec, Administrateur à la Direction Générale des Postes, a fait un exposé qui peut se résumer ainsi :

a) *Service des Postes.*

1.800.000.000 de lettres ordinaires ont été expédiées en 1947, au lieu de 1.500 millions avant-guerre et 1.850 millions l'année dernière.

Une diminution a été enregistrée sur le chiffre de 1946, par suite des grèves.

1.600 millions d'imprimés ont été envoyés contre 2 milliards en 1938.

Le nombre de colis expédiés en 1947 est en diminution de 10 % sur celui de 1946.

On a enregistré une reprise nette du trafic en décembre 1947.

La poste a augmenté son réseau routier indépendant, pour remédier à l'insuffisance des transports par fer, mais la restriction d'essence a amené la suppression de quelques circuits du soir, pour ne laisser qu'une distribution par jour, le matin.

Le relevage des boîtes aux lettres par automobile est rétabli dans plusieurs grandes villes, notamment à Nantes et Bordeaux.

De nouvelles liaisons quotidiennes par avion ont été créées, notamment avec l'Algérie et le Maroc, sauf le dimanche. Avec les Antilles, tous les 14 jours.

b) *Envoi de circulaires par la poste.*

La Chambre de Commerce d'Angoulême a demandé que les copies au carbone soient admises comme circulaires.

L'Administration des P.T.T. ne peut donner droit à cette demande qui entraînerait de nombreux abus et l'expédition au tarif circulaires de nombreuses lettres. Elle signale la possibilité d'ajouter, même à la main, de nombreuses indications sur les circulaires, telles que prix, heures, formule de politesse, etc..., et fait remarquer qu'elle apporte toujours la plus large tolérance.

c) *Retard des trains-poste.*

Les délégués de plusieurs Chambres de Commerce, dont celle de Nantes, ont demandé aux représentants de la S.N.C.F. d'éviter l'irrégularité dans la marche des trains-poste, un retard de quelques minutes à l'arrivée pouvant, en raison du peu de temps laissé pour le triage, faire perdre une distribution dans la journée. L'exemple de la Presqu'île Guérandaise pendant l'été 1947 a notamment été cité.

Les représentants de la S.N.C.F. ont promis de faire tous leurs efforts pour arriver à ce résultat. Mais il est impossible de donner l'assurance que les retards seront toujours évités, notamment les jours de grande affluence pendant la saison touristique et balnéaire.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 27 janvier 1948, M. Drevet, Sous-Directeur à la Direction Générale des Communications, a fourni les renseignements suivants sur le Service des Télécommunications :

Le nombre des rattachements au téléphone est passé de 400 à 300 par mois.

Le trafic téléphonique est en augmentation de 60 % sur celui d'avant-guerre.

Le service téléphonique est installé à Saint-Nazaire.

Pour les télégrammes, on enregistre une amélioration très sensible dans la rapidité des transports, par la transmission téléphonique directe au bureau destinataire et la suppression de nombreux relais.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Rennes le 27 janvier 1948, M. Boënnec, Administrateur à la Direction Générale des Postes, a confirmé les déclarations faites par lui le 15 janvier précédent à l'Office des Transports du Centre-Ouest. Il a ajouté que le transport des journaux est une source de déficit considérable pour le budget des P.T.T. Le tarif est du 1/10 du prix de revient.

Le montant des virements C.C.P. a totalisé 3.300 milliards.

Le régime des valeurs déclarées est rétabli avec la Finlande et la Suède.

Le nombre des fonctionnaires est plus élevé qu'en 1938, mais inférieur proportionnellement au trafic.

En ce qui concerne le Service des télécommunications, M. Drevet, Sous-Directeur à la Direction Générale des Communications, a complété les renseignements fournis par lui le 15 janvier 1948 à Limoges, en faisant connaître que sur 32.000 demandes, 15.000 ont obtenu satisfaction dans la Région Ouest, et que les circuits à longues distances sont doublés par rapport à l'avant-guerre.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Tours, le 15 juin 1948, M. Boënnec, Administrateur du Service Central, a fourni les renseignements suivants :

Peu de modifications sont à signaler dans l'acheminement des correspondances. La Poste a demandé à la S.N.C.F. beaucoup d'améliorations dans les trains, qui n'ont pas toutes été obtenues.

Il est à signaler que pour les trains de Nantes et de Saint-Brieuc, la S.N.C.F. n'a pas pu faire précéder les trains saisonniers par les trains-poste.

Les services départementaux supprimés par suite de la pénurie de carburant ont été rétablis. De nouveaux services ont été créés.

La Région de l'Ouest est bien desservie, mais le service ne peut encore égaler celui d'avant-guerre.

Le Service postal sur l'Amérique du Nord s'est développé. 14 à 15 bateaux partent chaque mois du Havre ou de Cherbourg.

Les colis postaux internationaux s'étendent à un nombre de plus en plus grand de pays.

Le 1^{er} juillet, le tarif des imprimés du régime international sera réduit de 50 %, sous réserve qu'on ne descende en aucun cas au-dessous du régime intérieur.

L'emballage des échantillons pourra être clos à la condition d'être transparent.

Le chèque postal peut être barré. Il ne peut alors être payé que par virement à un C.C.P. ou à un compte courant bancaire.

Le titulaire d'un C.C.P. peut se faire délivrer des mandats-lettres de crédit payables dans tous les bureaux de postes de France. C'est une commodité appréciable pour les voyageurs qui n'ont plus besoin d'emporter des sommes considérables en billets de banque. Ces mandats sont de 500, 1.000, 5.000 et 10.000 fr. Les effets de commerce peuvent être domiciliés aux chèques postaux.

Il y a 2.344.000 titulaires de comptes. Le montant des débits et des crédits a atteint 8.000 milliards, et le montant des encaissements 7.000 milliards.

A la même réunion, M. Ferron, Ingénieur en Chef Régional des P.T.T. à Nantes, a donné les indications suivantes sur le Service des télécommunications.

6.000 postes téléphoniques privés ont été mis ou remis en service pendant le 1^{er} trimestre 1948.

Le trafic télégraphique est en régression par suite de la diminution des affaires et du développement du trafic téléphonique. 90 % des télégrammes sont distribués dans les deux heures.

Portage des télégrammes, circulaires aux municipalités.

Le nombre des abonnés reliés est beaucoup plus important qu'en 1939 : 70 % pour la France entière et 130 % pour la seule Région de l'Ouest.

Les relations Paris-Nantes ont dû être augmentées de 6 circuits.

Circuits : Nantes-Lorient	3 circuits
Nantes-Quimperlé	1 circuit
Nantes-Morlaix	1 circuit

Projet : Nantes-Challans	7 à 11 circuits
Nantes-Noirmoutier	3 à 4 circuits
Nantes-Strasbourg	direct
Nantes-Montpellier	direct
Nantes-Rennes	direct

Les circuits Paris-Nantes-La Baule passeraient de 5 à 6.

Le trafic interurbain a augmenté de 70 % et dans la région de 80 %.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Boënnec, Administrateur de la Poste, qui remplaçait M. Le Mouel, Directeur, a fourni les renseignements suivants :

Les relations postales sont assurées de façon normale par les ambulants et deux lignes d'aviation de nuit Paris-Lyon-Marseille-Nice et Paris-Toulouse, et ont été modernisées par des D.C.3 remplaçant les Junkers.

Deux lignes secondaires ont été créées : Lyon-Montpellier et Toulouse-Perpignan.

750.000 correspondances sont transportées chaque jour par avion sur le midi.

L'Administration projette de compléter le service postal aérien par des lignes secondaires en 1949, si les crédits le permettent.

Pour le relevage, le programme de motorisation se poursuit, tant à Paris qu'en province.

Le survol de l'Espagne a réduit la durée du transport entre la France et le Maroc.

De nombreuses liaisons sont créées entre la France et l'étranger.

Des circuits autonomes sont créés quand les horaires du chemin de fer ne donnent pas satisfaction.

Un projet d'extension de transport par avion sans surtaxe dans un rayon de 2.000 kilomètres, c'est-à-dire avec les principales capitales de l'Europe, est à l'étude pour 1949.

A la même réunion, M. Drevet, Sous-Directeur à la Direction Générale des Télécommunications, a fourni les renseignements suivants :

Le nombre d'abonnés a dépassé celui de 1938.

Pour la Région de l'Ouest, 11.000 nouveaux abonnés au téléphone ont été reliés en 1948.

A Nantes, la préparation du nouveau meuble est presque terminée en atelier.

Nantes sera relié par fil direct à tous les chefs-lieux de régions postales.

Les circuits Paris-La Baule ont été portés de 10 à 25.

L'Administration a pendant longtemps cherché des abonnés, mais la saturation est arrivée en raison de l'insuffisance des matériaux.

De nouveaux prix ont été fixés pour tenir compte du prix des installations récentes.

Le coefficient 10 a été appliqué pour les relations téléphoniques Nantes-Paris.

Tant pour le téléphone que pour le télégraphe, le trafic a augmenté jusqu'au 1^{er} septembre, puis a diminué. On constate une amélioration dans la rapidité des transmissions.

Abus des abréviations dans les télégrammes. — Etablissement d'une liste des expressions commerciales abrégées par l'usage.

M. le Directeur Régional des P.T.T. nous a demandé l'avis de notre Compagnie sur l'établissement d'une liste des expressions commerciales abrégées consacrées par l'usage, afin d'éviter l'abus des abréviations dans les télégrammes en clair.

Après avoir fait une enquête auprès des principaux syndicats industriels et des commerçants intéressés, nous avons émis un avis favorable à l'adoption du projet de l'Administration Centrale des P.T.T. et indiqué les expressions commerciales abrégées, actuellement employées dans le commerce et l'industrie, qui pourraient figurer sur la liste de la Poste.

AVIATION POSTALE DE NUIT

Dans la communication qu'il a faite à Poitiers, le 15 mai 1946, à l'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest, M. Boënnec, Chef du Bureau à la Direction de la Poste, a fait connaître qu'un essai est fait sur Paris-Toulouse-Bordeaux.

Dans un avenir assez prochain, toute la France doit être desservie au point de vue postal par avions. Une lettre postée le soir sera distribuée le lendemain matin dans toutes les communes de France.

Retablissement des recettes auxiliaires des P.T.T.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Poitiers le 15 mai 1946, M. Boënnec, Chef de Bureau à la Direction de la Poste, a fourni des renseignements sur la question des Recettes Auxiliaires.

On ne trouve plus de gérant parce que la rémunération versée par l'Administration des P.T.T. est insuffisante. L'Administration a proposé de l'augmenter de 170 %, mais elle s'est heurtée à un refus du Ministère des Finances. L'Administration des P.T.T. a fait ressortir que son budget serait en équilibre même avec cette augmentation, et la question va être reprise. On peut espérer obtenir satisfaction.

IX. — ROUTES

Les renseignements suivants ont été fournis par M. Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, au cours de la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Poitiers le 15 mai 1946 :

La réfection du réseau routier commence avec la belle saison. Jusqu'ici le manque de liants avait empêché de procéder à des réparations définitives. Grâce aux arrivages qui se produisent maintenant, les goudronnages vont être repris.

M. Robert, Inspecteur Général des Transports, Chef du Contrôle des Transports Routiers, a, de son côté, fait connaître que le nombre des véhicules utilitaires autorisés à circuler a doublé depuis la libération, étant passé de 250.000 à 490.000. On peut dire qu'actuellement nous avons atteint le même chiffre qu'avant la guerre, mais les véhicules de gros tonnage sont peu nombreux, alors que le nombre des camionnettes a beaucoup augmenté. Les possibilités de transport sont donc encore très réduites.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, M. Rumpler, Directeur des Routes, a fourni la documentation complémentaire suivante :

1° *Entretien des chaussées.* — L'année 1946 a été une année de transition entre la situation d'avant-guerre et celle de l'occupation.

La production des carrières est encore insuffisante pour assurer une remise en état complète du réseau routier.

Pour les liants, on n'a disposé que de 500.000 tonnes de goudrons et bitumes, au lieu de 800.000 tonnes avant guerre. Mais des stocks ont été constitués pour le démarrage de la saison de 1947, qui sera meilleure que 1946, et, on l'espère, analogue aux dernières années d'avant guerre.

2° *Reconstruction des ponts.* — 1.747 ponts définitifs ont été remis en circulation au 1^{er} janvier 1947.

25 % des ponts détruits ont été reconstruits définitivement. On cesse d'ailleurs de faire des ouvrages provisoires pour travailler aux ouvrages définitifs. Six années sont nécessaires pour terminer la reconstruction. Le pont de Plougastel sera remis en chantiers en 1947 ; la Roche-Bernard remettra en place un pont flottant.

3° *Améliorations du réseau.* — La question des accès routiers des villes est suivie de près, notamment l'aménagement de la sortie de Nantes par Pont-Rousseau, de même que les travaux à l'intérieur de la Ville.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 juillet 1947, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, a fait un exposé qui peut être résumé ainsi :

La situation des transports routiers n'a pas évolué sensiblement depuis novembre 1946. Le service des transports routiers voyageurs est en progression constante. Son chiffre atteint actuellement 60 % des services d'avant guerre.

La production automobile française est en progression normale. La production des véhicules utilitaires est 200 % de celle d'avant guerre. 20.000 ont été construits au cours du dernier trimestre de 1946, dont 10.000 sont affectés au trafic métropolitain. La liberté commerciale est acquise pour les camions à essence et les camions Diesel inférieurs à 5 tonnes. On espère arriver au même résultat pour des camions d'un tonnage supérieur.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 janvier 1948, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a fait un exposé dans lequel il a fourni les renseignements suivants :

1° *Véhicules :*

6.500 par mois sont construits actuellement au lieu de 3.500 en 1938.

Pour le 2° semestre de 1947, 25.000 véhicules ont été mis en circulation en France.

130.000 camions ont été mis en circulation depuis la guerre.

En 1948, 60.000 camions et 4.000 autocars vont être mis en service.

Une partie du parc automobile a besoin d'être rénovée, mais la situation est assez favorable.

Pour les véhicules de cinq tonnes et au-dessus, la demande est encore légèrement supérieure à l'offre.

2° *Carburants :*

Depuis le mois de septembre, des restrictions ont été imposées. Il y a eu 33 % de réduction par mois sur le contingent.

Pour les mois de février et mars, le contingent sera de 130.000 m³ au lieu de 185.000 m³ par mois. Nous ignorons ce qu'il sera pour les autres mois à venir.

Les transports publics ne peuvent être réduits dans une proportion égale aux transports privés, car les premiers doivent être alimentés dans une proportion minimum pour leur permettre de vivre.

3° *Pneus.* — La grève a fait perdre un mois de production. La qualité est identique à celle d'avant guerre. La production est légèrement supérieure, mais absorbée partiellement par le doublement des constructions utilitaires neuves.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Rennes le 27 janvier 1948, M. Rumplet, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, a fourni les renseignements suivants :

Remise en état du réseau routier. — En temps normal, 800.000 tonnes de matériaux étaient employés à l'entretien des routes. 750.000 tonnes ont été utilisées en 1947.

La situation se présente mal pour 1948 : les crédits sont les mêmes qu'en 1947, et il faut compter 65 % de hausse sur les matériaux.

Les programmes d'aménagement de grands itinéraires et d'améliorations locales devront être différés jusqu'à ce que la situation financière permette d'avoir les crédits nécessaires.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Périgueux le 28 mai 1948, M. Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, a fait un exposé qui peut se résumer ainsi :

La situation actuelle est précaire.

Avant guerre, la durée moyenne des revêtements était de 4 ans. Ceux-ci étaient donc refaits à raison de 25 % par an. Le manque de matières premières et de crédits a empêché les travaux de remise en état et entraîné un retard d'un an dans l'entretien des routes.

Les crédits alloués en 1948 sont identiques à ceux de 1947, mais les prix ayant augmenté, le volume des travaux a diminué de 50 %. Il est à craindre que l'état des routes soit moins satisfaisant fin 1948 que fin 1947.

En ce qui concerne les ponts, nous pouvons espérer que six ans après la libération la situation sera complètement rétablie. 2.560 ponts définitifs, 3.890 ponts provisoires et 100 bacs sont actuellement en service.

Les passages provisoires sont devenus précaires, par suite d'un usage plus long qu'il n'avait été prévu. La durée d'un pont provisoire peut être estimé à six ans.

L'effort poursuivi en vue de la modernisation du réseau routier français a dû être ralenti et même arrêté en ce qui concerne l'établissement des itinéraires rapides. Le programme de travaux s'élève en effet à 10 milliards de francs, et il n'est pas possible d'en poursuivre actuellement la réalisation, en raison de l'insuffisance des crédits. Cet arrêt est préjudiciable à tous les points de vue, car les autoroutes permettraient de réaliser des économies de carburants très appréciables : à titre d'exemple, la sortie ouest de Paris, lorsqu'elle sera terminée, entraînera chaque année une économie de 12 millions de litres d'essence.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Tours le 15 juin 1948, M. Mardon, représentant de M. Rumpler, Directeur des Routes, excusé, a fourni les renseignements suivants :

Le réseau routier français conserve de grandes qualités malgré l'insuffisance des crédits accordés pour sa réfection et son amélioration. L'Administration cherche à lui donner davantage d'homogénéité, mais n'a pas encore entrepris la réalisation des autoroutes.

Les parties endommagées pendant l'occupation sont progressivement régénérées.

De nouvelles méthodes techniques sont employées pour les revêtements (bitumes fluxés, etc...). On réalise ainsi des revêtements durables pour une dépense bien moindre qu'avant guerre.

Malgré la pénurie des crédits, l'effort maximum est fait dans tous les Services.

Reconstruction des ponts. — Il reste à reconstruire 7.550 ponts. 2.570 ponts définitifs ont été jusqu'ici remis en service, et 473 sont actuellement en reconstruction.

Le programme d'ensemble devait nécessiter un délai de six ans pour la reconstruction de tous les ponts. Ce délai ne pourra pas être tenu, mais le retard sera diminué au fur et à mesure que les matériaux seront plus abondants.

L'insuffisance des crédits accordés est une cause de retards dans les travaux. 430.000.000 de fr. seulement ont été alloués en 1948, au lieu de 560.000.000 de francs en 1947.

A la même réunion, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, a fourni les renseignements suivants sur l'état des transports routiers :

L'instruction générale du 7 avril 1948 a détendu les prescriptions relatives au transport par routes à grande distance des marchandises. Les autorisations sont maintenant accordées pour trois mois au lieu d'être spéciales à chaque cas, et la notion d'itinéraire remplacée par celle de zone d'action, largement calculée.

La politique des transports va être mise en chantier par le Conseil Supérieur.

Parc des véhicules. — 48.600 véhicules sont sortis au cours des deux premiers trimestres de 1948, dont 35.000 pour les besoins civils métropolitains.

Le parc des véhicules est actuellement reconstitué en nombre, mais non en qualité.

Un arrêté ministériel du 1^{er} juin 1948 a supprimé les licences d'achat pour tous les véhicules utilitaires.

Carburants. — La situation, particulièrement grave en septembre 1947, s'est progressivement améliorée.

En ce qui concerne l'essence, les quantités distribuées ont été les suivantes :

		dont pour le roulage départemental
Août 1947	199.000 m3	11.500 m3
Janvier 1948	132.500 m3	82.200 m3
Juin 1948	182.000 m3	111.000 m3

On s'efforce d'améliorer les contingents pour le troisième trimestre de 1948, le but recherché étant d'allouer 40 litres pour les trois mois d'été aux usagers non prioritaires.

Sur de nombreux points, des améliorations sont nécessaires (mauvais virages, traversées dangereuses, passages à niveau à supprimer). Les crédits accordés ne représentent que 500 millions en valeur d'avant-guerre. Le public n'est pas encore arrivé à se rendre compte que ces travaux sont éminemment rentables, par suite de l'économie de temps réalisée, de la dépense d'essence et de l'usure du matériel.

En 1949, les crédits alloués permettront seulement 50 % des travaux nécessaires pour mettre le réseau français en état de maintenir une situation qui en faisait un des premiers du monde.

En ce qui concerne les travaux neufs, il est actuellement impossible de savoir ce que les crédits permettront de réaliser (autoroute de l'ouest, sorties de Marseille, etc.).

Actuellement, sur 7.500 ponts détruits en 1944, 2.930 sont rétablis en définitif, 3.657 le sont d'une façon toute précaire.

Arrêts dans les agglomérations. — A la même réunion, des protestations ont été formulées parce que certains sont très gênants pour la circulation.

M. Robert, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a fait savoir que cette question était de la compétence du Préfet.

Dans la communication qu'il a faite à l'Office des Transports du Centre-Ouest à Poitiers, le 15 mai 1946, M. Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, a fait connaître que l'amélioration est continue pour le gaz-oil ; la liberté devait, en effet, être rendue le 1^{er} juillet.

Situation des carburants liquides.

Pour l'essence, en raison de la nécessité où l'on se trouve de ménager les devises étrangères, l'approvisionnement sera encore limité pendant un temps qu'on ne peut prévoir.

Au cours de sa réunion tenue à Paris le 19 juin 1946, l'Office des Transports de l'Ouest a demandé instamment le rétablissement de la liberté.

M. Robert, Inspecteur Général, Chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a répondu que c'était impossible en raison de l'insuffisance des carburants. Il a ajouté que l'Administration Supérieure ferait tous ses efforts pour y arriver le plus tôt possible, mais qu'il ne fallait pas y compter avant le courant de 1947 au plus tôt.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, tous les délégués ont protesté contre l'institution des deux secteurs, et réclamé le rétablissement de la liberté.

M. Robert a répondu que la décision avait été prise par le Ministère de l'Economie Nationale, et que le Ministère des Travaux Publics n'avait jamais formulé d'objection contre le rétablissement du régime de la liberté. Il a toutefois fait remarquer que c'était une erreur de croire que l'importation d'une minime quantité de carburants, en sus des chiffres actuels, permettrait d'arriver à ce résultat. La situation est en effet la suivante :

Actuellement, l'activité économique est de 85 % de celle d'avant-guerre. Or, en 1939, la France consommait par mois

300.000 m3 d'essence. Il faudrait donc aujourd'hui 250 à 270.000 m3, et nous en importons actuellement 170.000 m3.

M. Robert a fait remarquer que dans tous les pays où a été rétablie la liberté de l'essence, la consommation a subi une augmentation très considérable sur celle d'avant-guerre (par exemple 30 % aux Etats-Unis et en Belgique). Pour arriver à cette augmentation en France, il faudrait donc doubler la quantité importée.

Il est à craindre que si une demande est faite au secteur de l'essence à 49 francs, les quantités attribuées au secteur à 19 francs soient réduites, ce qui a soulevé une protestation unanime des membres de l'Office. Il a été parlé de 30 %.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 juillet 1947, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, a fait connaître que le contingent de carburant mis à la disposition du secteur métropolitain civil est actuellement de 185.000 m3 par mois, au lieu de 300.000 m3 avant-guerre. Il ne peut être question pour le moment de la liberté de vente de l'essence. La fabrication des pneus est équivalente à celle d'avant-guerre, et la qualité à celle de 1939.

A la réunion du même Office, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, a fait les déclarations suivantes :

Pour 1948, les crédits alloués pour l'entretien des routes sont environ 50 % de ce qu'ils auraient dû être. 61 % du réseau routier a été recouvert normalement, alors que 80 % auraient dû l'être.

On ignore complètement quelle sera la situation de l'essence à partir du mois d'octobre.

L'Office a demandé la même répartition qu'en août 1947.

Gas-Oil. — En 1948, la consommation était de 300.000 m3. D'après les dotations actuelles, elle serait de 450.000 m3. La stabilisation est prévue jusqu'au mois d'octobre 1948.

Pneumatiques. — La situation était grave à la fin de 1947. Elle s'est sensiblement améliorée. Les prévisions de répartition du

caoutchouc et de fabrication dans les usines ont conduit le répartiteur à tenter une expérience de semi-liberté pour les camionnettes et certains véhicules de tourisme.

Il y a en ce moment un afflux de demandes, résultant de la crainte des usagers de voir cesser cette semi-liberté.

En conclusion, on peut dire que l'on remonte la pente d'une manière indiscutable.

Gares routières. — Trois décrets du 16 mars 1948 règlent l'établissement des gares, leur concession, leur exploitation et les taxes d'usage.

Voir également ordonnances du 24 octobre 1945, décret du 5 septembre 1946.

Dans la communication qu'il a faite à Poitiers le 15 mai 1946 à l'Office des Transports du Centre-Ouest, M. Rumpler, Directeur des Routes au Ministère des Travaux Publics, a déclaré que la production mensuelle française des pneumatiques était, en juillet 1945, de 1.400 tonnes, en mai et juin 1946 la production prévue est de 2.750 tonnes, mais les pneus, dans lesquels le caoutchouc synthétique entre pour la plus grande partie de la fabrication, ne font que 50 % du service d'avant-guerre. A la libération, les pneus ne contenaient que 23 % de caoutchouc naturel, actuellement la proportion est de 43 % ; il faut arriver à 60 % pour avoir un produit tout à fait satisfaisant. La plus grande difficulté concerne les pneus pour camions extra-lourds, dans lesquels la proportion de gomme naturelle doit être encore beaucoup plus élevée.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, M. Robert, Inspecteur général, Chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a fait connaître que l'insuffisance des pneus pour les véhicules utilitaires et « de liaison » (dénomination actuelle des voitures de tourisme) tient aux quantités excessives attribuées au secteur prioritaire. Une étude est en cours pour réaliser une nouvelle répartition, qui permettrait d'améliorer l'approvisionnement des véhicules de liaison.

Situation des pneumatiques.

La production actuelle est un peu supérieure à celle d'avant-guerre. Au lieu de 3.000 tonnes par mois en 1939, on fabrique 3.400 tonnes. 1.118 sont affectées au remplacement des pneus usés des véhicules utilitaires, et 432 à ceux des véhicules de liaison. C'est l'exportation qui absorbe tout le reste, et la question est très préoccupante pour la reconstitution du parc automobile. Il est à noter que les services prioritaires sont servis à 100 % et qu'ils représentent au moins la moitié de la consommation.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a fait les déclarations suivantes :

Esence. — La situation était tendue en 1947 ; elle s'est améliorée jusqu'à septembre 1948, et est redevenue mauvaise depuis.

La quantité distribuée a été de 157.000 m³ pour le mois d'octobre, elle était en juillet de 180.000 m³, en août et septembre de 165.000 m³.

Le roulage absorbait en août 97.000 m³, et depuis 95.000 m³.

On abandonne provisoirement le régime du double secteur, et on maintient le contingent à 185.000 m³. Le contingent de l'Agriculture sera considérablement augmenté au printemps 1949.

Gas-oil. — La part attribuée aux besoins généraux est de 28.000 m³. Cette quantité est notoirement insuffisante.

Le rapport du nombre de mètres cubes servi aux transporteurs publics par rapport à l'ensemble des consommateurs, qui était mensuellement d'environ 3,2 en 1947, a été en janvier 1948 de 2,6, en juillet 1948 de 3,3.

Le rapport du nombre de mètres cubes servi aux transporteurs publics de marchandises par rapport à l'ensemble des consommateurs, qui était mensuellement d'environ 4,2 en 1947, a été en janvier 1948 de 3,4, en juillet 1948 de 4,5.

Pour le gas-oil la proportion est à peu près équivalente.

Pneumatiques. — La part réservée à l'exportation a été augmentée par le Gouvernement.

L'entretien des camionnettes et des véhicules lourds absorbe 55 % de la production.

Il faudrait importer 6.000 tonnes de pneus étrangers pour remettre notre parc automobile en état de suffire aux besoins d'un semestre.

Au cours de notre séance du 14 février 1947, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes :

Considérant que la prospérité de l'industrie automobile est un des facteurs essentiels du relèvement de l'économie française ;

Qu'en effet l'exportation des automobiles est une des principales sources de rentrées de devises étrangères ;

Que, d'autre part, cette industrie doit être en mesure de fournir au pays l'instrument de travail indispensable, que constituent les véhicules de liaisons et de transports de toutes catégories ;

Considérant que s'il y a lieu d'encourager l'exportation, ce ne peut être que par une augmentation de la production, et non par des prélèvements sur les besoins nationaux ;

Considérant que les mesures actuelles de réglementation et de contingentement, tant de la vente des véhicules que de la distribution des carburants et des pneumatiques, sont autant d'entraves à la production et à l'amélioration de l'industrie automobile ;

Considérant que cette réglementation même tendra rapidement à faire périr nos ventes à l'étranger, et entraînera un fléchissement de toute l'économie française ;

Considérant que, sur le plan local, des milliers de petits et moyens commerçants et d'ouvriers vivent du commerce et de la réparation des voitures automobiles, et risquent de se trouver dans une situation difficile ;

Emet le vœu :

Que soit étudié, même au prix de sacrifices provisoires, le rétablissement immédiat de la liberté de la répartition des carburants ;

Que soit abrogé le décret du 16 janvier 1947, tendant à créer au détriment des besoins prioritaires commerciaux et industriels un double secteur dans la répartition des carburants ;

Situation de l'industrie et du commerce automobile. — Mesures à prendre pour l'améliorer.

Que soient diminuées les taxes exorbitantes sur l'essence ;

Que des mesures soient prises pour réserver aux besoins nationaux :

1° des contingents de véhicules neufs correspondant aux besoins commerciaux et industriels ;

2° des contingents de pneumatiques et de pièces de rechange suffisant pour assurer le rééquipement et la réparation des véhicules en service.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de l'Industrie et du Commerce, de l'Economie Nationale et des Finances.

Au cours de notre séance du 15 février 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la réglementation actuelle des transports apporte une gêne considérable aux entreprises industrielles et commerciales, et compromet la reprise de la vie économique ;

Considérant que la taxe sur les autorisations de circuler, établie par arrêté ministériel du 28 juillet 1945, fait supporter aux seuls véhicules utilitaires les frais de fonctionnement des Groupements Départementaux des Transports Routiers ;

Considérant l'amélioration croissante de la situation des carburants ;

Emet le vœu,

Que le Gouvernement s'efforce d'augmenter la distribution des carburants aux industriels et aux commerçants, de façon à permettre l'extension de la circulation indispensable à la reprise des affaires ;

Que la répartition des carburants soit faite en fonction des activités économiques ;

Que l'arrêté ministériel du 28 juillet 1945 soit abrogé.

Cette délibération a été transmise à MM. les Ministres de la Production Industrielle, des Travaux Publics et des Finances. Le rétablissement de la libre circulation des automobiles a donné satisfaction partielle à ce vœu.

Demande de rétablissement de la libre circulation automobile.

Par lettre du 25 octobre 1946, l'Assemblée des Présidents a signalé à toutes les Chambres de Commerce de France l'entente intervenue entre les garagistes de l'Yonne pour réaliser une permanence des garages le dimanche, et a appelé notre attention sur l'utilité d'une solution analogue dans tout le pays.

Ayant appris que la Chambre Syndicale Nationale du Commerce de l'Automobile était d'accord pour établir cette permanence les dimanches et jours fériés, mais à la condition de pouvoir majorer les prix pour le travail effectué ces jours-là, nous avons décidé, au cours de notre séance du 22 novembre 1946, de saisir de la question M. le Préfet de la Loire-Inférieure, à qui nous avons demandé d'homologuer les nouveaux tarifs des garagistes pour les travaux des dimanches et des jours fériés.

La Fédération Nationale des Transports Routiers a saisi notre Compagnie d'une demande de participation de délégués routiers aux études des Chambres de Commerce concernant la création et l'exploitation des gares routières.

Après avoir examiné cette question, au cours de notre séance du 27 décembre 1946, nous avons émis un avis favorable à cette demande.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, M. Robert, Inspecteur général, Chef du Service du Contrôle des Transports Routiers, a signalé que les textes de base pour l'organisation des gares routières sont l'ordonnance du 24 octobre 1945 et le décret d'application du 5 septembre 1946.

L'Etat envisage l'attribution aux Départements et aux Villes de la faculté de concéder les gares routières. Les demandes de concession peuvent être faites dès maintenant, sans attendre l'établissement du Cahier des Charges, qui est à l'étude.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 janvier 1948, M. Robert, Inspecteur Général des Transports, Chef du Service du Contrôle des Transports Rou-

Ouverture des garages le dimanche. — Utilité d'une entente entre les exploitants pour assurer une permanence.

Création et exploitation des gares routières. — Demande de participation de délégués routiers aux études des Chambres de Commerce.

tiers, a déclaré que le texte du projet de décret était revenu du Conseil d'Etat, et qu'il serait soumis, à très brève échéance, à la signature des Ministres intéressés.

Représentation des transporteurs routiers aux réunions des Offices de Transports.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Rennes le 27 janvier 1948, cette question a été posée dans le sens de la représentation de la Fédération Nationale des Transporteurs Routiers aux réunions de l'Office, mais du côté des organismes auxquels les Chambres de Commerce adressent leurs demandes.

Le Président de l'Office a rappelé que M. Litalien, Président de cette Fédération, était venu à la dernière réunion du Mans.

X. — CHEMINS DE FER

1° OFFICES DE TRANSPORTS

Participation de la Chambre aux travaux des offices des transports de l'Ouest et du Centre-Ouest.

Comme les années précédentes, notre Compagnie a pris part, en 1945 et 1946, aux travaux des Offices des Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest.

Nous donnons, à l'article concernant chacune des questions traitées au cours de ces réunions, des renseignements sur les échanges de vues qui ont eu lieu entre les représentants du Contrôle, ceux de la Société Nationale des Chemins de Fer Français et nos délégués, les vœux émis par les Offices et les résultats obtenus.

I. — Réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest à Poitiers, le 15 mai 1946

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° Section des Transports :

- a) Situation des Chemins de Fer (infra, page 219) ;

2° Section des Routes :

- a) Situation du réseau routier (suprà, page 197) ;
- b) Situation des carburants liquides (suprà, page 203) ;
- c) Situation des pneumatiques (suprà, page 205) ;
- d) Billets d'aller et retour (infra, page 228) ;
- e) Vols de colis dans les gares (infra, page 238) ;

3° Section des P.T.T. :

- a) Rétablissement des Recettes Auxiliaires (suprà, page 196) ;
- b) Aviation postale de nuit (suprà, page 196) ;

B. QUESTION D'INTÉRÊT Régional

Section des Transports :

Trains Nantes-Lyon et vice versa.

II. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest à Paris, le 19 juin 1946

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° Section des Transports :

- a) Situation des chemins de fer (infra, page 219) ;
- b) Projet d'une nouvelle division de la S.N.C.F. en Directions Régionales (infra, page 227).

2° Section des Routes :

Situation des carburants liquides (suprà, page 203).

3° Section des P.T.T. :

Rétablissement et amélioration des Services (suprà, page 188).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

Demande de rétablissement des lignes transversales (infra, page 251) et suivantes.

III. — Réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest à Limoges, le 13 novembre 1946

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports :*

- a) Situation des chemins de fer (infra, page 219).
- b) Délais de déchargement des wagons (infra, page 228).

2° *Section des P.T.T. :*

Aucune question importante ne figurait à l'ordre du jour. Un assez long échange de vues a eu lieu au sujet du fonctionnement du Service des chèques postaux, de la dimension des imprimés utilisés, etc...

Pour le téléphone, l'Office ayant demandé si l'Administration serait bientôt en mesure de hâter les installations téléphoniques, M. Boënnec, administrateur à la Direction Générale des Postes, a répondu que ses Services s'efforçaient de faire intensifier la construction de nouveaux appareils. Malheureusement, un très grand nombre de ceux-ci passent au marché noir et il est difficile de remédier à cette situation.

Les nouveaux annuaires téléphoniques sortiront le 15 décembre prochain.

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- 1° Trains Nantes-Paris (infra, page 249).
- 2° Trains Nantes-Lyon (infra, page 251).
- 3° Desserte ferroviaire de la Vallée de la Loire (infra, page 256).

IV. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest au Mans, le 20 janvier 1947

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports :*

- a) Situation des chemins de fer (infra, page 219).
- b) Limitation de la responsabilité de la S.N.C.F. (infra, page 237).

2° *Section des Routes :*

- a) Situation du réseau routier (supra, page 197) ;
- b) Gares routières (supra, page 209).

3° *Section des P.T.T. :*

Des renseignements d'ordre général ont été fournis par M. Boënnec, Administrateur à la Direction Générale de la Poste (supra, page 188).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- 1° Trains Nantes-Paris (infra, page 249) ;
- 2° Trains Nantes-Lyon (infra, page 251) ;
- 3° Desserte ferroviaire de la Vallée de la Loire (infra, p. 256).

V. — Réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest
à Bordeaux, le 18 juin 1947

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

Section des Transports :

Situation du matériel ferroviaire (infra, page 219).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- 1° Train Nantes-Paris (infra, page 249) ;
- 2° Trains Nantes-Lyon (infra, page 251) ;
- 3° Desserte de la Vallée de la Loire (infra, page 256).
- 4° Tarif 14-114, Transport des produits métallurgiques (infra, page 243).
- 5° Transport des céréales pour la Suisse (infra, page 240).

VI. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest
à Granville, le 7 juillet 1947

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports :*

Situation ferroviaire (infra, page 219).

2° *Section des Routes :*

Situation des transports routiers (supra, page 198).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- 1° Trains Nantes-Paris (infra, page 249) ;
- 2° Demande de rétablissement des tarifs d'exportation (infra, page 231).

VII. — Réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest
à Limoges, le 15 janvier 1948

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports :*

Situation du matériel ferroviaire (infra, page 219).

2° *Section des Routes :*

- a) Construction de véhicules automobiles (supra, page 207) ;
- b) Situation des carburants liquides (supra, page 203) ;
- c) Situation des pneumatiques (supra, page 205) ;
- d) Gares routières (supra, page 209).

3° *Section des P.T.T. :*

- a) Situation du trafic (supra, page 190) ;
- b) Envoi de circulaires par la poste (supra, page 191) ;
- c) Retard des trains poste (supra, page 191) ;
- d) Service des télécommunications (supra, page 192).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- 1° Trains Nantes-Paris (infra, page 249) ;
- 2° Trains Nantes-Limoges (infra, page 254) ;

- 3° Trains Nantes-Marseille (infra, page 254) ;
- 4° Transports inférieurs à 40 km. (infra, page 233) ;
- 5° Retour au délai de 24 heures pour le déchargement des wagons (infra, page 228).

**VIII. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest
à Rennes, le 27 janvier 1948**

Les exposés faits par les représentants des Ministères et de la S.N.C.F. ont été identiques à ceux qui avaient été présentés par eux ou par leurs collègues à la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest du 15 janvier, à Limoges.

Quelques renseignements supplémentaires intéressants ont cependant été fournis :

QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports* :

Situation ferroviaire (infra, page 219).

2° *Section des Routes* :

- a) Remise en état du réseau routier (supra, page 197) ;
- b) Représentation des transporteurs routiers aux réunions des Offices de Transports (supra, page 210) ;

3° *Section des P.T.T.* :

- a) Situation du trafic (supra, page 190) ;
- b) Service des télécommunications (supra, page 192).

**IX. — Réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest
à Périgueux, le 28 mai 1948**

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports* :

Situation du matériel ferroviaire (infra, page 219).

2° *Section des Routes* :

Situation du réseau routier (supra, page 197).

B. QUESTION D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

1° *Section des Transports* :

Tarif 14-114 - Transport des produits métallurgiques (infra, page 243).

2° *Section des P.T.T.* :

Heure de remise du courrier dans les boîtes du commerce (supra, page 188).

**X. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest
à Tours, le 15 juin 1948**

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1° *Section des Transports* :

Situation ferroviaire (infra, page 219).

2° *Section des Routes* :

- a) Remise en état du réseau routier (supra, page 197) ;
- b) Transports routiers (supra, page 198).

3^o Section des P.T.T. :

- a) Situation du trafic (suprà, page 190) ;
- b) Service des télécommunications (suprà, page 192).

B. QUESTIONS D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- a) Tarif 14-114 - Transport des produits métallurgiques (infra, page 243) ;
- b) Relations de la Vallée de la Loire (infra, page 256).

XI. — Réunion de l'Office des Transports de l'Ouest au Mans, le 7 décembre 1948

A. QUESTIONS D'INTÉRÊT GÉNÉRAL :

1^o Section des Transports :

Situation ferroviaire (infra, page 219).

2^o Section des Routes :

- a) Remise en état du réseau routier (suprà, page 197) ;
- b) Transports routiers (suprà, page 198) ;
- c) Arrêts dans les agglomérations (suprà, page 202).

3^o Section des P.T.T. :

- a) Situation du trafic (suprà, page 190) ;
- b) Régression du service (suprà, page 194) ;
- c) Service des télécommunications (suprà, page 192).

B. QUESTIONS D'INTÉRÊT RÉGIONAL :

Section des Transports :

- a) Relations Paris-Tours-Angers-Nantes (infra, page 257) ;
- b) Relations Manche-Océan (infra, page 259) ;
- c) Relations Quimper-Nantes (infra, page 255) ;
- d) Tarif 14-114 - Transport des produits métallurgiques (infra, page 243) ;
- e) Tarification des emballages vides en retour (infra, p. 245).

M. Christian Pineau, Ministre des Travaux Publics, a été reçu par l'Office en fin de séance. Il a fait un exposé d'ordre général, où il a traité surtout la question de la répartition de l'essence et des pneumatiques, et a signalé que le Gouvernement ne voyait pas la possibilité, en raison de l'insuffisance des importations par suite de la pénurie de devises, de rétablir la liberté des carburants.

Le Ministre a donné l'assurance que les restrictions dans le services des trains prendraient fin très probablement le 20 décembre 1948, et au plus tard le 1^{er} janvier 1949.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Poitiers le 15 mai 1946, M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest, a fourni d'intéressants renseignements qui peuvent se résumer ainsi :

La S. N. C. F. manque toujours de matériel, bien que des progrès sérieux aient été réalisés et que l'amélioration se continue.

Le parc des voitures à voyageurs, qui était de 27.000 en 1939, est actuellement de 14.000.

Les autorails étaient au nombre de 775 en 1938 ; au 1^{er} octobre 1946 450 seront remis en état. Grâce à une intensification de leur service, le nombre des kilomètres parcourus chaque jour par les autorails est en augmentation progressive.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Paris le 19 juin 1946, M. Porchez a complété les renseignements

Situation des chemins de fer. — Reconstitution du matériel, et amélioration du service.

ments qui avaient été fournis par M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest, à la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Poitiers, le 15 mai 1946.

Il a signalé particulièrement :

Que nous avons alors 9,600 locomotives au lieu de 5.000 à la Libération; Que les autorails parcouraient 10.000 kilomètres par jour contre 7.000 en 1945 ;

Que le nombre des wagons chargés s'élevait à 240.000 contre 139.000 l'année précédente ;

Et que le service des trains avait acquis une grande régularité ; 90 % des convois arrivent en effet à l'heure exacte.

En ce qui concerne les perspectives d'avenir, M. Porchez a fait les déclarations suivantes :

Service des voyageurs : La S. N. C. F. espère pouvoir faire pendant l'été 1947 un service satisfaisant, mais pendant l'hiver la pénurie pourrait faire réduire le nombre de kilomètres-voyageurs.

Entre Paris et Nantes et entre Paris et Rennes, 30 minutes seront gagnées sur le parcours des express.

Transport des marchandises : La S. N. C. F. dispose actuellement de 265.000 wagons, dont le chiffre reste à peu près stationnaire, chacune de ces unités revenant trop fréquemment à l'atelier pour des réparations indispensables en raison de l'état du matériel.

Enfin M. Porchez a terminé en signalant la nécessité d'accélérer les déchargements de wagons et d'assurer par la route les transports à courte distance.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 13 novembre 1946, M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest, a fait un exposé des possibilités de la S.N.C.F. sur l'ensemble du territoire français :

Pour la traction électrique, la situation est assez satisfaisante, mais il manque encore quelques locomotives pour que le service puisse redevenir normal sur la partie électrifiée du réseau français, sous réserve des ouvrages d'art qui restent encore à rétablir.

Pour les locomotives à voyageurs, la situation s'est améliorée, mais elle reste stationnaire, les réparations se heurtant à toutes sortes de difficultés, au premier plan desquelles se place le manque de produits ferreux.

Le nombre des **voitures à voyageurs** en circulation normale était de 17.000 en octobre 1946 contre 27.000 en 1939. La S. N. C. F. espère augmenter prochainement ce parc de 200 voitures.

Le parc brut des **wagons** est de 337.000, mais 281.000 seulement sont utilisables, les autres en réparation.

La S. N. C. F. signale les difficultés qu'elle éprouve à fournir des wagons couverts étanches. Les matériaux d'obturation lui manquent souvent. Elle fait appel aux expéditeurs, qu'elle engage à effectuer eux-mêmes la mise hors d'eau des véhicules, et elle leur fournit, dans la limite de ses moyens, du carton bitumé ou autres matériaux destinés à effectuer des réparations provisoires.

6.000 wagons tomberaux, commandés en Angleterre, vont être terminés, et, on l'espère, livrés à la fin de l'année.

36.750 du même type, commandés aux Etats-Unis, subissent un retard de livraison et on ne sait quand ils arriveront en France.

Le nombre des **autorails** en service, qui était de 710 le 1^{er} janvier 1939, a atteint 579 le 1^{er} octobre 1946. De grands progrès ont été réalisés dans les réparations, qui portent actuellement sur 120 de ces voitures.

Si la S. N. C. F. pouvait surmonter les difficultés résultant de l'insuffisance des produits ferreux et du cuivre, la situation redeviendrait rapidement normale.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 20 janvier 1947, M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest, a fourni les renseignements suivants :

Le Conseil Supérieur des Transports va être rétabli. La loi est actuellement en préparation.

Il a fait ensuite un exposé de la situation actuelle de la S. N. C. F.

Sur 2.673 ouvrages d'art détruits, 2.500 étaient reconstruits au 1^{er} octobre 1946, de même 4.450 bâtiments étant détruits, la moitié était réparée.

Les horaires de trains ont été tendus. Le gain sur la durée du parcours est en moyenne de une heure pour 400 km. et de 1 heure 30 pour 600 km.

Les kilomètres-trains par jour étaient de 170.000 en janvier, 240.000 en mai. Ils sont passés à 270.000 en juillet. Ce chiffre, diminué par les restrictions temporaires actuelles, sera, si l'approvisionnement de la S. N. C. F. en charbon est suffisant, atteint, et même dépassé, au prochain service d'été : on espère arriver à 300.000.

Les stocks de charbon représentent 6 à 7 jours de consommation.

Le service du trafic voyageurs à la gare Montparnasse a été supérieur cet été de 40 % à celui de 1935.

Les locomotives en service sont au nombre de 10.000.

Le parc des wagons, qui était de 480.000 avant la guerre, était de 260.000 en mai, et de 290.000 en décembre 1946. Le trafic est supérieur à celui de 1938. Les wagons construits à l'étranger commencent à arriver en France. Le nombre des wagons chargés est passé de 37.000 à 50.000 par semaine. Le nombre de colis est passé d'une année à l'autre de 8 millions à 11 millions. Dans les ports, en raison de l'irrégularité du trafic, les chargements varient du simple au double dans la semaine.

Il a été transporté beaucoup plus de légumes et d'engrais. Le transport du bétail est par contre en réduction de 20 % par rapport à 1938. De même on doit constater une diminution importante de la marée.

Pour le mois de juillet les pronostics sont favorables si les arrivages de charbon se poursuivent. Les rails neufs manquent. Nos locomotives américaines sont attendues. 37.000 wagons commandés arrivent à la cadence quotidienne de 2 à 400.

Les vols ont diminué de 40 % entre le premier et le quatrième trimestre 1946. Alors que les prix de gros sont à l'indice 820, le kilomètre 3e classe est à l'indice 450.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Bordeaux le 18 juin 1947, M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest, a fait un exposé d'où il ressortait :

Qu'à ce moment la livraison des voitures-voyageurs n'était pas commencée en raison de la pénurie des matières premières. Sur 17.000 wagons commandés en Angleterre et aux Etats-Unis, 8.250 avaient été livrés. Le nombre des wagons utilisables se montait à 286.000. 111 autorails de 600 CV étaient commandés, et devaient être livrés à la fin de 1948. La réfection des voies était en cours, mais il manquait 1.000.000 de tonnes de rails pour pouvoir terminer les travaux.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 juillet 1947, M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest, a fourni les renseignements suivants :

Il y a actuellement 546 ouvrages rétablis définitivement sur 1.125 détruits. La pénurie de charbon obligera à restreindre le trafic des voyageurs à partir du 1^{er} octobre 1947 (service d'hiver). Le retour à la circulation de l'hiver 1945-1946 est envisagé. L'arrivée de wagons américains améliorera la situation du trafic des marchandises. Le nombre de wagons chargés dépasse sur le réseau de l'Ouest le chiffre de 57.000, alors que le maximum d'avant-guerre était de 55.000. Le trafic en régime accéléré se développe de

plus en plus. La réforme tarifaire a pour but de rapprocher les tarifs du prix de revient. La S. N. C. F. cherche à revenir au service d'avant-guerre, et même à faire mieux.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 janvier 1948, M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest à la S.N.C.F., a fait un exposé dans lequel il a fourni les renseignements suivants :

Installations fixes : Il y a un retard considérable dans la réfection et l'entretien en raison du manque de matériel.

Il est à craindre que la situation soit stationnaire en 1948 par suite de l'insuffisance des crédits.

Autorails : Leur nombre a augmenté. Pour la Région du Sud-Ouest, 370 sont commandés et doivent être livrés en 1948.

La situation reste très précaire, les pièces de rechange manquant.

27 autorails de 600 CV doivent être livrés à partir de juillet 1948, et 50 de 300 CV à partir de mars 1948.

218 sont en instance de commande.

L'approvisionnement en gas-oil est très insuffisant. Il faudrait 4.900 m³ de gas-oil, or 3.500 m³ seulement sont assurés.

Voitures voyageurs : Les premières voitures neuves seront livrées au cours de l'été 1948.

Wagons chargés :

Pour octobre et novembre, le nombre des wagons plateformes chargés est en augmentation de 10 % sur celui de 1946.

Le tonnage commercial pour 11 mois est en augmentation de 13 % alors que le nombre des wagons utilisables est en augmentation de 5 %.

L'augmentation est de 23 % pour les wagons couverts.

Ceux en retour d'Allemagne sont en très mauvais état.

Il faudrait 400.000 wagons pour satisfaire nos besoins. La S. N. C. F. ne dispose actuellement que de 360.000 wagons, d'où un déficit de 40.000. 18.500 sont commandés, mais la S. N. C. F. n'a pas la monnaie matière nécessaire pour l'exécution de ces commandes.

La possibilité de production françaises est de 25.000 wagons.

Le montage des wagons américains se continue.

Le nombre de kilomètres-voyageurs est de 160 % de celui de 1938.

Le nombre de kilomètres-trains était en moyenne de 315.000 en 1946, de 303.000 en octobre 1947, et de 286.000 en décembre 1947.

Personnel :

L'effectif était 97 % de celui de 1938 en 1946, et 94 % de celui de 1946 en 1947, soit 33.200 personnes.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Rennes le 27 janvier 1948, M. Dorges, Directeur Général des Chemins de Fer au Ministère des Travaux Publics, a fourni les renseignements suivants :

Les attributions de charbon sont prévues plus abondantes en 1948 qu'en 1947, en raison des importations des U. S. A. et de la Ruhr. Il en résultera une amélioration de la production de l'acier et du ciment.

On espère une nette amélioration des transports en 1948, et cependant une augmentation de la production amènera des difficultés pour le rail, de même que pour la route, qui devra résoudre le problème des pneumatiques et de l'essence.

M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest à la S.N.C.F., a annoncé que :

Le service d'été de 1948 sera plus satisfaisant que celui de 1947.

L'express 756 Nantes-Paris sera remis en circulation le 5 ou 10 mai.

9.500 lampes ont été volées sur la ligne Le Havre-Rouen.

Les vols ont été deux fois moins nombreux en 1947 qu'en 1946, et quatre fois moins nombreux en 1947 qu'en 1943.

Une surveillance très sévère a été organisée.

La S. N. C. F. envisage d'augmenter le transport par route sur une distance supérieure à 40 km. avec un régime spécial pour les embranchements particuliers.

Dans la Région Ouest il y a en circulation 920 voitures de grandes lignes, contre 1.700 en 1938.

Sur 360.000 wagons de marchandises en circulation, 64.000 sont en réparations.

Le Ministère de la Production Industrielle signale que la production de voitures utilitaires est trop importante, et demande son détournement sur la production de voitures de tourisme. Le Répartiteur des pneumatiques a appuyé cette demande.

La production de voitures utilitaires n'est maintenue que pour permettre l'activité des usines.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Périgueux le 28 mai 1948, M. Cardon, Directeur de la Région du Sud-Ouest à la S.N.C.F., a fourni des renseignements qui intéressaient surtout cette région ferroviaire, mais dont on peut extraire les indications suivantes, d'ordre général :

La reconstitution du matériel détruit n'atteint que 50 % des destructions totales.

Les matières premières allouées à la S. N. C. F. couvrent seulement les 2/3 de ses besoins.

Plus de 50.000 wagons ont plus de 50 ans d'âge.

Les attributions faites à la S. N. C. F. en acier et ciment représentant 9 % des attributions de l'ensemble de la France ; les attributions en bois représentent 7 % et ne couvrent qu'un quart de ses besoins. Proportionnellement la S. N. C. F. a des attributions plus faibles qu'avant-guerre.

En ce qui concerne la situation des wagons-restaurants, M. Cardon a fait connaître que 50 % du matériel de la C^{ie} Internationale des Wagons-Lits avait disparu dans l'Europe Centrale, où il ne sera jamais récupéré. Cette Compagnie a d'importantes commandes de matériel en cours, mais ne peut actuellement mettre en service de nouveaux wagons-restaurants.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Tours le 15 juin 1948, M. Dorges, Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics, a fait connaître que

Les difficultés d'approvisionnement en matières premières ont été en grande partie surmontées, mais celle de l'insuffisance des crédits ont fait leur apparition.

Il a ajouté que le Conseil Supérieur des Transports vient d'être réorganisé et commence ses travaux. Il va s'efforcer de mettre au point la coordination des divers moyens de transport.

A la même réunion, M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest à la S.N.C.F., a fait la communication suivante :

Il existe 1.130 voitures à boggies contre 1.096 l'an passé. Les colonies de vacances et les pèlerinages se développent. La concurrence anormale de la route est particulièrement signalée.

Les expéditions de marées égalent celles d'avant-guerre.

La liberté apportée au marché du poisson a modifié considérablement le trafic. Les ports du Finistère ont triplé leur trafic par rapport à l'avant-guerre. Douarnenez absorbe 60 wagons par jour.

La perte sur le retour des emballages vides coûte à la S. N. C. F. 4,5 millions, et représente 1 à 1,50 fr. par kg. de légumes.

Au cours des 5 premiers mois le trafic a été en

Janvier de.....	240.000 tonnes
Février de.....	218.000 tonnes
Mars de.....	238.000 tonnes
Avril de.....	216.000 tonnes
Mai de.....	215.000 tonnes

Les wagons disponibles sont de 310.000 environ.

Il est indiqué que les prioritaires pour les transports sont :

- La Reconstruction ;
- La S. N. C. F. ;
- Les Houillères ;
- L'Electricité ;
- Les Voies Ferrées Locales ;
- L'Agriculture.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest, a déclaré que le programme d'été avait pu être réalisé.

Le programme d'hiver tenait compte du rétablissement de certains ouvrages d'art (exemple : le pont de Saumur) et d'une légère amélioration de crédits.

Les horaires d'octobre présentaient des améliorations qui ont été réduites de 8 % à partir du 1^{er} novembre, soit 5.000 kms de trains quotidiens.

Les express 11 et 12, qui desservent la vallée de la Loire, auraient été rendus tri-hebdomadaires.

En octobre a eu lieu la grève des mines, et une réduction de 20 % a dû être imposée.

Aucune précision ne peut être fournie pour l'été prochain. On espère que celui-ci ne sera pas inférieur au service d'été 1948.

En été 1949, les nouveaux petits autorails qui ont été présentés au public il y a quelques mois seront mis en service.

On remarque que le trafic marchandises a diminué depuis le mois de septembre. La réduction porte principalement sur le charbon. Le nombre de wagons utilisables est de 310.000, soit 100.000 de moins qu'avant-guerre. 1.240 wagons neufs ont été livrés au cours du 1^{er} semestre.

La perception des frais de stationnement améliore considérablement l'utilisation du matériel.

Deux essais ont été faits, l'un dans la région parisienne, l'autre dans la région d'Orléans, pour la distribution par la route de marchandises centralisées dans une gare de chemin de fer. Quelques mois sont nécessaires pour en connaître les résultats.

L'insuffisance des crédits a empêché de continuer la reconstruction des bâtiments voyageurs.

M. Dorges, Directeur Général des Chemins de Fer et des Transports au Ministère des Travaux Publics, a ajouté que

La situation de 1949 ne sera pas aussi bonne que celle de 1948, en raison d'une politique sévère d'économies.

Le stock de charbon de la S. N. C. F. n'est plus que de 12 jours de consommation, au lieu de 40 jours avant la grève des mineurs.

Le parcours des grandes lignes a été ramené à 39.000 km. Il avait été de 26.000 km. en 1947, et avait atteint 47.295 km. au mois d'octobre 1948.

On peut espérer, à partir du 20 décembre, reprendre le service envisagé pour novembre 1948.

Le parc du matériel roulant s'améliorera un peu, notamment pour les autorails.

2° REGLEMENTATION GENERALE

Ayant appris que cette question était à l'étude, l'Office des Transports de l'Ouest, dans sa réunion de Paris du 19 juin 1946, a demandé à M. Porchez, Directeur de la Région de l'Ouest, si le renseignement était exact.

Projet d'une nouvelle division de la S.N.C.F. en directions régionales.

M. Porchez a répondu que la question était en effet à l'étude, et qu'il était possible que deux Régions nouvelles soient créées, dont une pour les Services de la banlieue parisienne ; mais il a déclaré qu'aucune modification n'était envisagée pour la Région de l'Ouest. Il a ajouté qu'on étudiait également une extension des pouvoirs des Directeurs de Régions et des Chefs d'Arrondissements.

Détails de déchargement des wagons.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 13 novembre 1946, toutes les Chambres de Commerce se sont élevées contre la rigueur des prescriptions actuelles. Le Ministère des Travaux Publics a engagé les pourparlers avec la S.N.C.F., à qui il a demandé d'étudier des allègements possibles.

Les représentants de la S.N.C.F. ont objecté les difficultés qu'ils éprouvent, par suite des retards dans la réparation du matériel roulant et dans la livraison des wagons neufs. M. Cardon, Directeur, et M. Girette, Chef d'Exploitation de la Région du Sud-Ouest, ont insisté sur la nécessité de libérer le matériel le plus rapidement possible et de décharger tous les jours. Pendant la période actuelle on obtient 60 % de chargement et 70 % de déchargement, le dimanche on ne peut y renoncer. Pour les circonstances particulières, où les réceptionnaires se sont heurtés à des obstacles imprévus, ainsi que cela s'est produit notamment dans les ports maritimes, la S.N.C.F. a promis d'examiner avec bienveillance toutes les demandes de dégrèvement qui lui seront adressées.

A la réunion qu'il a tenue à Limoges le 15 janvier 1948, l'Office des Transports du Centre-Ouest a de nouveau soulevé la question du déchargement des wagons, et demandé le retour au délai de 24 heures.

Les représentants de la S.N.C.F. ont répondu qu'à l'heure actuelle, en raison de l'insuffisance du matériel, il leur était impossible de donner une solution favorable, et qu'ils reverraient la question, avec le désir de donner satisfaction au commerce, aussitôt que la situation du parc le permettra.

A la suite d'une nouvelle demande qui nous a été adressée par le Syndicat des Transitaires et Commissionnaires en douane agréés, nous avons, au cours de notre séance du 12 mars 1948, décidé de reprendre la question auprès de la S.N.C.F., et nous l'avons fait inscrire à l'ordre du jour des réunions de printemps des deux Offices de Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest.

Demande de rétablissement des billets d'aller et retour.

Au cours de sa réunion de Poitiers du 15 mai 1946, l'Office des Transports du Centre-Ouest a demandé le rétablissement des billets d'aller et retour.

La S.N.C.F. a répondu qu'elle étudiait la question, mais qu'il était impossible pendant l'année en cours de donner satisfaction à cette demande. On peut cependant espérer que des billets d'aller et retour, comportant une certaine réduction sur le prix double du billet d'aller, seront rétablis quand les circonstances seront plus favorables.

La S.N.C.F. ayant préparé une refonte générale des tarifs des marchandises, qui a été mise en application le 17 mars 1947, nous avons demandé à M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la S.N.C.F. à Nantes, Membre correspondant de notre Compagnie, de nous faire un exposé de cette réforme.

Refonte générale des tarifs de transports marchandises.

M. Rault, étant absent de Nantes le 14 mars 1947, a délégué son adjoint, M. Foll, pour venir prendre part à notre séance, où il a fait l'exposé suivant :

Je remercie M. le Président de l'honneur qui m'est fait de pouvoir assister à cette réunion, en l'absence de M. Rault, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, que je vous prie de bien vouloir excuser.

Je vais vous parler de la refonte de la tarification du chemin de fer, refonte qui doit être mise en application jeudi prochain, 17 mars.

On nous a objecté que cette refonte de la tarification était prématurée, faite rapidement, sans que les usagers aient pu donner leur avis sur une réforme aussi importante qui touche à la structure même de la tarification.

Si nous n'avions pas fait passer cette réforme, nous n'aurions pas pu appliquer dès le 17 mars les baisses importantes que nous allons consentir à la plupart des catégories de marchandises.

Nous avons préféré faire une baisse nécessaire, et greffer sur cette baisse la réforme de notre tarification qui va nous permettre de compenser, par une amélioration de notre rendement, la perte de 5 % que nous consentons en abaissant nos tarifs.

Quelle est l'économie de cette réforme ?

Jusqu'à présent la tarification était basée sur la valeur des marchandises. Or le prix de revient du transport est indépendant de cette valeur.

La S.N.C.F. se devait de tenir compte de son prix de revient et pour cela elle a classé les marchandises, non plus d'après leur valeur, mais d'après leurs caractéristiques de chargement.

Nous avons ainsi classé les marchandises dans trois nouvelles catégories:

1°) Marchandises les moins denses, les plus fragiles, ou salissantes. Ce sont celles pour lesquelles on ne peut pas réaliser de chargements supérieurs à 10 tonnes par wagon ;

2°) Marchandises avec lesquelles nous pouvons réaliser des chargements de 10 tonnes ;

3°) Marchandises très denses, pondéreuses, non fragiles, qui permettent des chargements de 20 tonnes et plus.

Nous aurons donc une dégressivité nouvelle, et au lieu de taxer les marchandises d'après leur valeur, nous les taxerons d'après leur aptitude à constituer de bons chargements.

Le grand principe c'est de taxer les marchandises suivant le prix de revient. Ceci nous a amenés à faire passer certaines marchandises d'une catégorie dans une autre.

Exemple : les sucres en morceaux, d'un prix élevé, et qui payaient des frais de transports élevés, vont passer dans la troisième catégorie.

Autre réforme : nous avons été amenés à substituer au palier initial de 6 kilomètres un palier de 25 kilomètres, parce qu'aux petites distances nous travaillions dans des conditions déplorable. Tous les transports à courtes distances se faisaient à des tarifs très inférieurs au prix de revient.

Nous avons donc ramené de 6 à 25 kms le palier initial, ce qui nous a permis de consentir aux distances moyennes et aux grandes distances des abaissements beaucoup plus grands.

Dans l'ensemble nous laissons au commerce la possibilité, à l'intérieur de chaque série, de transporter ses marchandises suivant une gamme de tonnages plus considérables que celle que nous avons dans notre classification actuelle.

La baisse de nos tarifs n'intéresse pas toutes les marchandises. C'est une baisse nuancée.

Sur certaines marchandises il y a une baisse et sur d'autres une hausse. Mais nous n'avons effectué des relèvements que lorsque nous travaillions vraiment au-dessous de notre prix de revient.

Je suis à votre disposition, Messieurs, pour répondre aux questions que vous pourriez me poser.

M. Bertin, Président, après avoir constaté que le principe de la réforme est logique, donne lecture d'une lettre du Directeur de la Cie des Charbons et Briquettes de Blanzay et de l'Ouest dans laquelle celui-ci proteste contre la façon dont les mesures de refonte des tarifs ont été prises par la S.N.C.F. :

D'une part le délai de 12 jours imparti aux usagers pour présenter leurs observations a eu pour conséquence de les placer devant le fait accompli, d'autre part la substitution d'un parcours minimum de 25 kms à l'ancien palier de 6 kms crée un handicap à l'encontre des usines particulièrement bien placées pour recevoir les charbons d'importation.

M. Roux proteste, au nom des tanneurs, contre la hausse du tarif des bois de châtaignier, dont le résultat sera de rendre le transport plus onéreux que l'achat même du bois.

M. Drouin fait remarquer qu'en désavantagant les transports routiers à grande distance, cette réforme risque d'entraîner une forte diminution du parc de camions de 6 t. à 10 t., qu'il serait pourtant d'intérêt national de conserver intact.

M. Foll : Je transmettrai vos observations à mon Administration, mais je puis déjà vous répondre qu'une réforme de l'envergure de celle-ci ne pouvait donner satisfaction à tous les usagers, c'est-à-dire tenir compte de tous leurs desiderata, sans méconnaître le souci de ménager les deniers publics et en respectant le principe de la diminution générale des prix.

M. Bertin, Président, remercie M. Foll d'avoir bien voulu donner à la Chambre des explications aussi précises que complètes sur la refonte de la tarification des chemins de fer.

L'Union Maritime de la Basse-Loire, à l'occasion de la mise en application des nouveaux tarifs de transports des marchandises, a demandé l'intervention de notre Compagnie pour obtenir le rétablissement des prix de transports par wagons complets des marchandises, exportées.

Demande de rétablissement des tarifs d'exportation

M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, qui, Membre correspondant de notre Compagnie, n'avait pu venir assister à la séance du 25 avril, nous a adressé à ce sujet la lettre suivante, que nous avons communiquée à l'Union Maritime de la Basse-Loire :

Nantes, le 22 avril 1947

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me transmettre l'ordre du jour de la séance du 25 avril prochain à la Chambre de Commerce.

Je ne pourrai malheureusement pas assister à la discussion de cet ordre du jour, une importante réunion m'appelant à Paris à cette date.

Afin de permettre cependant à notre Compagnie d'examiner la question n° 7, qui intéresse mon Administration (Tarifs fer pour les marchandises exportées) je vous précise les points suivants :

— La tarification S.N.C.F. antérieure au 17 mars 1947 prévoyait effectivement dans les tarifs spéciaux, pour les marchandises en wagons complets, destinées à l'exportation, l'application de barèmes donnant une réduction de 10 % environ sur les prix des marchandises correspondantes du trafic intérieur.

Cette tarification se justifiait par la variété et l'ampleur des courants de trafic d'exportation dans le système économique d'avant-guerre.

La modification profonde de notre commerce extérieur a rendu inopérantes le plus grand nombre de nos tarifications d'exportation.

D'autre part, les baisses plus ou moins fortes consenties par la S.N.C.F. au 17 mars 1947 sur les prix de transport de nombreuses marchandises en

trafic intérieur, constituent le maximum de ce qui peut être réalisé dans ce domaine et dans la majorité des cas elles sont inférieures aux anciens prix d'exportation.

Le maintien de ces prix ne se justifiait donc pas et c'est pourquoi la S.N.C.F. a renoncé à prévoir systématiquement des réductions pour toutes les marchandises exportées.

Cependant, dans un certain nombre de tarifs, il existe encore des tarifications d'exportation dont la suppression aurait pu avoir de sérieuses répercussions.

C'est le cas par exemple au tarif n° 13 pour le minerai de fer, au tarif n° 14 pour les produits métallurgiques, etc...

A l'avenir, la S.N.C.F. ne prendra de mesures spéciales que par cas d'espèce, lorsqu'il lui apparaîtra possible de consentir des réductions tarifaires pour maintenir ou développer des courants de trafic d'exportation bien déterminés.

Je vous demande de bien vouloir en informer les membres de notre Compagnie.

Notre Compagnie a fait inscrire cette question à l'ordre du jour de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 juillet 1947.

A la demande présentée par les représentants de notre Compagnie, la S.N.C.F. a objecté que la nouvelle tarification faisait bénéficier les industriels, dans le trafic intérieur, d'une réduction de tarifs très supérieurs à celle qui provenait des anciens tarifs d'exportation.

En ce qui concerne particulièrement les conserves, la réduction de tarifs s'élève à 31 % par wagon de 15 tonnes. La S.N.C.F. refuse d'aller plus loin et de rétablir les anciens tarifs d'exportation.

Suppression de l'obligation du chargement et du déchargement des wagons complets le dimanche et les jours fériés.

Par lettre du 24 Mars 1947, M. le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest nous a informés que l'obligation de charger et de décharger les wagons complets le dimanche et les jours fériés était supprimée.

Nous avons remercié la Région de l'Ouest de cette communication, la mesure en cause donnant satisfaction aux desiderata que nous avions formulés à maintes reprises au nom du Commerce et de l'Industrie.

A la suite des démarches faites par notre Compagnie auprès de la S.N.C.F. pour obtenir que certains transports, impossibles à réaliser par route, puissent être faits par chemin de fer sur des distances inférieures à 40 kms, les représentants de la S.N.C.F., au cours de la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges, le 15 Janvier 1948, ont fait connaître que, chaque fois que cela leur était possible, ils fournissaient des wagons pour faire des transports, et qu'ils allaient mettre à l'étude une solution définitive de cette question.

Exécution par la S.N.C.F. de transports intérieurs à 40 kms.

Nous avons fait des démarches auprès de la S.N.C.F. pour obtenir l'abaissement du prix de transport des marchandises entre les voies des quais de Nantes et les embranchements particuliers reliés à ces quais, la taxe perçue pour ces transports, à la suite de la majoration des tarifs, qui était de 146 francs par tonne, étant notoirement trop élevée.

Transports entre les voies de quais et les embranchements particuliers.

Par lettre du 17 Février 1948, M. l'Inspecteur Divisionnaire du Trafic à la Région de l'Ouest de la S.N.C.F. nous a informés qu'après étude son Service Régional envisageait la possibilité de réduire ce prix à 115 francs par tonne, et qu'il avait soumis à cet effet une proposition à l'homologation ministérielle.

Estimant que la réduction proposée par la S.N.C.F. était insuffisante, nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports la lettre suivante :

Nantes, le 4 mars 1948

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'attirer votre bienveillante attention sur la situation désavantageuse faite au port de Nantes pour l'application des tarifs de transports entre les voies de quais et les embranchements particuliers qui y sont reliés.

Les gares de Nantes et de Chantenay considèrent en effet que, depuis le 15 octobre dernier, en vertu d'instructions de l'Administration Centrale de la S.N.C.F., les transports des voies de quais maritimes aux embranchements particuliers doivent être assimilés aux transports dits de « brouetage ordinaire à l'intérieur des gares ». Elles leur appliquent en conséquence, compte tenu des augmentations autorisées depuis le 15 octobre, une taxe de 146 francs par tonne.

Cette interprétation des tarifs a suscité les protestations légitimes des usagers et notre Compagnie est intervenue auprès des représentants locaux de la S.N.C.F. pour demander l'application aux transports dont il est question des taxes prévues au tarif 129 - chapitre 9.

Or, par lettre du 17 février, l'Inspecteur Divisionnaire du Trafic de la Région de l'Ouest nous a informés que la S.N.C.F. envisagerait la réduction de 146 fr. à 115 fr. par tonne de cette taxe et qu'une proposition, en ce sens, était actuellement soumise à votre homologation.

Cette proposition serait loin de donner satisfaction aux usagers qui réclament, à juste titre, l'application des tarifs régulièrement homologués.

Notre Compagnie, estimant que leurs protestations sont particulièrement bien fondées, insiste auprès de vous pour que soient maintenus, purement et simplement, les tarifs S.N.C.F. en vigueur, n° 129 chapitre 9, qui sont les seuls régulièrement applicables aux transports entre les embranchements particuliers et les voies de quais maritimes.

Elle vous prie, en conséquence, de bien vouloir refuser votre homologation à la proposition tendant à fixer à 115 fr. par tonne le tarif de ces transports. L'homologation d'une telle mesure serait en effet de nature à défavoriser le port de Nantes par rapport aux autres ports de l'Atlantique, et il n'y a aucune raison pour que notre port ne bénéficie pas, comme ses concurrents de l'Atlantique, des conditions du tarif P.V. 129-9.

Nous avons demandé à nos représentants à l'Assemblée Nationale d'appuyer notre demande auprès de M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu :

Paris le 5 avril 1948

Monsieur le Président,

Par lettre du 4 mars, vous avez appelé tout particulièrement mon attention sur le tarif appliqué par la Société Nationale des Chemins de Fer aux transports entre voies de quais et embranchements particuliers, au port de Nantes.

Ce tarif s'élève à 146 fr. la tonne, alors que les dispositions du tarif 129, chapitre 9 ne permettraient, selon vous, de percevoir en l'espèce que 48 francs 60.

Bien que, après nouvel examen, la S.N.C.F. ait proposé de ramener son prix à 115 fr., vous estimez cette taxation inacceptable et de nature à défavoriser le port de Nantes par rapport aux autres ports de l'Atlantique.

Vous revendiquez, en conséquence, la stricte application des dispositions tarifaires susvisées.

J'ai l'honneur de vous faire remarquer que les transports dont il s'agit sont des « transports de brouettage », c'est-à-dire des transports effectués sur voies de quais sans être précédés ni suivis d'un transport sur voie principale.

Pour ces transports, — qui d'ailleurs ne sont pas obligatoires pour la S.N.C.F., — l'article 10 des « Dispositions Générales » du tarif 129-9 prévoit, effectivement, une taxe de 48 fr. 60 par tonne de marchandise de toute nature.

Mais ce même article 10 ajoute :

« Cette taxe sera modifiée, le cas échéant, en accord avec l'Administration Supérieure, pour tenir compte :

— soit des sujétions spéciales que présentent ces transports pour la S.N.C.F.

— soit de l'utilisation de wagons ou de moyens de traction appartenant aux expéditeurs ou aux destinataires ».

Or, le port de Nantes, dont les installations s'étalent sur plusieurs kilomètres, le long de la Loire, est difficile à desservir ; les transports ayant à parcourir ses voies de quais nécessitent des manœuvres presque toujours longues, des prestations en machines et en main-d'œuvre particulièrement lourdes, et reviennent, par suite, très cher au chemin de fer.

C'est en raison de ces sujétions spéciales que, par une décision du 1^{er} décembre 1947, j'ai autorisé la S.N.C.F. à percevoir, au port de Nantes, une taxe de 84 francs par tonne, qui, compte tenu des deux majorations générales des tarifs survenues depuis lors, s'est trouvée portée à 146 francs.

Toutefois, saisie directement par vous d'une réclamation à ce sujet, la S.N.C.F. a été amenée à reprendre le calcul de son prix de revient ; elle est ainsi parvenue au chiffre de 115 francs, qu'elle m'a proposé, ainsi que vous le savez, de mettre en application, sauf objection de ma part, à la date du 16 mars.

Cette proposition a donné lieu à une étude approfondie de mes Services.

Vérification faite du détail des dépenses et compte tenu de l'ensemble des éléments du problème, j'ai estimé ne pas devoir m'y opposer.

J'ajoute que le port de Nantes n'est pas le seul qui fasse l'objet d'un régime spécial à cet égard. Ma décision du 1^{er} décembre 1947 a traité dans le même esprit les voies de quais du port de Rouen, dont la desserte présente des difficultés analogues ; à Rouen, les taxes de brouettage sont actuellement les suivantes :

Jusqu'à 100 T. : 160 francs par tonne ;
De 101 T. à 200 T. : 145 francs par tonne ;
Au-dessus de 200 T. : 132 francs par tonne .

Par ailleurs, des dispositions du même ordre sont à l'étude pour le port de Bordeaux.

Dans ces conditions, je ne puis que vous faire part des conclusions auxquelles m'a conduit l'examen le plus attentif de la situation, savoir :

1°) Le mode de taxation adopté pour les transports de brouettage sur les voies de quais du port de Nantes est conforme à la fois à la lettre du tarif numéro 129, chapitre 9, et à la règle de référence au prix de revient du transport qui domine la tarification de la S.N.C.F.

2°) Cette taxation ne saurait être considérée comme un cas isolé, défavorisant le port de Nantes par rapport aux autres ports ;

3°) Le taux de 115 fr., récemment mis en vigueur, est raisonnable et me paraît devoir être maintenu.

Nos Députés nous ont également transmis une réponse analogue, qui leur avait été faite par le Ministre des Travaux Publics, et nous n'avons pas jugé possible d'insister davantage pour obtenir satisfaction.

L'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest nous a adressé la lettre suivante :

Limoges, 10 décembre 1946

Monsieur le Président et Cher Collègue,

Certaines Chambres de Commerce et d'Industrie ont demandé, soit à la réunion de Poitiers, soit à celle de Limoges, la réouverture au trafic voyageurs de certaines lignes où ne circulent actuellement que des trains de marchandises en vertu des plans de transport adoptés pour réaliser la coordination des transports ferroviaires et routiers. Il peut en être de même parmi les Groupements départementaux de la C.G.A.

Il convient de rappeler à ce sujet que l'article 44 du décret du 12 janvier 1939, précise que la durée de validité des autorisations accordées aux Entrepreneurs routiers assurant le service voyageurs au lieu du Chemin de fer, ne sont valables que jusqu'au 31 décembre 1947, et l'article 45 indique que le Ministre des Travaux Publics devra être saisi avant le 1er janvier 1947 des propositions du Conseil Supérieur des Transports pour le renouvellement ou la modification des autorisations précitées au 1er janvier 1948.

A l'occasion de la séance de l'Union des Offices du 21 novembre dernier, notre Directeur a demandé à M. Robert, Inspecteur Général des Transports, Chef du service de contrôle des transports routiers au Ministère des Travaux Publics et des Transports, quelle procédure devraient suivre les Chambres de Commerce pour l'application de l'article 44 du décret précité lorsqu'elles auraient l'intention de demander la réouverture au trafic voyageurs d'une ligne déterminée. M. Robert a déclaré que le Conseil Supérieur des transports ne serait pas en mesure, même s'il était rétabli dans les premiers mois de 1947, d'examiner ces questions avant le 1er avril ou le 1er mai.

Mais, en attendant, il suffit de procéder comme il est indiqué par le décret du 12 janvier 1939, dont le deuxième alinéa de l'article 44 est ainsi libellé :

« Toutefois, lorsque le Ministre des Travaux Publics estimera que dans un département ou une région, il est nécessaire, pour mieux concilier les intérêts publics qui s'attachent tant à une bonne desserte des populations qu'à l'allègement des charges publiques, d'apporter des aménagements au plan de transports avant le 31 décembre 1947, cette révision aura lieu dans les formes fixées par le présent décret pour l'établissement du Plan ».

Réouverture au trafic des voyageurs de certaines lignes où ne circulent actuellement que des trains de marchandises.

Il faut donc faire adopter par le Comité Technique départemental les modifications proposées et ce Comité devra en saisir directement le Ministre des Travaux Publics jusqu'à ce que le Conseil Supérieur des transports soit rétabli. M. l'Inspecteur Général Robert a bien voulu indiquer que cette procédure serait considérée comme valable.

Je vous serais très obligé, dans le cas où vous croiriez devoir demander la réouverture au trafic ferroviaire voyageurs d'une ligne déterminée de vouloir bien me tenir au courant, afin que l'Office puisse, le cas échéant, appuyer votre intervention.

Nous reproduisons ci-après notre réponse :

Nantes, le 7 janvier 1947

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 10 décembre dernier vous m'avez exprimé le désir d'être tenu au courant des demandes que la Chambre de Commerce de Nantes pourrait adresser au Comité Technique Départemental des Transports, pour obtenir la réouverture au trafic ferroviaire voyageurs d'une ligne où ne circulent actuellement que des trains de marchandises.

Notre Compagnie a transmis ces demandes au Comité Technique nature. Elle a toutefois eu connaissance, au cours de sa dernière réunion, d'une demande adressée à M. le Préfet de la Loire-Inférieure par M. le Sous-Préfet de Châteaubriant, en vue d'obtenir le rétablissement des liaisons ferroviaires Angers-Rennes par Segré et Châteaubriant, Châteaubriant-Nantes et Châteaubriant-Saint-Nazaire.

Notre Compagnie a transmis ces demandes au Comité Technique Départemental des Transports.

En ce qui concerne la ligne Nantes-Châteaubriant, elle fait remarquer que la destruction du pont de chemin de fer de La Jonnelière, sur la rivière l'Erdre, rend impossible la solution demandée par M. le Sous-Préfet de Châteaubriant.

L'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest nous a communiqué, le 20 Novembre 1946, la protestation formulée par lui contre la proposition de la S.N.C.F. du 24 Octobre 1946, tendant à obtenir la limitation de sa responsabilité en cas de vol ou d'avaries de colis.

Limitation de la responsabilité de la Société Nationale des Chemins de Fer pour la perte et les avaries de colis.

Après avoir examiné cette question nous nous sommes associés à cette protestation par la lettre suivante, adressée à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports :

Nantes, le 9 janvier 1947

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'attention de la Chambre de Commerce de Nantes a été appelée sur la proposition soumise à votre homologation par la S.N.C.F., le 10 décembre dernier, en vue de la limitation de sa responsabilité pour le transport des bagages et des marchandises faisant l'objet ou non d'une déclaration de valeur.

Par lettre du 29 novembre dernier j'avais déjà eu l'occasion de protester contre une proposition de même nature, soumise à l'homologation le 24 octobre, et qui, à notre connaissance, n'a pas été retirée. La nouvelle demande d'homologation de la S.N.C.F. pose donc tout d'abord la question du retrait de celle du 24 octobre. Elle appelle en outre les observations suivantes :

1°) Il semble que les règles de conditionnement des bagages remis avec valeur déclarée peuvent être admises par les usagers, sauf en ce qui concerne l'obligation de l'inscription de cette valeur sur l'emballage de ces bagages ou sur l'étiquette qui pourra leur être attachée, cela pour éviter les risques de vol.

2°) La fixation d'une somme maximum de 6.000 fr. par kilo ou valeur déclarée devant couvrir tous les risques du chemin de fer ne paraît pas se concilier avec le dernier alinéa de l'article 103 du code de commerce. Cependant, au cas où il y aurait un intérêt majeur à fixer d'une manière absolue le plafond de responsabilité, tous risques, de la S.N.C.F., il serait nécessaire que la somme de 6.000 fr. subisse le sort des majorations de tarifs.

3°) La proposition de la S.N.C.F. devrait être complétée par une disposition prévoyant la faculté pour les clients du chemin de fer de faire une déclaration d'intérêt à la livraison.

Notre Compagnie espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien donner votre approbation aux observations qu'elle a le devoir de formuler dans l'intérêt de ses commettants, et que vous inviterez la S.N.C.F. à modifier en ce sens sa proposition, afin d'établir un régime acceptable pour les usagers, tout en permettant à cette Compagnie de connaître, au moment de l'enregistrement, les risques que présente pour elle le transport des bagages.

Devant les protestations énergiques des Chambres de Commerce et des Offices de Transports, la S.N.C.F. a purement et simplement retiré la proposition soumise par elle à l'homologation ministérielle.

A la suite d'une communication qui nous a été faite par l'Office des Transports et des P.T.T. du Centre-Ouest, nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports (Direction Générale des Chemins de Fer) la lettre suivante :

Suppression du port dû pour les petits colis, colis familiaux et colis express. — Protestation contre l'homologation de la proposition de la S. N. C. F.

Nantes, le 2 décembre 1946

Monsieur le Ministre,

La S.N.C.F. a soumis à votre homologation, le 5 septembre 1946, une proposition tendant à inscrire dans les chapitres I et IV des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises, deux clauses indiquant que le transport des expéditions des petits colis, colis familiaux, colis express et expéditions express ne peut être effectué qu'en port payé et que l'avance des débours n'est pas admise.

Vous n'avez accordé votre homologation qu'à titre provisoire et sous réserve que les dispositions visées ne seraient applicables que jusqu'au 31 décembre 1946. Or, la S.N.C.F. vient de vous proposer le 21 novembre 1946 de maintenir à titre définitif les clauses restrictives précitées en supprimant le renvoi (2) de l'article 1 § 1 du chapitre Ier (page 2) et le renvoi (1) du § IV du chapitre 4 (page 19) des Tarifs Généraux pour le transport des marchandises.

Cette Administration cherche à justifier sa proposition en indiquant que le maintien au delà du 31 décembre 1946 de l'application du régime actuel lui permettra de livrer rapidement les envois en cause et d'assurer dans les meilleures conditions possibles un trafic très important.

Cet argument ne paraît pas devoir être retenu, car si la S.N.C.F. vient de proposer de réduire certains délais supplémentaires de transport, elle a demandé, par contre, le maintien de ces délais lorsqu'il s'agit d'envois par expédition et par conséquent de petits colis, colis familiaux, etc... La S.N.C.F. cherche surtout à simplifier le travail de ses gares, mais cette simplification ne doit pas être recherchée aux dépens des facilités accordées jusqu'ici aux usagers.

Au nom de la Chambre de Commerce de Nantes, je viens vous prier, Monsieur le Ministre, de bien vouloir rejeter la proposition du 21 novembre dernier concernant les tarifs des petits colis, colis familiaux, colis express et des expéditions express.

Permettez moi d'attirer également votre bienveillante attention sur l'intérêt qui s'attache, en vue de l'utilisation rationnelle des tarifs précités, à rétablir la faculté pour l'expéditeur de remettre 5 colis par envoi.

La Chambre de Commerce de Nantes demande donc :
1°) La suppression des dispositions suspendant l'acceptation des expéditions de petits colis, colis familiaux, colis express et expéditions express effectuées en port dû ou grevées de débours ;

2°) Le rétablissement de la faculté pour l'expéditeur de remettre cinq colis par envoi.

Dans l'espoir que vous pourrez donner satisfaction sur ces points au désir unanime de nos ressortissants...

L'Office de Transports du Centre-Ouest ayant, au cours de sa réunion de Poitiers du 15 Mai 1946, protesté contre le trop grand

Vols de colis dans les gares.

nombre de vols de colis commis dans les gares, M. Cardon, Directeur de la Région Sud-Ouest, a fait connaître que la proportion des cheminots coupables de ces vols était très faible. Les coupables sont d'ailleurs immédiatement révoqués.

En 1945 il y a eu 17.000 arrestations. La répression des Tribunaux est insuffisante, et le Ministère de la Justice a envoyé des instructions aux Parquets et Tribunaux pour une application sévère de la loi.

Sur la seule région du Sud-Ouest 900 agents spéciaux s'occupent de la surveillance et de la répression des vols.

Le trafic est en hausse et cependant le nombre des vols diminue grâce à ces mesures.

3° Transport des marchandises.

Tarif 302. —
Transport des céréales à destination de la Suisse.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Bordeaux le 18 Juin 1947, nos délégués et ceux des Chambres de Commerce de l'Atlantique ont demandé à la S.N.C.F. de faire bénéficier leurs ports des avantages dont jouissaient jusqu'alors les ports méditerranéens pour le transport des céréales à destination de la Suisse.

Cette demande a obtenu satisfaction.

Tarif 13-113. —
Reprise de l'exportation des minerais de fer par le port de Nantes.

Nous avons adressé à M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 4 mars 1946

Monsieur l'Inspecteur Principal,

La Chambre de Commerce désire très vivement la reprise à bref délai de l'exportation des minerais de fer par notre port.

L'étude des différents frais supportés par ce trafic a conduit notre Compagnie à considérer qu'un sérieux obstacle à l'acheminement des minerais sur Nantes provient de l'élévation des frais de transport.

Avant la guerre les minerais de la région de Châteaubriant bénéficiaient à l'exportation d'un tarif préférentiel pour les transports répondant à certaines conditions de longueur de parcours et de tonnage.

Notre Compagnie vous signale la question et elle espère que vous voudrez bien proposer à votre Administration supérieure le rétablissement d'une tarif analogue. Cette mesure ferait renaitre un trafic du plus grand intérêt à l'heure actuelle puisqu'il apporterait au port de Nantes un fret lourd de sortie et qu'il amènerait la rentrée en France de devises étrangères.

N'ayant pas reçu de réponse, nous avons renouvelé, par lettre du 19 Avril 1946, notre demande à M. Rault, qui nous a répondu :

Nantes, le 27 avril 1946

Monsieur le Président,

En réponse à votre lettre du 19 courant, faisant suite à celle du 8 mars, et relative à la tarification des minerais de fer exportés, j'ai l'honneur de vous faire connaître que je suis avisé aujourd'hui même :

« qu'il n'a pas été reconnu possible, dans les circonstances actuelles de proposer l'abaissement de la tarification prévue pour les minerais.

« Le Comptoir de Vente des minerais de fer de l'Ouest de la France a été avisé dans ce sens par Monsieur le Directeur du Service Commercial ».

Avec mes regrets de ne pouvoir vous transmettre une réponse favorable, je vous prie, Monsieur le Président, d'agréer, etc...

Au cours de notre séance du 22 Novembre 1946, nous avons émis le vœu suivant :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que les Mines de Fer de l'Ouest de la France sont dans une situation particulièrement difficile en raison du manque de débouchés à l'étranger pour leur minerai ;

Considérant que cette situation ne peut que s'aggraver du fait de la désindustrialisation de la Ruhr, qui rend disponible pour les marchés anglais, hollandais et belge un tonnage important de minerai suédois, au moment où les mines de l'Ouest devraient augmenter leur vente dans ces mêmes pays pour remplacer le marché westphalien supprimé ;

Considérant que sur le plan national l'économie du pays retirera un avantage très appréciable des rentrées de devises provoquée par l'accroissement des ventes d'une matière première dont l'exportation peut se faire sans préjudice ;

Considérant que le seul moyen de permettre aux minerais de l'Ouest de soutenir la concurrence sur le marché européen est la réduction du prix des transports ferroviaires à destination des ports de sortie ;

Emet le vœu,

Que soit rétabli le plus tôt possible le régime spécial de tarification applicable au transport de minerai de fer exporté et expédié au départ des mines de la Région Ouest, tel qu'il existait avant février 1940.

Nous avons transmis ce vœu à M. le Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à la S.N.C.F., qui nous a répondu :

Paris, le 27 décembre 1946

Monsieur le Président,

Par lettre du 28 novembre 1946, vous avez bien voulu nous transmettre un vœu par lequel votre Compagnie exprime le désir de voir rétablir la tarification qui était applicable antérieurement au 16 février 1940 aux minerais de fer expédiés par les Mines de l'Ouest et destinés à l'exportation.

J'ai l'honneur de vous faire savoir que cette question a fait tout récemment l'objet d'un examen approfondi à la demande du Comptoir de Vente des Minerais de fer de l'Ouest, et que cet examen a conduit, le 8 septembre 1946, à la création, au tarif spécial n° 13, d'un chapitre 102 applicable aux minerais exportés par mer et par terre expédiés en wagons S.N.C.F. et en wagons particuliers.

Les dispositions de ce chapitre qui donnent, pour l'exportation par les ports, des prix comparables à ceux applicables avant février 1940, constituaient à l'époque le maximum de réduction qu'il était possible de consentir. Le nouvel examen auquel il vient d'être procédé n'a pas montré la possibilité de consentir un nouvel abaissement.

Je vous en exprime tous mes regrets.

Dans une lettre du 13 novembre 1948, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a exposé les problèmes techniques et commerciaux posés par la reprise des exportations du minerai de fer d'Anjou.

Notre Compagnie, après avoir examiné cette question dans sa séance du 26 novembre 1948, a estimé que le problème essentiel était celui de la différence des tarifs de transport de la S.N.C.F. entre les mines et les quais de Roche-Maurice et Wilson, et décidé, après avoir pris connaissance de la lettre de M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, du 23, faisant connaître l'impossibilité de modifier ces tarifs, d'intervenir directement auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports afin d'essayer d'obtenir l'unification des tarifs pour tous les quais du port.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Bordeaux le 18 Juin 1947, nous avons, d'accord avec les délégués de la Chambre de Commerce de Bordeaux, saisi les représentants de la S.N.C.F. de la question du transport des fers bruts destinés aux usines métallurgiques des ports. Les tarifs d'exportation ayant tous été supprimés, les constructeurs des régions maritimes se trouvent handicapés vis-à-vis de leurs concurrents de l'est. La S.N.C.F. a promis d'étudier des aménagements de tarifs, pour permettre aux usines des ports de maintenir leur situation.

Tarif 14-114, —
Transport des
produits métallur-
giques.

Nous avons repris la question à la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Périgueux le 28 Mai 1948.

M. Desse, à qui, en sa qualité de Vice-Président de la Chambre de Commerce de Bordeaux, il appartenait de parler le premier, a exposé très énergiquement l'affaire, et, après avoir montré la situation inadmissible des usines de l'Ouest vis-à-vis de celles du Nord et de l'Est, a fait ressortir combien la tarification contre laquelle nous protestons était contraire à la politique du Gouvernement tendant à décentraliser les usines de constructions métalliques.

Nos délégués ont appuyé ces arguments et, finalement, les dirigeants de la S.N.C.F. ont accepté de se mettre en rapport avec les constructeurs métalliques pour permettre à ceux-ci de leur démontrer le péril mortel que courent leurs usines.

Les Chambres de Commerce de Nantes et de Bordeaux n'avaient naturellement demandé l'application des tarifs d'exportation qu'aux usines situées dans les ports maritimes. M. Bernard, Président de la Chambre de Commerce de Niort, qui était à Périgueux, a demandé la reprise de la question pour les usines de l'intérieur exportant leurs produits par les ports maritimes.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Tours, le 15 Juin 1948, M. Bernard, Président de la Chambre de Commerce de Niort, a demandé l'application du tarif d'exportation (tarif 14) aux aciers utilisés par les usines exportant par les ports.

Les représentants de la S.N.C.F. ont répondu qu'ils avaient commencé une étude de cette question, dont les résultats seront adressés au Ministère des Travaux Publics.

A la réunion du même Office qui a eu lieu au Mans, le 7 Décembre 1948, M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, a reconnu que le tarif actuel était désavantageux pour les usines des ports. La tarification avait été faite par accord entre les représentants de la S.N.C.F. et ceux de l'industrie de montage des constructions métalliques, or la tarification des usines de l'Est a été relevée de 40 % par rapport à celle des usines des ports.

La S.N.C.F. a examiné la question et envisagé trois solutions possibles :

1^o) Application aux envois à destination des ports de tarifs assimilables aux tarifs d'exportation. Ceci est impossible parce qu'on ne peut savoir quelle est la proportion de matières premières en provenance des usines de l'Est.

2^o) Assimilation du transport des fers et aciers en tarif intérieur au transport des matières premières à destination des usines. Ces transports portant annuellement sur 3.500.000 tonnes donnent une recette de 6 milliards de francs, à laquelle il est impossible de renoncer en raison du déficit de la S.N.C.F. (30.000.000 de frs pour 1948).

3^o) Une nouvelle diminution pour le tarif des charpentes exportées, mais ce tarif est lié à celui des charpentes exportées par certains ports étrangers.

Il a conclu que la solution n'a pas été trouvée, mais qu'elle ne dépend pas du chemin de fer.

M. Bernard, Président de la Chambre de Commerce de Niort, a fait remarquer que les industriels avaient suivi les instructions du Gouvernement, qui avait recommandé de répartir les usines sur tout le territoire pour ne pas les concentrer dans l'Est. Il a ajouté que lorsque les commandes sont passées, les constructeurs peuvent facilement indiquer au Comptoir qu'elles sont destinées à l'exportation.

La question reste à l'étude.

Nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics la lettre suivante :

Nantes, le 21 mai 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que le Syndicat des Négociants en gros en fruits, primeurs, légumes et pommes de terre de notre circonscription vient d'appeler notre attention sur le préjudice résultant pour ce commerce de la récente refonte des tarifs ferroviaires.

Aux termes des dispositions qui viennent d'être mises en vigueur, le tarif 26, relatif au retour des emballages vides, a été supprimé et remplacé par le tarif 25, qui est absolument prohibitif.

Nous ne savons si cette réforme a été faite pour arriver, conformément à certaines suggestions, à l'emploi de l'emballage perdu, mais il est certain que cette solution, si en théorie elle est idéale, est impossible à réaliser dans l'état actuel des choses, en raison du manque de bois et du prix élevé de l'emballage. Même s'il est conçu très légèrement, l'emploi de l'emballage perdu grèverait les marchandises de frais supplémentaires qui peuvent être évalués au minimum à 10 %.

A titre d'exemple, nos commettants citent le cas de douze cageots de laitues, pesant net environ 100 kg., et dont le contenu représente une valeur de 2.500 à 3.000 francs, qui coûtent actuellement, à l'état neuf, 420 francs, soit plus de 20 % du prix de vente des légumes qui y sont transportés.

Au contraire, un emballage suffisamment solide et bien conçu, surtout l'emballage emboîtable, peut servir plusieurs fois et il s'amortit en moyenne sur trois voyages aller et retour.

Alors qu'autrefois le prix de retour des emballages, justifié sur présentation du récépissé, n'était taxé qu'à un prix modique, les prix actuels sont de nature non seulement à empêcher la baisse qui a tendance à se manifester sur les légumes frais, mais encore à en faire remonter les prix.

Nous faisons enfin remarquer que le manque de wagons ne peut plus être invoqué à l'heure actuelle par la S. N. C. F. pour refuser les transports des emballages vides, qu'elle a d'ailleurs toujours assurés, même pendant la guerre.

Notre Compagnie vous serait obligée, Monsieur le Ministre, de bien vouloir examiner cette question, et si, comme elle l'espère, vous reconnaissez le bien fondé de sa demande, inviter la S. N. C. F. à rétablir un tarif de retour des emballages vides à des prix analogues à ceux de l'ancien tarif 26.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 Juillet 1947, nos délégués ont insisté pour obtenir satisfaction à cette demande, mais les représentants de la S.N.C.F. s'y sont refusés.

Tarif 25-125. —
Demande de rétablissement de dispositions applicables au retour des emballages vides.

A la réunion du même Office qui a eu lieu au Mans le 7 Décembre 1948, M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, a fait connaître qu'un nouveau tarif 25-125 est à l'étude. On peut espérer certaines améliorations.

Nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics la lettre suivante :

Nantes, le 4 mars 1948.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur d'attirer votre bienveillante attention sur la situation désavantageuse faite au port de Nantes pour l'application des tarifs de transports entre les voies de quais et les embranchements particuliers qui y sont reliés.

Les gares de Nantes et de Chantenay considèrent en effet que, depuis le 15 octobre dernier, en vertu d'instruction de l'Administration Centrale de la S. N. C. F., les transports des voies de quais maritimes aux embranchements particuliers doivent être assimilés aux transports dits de « brouettage ordinaire à l'intérieur des gares ». Elles leur appliquent en conséquence, compte tenu des augmentations autorisées depuis le 15 octobre, une taxe de 146 fr. par tonne.

Cette interprétation des tarifs a suscité les protestations légitimes des usagers et notre Compagnie est intervenue auprès des représentants locaux de la S. N. C. F. pour demander l'application aux transports dont il est question des taxes prévues au tarif 129 — chapitre 9.

Or, par lettre du 17 février, l'Inspecteur Divisionnaire du Trafic de la Région de l'Ouest nous a informés que la S. N. C. F. envisagerait la réduction de 146 fr. à 115 fr. par tonne de cette taxe et qu'une proposition, en ce sens, était actuellement soumise à votre homologation.

Cette proposition serait loin de donner satisfaction aux usagers qui réclament, à juste titre, l'application des tarifs régulièrement homologués.

Notre Compagnie, estimant que leurs protestations sont particulièrement bien fondées, insiste auprès de vous pour que soient maintenus, purement et simplement, les tarifs S. N. C. F. en vigueur, n° 129, chapitre 9, qui sont les seuls régulièrement applicables aux transports entre les embranchements particuliers et les voies de quais maritimes.

Elle vous prie, en conséquence, de bien vouloir refuser votre homologation à la proposition tendant à fixer à 115 fr. par tonne le tarif de ces transports. L'homologation d'une telle mesure serait en effet de nature à défavoriser le port de Nantes par rapport aux autres ports de l'Atlantique, et il n'y a aucune raison pour que notre port ne bénéficie pas, comme ses concurrents de l'Atlantique, des conditions du tarif P. C. 129-9.

M. le Ministre des Travaux Publics nous ayant répondu le 5 Mai que le taux de 146 francs, ramené à 115 francs, avait été pris en application de l'article 10 des dispositions générales du tarif 129, chapitre 9, et que cette taxe était justifiée « par des sujétions spéciales au port de Nantes », nous avons insisté pour obtenir satisfaction par la lettre suivante, dans laquelle nous avons fait ressortir que notre port ne comportait pas de « sujétions spéciales » :

Nantes, le 24 juin 1948.

Monsieur le Ministre,

Par lettre du 4 mars dernier, j'ai eu l'honneur d'appeler votre attention sur le fait que le tarif appliqué à Nantes par la S. N. C. F. aux transports entre voies de quais et embranchements particuliers n'était pas en concordance avec les dispositions du tarif 129, chapitre 9, relatif à ces transports.

Au nom des principaux usagers de notre port, en particulier des Sociétés d'Importation et de Manutention des Charbons, notre Compagnie a protesté contre l'application d'une taxe de 146 fr., ramenée à 115 fr. par tonne, alors que le tarif 129-9 prévoit une taxe de 48 fr. 60.

Notre Compagnie a fait remarquer que le port de Nantes, qui est essentiellement un port d'importation de charbons, se trouvait ainsi nettement défavorisé par rapport aux autres ports.

Par votre lettre du 5 mai, vous nous avez fait connaître que le taux de 146 fr., ramené à 115 fr., avait été pris en application de l'article 10 des dispositions générales du tarif 129, chapitre 9 et que cette taxe était justifiée par « des sujétions spéciales au port de Nantes ».

Or un examen approfondi de la question nous permet, Monsieur le Ministre, d'affirmer qu'il n'existe aucune sujétion spéciale à notre port.

Bien au contraire, les principaux quais de Nantes, affectés à la réception des charbons, se trouvent à proximité immédiate des gares. Le plus important de ceux-ci, le quai Wilson, a même l'avantage de se trouver dans le périmètre immédiat de la gare de Nantes-Etat, et est, de ce fait, d'une desserte particulièrement facile. Quant au quai de Roche-Maurice, situé sur la rive droite du fleuve, il fait directement suite à la gare de Nantes-Chantenay.

La disposition des voies ferrées de ces quais ne présente par ailleurs, pour la manœuvre des trains, aucune difficulté qui puisse être considérée comme une sujétion pour la S. N. C. F.

La Chambre de Commerce de Nantes estime que les protestations des usagers de ces quais ; renouvelées à la suite de votre réponse du 5 avril, sont particulièrement bien fondées, car rien ne peut justifier l'application à Nantes des majorations générales de tarif autorisées par votre décision du 1^{er} décembre 1947.

La taxe de 115 fr. ainsi appliquée au port de Nantes résulte d'une décision arbitraire, contraire non seulement à la lettre, mais aussi à l'esprit des tarifs. Les usagers seraient en droit de se pourvoir en Conseil d'Etat contre une telle décision, mais nous avons pensé qu'après un nouvel examen de la situation vous voudrez bien faire appliquer au port de Nantes les tarifs S. N. C. F. 129-9, et ramener en conséquence le taux de 115 fr. à celui de 48 fr. 60, qui est d'ailleurs appliqué dans la presque totalité des ports français.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu par la lettre suivante :

Paris, le 4 août 1948.

Monsieur le Président,

Par lettre du 24 Juin 1948, répondant à la mienne du 5 avril, au sujet de la taxe de brouettage perçue sur les voies ferrées du port de Nantes, vous avez insisté pour que cette taxe, qui a déjà été réduite de 146 fr. à 115 fr. la tonne afin de répondre au vœu de votre Compagnie, soit remplacée par le prix prévu au tarif 129 chapitre 9, concernant les transports entre les embranchements particuliers et les voies des quais des ports, soit 48 fr. 60 par tonne.

Vous contestez que les transports de brouettage au port de Nantes présentent, pour la Société Nationale des Chemins de Fer, des sujétions particulières.

Vous estimez, au contraire, que les principaux quais de Nantes, affectés à la réception des charbons, sont, par rapport à l'ensemble des installations ferroviaires, dans une situation de nature à faciliter la manœuvre des trains et la manutention de la marchandise.

La perception, en l'espèce, d'une taxe supérieure à 48 fr. 60 ne vous paraît donc pas fondée.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai fait procéder par mes services à une enquête sur place.

Il en résulte que les brouettages de charbons ont pratiquement lieu :

— En gare de Chantenay, dans une zone limitée, côté amont, par l'entrepôt de la Société des Houilles et côté aval, par le quai de Roche-Maurice — parcours de l'ordre de 2 kilomètres ;

— En gare de Nantes-Etat, dans une zone limitée, côté amont, par l'entrepôt de la Compagnie Powel-Duffryn et côté aval, par l'entrepôt de la Société d'Importation des Charbons — parcours de l'ordre de 1 kilomètre.

Sur ces distances, la durée des manœuvres proprement dites n'excède pas 40 minutes, mais il faut considérer qu'avant sa mise à la disposition des utilisateurs et après sa libération, le matériel doit être acheminé des points de garage ou vers ces points, ce qui peut parfois nécessiter son passage aux

chantiers de triage. D'où il ressort que le temps effectif de manœuvre est très supérieur à 40 minutes. En l'évaluant à 75 minutes, en tout, la S.N.C.F. tient compte de la situation réelle. La durée exceptionnelle de la période pendant laquelle le matériel est ainsi pratiquement indisponible pour le chemin de fer justifie en outre la fixation à 101 fr. par tonne des frais d'utilisation des wagons, frais qui ne s'élèvent qu'à 58 fr. pour les brouettages exécutés dans des conditions normales.

Les transports de brouettage du port de Nantes comportent donc bien des sujétions particulièrement onéreuses, qui justifient le prix appliqué par la S. N. C. F.

Je crois d'ailleurs pouvoir ajouter que la taxe de 48 fr. 60 par tonne prévue au tarif n° 129, chapitre 9, ne correspond plus présentement au prix de revient du transport, qu'une révision de cette taxe est à l'étude, et qu'une augmentation très notable paraît devoir s'ensuivre.

Après avoir pris connaissance de cette réponse, notre Compagnie n'a pas jugé possible d'insister pour obtenir satisfaction à la réclamation des importateurs de charbon du port de Nantes.

4° Transport des voyageurs.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges, le 13 Novembre 1946, M. Bailly, Chef du Service des Horaires et des trains à la Région de l'Ouest, a fait des déclarations d'un très grand intérêt.

Répondant au désir de la Chambre de Commerce de Nantes, la S.N.C.F. mettra en service entre Nantes et Paris, et vice versa, trois trains rapides dans chaque sens, au 1er mai 1947.

Dans le sens Nantes-Paris un train de soirée partira de notre ville entre 17 h. 30 et 18 h. 30 et arrivera à Paris entre 22 et 23 heures. L'heure de départ ne sera fixée qu'au moment de l'établissement du service d'été.

Dans le sens Paris-Nantes un train partira de Montparnasse à 13 h. 30 pour arriver à Nantes à 17 heures.

Les circonstances, et principalement la pénurie de charbons, n'ont pas permis de réaliser entièrement ce programme et notamment l'express 556 du soir, Nantes-Paris, n'a fonctionné que du 1er juillet au 1er octobre. Nous avons fait depuis des démarches continues pour obtenir son rétablissement, qui a eu lieu le 9 mai 1948.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Bordeaux le 18 juin 1947, les représentants de la

Région de l'Ouest nous ont informés que l'accélération des horaires n'était pas possible en raison de l'importance du tonnage de ceux des trains qui comportaient à la fois une rame pour Nantes et une rame pour la Bretagne.

Le nombre des trains ne pouvait être augmenté, en raison de l'insuffisance du kilométrage mis à la disposition de la Région de l'Ouest.

La Région de l'Ouest ne pouvait tendre les horaires entre Nantes et Angers en raison de l'état de la voie, de nombreux rails devant être changés.

Ces renseignements nous ont été confirmés à la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Granville le 7 juillet 1947, et nous avons dû encore attendre pour obtenir satisfaction.

Nous avons alors essayé d'obtenir, à défaut d'un train du soir sur Paris, et comme solution provisoire, la mise en circulation d'un autorail, et nous avons adressé à M. le Directeur de la Région de l'Ouest la lettre suivante :

Nantes, le 29 septembre 1947

Monsieur le Directeur,

J'avais déjà eu l'occasion d'intervenir auprès des Offices de Transports et directement auprès de vous-même pour demander le maintien de l'express du soir Nantes-Paris, n° 756, et vous m'avez fait connaître qu'en raison des restrictions imposées par la situation charbonnière il ne vous était pas possible, malgré l'intérêt que vous reconnaissiez à ce train, de l'incorporer dans votre prochain service d'hiver.

Notre Compagnie n'a pu que s'incliner devant les motifs qui nécessiteront la suppression de ce train dès le 5 octobre prochain, mais les intérêts mêmes que nous représentons nous font une obligation d'insister à nouveau auprès de vous pour demander, à défaut du maintien de l'express 756, son remplacement par un autorail rapide Nantes-Paris, qui pourrait au besoin s'arrêter à Angers.

Nous n'ignorons pas que la mise en service d'un nouvel autorail posera des difficultés d'un autre ordre, mais nous espérons, devant la nécessité que vous voulez bien reconnaître de disposer d'une relation ferroviaire du soir Nantes-Paris, qu'il vous sera possible de les surmonter et de donner ainsi aux commerçants et industriels de Nantes la liaison rapide et pratique que constituait l'express n° 756.

Nous avons obtenu l'appui de la Ville de Nantes, du Conseil Général de la Loire-Inférieure et de nos représentants au Parlement, mais à tous la Région de l'Ouest a fait la même réponse qu'à notre Compagnie, qui est ainsi conçue :

Paris, le 20 octobre 1947

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me demander le maintien pendant toute l'année du train express 756 Nantes-Paris, ou à défaut son remplacement par un autorail rapide.

Ainsi que nous vous l'avons déjà écrit, le maintien du train 756 cet hiver n'est pas possible en raison des sévères compressions de parcours qui nous ont été imposées pour réduire notre consommation de charbon.

Quant à remplacer ce train par un autorail, nous n'en avons pas davantage le moyen étant donné la situation de notre parc d'autorails qui nous permet à peine d'assurer les services déjà existants.

Je regrette de ne pouvoir satisfaire votre demande, et vous prie d'agréer, etc..

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 janvier 1948, les dirigeants de la Région de l'Ouest ont donné l'assurance que cet express était compris au programme soumis à l'approbation du Ministère des Travaux Publics pour le prochain service d'été, et qu'il serait rétabli à partir du 5 Mai 1948.

Notre Compagnie, avec l'appui des Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire et de la V^e Région Economique, a fait des démarches auprès des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest pour obtenir le rétablissement des trains de nuit Nantes-Lyon et retour O.L. et L.O. Trains
Lyon. Nantes-

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Poitiers le 15 Mai 1946, nos délégués ont obtenu satisfaction. Depuis le service d'été 1946 le train O.L. part de Nantes à 22 h. 35 pour arriver à Lyon le lendemain à 11 h. 45 ; le train L.O. part de Lyon à 16 h. 30 pour arriver le lendemain à Nantes à 6 h. 17.

Pour répondre au désir que nous avons exprimé, les Représentants de la Région de l'Ouest dans la même réunion de Poitiers ont assuré nos Délégués que l'horaire des trains de jour A.L. et L.A. sera tendu aussitôt que l'approvisionnement en charbon et l'état des voies le permettra.

Au cours de la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 13 Novembre 1946, M. Bailly, Chef du Service des Horaires et des trains de la Région de l'Ouest, a déclaré qu'au mois de Mai 1947 les trains de nuit O.L. et L.O. seraient maintenus.

Les trains de jour A.L. et L.A. seront rétablis et donneront de nouvelles correspondances sur Paris et sur La Rochelle. Le train L.A. continuera à avoir son terminus à Nantes car, en raison de son heure matinale de départ, conditionnée par des correspondances, (6 h. 40), il est impossible de le faire partir du Croisic et même de Saint-Nazaire.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans, le 20 Janvier 1947, les Délégués de notre Compagnie et des autres Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire ont appelé l'attention des représentants de la S.N.C.F. sur le mauvais état d'entretien des voitures composant les express de la ligne Nantes-Lyon.

M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région Ouest, a répondu que les trains L.O. et O.L. avaient dû être constitués pendant l'été 1947 avec des voitures à caisses en bois, mais qu'en 1948 ces trains seraient composés de voitures métalliques de construction plus récente, et, par conséquent, plus confortables.

Notre Compagnie a pris acte avec satisfaction de l'amélioration qui sera ainsi réalisée dans ces importants trains transversaux.

Ayant appris que le wagon-buffet des trains L.O. et O.L. venait d'être supprimé, au moment de la mise en vigueur du service d'été de 1948, nous avons adressé à M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, la lettre suivante :

Nantes, le 11 mai 1948.

Monsieur le Chef de l'Exploitation,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes vient d'apprendre avec une certaine surprise que le wagon-buffet des trains LO et OL était supprimé à partir du service d'été actuel, dans les trains OL et LO entre Lyon et Saint-Germain-des-Fossés.

Ce wagon-buffet répondait à des besoins réels et servait en trois heures trois services de diner. Les voyageurs vont se trouver, par suite de cette fâcheuse mesure, dans l'impossibilité de prendre leur repas dans le train.

Nous savons sans doute que la décision ne dépend pas de vous en la circonstance, mais nous vous serions très obligés d'intervenir auprès de vos Collègues du Sud-Ouest et du Sud-Est pour que ce wagon-buffet indispensable soit rétabli dans nos trains transversaux.

M. le Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest nous a répondu :

Paris, le 25 mai 1948.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu attirer mon attention sur la suppression, depuis la mise en vigueur du service d'été, de la voiture buffet qui circulait l'hiver dernier dans les trains LO et OL entre Lyon et Saint-Germain-des-Fossés.

Ainsi que vous l'indiquez, cette mesure qui intéresse un parcours très éloigné de nos lignes a été prise en dehors de nous.

Je transmets votre lettre à mon collègue de la Région Sud-Est.

Nous reproduisons enfin la lettre dans laquelle M. le Directeur de la Division Centrale du Mouvement-Voyageurs à la S.N.C.F. nous a exposé les motifs pour lesquels il ne pouvait rétablir le wagon-buffet dans les trains O.L. et L.O. Ces raisons ne nous ont pas permis d'insister davantage pour obtenir satisfaction :

Paris, le 5 juin 1948.

Monsieur le Président,

OBJET : Voiture-buffet des trains OL/LO.

Par lettre du 11 mai dernier, vous avez bien voulu marquer à M. le Chef du Service de l'Exploitation de la Région de l'Ouest votre étonnement d'apprendre la suppression, à partir du 9 mai 1948, de la voiture-buffet qui circulait dans les trains OL/LO entre Lyon et St-Germain-des-Fossés, et solliciter le rétablissement de ce service.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en novembre 1947 et à la faveur de réductions de compositions opérées sur certains trains consécutivement à la baisse du trafic pendant l'hiver, nous avons pu envisager l'incorporation, à quelques-uns de ces trains, soit d'un wagon-restaurant, soit d'une voiture-buffet, facilités toujours appréciés des voyageurs.

C'est ainsi que nous avons reconnu la possibilité d'utiliser le creux de charge créé dans les trains OL/LO pour adjoindre à ces derniers une voiture-buffet qui ne circulait pas l'été dernier et n'avait pas été prévue pour le service d'hiver 1947-1948.

Appliquée en accord avec la C^m Internationale des Wagons-Lits, cette mesure ne pouvait, toutefois, qu'être temporaire et limitée au service d'hiver (8 mai 1948) ; à partir du 9 mai en effet, et du fait de la limite maximum de charge imposée sur la traction « Lyon-St-Germain » par le service de la Traction, le maintien de la voiture-buffet n'eût été possible qu'en réduisant d'une voiture la composition normale des trains OL/LO, laquelle permet à peine de faire face aux besoins du trafic sur cette relation.

Dans ces conditions, nous nous trouvons dans l'impossibilité de réserver à votre demande une suite favorable et je vous en exprime tous nos regrets.

Notre Compagnie, avec l'appui des Chambres de Commerce de Limoges et de Poitiers, a fait des démarches auprès des Régions ferroviaires de l'Ouest et du Sud-Ouest, pour obtenir l'établissement de relations possibles entre Nantes et Limoges.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 Janvier 1948, M. Lépine, Chef de la 4^e Section de la Division du Mouvement à la Région du Sud-Ouest, a déclaré que la Région Sud-Ouest envisageait, pour l'été 1948, la prolongation sur Limoges des trains Nantes-Poitiers, qui a été réalisée à partir du 9 Mai 1948. Partant de Nantes à 6 h. 45, on arrive à Limoges à 13 h. 43, et, en sens inverse, partant de Limoges à 15 h. 45, on arrive à Nantes à 22 h. 35.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 15 Janvier 1948, M. Lépine, Chef de la 4^e Section de la Division du Mouvement à la Région Sud-Ouest, a déclaré que la Région de l'Ouest avait mis à l'étude la correspondance avec le N.B. d'un train express sur Marseille.

Trains Nantes-Limoges.

Trains Nantes-Marseille.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans, le 7 Décembre 1948, M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, a dit qu'il espérait, au printemps prochain, pouvoir mettre en service un autorail donnant une nouvelle relation de jour entre Quimper et Nantes.

Nous avons adressé à M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 4 février 1947.

Monsieur l'Inspecteur Principal et cher Collègue,

L'attention de la Chambre de Commerce vient d'être appelée sur la difficulté des relations ferroviaires entre Nantes et Saint-Malo.

Il existait autrefois un express Bordeaux-Saint-Malo, permettant de faire l'aller et le retour de Nantes-Saint-Malo dans la même journée, avec suffisamment d'attente entre les deux trains, pour pouvoir y faire ses affaires.

Actuellement l'autorail de Rennes n'assure la correspondance qu'à une heure tardive, et il est absolument impossible de revenir de Saint-Malo sans être obligé de coucher à Rennes.

La Chambre de Commerce n'a pas l'intention de demander la création de nouveaux kilomètres de trains, mais elle a pensé qu'il serait peut-être possible d'étudier un itinéraire permettant d'utiliser les trains actuels dans de meilleures conditions.

Pourriez-vous avoir l'amabilité d'examiner cette question, et de saisir votre Administration Centrale de propositions permettant de donner satisfaction à nos commettants au prochain service d'été ?

M. le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation nous a répondu par la lettre suivante, où il nous a exposé les mesures prévues par son Administration Centrale pour donner satisfaction à notre demande :

Trains Nantes-Quimper.

Trains Nantes-Saint-Malo.

Nantes, le 10 février 1947.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 4 courant par laquelle vous avez bien voulu attirer mon attention sur l'incommodité des horaires actuels en ce qui concerne les relations entre Nantes et Saint-Malo.

Cette situation ne nous a pas échappé et il en a été tenu compte dans le nouveau service voyageurs actuellement en cours de préparation. Aussi sans attendre qu'il soit arrêté définitivement, je crois pouvoir vous communiquer l'horaire approximatif suivant lequel la relation susvisée sera susceptible de s'établir au service d'été prochain, compte tenu de la mise en circulation d'un nouveau train express entre Rennes et Quimper qui sera utilisé pour le retour :

ALLER

Nantes : départ 6 h. 55 - Train 795/796

Rennes : arrivée 8 h. 43 - Train 795/796

départ vers 9 h. 20 - Train 1653

St-Malo : arrivée vers 10 h. 45 - Train 1653

RETOUR

St-Malo : départ vers 17 h.00 - Train 1658

Rennes : arrivée vers 18 h. 20 - Train 1658

départ vers 18 h. 50 - Train 711

Redon : arrivée vers 19 h. 45 - Train 711

départ vers 20 h. 02 - Train 744

Nantes : arrivée vers 21 h. 28 - Train 744

Comme vous pourrez le remarquer, le voyage Nantes-St-Malo et retour pourra ainsi s'effectuer dans la même journée, tout en permettant aux voyageurs de disposer d'un temps suffisamment long à St-Malo pour y traiter leurs affaires.

Il m'est donc agréable de porter ces renseignements à votre connaissance, comptant qu'ils vous donneront satisfaction.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Limoges le 13 novembre 1946, M. Bailly, Chef du Service des horaires et des trains à la Région de l'Ouest, a déclaré

Qu'à partir du service d'été de 1947 de très bonnes relations par express seraient assurées entre Nantes et Tours et vice-versa ; 4 dans un sens et 3 dans l'autre.

Desserte de la Vallée de la Loire.

Dans chaque sens une bonne relation entre Nantes et Orléans, permettant d'aller d'une ville dans l'autre et d'en revenir dans la même journée.

Il est impossible de songer à obtenir le rétablissement d'un express Paris-Nantes par Saint-Pierre-des-Corps et Les Aubrais. La question présente surtout un intérêt touristique, et l'amélioration de la desserte de la Vallée de la Loire donnera à ce point de vue une appréciable satisfaction.

A la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, qui a eu lieu à Bordeaux le 18 juin 1947, les représentants des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest ont assuré nos délégués que la relation aller et retour dans la même journée entre Nantes et Orléans serait assurée au service d'hiver de 1948.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu à Tours le 15 juin 1948, les Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire ont, une fois de plus, repris la question des relations par un train direct Paris-Tours-Angers-Nantes.

Les représentants des Régions de l'Ouest et du Sud-Ouest ayant objecté, comme d'habitude, l'insuffisance du kilométrage qui leur était attribué, M. Dorges, Secrétaire Général du Ministère des Travaux Publics, a promis de donner les kilomètres nécessaires.

Cette promesse a été tenue, et une liaison directe Paris-Le Croisic par la Vallée de la Loire a été réalisée dans chaque sens au service d'été de 1948.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 Décembre 1948, M. Barberon, Membre de la Chambre de Commerce d'Orléans, a fait une critique sévère de la façon dont la S.N.C.F. a réalisé cette liaison par la jonction de trains.

M. Lauriot a fait savoir que les relations rapides Paris-Nantes resteront établies par Le Mans. La S.N.C.F. reconnaît l'intérêt des relations de la Vallée de la Loire, mais avec un certain nombre d'arrêts, car sans cela la concurrence serait établie entre les deux lignes, ce qui serait contraire à l'intérêt général.

Nos délégués et ceux des autres Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire n'ont pas voulu cependant renoncer à obtenir

une liaison rapide de notre région avec Paris par la ligne d'Orléans et de Tours, et nous avons adressé à nos représentants au Parlement la lettre suivante :

Nantes, le 14 décembre 1948.

Monsieur le Député,
Monsieur le Conseiller de la République,

J'ai l'honneur d'appeler votre bienveillante attention sur les mauvaises conditions de la desserte de la voie ferrée de la Vallée de la Loire, qui sert de trait d'union entre les principales villes de la V^e Région Economique.

Depuis la suppression des trains directs Paris-Le Croisic par les Aubrais et Saint-Pierre-des-Corps, cette ligne avait été divisée en quatre sections desservies par des trains omnibus. Cette situation était inadmissible et à de nombreuses reprises la V^e Région Economique et l'Office des Transports de l'Ouest ont demandé le rétablissement des relations rapides qui existaient autrefois.

Lors de la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest à Tours, le 15 juin 1948, M. Dorges, directeur général des Chemins de Fer au Ministère des Travaux Publics, a accordé les crédits nécessaires à la création d'un nouveau train rapide aller et retour entre Paris et Le Croisic. Les Chambres de Commerce de la Vallée de la Loire espéraient ainsi avoir satisfaction, mais il n'en a rien été, car, au lieu de créer un express nouveau, la S. N. C. F. a raccordé des trains existants, desservant des gares intermédiaires, qui, supprimés à la suite de la grève des mineurs, vont être remis en circulation le 20 décembre. Ces trains sont loin de donner satisfaction aux usagers, en effet la durée du trajet Paris-Nantes, qui, par Le Mans, est de 4 h. 40 à 5 h., est portée par les Aubrais et Saint-Pierre-des-Corps à 6 heures.

Nous avons repris de nouveau la question à la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui vient d'avoir lieu au Mans le 7 décembre, et la S. N. C. F. a répondu à nos réclamations par une fin de non recevoir.

Les relations rapides entre les villes de la Vallée de la Loire sont indispensables, tant du point de vue commercial que du point de vue touristique et la solution adoptée par la Région de l'Ouest, d'accord avec la Région du Sud-Ouest, est notoirement insuffisante, pour ne pas dire nulle.

Notre Compagnie vous serait obligée, Monsieur le Député, Monsieur le Conseiller de la République de bien vouloir intervenir auprès de M. le Ministre des Travaux Publics et de la S. N. C. F. pour qu'une relation rapide de jour soit établie dans les deux sens entre Paris et Le Croisic, lors de la mise au point du prochain service d'été que les Chemins de Fer étudient actuellement.

Au cours de la réunion tenue à Paris le 19 Juin 1946 par l'Office des Transports de l'Ouest, les délégués de notre Compagnie ont demandé le rétablissement de l'express « Manche-Océan », dans le plus bref délai possible, de l'express « Manche-Océan ».

Demande de rétablissement de l'express « Manche-Océan ».

Les représentants de la Région de l'Ouest ont répondu qu'il était impossible de donner satisfaction à cette demande, cet express étant fait pour assurer la correspondance avec le service maritime Dieppe-Newhaven. Or, très peu de voyageurs se rendent en Angleterre et, de plus, les écluses des bassins du port de Dieppe étant détruites, un bateau ne peut partir qu'à des heures très irrégulières, puisqu'il est soumis aux exigences de la marée. Ils ont d'ailleurs assuré que la Région de l'Ouest ne perdait pas de vue cette relation transversale, dont elle apprécie tout l'intérêt, et qu'elle la rétablirait aussitôt que possible.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Soulard, Chef de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, a déclaré qu'il ne semblait pas possible, par suite de l'insuffisance des crédits, de remettre ce train en marche en Mai 1949. La question reste à l'étude.

XI. — TRAVAIL - ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Au cours de notre séance du 31 Octobre 1947, nous avons pris, sur la proposition de notre Commission de Législation, la délibération suivante :

Les charge sociales et la politique des prix.

La Chambre de Commerce de Nantes,

— Considérant qu'un décret du 24 septembre 1947 du Ministère du Travail et de la Sécurité Sociale a porté de 150.000 francs à 204.000 francs le salaire limite servant au calcul des cotisations de Sécurité Sociale ;

— Qu'un autre décret de même date et du même Ministère a porté de 12 à 13 % le taux de la cotisation des allocations familiales due par les employeurs ;

— Considérant que par l'effet de ces dispositions le plafond prévu pour le calcul des cotisations de la Sécurité Sociale se trouve majoré de 36 % alors que l'augmentation des salaires résultant des dispositions de l'arrêté du 21 août 1947 n'a été en moyenne que de 11 % ;

— Considérant, en ce qui concerne les allocations familiales que, par le jeu combiné des deux nouvelles dispositions, les cotisations correspondants aux salaires élevés subissent une majoration encore plus forte et qui peut atteindre jusqu'à 47 % ; qu'il est absolument contraire à l'équité d'imposer aux ouvriers qualifiés et aux cadres, auxquels on refuse une augmentation de leurs salaires et appointements proportionnelle à celle accordée aux manœuvres et ouvriers ordinaires, un relèvement de leurs cotisations bien supérieur à celui imposé à ces derniers, et en tous cas sans aucun rapport avec les prestations qui leur sont accordées ;

— Considérant qu'il s'agit en conséquence d'une nouvelle et très lourde aggravation des charges sociales, dont le poids, dans la situation présente, était déjà excessif pour les possibilités de notre économie nationale ;

— Considérant que cette aggravation des charges sociales est en contradiction absolue avec la politique du gouvernement tendant à enrayer la hausse des prix et celle des salaires ; qu'il est en effet illusoire de vouloir stabiliser les prix des produits et denrées de toutes sortes et ceux des salaires si, par ailleurs, d'autres mesures concomitantes viennent, d'une part, augmenter les charges des employeurs dans des proportions telles que ces augmentations ne peuvent être absorbées par les marges bénéficiaires ; et, d'autre part, diminuer les revenus des salariés.

Emet le vœu :

Que le plafond fixé pour le calcul des cotisations de Sécurité Sociale ne soit relevé que dans la proportion de l'augmentation des salaires, décidée par l'arrêté du 21 août 1947.

Que l'augmentation de 1 % de la cotisation des allocations familiales soit rapportée.

Cette délibération a été transmise à M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce et à M. le Ministre du Travail et de la Sécurité Sociale.

Au cours de notre séance du 26 Novembre 1948, notre Président, M. Berfin, nous a exposé que l'Assemblée des Présidents avait examiné, le 19 Octobre, un projet de réforme de la Sécurité Sociale établi à la suite d'une enquête faite auprès des Chambres de Commerce, dont les conclusions avaient été adoptées sous réserve d'un nouvel examen par chaque Chambre de Commerce des deux réformes suivantes, qui avaient donné lieu à discussion :

Projet de réforme de la Sécurité Sociale. — Enquête de l'Assemblée des Présidents.

1°) Gestion par les Comités d'Entreprises du risque d'incapacité temporaire en matière d'accidents du travail ;

2°) Limitation des avantages accordés par la loi du 23 Août 1948 revalorisant les pensions-vieillesse.

Notre Commission de Législation s'est réunie pour étudier cette question, et, après avoir examiné les critiques faites par certaines Chambres de Commerce sur ce projet, et après avoir pris connaissance du projet de réponse élaboré par la V^e Région Economique lors de sa réunion du 18 Novembre, a proposé à notre Compagnie de se prononcer :

1°) pour le rejet de la réforme tendant à confier aux Comités d'Entreprises la gestion du risque d'incapacité temporaire en matière d'accidents du travail ;

2°) pour l'adoption de la réforme tendant à reviser la loi du 23 Août 1948 dans le sens du projet de l'Assemblée des Présidents.

Dans notre séance du 26 Novembre 1948, notre Compagnie s'est rangée à l'unanimité à l'avis de sa Commission de Législation, et a décidé de donner son approbation au projet de réponse présenté par le Comité Directeur de la V^e Région Economique.

Dans notre séance du 23 Mai 1947, nous avons pris la délibération suivante :

Conditions d'admission aux Ecoles Supérieures de Commerce.

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que le décret du 14 juin 1946, articles 1 et 2 prévoit que l'admission dans les Ecoles supérieures de Commerce se fera exclusivement par voie de concours ouvert aux candidats possédant l'un des diplômes suivants :

- diplôme d'ancien élève des Ecoles nationales professionnelles (section commerciale) ;
- brevet d'enseignement commercial (1^{er} degré) ;
- deux premières parties du brevet supérieur ;
- première partie du baccalauréat.

Que des dispositions transitoires (titre III) permettent provisoirement aux titulaires de baccalauréat complet d'être admis dans les écoles supérieures de Commerce sans avoir à prendre part au concours d'entrée ;

Considérant que la suppression de ces dispositions transitoires ferait peser une menace très grave sur le recrutement des Ecoles de Commerce, en rendant obligatoire le concours d'entrée pour les candidats titulaires du baccalauréat complet ;

Considérant que la majorité des élèves de ces écoles est actuellement constituée par des bacheliers (20 sur 26 pour la première année de l'Ecole Supérieure de Commerce de Nantes) et qu'il est rationnel d'ouvrir sans concours les portes des écoles de commerce, comme le sont celles des Facultés, aux titulaires d'un diplôme qui a toujours été considéré comme suffisant pour l'admission à l'enseignement supérieur ;

Considérant que devant les protestations des écoles supérieures de commerce et certaines chambres de commerce, la direction de l'Enseignement technique a envisagé de réformer le décret du 14 juin 1946 ;

Considérant que dans sa séance du 5 mai 1947 la Commission permanente de l'Enseignement technique a maintenu l'accès des écoles supérieures de Commerce sur titre aux bacheliers complets, tout au moins pour le prochain concours, mais que le danger signalé n'en subsiste pas moins, puisque la Direction de l'Enseignement technique conserve la faculté d'imposer le concours à tous les candidats, même bacheliers.

Considérant par ailleurs que les modifications envisagées au programme du concours par la Direction de l'Enseignement technique ajouteraient une nouvelle entrave au recrutement ;

Que le niveau des études a été suffisamment relevé, et que le programme actuel du concours donne les garanties désirables quant à la valeur des candidats ;

Qu'au surplus on ne saurait assimiler les conditions du concours des écoles supérieures de commerce à celles du concours d'entrée aux hautes études commerciales, et qu'il convient de maintenir une hiérarchie de valeur entre les différentes écoles préparant aux carrières commerciales.

Emet le vœu :

Qu'une réforme des conditions d'accès aux écoles supérieures de commerce ne soit envisagée que le jour où les bacheliers seront obligatoirement soumis à un concours d'entrée dans toute les écoles et Facultés de l'Etat ;

Qu'en attendant cette décision, les titulaires du baccalauréat complet soient admis sur titre dans les écoles supérieures de commerce ;

Que le programme actuellement envisagé pour le concours d'entrée soit aménagé et réduit, particulièrement dans les matières scientifiques, de façon à ne pas éliminer du recrutement des candidats capables de recevoir avec profit l'enseignement commercial supérieur.

Cette délibération a été transmise à M. le Ministre du Commerce et à M. le Sous-Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique.

Lorsque M. André Morice, Député de la Loire-Inférieure, a été nommé Sous-Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique, nous avons repris la question, et nous lui avons transmis cette délibération.

M. le Sous-Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique nous a répondu :

Paris, le 9 mars 1948.

Mon cher Président,

Je reçois votre lettre ainsi que l'ordre du jour relatif aux Ecoles Supérieures de Commerce.

Je viens de constituer un Comité d'Etudes et de Normalisation qui est composé d'Inspecteur Généraux chargés précisément de reviser tous les programmes de cours et d'examens.

Leur demande donc de commencer leurs travaux par l'examen de la situation des Ecoles Supérieures de Commerce.

Je comprends parfaitement vos craintes. Elles sont fondées et j'espère que nous pourrons très prochainement vous donner satisfaction.

Par lettre du 6 Février 1946, M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a informés qu'aux termes du décret du 29 Décembre 1945 le Comité Départemental de l'Enseignement Technique devait comprendre des représentants des organisations professionnelles, et notamment huit chefs d'entreprises industrielles et commerciales, désignés par les Chambres de Commerce, sur la proposition des groupements patronaux les plus représentatifs du département. Il a demandé à notre Compagnie de se mettre d'accord avec la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire pour la désignation de ces huit représentants.

Après entente avec la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, nous avons procédé, au cours de notre séance du 15 Février 1946, à la désignation des huit chefs d'entreprises qui devront faire partie du Comité de l'Enseignement Technique de la Loire-Inférieure, parmi lesquels figurent : MM. Rouchet, Emile Decré et Maître, membres de notre Compagnie, Bréerette, Président, et Conard, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire.

Constitution du Comité Départemental de l'Enseignement Technique.

Par lettre du 12 Mars 1947, M. le Président de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce a invité les Assemblées Consulaires à intervenir auprès de l'Assemblée Nationale pour exposer leurs vues sur le statut de l'apprentissage, alors en préparation.

Au cours de notre séance du 28 Mars 1947 nous avons chargé une Commission spéciale, composée de nos collègues MM. Bernard, Binet, Leduc, Maître et Rouchet, d'étudier cette question, et de préparer une note en vue de la prochaine réunion de la V^e Région Economique.

Celle-ci a eu lieu à Nantes le 23 Avril 1947, et notre Président, M. Bertin, y a donné lecture du rapport suivant, préparé par notre collègue M. Maître, au nom de notre Commission spéciale, et adopté par notre Compagnie le 11 Avril :

Messieurs,

Un statut de l'apprentissage, codifiant la législation antérieure et tenant compte des légitimes exigences et des besoins des professions très diverses, est nécessaire.

Il doit prévoir l'obligation et la généralisation de la formation professionnelle pour les jeunes travailleurs, mais toutefois dans des conditions pratiques correspondantes aux facultés des jeunes gens.

Nous considérons en effet que l'obligation et la généralisation de la formation professionnelle avec enseignement pratique et technique et éducation générale à mi-temps est utopique, parce qu'il ne tient pas compte des aptitudes intellectuelles des jeunes gens, qui sont très inégales.

Il est cependant nécessaire de donner à tous la possibilité de monter.

Nous envisagerions pour cela un élargissement de l'apprentissage actuel par la création de deux sortes de C. A. P. Un C. A. P. pratique et un C. A. P. théorique complet, le premier permettant de recruter plus largement le second de ne pas « alourdir » la marche des cours professionnels.

L'enseignement général et théorique, qui serait cependant distribué à tous, prendrait une allure différente suivant les aptitudes intellectuelles des jeunes gens qui le reçoivent.

Nous avons dans toutes les usines des ouvriers excellents praticiens, mais d'instruction générale rudimentaire. Il serait peu habile de négliger pour les professions l'appoint de ces spécialistes d'une certaine valeur en cantonnant dans des postes très subalternes des jeunes gens adroits manuellement, mais peu aptes au développement intellectuel.

Pour la sélection des apprentis :

Une pré-orientation en dernière année scolaire est désirable, suivie d'un stage de 3 à 4 mois dans un centre de préapprentissage groupant 5 ou 6 métiers de base d'un secteur professionnel.

Chaque fois que la chose sera possible, les centres d'apprentissage devront être liés à une exploitation. Leur marche matérielle en sera facilitée les résultats améliorés et les frais réduits au minimum. Les leçons de chose seront constamment sous les yeux. Les débouchés pour les jeunes, vers les métiers non classiques, peuvent aussi plus facilement être à leur portée.

La sélection se continuant, les meilleurs apprentis doivent avoir la possibilité d'accéder à une formation jusqu'à la limite de leurs moyens, soit dans des écoles spéciales, soit dans l'organisation de formation professionnelle des établissements industriels et commerciaux dont dépend leur « centre ».

L'internat, dans ce cas, est à éviter.

La mise en place du nouveau dispositif d'apprentissage doit être faite posément, avec beaucoup de soins, pour éviter de donner à cette transformation une allure d'expérience. Celle-ci, manquée, coûterait à la collectivité et aux jeunes.

Organisation pratique

Le contrôle de l'Etat est naturellement nécessaire, mais la profession doit être chargée d'assurer et de distribuer la formation professionnelle, parce qu'elle a la connaissance parfaite de ses besoins et à l'expérience de cette formation, comme le prouvent les réalisations importantes effectuées.

Le schéma de l'organisation — toujours paritaire — devrait s'établir ainsi :

1. — Pouvoirs Publics ;
2. — Profession : Patrons ; Cadres ; Ouvriers ;
3. — Familles.

A l'échelle locale : Commission de formation professionnelle des Comités d'Etablissement ; Associations familiales ; Maire.

A l'échelle départementale : Commission de formation professionnelle émanant des Comités d'Entreprise ; Unions Départementales Syndicales, Patrons, Cadre, Ouvriers ; Unions Départementales Familiales ; Commission d'Enseignement Technique.

A l'échelle nationale : Ministères intéressés ; Fédérations intéressées.

Financement :

Cotisations professionnelles.
Fonds recueillis par la profession : Patrons, Cadres, Ouvriers.
Compensation et ventilation par les professions.

Contrôle Technique :

Inspecteurs du Ministère et Inspecteurs désignés par la profession parmi les agents des écoles donnant les meilleurs résultats.

La V^e Région Economique a adopté à l'unanimité les conclusions du rapport de notre Compagnie, et a décidé de le transmettre à l'Assemblée des Présidents.

XII. — QUESTIONS DIVERSES

Demande de suppression de la monnaie-matière pour l'acier ordinaire et les tôles minces.

Le Syndicat National du Commerce des Produits Sidérurgiques nous a demandé, par lettre du 21 Mai 1948, d'appuyer le vœu formé par lui en faveur de la suppression de la monnaie-matière pour l'acier ordinaire et les tôles minces.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 11 Juin 1948, nous avons donné satisfaction au Syndicat National du Commerce des Produits Sidérurgiques, en appuyant son vœu auprès du Ministère de l'Industrie et du Commerce.

Constitution de coopératives de gestion pour le stockage et la vente de matériaux de construction.

Au cours de notre séance du 2 Juillet 1948, notre collègue M. Beaupère a exposé les projets du M.R.U. relatifs à la constitution à Nantes et à Saint-Nazaire de groupements coopératifs de gestion, chargés de mettre à la disposition des consommateurs, aux plus bas prix, les matériaux de construction.

Pour répondre à la protestation formulée par les commerçants en matériaux et les entrepreneurs, notre Président, M. Bertin, avait d'une part saisi de la question l'Assemblée des Présidents et, d'autre part, demandé à M. Fougerolle, Vice-Président de la Fédération Nationale des Travaux Publics et Président de la Société des Ingénieurs Civils, de lui donner son avis sur le but poursuivi par le M.R.U. et sur les résultats que l'on pouvait attendre de cette initiative.

Notre Président a donné lecture du rapport de M. Fougerolle, dont la conclusion est que l'idée de constituer des centrales à béton et des chantiers de pré-fabrication dans les villes sinistrées est une idée saine, mais que de telles installations devraient, tant du point de vue technique que du point de vue commercial, être le fait des entreprises intéressées. Quant aux parcs à matériaux, ils ne présentent à son avis aucun intérêt. Il vaut mieux laisser aux entreprises la responsabilité de leurs approvisionnements. M. Fougerolle a, par ailleurs, retenu les arguments financiers cités par les négociants en matériaux de la Loire-Inférieure.

Le Bureau de notre Compagnie a communiqué aux intéressés le rapport de M. Fougerolle, en leur suggérant de prendre eux-mêmes l'initiative en matière de pré-fabrication et de standardisation, pour renforcer leur position vis-à-vis du M.R.U.. Il leur a donné l'assurance que la Chambre de Commerce ne manquerait pas de défendre leurs intérêts contre les tentatives de gestion de la profession par le Ministère ou ses délégations départementales.

Par lettre du 25 Mars 1948, M. le Préfet de la Loire-Inférieure a transmis à notre Compagnie une demande des Pouvoirs Publics tendant à la participation des Chambres de Commerce au financement des émissions régionales de la Radiodiffusion française.

Participation éventuelle des Chambres de Commerce au financement des émissions régionales de la Radiodiffusion Française.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 9 Avril 1948, nous avons estimé que, la loi du 21 Mars 1948 devant rétablir l'équilibre financier des émissions de radiodiffusion par une augmentation des taxes sur les postes récepteurs, il n'y avait pas lieu pour notre Compagnie de fournir le concours financier qui lui était demandé, et nous en avons exprimé nos regrets à M. le Préfet de la Loire-Inférieure.

FIN DE LA DEUXIÈME PARTIE

TROISIÈME PARTIE

QUESTIONS INTERESSANT NANTES ET LA LOIRE MARITIME

I. — TRAVAUX DU PORT ET DE LA LOIRE-MARITIME

M. Guiochon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef d'Exploitation du Port de Nantes, a communiqué au Bureau de notre Compagnie un projet de déplacement de la voie charretière de la rive droite du port, à partir de la rue Meuris.

Mise à l'étude d'un projet de déplacement de la voie charretière de la rive droite du port. A partir de la rue Meuris.

L'intérêt de ce projet réside dans l'élargissement des terre-pleins du quai Ernest-Renaud et du quai d'Aiguillon. Le nouvel emplacement de cette voie serait pris sur des emplacements de maisons sinistrées.

En ce qui concerne la Chambre de Commerce, le terrain des Entrepôts serait diminué d'une bande de 15 mètres environ, mais la surface perdue pourrait être regagnée en hauteur. Par ailleurs, l'élargissement du terre-plein permettrait d'envisager l'installation de la salle de visite des sucres, sans aucune gêne, en bordure du quai.

Notre Compagnie a pris connaissance de cet avant-projet dans sa séance du 28 Juin 1946, et, en ayant reconnu tout l'intérêt, a émis un avis favorable à sa mise à l'étude et à sa réalisation.

Programme d'aménagement général de l'île Cheviré.

Nous exposons plus loin (infra, page 317) les conditions dans lesquelles se sont poursuivis et ont été financés les travaux de construction de la voie ferrée de la rive gauche de la Loire. Cette question est une de celles qui sont comprises dans le programme général d'aménagement de l'île Cheviré, pour lequel des propositions ont été soumises à l'Administration Supérieure par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes.

M. le Ministre des Travaux Publics a pris la décision suivante :

Paris, le 4 octobre 1948.

Par votre rapport précité du 15 mai 1948 vous m'adressez des propositions tendant à la reprise de l'étude de rescindement de la berge sud de l'île Cheviré, au port de Nantes, et à l'approbation du programme général d'aménagement de l'île avec concession à la Chambre de Commerce de Nantes.

Vous exposez que l'avenir du port de Nantes est conditionné par l'amélioration du chenal de la Loire maritime, en vue de la montée à toute marée, de navires d'un tirant d'eau de 8 m., et par le développement industriel de ses installations, et vous observez que ce développement est rendu possible grâce aux terrains de l'île Cheviré.

Vous indiquez que le port de Nantes dispose en effet, à proximité de la ville, sur la rive gauche du fleuve, en face de l'agglomération industrielle de Chantenay, d'un vaste domaine de 300 hectares, dont 250 ha, appartenant à l'Etat et 50 ha, enclavé appartenant aux Chantiers de la Loire et Dubigeon.

Vous précisez que cette étendue de terrain, constituée originellement par des prairies inondables, sert depuis longtemps de dépôt aux déblais sableux extraits par dragage du port et va donc se trouver peu à peu remplacés à une cote suffisante pour la transformer en terrains industriels, à l'abri des inondations.

Vous signalez que l'aménagement de l'île Cheviré pose un certain nombre de problèmes et que, notamment, la construction de quais en bordure de la rive sud de la Loire, au droit de l'île, soulève la question de l'alignement à respecter pour le futur front d'accostage.

Vous ajoutez d'autre part que le remblaiement à une cote non inondable des vastes terrains situés en arrière a pour effet de soustraire à l'écoulement des eaux une section de 1.000 m², mais vous estimez pouvoir compenser cette réduction par une amélioration des conditions d'écoulement dans le lit principal.

Vous rappelez que les différents aspects de ce problème ont fait l'objet de diverses études du Service maritime, dont le résultat a été sanctionné par une D. M. du 29 octobre 1936, aux termes de laquelle la largeur entre berges de la Loire devrait être fixée, dans cette section, à 235 m. (au lieu de 225 m. proposés par les ingénieurs), ce qui conduirait à prévoir le rescindement de la berge sud sur 45 m. environ de largeur.

Vous évaluez de 350.000.000 fr. à 400.000.000 fr. environ, aux conditions économiques actuelles, les travaux à envisager pour ce rescindement — y compris les frais d'expropriation — et vous observez que cette dépense considérable n'est justifiée ni par la nécessité de compenser le remblaiement du champ d'inondation, ni par l'espoir d'une amélioration dans la propagation de la marée.

Vous êtes d'avis, en conséquence, de limiter le rescindement à l'aval, au droit de la plature rocheuse de Haute-Indre, où le relèvement du fond du lit se combine malencontreusement avec un rétrécissement brutal de la largeur qui passe de 247 m. à l'aval à moins de 200 m. à l'amont.

En ce qui concerne la propagation de la marée, vous estimez qu'elle n'a aucun besoin d'être améliorée dans la section de l'île Cheviré, où, à l'exception du court passage susvisé, les profondeurs et les sections sont beaucoup plus grandes que partout ailleurs dans la zone endiguée.

Vous considérez qu'une largeur de 215 à 220 m. entre crête des berges — qui équivaudrait à une largeur nette de 200 m. entre les fronts d'accostage Nord et Sud — serait suffisante pour la navigation, et vous proposez de consulter sur ce point, une Commission nautique locale.

Quant au programme général d'aménagement de l'île Cheviré, vous exposez que votre conception consiste à combiner les avantages d'un port industriel et d'un port public, en évitant de laisser s'installer en bordure même du fleuve des établissements privés, et vous indiquez qu'un tel aménagement est possible sur 2 km. de longueur, entre l'agglomération de Trentemoult et l'origine amont de l'enclave privée des Chantiers Navals.

Vous ajoutez que ces terrains privés pourraient être expropriés, mais vous observez que cette expropriation serait coûteuse et vous ne pensez pas qu'elle soit suffisamment justifiée.

Vous signalez d'ailleurs que l'existence de terrains appartenant aux Chantiers de construction navale se combine assez bien avec le projet de création, en aval, d'un centre de réparations navales, organisé autour d'un nouveau bassin devant servir de lieu de stationnement aux docks flottants utilisés par le port de Nantes.

Vous précisez que la Chambre de Commerce a accepté, en principe, de financer entièrement la construction de ce nouveau bassin — dont le prix était évalué à 150.000.000 fr. en 1947 — sous réserve de l'institution d'un péage spécial sur les navires en réparation.

Vous ajoutez que le principe de la desserte par fer et par route est basé sur l'établissement d'un réseau bouclé entre les voies de quai proprement dites et la large voie de circulation, ferroviaire et routière, prolongeant le grand boulevard maritime, dont vous avez dressé le projet.

Vous estimez qu'il appartient à la Chambre de Commerce de Nantes de promouvoir, comme maître de l'œuvre, le programme d'extension du port de Nantes dans l'île Cheviré, et de demander au Gouvernement la concession de ce que vous proposez d'appeler « l'Établissement Maritime de Cheviré ».

Les travaux d'aménagement de l'île seraient, dans ces conditions, mis à la charge de l'Assemblée consulaire, sous réserve de l'aide habituelle de l'État pour les quais et des participations financières de la ville de Nantes ou des établissements privés.

Vous précisez que la Chambre de Commerce est en principe d'accord sur les grandes lignes du projet que vous présentez, et vous estimez que la ville de Nantes sera disposée à l'aider d'une manière très large.

Vous me demandez, en définitive :

1. — De vous autoriser à reprendre l'étude du rescindement de la berge sud de l'île Cheviré, à consulter sur ce point une Commission nautique locale, et à me soumettre le résultat de cette nouvelle instruction ;
2. — De donner mon accord de principe, tant au programme général d'aménagement de l'île Cheviré qu'à la concession à la Chambre de Commerce de Nantes des travaux d'aménagement, et de vous autoriser à me présenter toutes propositions à cet effet.

Après examen de l'affaire en Conseil général des Ponts et Chaussées, je vous autorise à reprendre l'étude du rescindement de la berge de rive gauche de la Loire, le long de l'île Cheviré, en vous mettant en garde contre les inconvénients qui pourraient résulter ultérieurement d'une insuffisance notoire de compensation entre la diminution de la section offerte à l'écoulement des crues, qui sera la conséquence du remblaiement de vastes zones inondables, et l'augmentation de section qui sera la conséquence du rescindement de la berge de rive gauche de la Loire.

En outre, j'appelle votre attention sur le fait que l'existence du quai d'armement des Chantiers navals ne doit pas influer sur l'étude concernant le recalibrage.

Je vous invite à présenter cette nouvelle étude, après avis de la Commission nautique locale, avec vos propositions définitives concernant le recalibrage de la Loire, en amont de Roche-Balue.

D'autre part, je donne mon accord de principe au programme général d'aménagement de l'île Cheviré, sous réserve, d'une part, que vous aurez à justifier les dispositions et l'emplacement du bassin-dock, et, d'autre part, que vous aurez à examiner s'il n'y aurait pas intérêt à prolonger, jusqu'à la coupure du bassin-dock, le terre-plein public de 100 m. prévu en amont de l'enclave des Chantiers navals.

J'ajoute que, le cas échéant, des pourparlers devront être entrepris avec les Chantiers navals.

En faisant connaître les résultats de ces pourparlers éventuels, vous aurez, d'ailleurs, à m'indiquer à quelle date expire l'autorisation d'occupa-

tion temporaire relative aux ducs d'Albe du quai d'armement, occupation qui, selon les instructions de l'Administration supérieure, ne devait pas être renouvelée.

Enfin, je vous informe que je n'ai pas d'objection de principe à formuler concernant l'octroi de la concession à la Chambre de Commerce de Nantes du futur établissement maritime de Cheviré, et je précise que vous devrez, le moment venu, m'adresser des propositions à ce sujet.

Au cours de notre séance du 24 Janvier 1947, le rapport suivant nous a été présenté par M. Rineau, Vice-Président, au nom de notre Commission du Port :

Déviation du lit de la Loire dans la courbe de la Têlindière. — Enquête d'utilité publique.

Messieurs,

A la suite d'une campagne de renflouement très active, le lit de la Loire a été presque entièrement dégagé des épaves que les Allemands y avaient accumulées avant leur départ, mais il reste à entreprendre une importante opération à 15 kilomètres en aval de Nantes, où subsiste la plus grande partie du barrage d'épaves de La Têlindière.

Ce barrage comprend le grand navire baleinier « Antarktis », -de 150 mètres de longueur, coulé en travers ; la drague suceuse-refouleuse « Fatouville », de Rouen ; la drague aspiratrice « Amphitrite » ; la grande drague à godets « Pas-de-Calais 11 », de Boulogne ; une drague à godets numéro 5, de 600 litres, de Nantes, ainsi qu'un aviso de la Marine Militaire. Il y avait encore, au début, un remorqueur et un chaland, qui ont été renfloués, ainsi qu'un refouleur du service, qui a été démolé pour livrer le premier passage à la navigation.

Une passe praticable a été ainsi créée ; elle est utilisée par la navigation, mais elle comporte un certain nombre de sujétions gênantes, parmi lesquelles nous signalerons l'impossibilité de croiser deux navires, alors que précisément c'est dans cette zone que se rencontrent les bateaux montant et descendant. De plus, la courbe de 750 mètres de rayon est trop accentuée pour les navires de grande longueur, et des remous, causés par les épaves aux environs du barrage, créent des haut fonds qui renaissent continuellement.

Pour rétablir une situation normale, MM. les Ingénieurs de la Loire-Maritime et notre Compagnie, sont d'accord sur le triple objectif à atteindre :

- donner à la navigation un meilleur chenal, équivalent à celui d'avant-guerre, et permettant le croisement ainsi que la navigation de nuit ;
- dégager le lit de la Loire jusqu'à la cote ancienne de — 6,00, pour permettre l'écoulement des eaux de crue et la propagation normale de la marée ;

— récupérer les épaves de grande valeur, tout spécialement les dragues « Fatouville » et « Pas-de-Calais 11 » et peut-être même la drague à godets numéro 5. Chacune des premières épaves vaut actuellement 200 millions et, d'après ce qu'ont pu révéler les rapports de prospection des scaphandriers, elles se trouvent en bon état. Elles ont été peu abîmées par le sabordage et le séjour en eau douce les conserve bien.

..

Une première solution envisagée aurait consisté dans le relèvement des navires, mais la Commission locale des Renflouements a estimé que cette opération serait extrêmement coûteuse et aléatoire, les épaves étant coulées à grande profondeur, et les courants très violents. Aussi, l'Administration supérieure a-t-elle plutôt adopté une autre solution, comportant le déplacement du lit de la Loire. Ces travaux ne seront certainement pas plus onéreux que les frais totaux de renflouement des épaves, comporteront beaucoup moins de risques, et donneront la quasi-certitude de les récupérer. Le creusement du chenal procurera des déblais suffisants pour être employés à la construction, autour de l'ensemble du barrage, des digues d'enceintes, d'un grand batardeau, à l'abri duquel on récupérera, à peu de frais et sans risque, les épaves de grande valeur.

Le rescindement de la berge nord se fera sur une longueur d'environ 1 km et 200 mètres de profondeur maximum (de telle sorte que le tiers nord du lit actuel serait conservé, la largeur totale du fleuve atteignant 300 mètres). Les terrains à déblayer sont constitués par des prairies basses d'alluvions ; ils sont faciles à traiter avec une drague suceuse à couteaux.

Les travaux doivent être conduits de manière à permettre à tout moment un écoulement correct des eaux et le passage de la navigation.

Le projet prévoit également le déplacement sur la berge nord, de la cale d'accostage du bac du Pellerin, en vue de maintenir la continuité des relations entre les agglomérations des deux rives, la cale de la rive sud (Le Pellerin) étant déplacée vers l'aval pour maintenir la même disposition des lieux.

..

Ce déplacement de la Loire-Maritime aura un caractère définitif car il permettra d'améliorer le tracé du fleuve ; les travaux seront donc poursuivis, non pour remettre les lieux dans leur état actuel, mais pour réduire la courbe du fleuve en ce point, où elle est excessive. A cet effet, le tracé de la nouvelle rive nord sera conservé et, après dragages, des digues d'enceinte du batardeau, la digue de la rive sud sera établie, de manière à conserver la loi de croissance des sections d'aval vers l'aval.

..

Un avant projet, soumis à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports, après examen par le Conseil Général des Ponts-et-Chaussées a été pris en considération et, par décision en date du 19 novembre 1946, M. l'Ingénieur en Chef des Pont-et-Chaussées, directeur des ports de Nantes

et de Saint-Nazaire, a été invité à le soumettre à une enquête d'utilité publique ; celle-ci a été prescrite par un arrêté de M. le Préfet de la Loire-Inférieure, du 3 janvier 1947. Par lettre du 14 janvier, M. l'Ingénieur en Chef, directeur du Port de Nantes, nous en a envoyé la copie, en invitant notre Compagnie à émettre son avis au cours de l'enquête, qui a lieu du 20 janvier au 3 février.

Votre Commission du Port, estimant que les motifs exposés ci-dessus justifient l'exécution des travaux de déviation de la Loire dans la courbe de La Télindière, vous propose, messieurs, d'y donner un avis favorable.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, a décidé de l'adresser à M. Figon, Président de la Commission d'Enquête ouverte en vue de la déclaration publique des travaux de déviation du lit de la Loire à la Télindière, et à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes.

Le rapport suivant nous a été présenté, dans notre séance du 8 Octobre 1948, par M. Binet, au nom de notre Commission des Finances :

Amélioration des accès maritimes du port de Nantes. — Essais au Laboratoire National Hydraulique de Chatou.

Messieurs,

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, directeur des Ports de Nantes et de Saint-Nazaire, a transmis à notre compagnie, par lettre du 17 août, une décision du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme du 5, approuvant les projets d'amélioration des accès du port de Nantes, et élevant de 69 millions à 90.087.307 francs le montant de la dépense autorisée pour ces travaux, sous la réserve que la Chambre de Commerce assure le financement de sa part de dépenses, fixée à 50 %.

Le but des travaux projetés est de permettre l'accès du port de Nantes, à toutes les marées, aux navires ayant un tirant d'eau de 8 mètres (au lieu de 7 mètres actuellement). La cote du chenal étant de 3 mètres, il s'agit donc de gagner 1 mètre sur cette cote.

Or, des dragages d'entretien du chenal permettraient tout au plus de gagner 1 pied. Le reste ne peut être obtenu que par les travaux importants qui vont être exposés ci-après.

Avant d'indiquer la nature de ces travaux, j'ai pensé qu'il était utile de rappeler ce qui a été fait depuis l'époque où le canal de La Martinière a cessé d'être utilisé.

Le programme fixé par la loi du 24 décembre 1903, dont l'exécution a eu pour conséquence l'abandon du canal de La Martinière, a abouti aux

résultats suivants : la cote du chenal est passée de + 0,50 à — 2 m. 50, d'où un gain de 3 mètres sur le tirant d'eau. L'abaissement de l'étiage à Nantes est de son côté passé de la cote + 3 mètres à la cote + 1 m. 60. Le régime de la Loire maritime s'est de ce fait trouvé nettement amélioré par une diminution de la pente.

Puis, à partir de 1920 à 1930, de nouveaux travaux poursuivis dans la section intermédiaire ont porté la cote de — 3 mètres à — 3 m. 50.

Un nouveau gain n'était désormais possible qu'en améliorant la section aval entre Paimboeuf et Saint-Nazaire. Or, le chenal était instable dans cette partie, alors qu'il passait autrefois au sud des ducs d'Albe, construits en 1917 pour l'accostage des navires pétroliers à Donges, il avait peu à peu glissé vers le nord de l'autre côté de ces ouvrages devenus inutilisables dès 1920. Il était donc nécessaire de discipliner au plus tôt le fleuve dans cette section. Ce fut l'origine d'un nouveau programme de travaux, arrêté par le décret du 26 juillet 1933, et ayant pour but :

1°) l'ouverture d'un nouveau chenal le long de la rive nord, entre Donges et Saint-Nazaire, par le rescindement du banc de Bilho ;

2°) l'approfondissement du chenal entre Donges et Paimboeuf.

La première partie de ces travaux fut réalisée entre 1930 et 1940. Les résultats furent assez satisfaisants puisque la cote de moins 4 fut atteinte entre Donges et Saint-Nazaire.

Quant à la deuxième partie, elle reste à faire, et elle fait l'objet du programme qui vous est soumis aujourd'hui, et pour lequel la Chambre de Commerce est appelée à donner son approbation et son concours financier.

Je vous résume ci-dessous le but et le programme de ces travaux :

De l'ouverture du nouveau chenal entre Donges et Saint-Nazaire, on escomptait une amélioration naturelle de la partie située à l'amont, car, pensait-on, le gros de la marée, se propageant par le nouveau chenal, façonnerait naturellement la passe des Brillantes entre Donges et Paimboeuf, en même temps qu'elle modifierait heureusement l'orientation du courant de flot dans cette partie du fleuve. Il n'en a malheureusement pas été ainsi. Le chenal, dragué au travers de la passe des Brillantes, n'a pu être maintenu qu'à la cote moins 3, et le courant, contre toute attente, est toujours fortement traversier dans cette passe.

En face de ces prévisions déjouées, le problème actuel consiste à reconnaître quelles sont les dispositions naturelles du fleuve, afin de chercher à les utiliser telles qu'elles se présentent, ou à les modifier éventuellement par des ouvrages appropriés. Deux solutions se présentent en effet : l'une consistant à rester dans le cadre du programme de 1933, l'autre, beaucoup plus coûteuse, mais sans doute plus efficace, consisterait à remplacer les deux inflexions situées entre Cordemais et Donges par un nouveau chenal à faible courbure.

Une erreur dans le choix de ces solutions peut être très lourde de conséquences. Aussi a-t-il paru opportun à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées d'entreprendre des essais sur modèle réduit.

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a, par sa décision du 5 août dernier, donné son accord pour que des études sur modèle réduit du lit de la Loire, de l'inflexion des Baracons jusqu'à la mer, soient entreprises au Laboratoire national hydraulique de Chatou.

Le coût de ces essais, qui s'étendraient sur 2 ou 3 années, est de l'ordre de 20 millions, mais il est très peu de chose au regard du coût des travaux à envisager, qui atteindraient 2 milliards.

Parmi les problèmes qui seront étudiés à Chatou figureront celui de l'amélioration de la passe des Brillantes et celui du rôle joué par la plature rocheuse de Basse-Nazaire.

Je vous propose :

1°) de donner votre adhésion au programme que je viens de vous résumer sommairement ;

2°) d'accepter de participer dans la proportion de 50 % au financement des travaux, dont les dépenses ont été fixées, par décision du 5 août 1948, à 90.087.307 francs.

Notre Compagnie ayant déjà versé à ce titre 25.645.309 francs, aurait encore à effectuer le paiement de 19.398.344 francs.

3°) de demander l'autorisation de prélever les subsides nécessaires à couvrir cette part contributive sur le boni du produit des péages concédés à notre Compagnie. Je vous rappelle qu'au cours de l'étude financière de notre caisse des péages, faite lors de la séance du 23 juillet dernier, il avait été tenu compte du montant de ces travaux dans l'évaluation des charges qui allaient nous incomber. Il en ressortait clairement que la dépense de 20 millions, en chiffre rond, pouvait parfaitement être imputée sur le boni du produit des péages.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, avec prière de soumettre à l'approbation de l'Administration supérieure les propositions qui y étaient formulées.

Les démarches poursuivies par notre Compagnie pour obtenir la montée à Nantes des « Liberty Ships » ont fini par être couronnées de succès, et le premier de ces navires, le « Hutchinson I Co-ne », a été accosté aux quais de Nantes le 14 Mai 1946.

Notre Compagnie et l'Administration Municipale se sont réunies pour offrir à M. le Directeur du War Shipping et à ses collaborateurs, ainsi qu'au Commandant et aux Officiers du « Hutchin-

Situation des profondeurs dans le chenal de la Loire-Maritime. — Montre à Nantes des « Liberty-Ships ».

son I Cone », un dîner, auquel n'ont malheureusement pu prendre part notre Président, M. Bertin, et nos Vice-Présidents, MM. Rineau et Cossé, absents de Nantes pendant toute la semaine.

M. Gringoire, Secrétaire-Membre, a prononcé le discours suivant :

Madame,
Messieurs,

J'ai d'abord à vous présenter les excuses et les très vifs regrets de M. Bertin, président de la Chambre de Commerce de Nantes, qui, appelé à Paris pendant toute la semaine par les devoirs de sa charge, n'a pu rentrer à Nantes assez tôt pour vous recevoir et exprimer la satisfaction de notre Compagnie de voir le premier « Liberty Ship » monter à nos quais. C'est à son absence, et à celle de MM. Rineau et Cossé, nos deux vice-présidents, que je dois l'honneur de saluer aujourd'hui au nom de la Chambre de Commerce, le Capitaine Burger et ses collaborateurs du War-Shipping, M^{me} Burger, que nous sommes particulièrement heureux d'avoir avec nous ce soir, le Capitaine Christophers, commandant du « Hutchinson I Cone », et les officiers de son Etat-Major.

La Chambre de Commerce qui, depuis la Libération du territoire, a fait tant de démarches pour obtenir la montée des « Liberty Ships », a été heureuse de voir la ville de Nantes, qui lui accorde toujours sa collaboration pour la défense des grands intérêts dont elle a la charge, s'associer à elle pour marquer, par une réunion intime et cordiale, l'événement qu'a constitué, mardi dernier, l'arrivée du « Hutchinson-I-Cone » au quai de l'Aiguillon. Sans présenter jamais un caractère de banalité, la remontée de la Loire Maritime et l'accostage dans le port de Nantes des navires de 10.000 tonnes faisaient partie, avant la guerre, de la vie normale du port de Nantes, dont le chenal livrait passage, aux faibles marées, aux navires de 7 m. 50 de tirant d'eau, et à ceux de 8 m. pendant la plus grande partie de l'année. Notre établissement maritime, classé le sixième de France par l'importance du tonnage manutentionné, offrait alors à l'armement des quais étendus sur 7 kilomètres de longueur, munis de hangars, dont la superficie totale était de 25.000 m², et armés de 93 engins de levage, dont la plupart d'un type moderne, appropriés au chargement et au déchargement des marchandises les plus variées.

La guerre est malheureusement venue porter une grave atteinte à nos installations de toute nature. Les bombardements, et surtout les destructions opérées par les Allemands avant leur départ, ont réduit pendant un certain temps les possibilités d'accès du chenal et les ressources du port en quais et en outillage. Quand on songe qu'à la Libération, les brèches pratiquées dans nos postes d'accostage totalisaient une longueur de 1.500 mètres, que 8 grues seulement étaient en état de fonctionner et que, outre nos entrepôts incendiés, nous déplorions la destruction ou la détérioration très grave de la plupart de nos hangars de quais, quand on évoque le souvenir des 126 navires ou engins de dragage coulés dans le port ou dans la Loire-Maritime,

quand on se rappelle le formidable barrage, constitué à la Téléindière par « L'Antarktis » et de nombreuses autres unités, qui bloquait complètement le chenal, on peut être fiers des résultats obtenus, avec l'aide de ses ingénieurs, par M. l'Ingénieur en Chef Gibert, actuellement absent de Nantes, et que nous avons par suite le regret de ne pas voir ce soir parmi nous. La Chambre de Commerce a, de son côté, fait un effort considérable pour la remise en état de son outillage. Le port dispose aujourd'hui de 20 postes d'accostage, de 50 grues en parfait état de marche, et de nombreux hangars, remis en état ou remplacés par des bâtiments provisoires. Enfin, le chenal de la Loire Maritime est libre, le barrage de la Téléindière ne constitue plus un obstacle, et l'arrivée du « Hutchinson-I-Cone » est venue confirmer la déclaration officielle, faite par l'Administration de la Marine, que les mines, dont la crainte avait fait retarder le passage des « Liberty Ships », sont devenues inoffensives. Nous espérons que le War Shipping aura été satisfait de cette expérience, de la facilité arrivée du navire et de la rapidité de son déchargement, et que de nombreuses unités vont suivre celles dont nous fêtons aujourd'hui l'arrivée. La réception des « Liberty » pourra être combinée, entre les deux ports de Nantes et de Saint-Nazaire, au mieux des intérêts de chacun d'eux et du pays tout entier.

Je ne veux pas terminer sans remercier M. le Préfet de la Loire-Intérieure d'avoir bien voulu, en répondant à notre invitation, nous donner une nouvelle preuve de l'intérêt qu'il porte au commerce maritime, base de la prospérité de notre ville, ainsi que toutes les hautes personnalités qui sont réunies autour de cette table, sans oublier la Presse, qui nous accorde toujours si aimablement son concours et qui saura marquer comme il se doit l'importance de ce renouveau de trafic.

La Chambre de Commerce de Nantes se rappelle toujours qu'en 1918, son port fut utilisé avec succès par l'armée américaine ; depuis la Libération elle a renoué avec nos amis d'Outre-Atlantique des relations cordiales et confiantes qui, nous en sommes certains, deviendront de plus en plus étroites, et les « Liberty Ships » qui vont se succéder dans le port de Nantes seront un trait d'union entre la Région nantaise et la grande République dont l'aide va permettre à notre pays de franchir une période difficile, de relever ses ruines et de reprendre sa place dans le monde.

Je lève mon verre à l'amitié franco-américaine et au développement des relations du port de Nantes, de l'Industrie et du Commerce nantais avec ceux des Etats-Unis.

La cote utilisée par le Service du Pilotage, pour la montée des navires à Nantes, qui au 31 décembre 1945 était de (— 2,10) a été portée au 31 décembre 1948 à (— 3), par suite des travaux d'entretien et d'amélioration du chenal poursuivis pendant l'année par MM. les Ingénieurs du Service de la Loire-Maritime.

Financement de la reconstruction des installations portuaires — Constitution d'un groupement conforme aux modalités prévues par l'article 44 de la loi du 30 mars 1947.

Notre Compagnie ayant à engager des dépenses importantes afin de reconstituer l'Outillage Public du Port et de construire de nouveaux magasins, notamment pour la réception des bananes et des primeurs, a reçu de la Banque de Paris et des Pays-Bas une proposition qu'elle a aussitôt mise à l'étude et qui devait lui permettre d'emprunter une somme de l'ordre de 300 millions afin de financer une grande partie de ses opérations.

Conformément à la loi, le « Groupement pour la Reconstitution du Port de Nantes » a été constitué, sous la forme de société anonyme, et le placement des obligations portant intérêt à 4,75 % a été réalisé, pour une somme de 300 millions de francs, au cours du premier semestre 1948.

Prorogation de la durée d'amortissement des emprunts contractés au Crédit Foncier de France.

Au cours de notre séance du 14 Mars 1947, le rapport suivant nous a été présenté par M. Bertin, Président, au nom de notre Commission des Finances :

Messieurs,

Le Crédit Foncier, comme d'ailleurs tous nos prêteurs, nous a accordé en 1941 une suspension de l'amortissement de nos emprunts dans le but d'alléger les charges de notre budget des Services du Port, dont les recettes avaient à peu près complètement disparu par suite des événements.

Cette mesure devait prendre fin à la cessation des hostilités.

Le Crédit Foncier nous a demandé, au mois de février dernier, si notre Compagnie croyait possible d'envisager le remboursement des amortissements différés depuis 1941 ou si, au contraire, elle désirait, pour ménager ses ressources, obtenir une prorogation de la durée de l'amortissement égale au temps pendant lequel il n'a été exigé que le versement des intérêts.

Par analogie avec ce qui a été décidé antérieurement pour les emprunts contractés à la Caisse des Dépôts et Consignations, nous avons répondu que nous serions désireux d'obtenir plutôt la prorogation de durée d'amortissement, étant donné les charges importantes qui résultent, pour notre Compagnie, de la reconstruction de ses immeubles et de la reconstitution de son outillage.

M. le Gouverneur du Crédit Foncier vient de nous aviser que son Etablissement a accueilli favorablement notre demande et il nous a adressé un certain nombre d'avenants réglant les modalités nouvelles du remboursement des emprunts.

Je vais vous faire donner lecture de ces avenants, qui consacrent l'allongement des délais de remboursement.

Il reste, bien entendu, que les versements des nouvelles annuités seront garanties comme par le passé par les recettes de nos péages, dont les tarifs ont été relevés par le décret du 24 octobre 1946. Nous avons d'ailleurs compris le montant des annuités nouvelles au nombre des charges signalées au Ministère pour justifier le relèvement demandé.

Notre Compagnie, après avoir entendu la lecture de ce rapport et pris connaissance des projets d'avenants qui y étaient visés, a donné à l'unanimité son approbation au prolongement des délais d'amortissement proposés et a autorisé son Président à apposer sa signature sur ces avenants.

II. — NAVIGATION INTÉRIEURE

1°) *Projet de déclassement général des canaux de l'Ouest :*

Nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics la lettre suivante :

Nantes, le 18 Août 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'attention de la Chambre de Commerce de Nantes vient d'être appelée, par l'Union Syndicale des Mariniers naviguant sur les canaux et rivières de l'Ouest, sur un projet éventuel de déclassement des voies navigables de notre région.

Notre Compagnie n'a aucune connaissance qu'une semblable mesure ait été mise à l'étude par vos services et elle espère que les renseignements publiés par le journal « La Navigation » du 15 juillet 1947, dans le compte-rendu du congrès international de la navigation intérieure, ne reposent sur aucun fondement. Dans le cas contraire, la Chambre de Commerce de Nantes m'a chargé de vous informer qu'elle appuyait énergiquement auprès de vous la protestation qui vous a été adressée le 12 août par l'Union Syndicale des Mariniers. Notre région est déjà extrêmement pauvre en voies navigables et le déclassement de celles-ci causerait un préjudice considérable, non seulement au commerce et à l'industrie puisque les canaux desservent de nombreuses localités dépourvues de chemins de fer, mais encore à tous les bateaux artisans qui avaient fait, avant la guerre, des efforts considérables pour moderniser leur matériel, et qui ont beaucoup souffert de l'occupation allemande.

Prestation contre un projet éventuel de déclassement des voies navigables de la Région de l'Ouest.

Dans l'espoir que vous voudrez bien nous donner à ce sujet les apaisements dont nous avons besoin, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, etc.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu par la lettre suivante, qui a donné satisfaction, au moins momentanément, à la protestation que nous avons formulée :

Paris, le 22 Août 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre en date du 18 août courant, vous m'avez informé, au nom de la Chambre de Commerce de Nantes, que dans le cas où un projet de déclassement des voies navigables de votre Région existerait réellement, cette Assemblée s'associerait à la protestation émanant de l'Union Syndicale des Mariniers de l'Ouest.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'en raison de la situation des crédits budgétaires, mon Administration étudie le déclassement de certaines voies navigables qui entraînent des dépenses d'exploitation hors de proportion avec les services rendus ; cette étude porte notamment sur certaines voies navigables de l'Ouest, mais jusqu'à présent aucune décision de prise en considération n'est encore intervenue. Vous pouvez être assuré que toutes les enquêtes nécessaires auront lieu en temps voulu et qu'en toute hypothèse les déclassements éventuels feront l'objet d'un projet de loi qui sera soumis au Parlement.

2°) *Projet de déclassement du Canal de Nantes à Brest entre l'usine de Guerlédan et Châteaulin :*

La Fédération finistérienne des Associations de Pêche et Pisciculture nous a adressé la lettre suivante :

Quimper, le 7 Juillet 1948.

Monsieur le Président,

L'Administration des Ponts et Chaussées envisage le déclassement de la partie du canal de Nantes à Brest située entre l'usine électrique de Guerlédan (Morbihan), gérée par l'Electricité de France, et Châteaulin (Finistère). On comprend que l'Etat désire faire des économies et régler la situation d'une partie de ce canal, sans navigation depuis 20 ans, mais on estime aussi que la reprise de la navigation serait plus avantageuse dans une région en plein essor économique, et aussi nécessaire, en cas de guerre. L'Administration prend,

actuellement, prétexte d'une navigation interrompue par un trust, à qui l'on n'a pas pu ou voulu imposer l'exécution de travaux permettant aux gabarres de franchir le barrage de l'usine, pour vouloir déclasser une partie du canal et ne pas se conformer au cahier des charges de la concession.

Le Conseil Général du Finistère, les Chambres de Commerce, les Municipalités riveraines, la Commission des Sites et la presse locale ont joint leurs voix à celle de notre Fédération pour protester contre le projet de déclassement et demander une reprise de la navigation qui favoriserait, comme autrefois le transport, entre Nantes et Brest, des matières lourdes et encombrantes et celui des marchandises, pour qui les délais de transport entrent peu en ligne de compte.

Pour notre part, nous y sommes intéressés parce que la pêche du poisson blanc, et surtout du saumon, amène, dans la région finistérienne, avoisinant le canal, un mouvement touristique avantageux pour le commerce local, alors que le déclassement ruinerait la pêche.

Nous espérons que votre Compagnie voudra bien se joindre aux protestations déjà exprimées, étant donné qu'elle est intéressée à la question et nous envoyer une copie de la délibération qu'elle aura cru devoir prendre à ce sujet.

Nous reproduisons ci-après notre réponse :

Nantes, le 27 Juillet 1948.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accusé réception de votre lettre du 7 courant, par laquelle vous demandez à notre Compagnie de se joindre aux protestations déjà exprimées par le Conseil Général du Finistère, les Chambres de Commerce et les Municipalités riveraines du canal de Nantes à Brest pour protester contre le déclassement de la partie du canal situé entre l'usine électrique de Guerlédan et Châteaulin.

J'ai donné connaissance de votre lettre aux membres de la Chambre au cours de sa séance du 23 courant. Celle-ci, reconnaissant le bien-fondé de vos arguments, est prête à appuyer votre protestation auprès du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme.

Elle estime toutefois qu'il y a lieu de surseoir pour l'instant à toute action auprès des Pouvoirs Publics, car ceux-ci, que nous avons déjà saisis de la question au mois de novembre dernier, nous ont, à cette époque, donné, sinon des apaisements complets, du moins l'assurance qu'aucun déclassement ne pourra être décidé sans une enquête au cours de laquelle la Chambre de Commerce de Nantes sera consultée, comme d'ailleurs toutes les collectivités publiques intéressées et les groupements d'usagers du canal.

D'après les renseignements que nous venons de recueillir récemment auprès de la Direction Régionale des Voies Navigables de l'Ouest, la question se présente de la façon suivante :

Une Commission a été effectivement chargée, en raison de la diminution des crédits budgétaires affectés aux voies navigables, de rechercher toutes les réductions possibles dans les frais d'exploitation des canaux et rivières de France. Mais celle-ci n'a pu envisager le déclassement d'une partie du canal de Nantes à Brest que du seul point de vue financier. Or, quelles que soient les conclusions du rapport de cette Commission, la procédure de déclassement devra obligatoirement comporter une seconde enquête portant sur le point de vue économique, au cours de laquelle, ainsi que nous vous le signalions plus haut, la Chambre de Commerce sera consultée.

A ce moment, nous ne manquerons pas d'intervenir pour défendre les droits des intéressés, aussi bien ceux de votre Fédération que ceux des marinières, ou ceux des commerçants et industriels de la région desservie par le canal.

Au cours de notre séance du 15 Février 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Vu tous les projets étudiés depuis de longues années et les travaux déjà exécutés ;

Rappelant les nombreux vœux déjà émis depuis que ces questions ont été soulevées ;

Ayant conscience qu'il faut aboutir au plus vite ;

Considérant qu'il est de l'intérêt national que le réseau fluvial français soit relié au réseau européen de manière à pouvoir répondre à tous les besoins du commerce international ;

Qu'il est également de l'intérêt national que les régions de l'Ouest de la France soient reliées aussi rapidement que possible aux autres régions françaises du Nord, de l'Est et du Sud par des voies fluviales largement dimensionnées ;

Considérant encore que les ports de Nantes-Saint-Nazaire sont remarquablement disposés pour recevoir les marchandises des colonies françaises ainsi que celles des pays d'Afrique, d'Océanie et d'Amérique ;

Que l'estuaire de la Loire se prêterait très facilement à la réalisation d'installations portuaires très vastes pouvant répondre à de nombreux besoins tant nationaux qu'internationaux, pouvant permettre notamment la création d'entrepôts et de ports francs ;

Considérant également qu'il est de l'intérêt national de permettre, grâce à des liaisons fluviales bien conditionnées, une industrialisation plus accentuée des régions de l'ouest de la France, ne serait-ce que pour arrêter le phénomène de dépeuplement qui s'y poursuivait les années écoulées, ne serait-ce également que pour faciliter en France une meilleure répartition de la population et de ses accroissements.

Demande d'établissement dans la Vallée de la Loire d'une grande voie navigable de Nantes à Orléans.

Après en avoir délibéré ;

Emet le vœu :

Que le Gouvernement veuille bien reconsidérer immédiatement toutes ces questions, et que dans les programmes de grands travaux actuellement en cours d'établissement figurent des voies fluviales relatives aux régions de l'ouest de la France, et notamment que soit créée sans retard une large voie d'eau empruntant la vallée de la Loire, de Nantes à Orléans.

Par lettre du 5 Mars 1946, M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu que la question était actuellement soumise à l'examen du Conseil Général des Ponts et Chaussées.

La Chambre de Commerce de Roanne nous a communiqué la délibération prise par elle lorsqu'elle a appris les travaux entrepris par l'Electricité de France à Montpezat, pour l'utilisation de la Loire dans son cours supérieur.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 23 mai 1947, nous avons estimé que la demande de la Chambre de Commerce de Roanne était bien fondée, mais que, la question intéressant toutes les Chambres de Commerce riveraines de la Loire, il était préférable de la soumettre à la V^e Région Economique. Nous avons donc fait inscrire cette question à l'ordre du jour de la réunion qui a été tenue par la V^e Région Economique, le 2 octobre 1947 au Mans, et le Comité Régional a pris la délibération suivante, sur la proposition de notre Compagnie et de la Chambre de Commerce d'Orléans :

La V^e Région Economique,

Considérant que la Société Nationale d'Electricité de France a établi un projet d'installation à Montpezat d'une usine hydro-électrique, alimentée par le détournement d'une partie des eaux du bassin de la Loire sur le bassin du Rhône ;

Considérant que l'exécution de ces travaux aurait pour effet de modifier le débit d'étiage de la Loire d'une façon très sensible dans son cours supérieur et dans une plus faible mesure dans son cours inférieur ;

Qu'il en résulterait dès maintenant, mais surtout dans l'avenir, des répercussions assez graves, qu'il est nécessaire de préciser dès aujourd'hui

Installation à Montpezat d'une usine hydro-électrique alimentée par le détournement d'une partie des eaux du bassin de la Loire supérieure. — Mesures à prendre pour la sauvegarde des intérêts des riverains et l'amélioration du régime du fleuve.

qu'il serait en effet imprudent de se laisser illusionner, soit par les comparaisons arithmétiques tirées à la fois de la faible proportion entre le bassin versant intéressé par les travaux et la superficie totale du bassin versant de la Loire, soit par un calcul analogue concernant le débit d'étiage, car les régions supérieures jouent un rôle plus important que les autres pour la formation du débit du fleuve ;

Considérant que la Loire est un fleuve à régime particulièrement torrentiel puisque son débit oscille dans la partie inférieure entre un minimum qui peut descendre à 75 m³ seconde environ, pour s'élever, en temps de grandes crues à 6.000 m³ environ (contre 9.000 m³ dans la région d'Orléans, où l'onde de crue est plus raide) ;

Considérant que tous les riverains de la Loire ont un intérêt majeur à voir s'atténuer ce régime torrentiel, ce qui pourrait être obtenu par l'accumulation des débits de crues dans des réservoirs judicieusement placés et par la restitution de ces débits en période de basses eaux ;

Que le port de Nantes y a intérêt autant et même plus que tout autre riverain, non seulement pour la navigation fluviale entre Nantes et Angers, mais aussi pour la navigation maritime en aval de Nantes ; que toute amélioration dans le sens indiqué plus haut aurait pour effet de réduire le débit solide qui est amené en Loire maritime par les crues et de soutenir par contre le débit d'étiage d'été qui joue un rôle important dans l'entretien des profondeurs naturelles du port. Plus ce débit naturel du fleuve est élevé et plus les eaux vaseuses qu'amène le flot en été sont repoussées vers l'aval. Quelques mètres cubes par seconde de plus ou de moins dans le débit de la Loire à Roanne ne peuvent être considérés comme une affaire négligeable, dans un total de l'ordre de 75 m³ entre Angers et Nantes ;

Considérant que les intérêts qu'il convient de défendre dans le cours inférieur de la Loire rejoignent très exactement les préoccupations manifestées par les Chambres de Commerce riveraines du fleuve, et en particulier par celles de Roanne et d'Orléans ;

Considérant qu'un cours d'eau comme la Loire, constituant un véritable patrimoine national, il est anormal qu'un organisme d'Etat comme l'Electricité de France puisse exécuter des travaux dans le seul intérêt de la production d'énergie, sans se soucier d'améliorer en même temps la satisfaction des autres besoins assurés par le fleuve ;

Que ce n'est pas, en effet, satisfaire les besoins des riverains que de se contenter de prévoir de reverser pendant la période des basses eaux des débits qui seraient simplement égaux aux débits naturels ; que des projets de l'envergure des deux prévus doivent se combiner avec une amélioration importante du régime du fleuve, et que celle-ci ne peut être obtenue que si toutes les parties intéressées au régime du fleuve ont été consultées : production d'énergie, agriculture, navigation fluviale, navigation maritime et, d'une façon plus générale, l'ensemble des riverains menacés par les crues du fleuve ;

Considérant qu'à l'occasion de ce premier projet, tous les principes devant régir les aménagements hydro-électriques futurs ou les prélèvements d'eau importants de tout le bassin de la Loire doivent être dès maintenant posés d'une façon définitive ;

Considérant que pour ne parler que du projet actuel de l'installation d'une usine hydro-électrique à Montpezat, il n'est pas indifférent, du point de vue particulier de Nantes, que le débit de la Loire puisse descendre à 2 m³ par seconde, ou être maintenu à 6 m³ ;

Emet le vœu :

Que les différents services intéressés (Electricité, Services Agricoles, Services de la Navigation fluviale et maritime, Eaux et Forêts, Service de l'Hygiène, Tourisme) mettent au point, en collaboration, un programme complet d'utilisation des eaux de la Loire, respectant les intérêts des riverains et améliorant le régime actuel du fleuve ;

Qu'en ce qui concerne le projet actuel de construction d'une usine hydro-électrique à Montpezat, le débit d'étiage soit maintenu à 3 m³ 5 par seconde à Charentus, et à 6 m³ seconde à la prise d'eau du canal du Forez, par la conjugaison nécessaire des trois mesures suivantes :

a) Maintien éventuel, lorsque les débits d'étiage ci-dessus ne seront pas atteints, d'un débit de 1.000 litres seconde au pont de La Borie ; du point de vue touristique, ce débit devra être fourni autant que possible par le barrage de La Palisse ;

b) Utilisation des réserves d'eau du barrage de La Valette, sur Le Lignon ;

c) Construction d'un barrage complémentaire de 8 millions de mètres cubes au voisinage du pont de La Borie, en vue de régulariser le débit de la Loire ;

Qu'en prévision d'autres projets plus vastes, que l'avenir peut révéler nécessaires, tous les intérêts en cause soient dès à présent réservés par l'établissement d'un programme fixant les conditions des prélèvements d'eau par les particuliers ou les collectivités, et prévoyant en compensation un plan de travaux pour régulariser le débit de la Loire.

Cette délibération a été transmise à M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Voies Navigables), à M. le Président du Conseil Général de la Loire-Inférieure et à M. le Maire de Nantes.

L'Union Syndicale des Mariniers naviguant sur les Rivières et Canaux de l'Ouest nous a communiqué la lettre suivante, adressée par elle à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports (Direction des Voies Navigables), pour demander la prolongation des heures d'éclusage des bateaux sur les canaux de l'Ouest :

Demande de prolongation des heures d'ouverture des écluses sur les canaux de l'Ouest.

Nantes, le 1^{er} Juin 1948.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous donner ci-dessous copie de la demande que notre Président m'a prié de vous adresser après la réunion de notre Union Syndicale.

Heures d'écluses sur nos voies navigables de l'Ouest :

« Sur nos canaux de l'Ouest, les heures d'éclusage des bateaux viennent de diminuer d'une heure (une demi-heure le matin et une demi-heure le soir).

» Elles n'étaient pas déjà suffisantes ; nous protestons contre cet abus qui paralyse le trafic.

» Sur nos voies navigables de l'Ouest où il a été reconnu que c'est une navigation spéciale, nous avons de petits bateaux. Il faut qu'ils fassent vite ; il y a beaucoup plus d'arrêts par les crues et le manque d'eau l'été que sur les canaux du Nord.

» Sur les canaux du Nord, les éclusiers éclusent les bateaux depuis le matin jusqu'au soir, sans arrêt, comme un ouvrier à l'usine. Tandis que sur nos canaux, pour l'éclusier, c'est une présence et non un travail. Ils sont chez eux, ils peuvent être remplacés par quelqu'un de leur famille. Un marinier qui est arrêté à 19 h. 30, bien longtemps avant la nuit, les voit faire leur travail personnel, tandis que leur bateau est à attendre l'ouverture du lendemain, à 6 h. 30 pendant l'été.

» Les mariniers font des journées d'écoliers, ce qui n'est pas admissible sur nos canaux. Les camions, eux, ne sont pas arrêtés sur les routes où les barrières de chemin de fer ouvrent à toutes heures de nuit.

» L'hiver dernier, des bateaux sont restés arrêtés par les glaces avec des chargements de pommes de terre pour le ravitaillement général, et celles-ci sont arrivées gelées parce que les écluses avaient été fermées à l'heure. Elles seraient arrivées en bon état si les éclusiers avaient bien voulu écluser après l'heure.

» D'ailleurs, beaucoup d'éclusiers ne demanderaient pas mieux d'écluser plus longuement, mais, sur le canal de Nantes on leur défend expressément d'écluser en dehors des heures réglementaires.

» Nous demandons les heures d'éclusage suivantes : l'été, de 5 heures à 22 heures ; l'hiver, de 6 heures à 20 heures.

» Les éclusiers n'ont pas de bateaux à écluser en temps de crues, de glaces, de chômage officiel et quelquefois par manque d'eau, pendant la sécheresse.

» Lorsque les bateaux peuvent naviguer convenablement, qu'on les laisse marcher pendant les heures raisonnables que nous réclamons, au lieu de paralyser le trafic.

» C'est ce que nous demandons ainsi que tous les usagers.

» Nous osons espérer, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien prendre cette pétition en considération. Nous vous en remercions à l'avance. »

Nous avons appuyé cette demande auprès de M. le Ministre des Travaux Publics par la lettre suivante :

Nantes, le 10 juin 1948.

Monsieur le Ministre,

J'ai déjà eu l'honneur, par lettre du 28 novembre 1946, d'appeler votre bienveillante attention sur les fâcheuses conséquences résultant pour la batellerie fluviale de la réglementation trop étroite de la fermeture des écluses sur les canaux et les rivières de l'Ouest.

L'Union Syndicale des Mariniers vient à nouveau de nous signaler les inconvénients présentés pour le rendement des transports par gabares par la limitation des heures d'ouverture des écluses.

Il est bien certain que la navigation sur les canaux de l'Ouest a un caractère particulier qui tient d'une part aux dimensions réduites des gabares et au parcours excessivement court, et, d'autre part, au régime des eaux des rivières. Il est pour ces raisons indispensable que les voyages puissent s'effectuer dans les plus courts délais, aussi je vous serais très obligé, Monsieur le Ministre, de bien vouloir prendre en considération la demande qui vous a été présentée par les Mariniers de l'Ouest, et accorder en conséquence l'ouverture des écluses à la navigation dans les conditions suivantes :

Période d'été : de 5 heures à 22 heures ; période d'hiver : de 6 heures à 20 heures.

Je vous remercie à l'avance de la décision qu'il vous sera possible de prendre pour favoriser la navigation sur nos canaux et rivières.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu en nous communiquant la réponse suivante, faite par lui à l'Union Syndicale des Mariniers Naviguant sur les Rivières et Canaux de l'Ouest :

22 Juillet 1948.

Monsieur le Secrétaire,

Par lettre en date du 1^{er} juin dernier, vous avez formulé une réclamation au sujet des heures d'ouverture des écluses sur le canal de Nantes à Brest.

Vous vous plaignez de ce que la durée de la navigation ait été récemment réduite d'une heure alors qu'au contraire vous désiriez voir cette durée augmentée et fixée comme suit : de 5 h. à 22 h. en été, et de 6 h. à 20 h. en hiver.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que c'est après accord avec les organisations patronales, artisanales et ouvrières que les horaires ont été fixés sur toutes les voies navigables françaises par ma décision du 22 octobre 1947.

Il ne m'est pas possible d'envisager, en ce qui concerne le canal de Nantes à Brest, une modification de ces horaires.

Je remarque, au surplus, que les horaires proposés aboutiraient, à certaines époques, à permettre la navigation de nuit, ce qui comporterait des risques graves d'accident au personnel et d'avaries aux ouvrages sur une voie qui ne comporte pas les aménagements nécessaires pour une telle navigation.

J'ajoute que les Ingénieurs ont donné des ordres pour que les agents de la navigation ne soient pas trop stricts dans l'observation des heures d'éclusage et qu'ils ne refusent pas le passage à des bateaux qui se présenteraient aux écluses avec un léger retard (un quart d'heure au maximum) sur les horaires théoriques.

Les motifs exposés dans cette lettre ne nous ont pas permis d'insister davantage pour obtenir satisfaction aux Mariniers.

Demande de reconstruction du pont de Truel sur le canal de Nantes à Brest.

L'Union Syndicale des Mariniers Naviguant sur les Rivières et Canaux de l'Ouest nous a communiqué la lettre de protestation adressée par elle à M. le Ministre des Travaux Publics, au sujet de la reconstruction du pont de Truel sur le canal de Nantes à Brest.

Nous avons reconnu le bien fondé de la réclamation des Mariniers contre le retard apporté à la remise en état de cet ouvrage d'art. La prolongation du chômage du canal aurait été, en effet, très préjudiciable à l'agriculture et au commerce de la Région, en gênant considérablement le transport des céréales et des pommes de terre. Nous avons insisté auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour obtenir la reconstruction de l'ouvrage dans le plus bref délai, en faisant ressortir que les Mariniers, déjà très éprouvés par la guerre, subissaient, de ce fait, un très grave préjudice.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu par la lettre suivante :

Paris, le 22 octobre 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre du 26 juillet 1947, vous m'avez demandé qu'il soit procédé d'urgence aux travaux de réfection du pont de Truel, ouvrage situé au P. K. 501+533 de la ligne de Nantes à Quimper, sur le canal de Nantes à Brest.

D'après l'enquête effectuée par mes services techniques, il ressort que les culées de cet ouvrage sont fondées l'une sur rocher, l'autre sur pieux traversant une couche de tourbe.

Peu après la construction, on a constaté un mouvement vers l'avant de la culée sur pieux ; la largeur du canal, primitivement de 5 mètres, s'est trouvée réduite de ce fait à 4 m. 76 vers 1863. Le mouvement a été arrêté à l'époque par l'installation de butons à la base de la culée ; il a repris très lentement à la suite de bombardements qui ont désorganisé le système de butons. La largeur minimum du canal n'est plus que de 4 m. 63 (côté amont).

Afin de remédier à cette situation, la S. N. C. F. a exécuté les travaux suivants :

- Rétablissement de butons en béton armé à la base des culées ;
 - Rescindement d'une culée pour porter à 5 m. la largeur du canal.
- Ces travaux sont terminés.

Nous avons transmis cette lettre à l'Union Syndicale des Mariniers, en exprimant l'espoir que les travaux exécutés par la S.N.C.F. donneraient satisfaction à leur demande.

III. — POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

M. le Directeur Départemental des P.T.T. nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 1^{er} Octobre 1948

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la loi de finances du 14 septembre, portant fixation du budget pour l'exercice 1948, comporte des réductions de crédits et des suppressions d'emplois qui conduisent mon Administration à prendre des mesures qui, dans le cadre du département, se traduisent ainsi :

1^o) *Distribution*. — Suppression de la 2^e distribution dans toutes les agglomérations qui en sont dotées (sauf Nantes), à savoir : Ancenis, La Baule, Batz, Clisson, Le Croisic, Châteaubriant, Pont-Château, Pont-Rousseau, Pornichet, Le Poulguen, Savenay, Saint-Nazaire.

2^o) *Ouverture des bureaux*. — Les heures d'ouverture sont réduites dans les conditions ci-après :

La Baule : 8 heures à 12 heures ; 14 heures à 19 heures.

Protestation contre la suppression temporaire de la deuxième distribution postale dans les agglomérations autres que Nantes.

Ancenis, Châteaubriant, Saint-Nazaire : 8 heures à 12 heures ; 14 heures à 18 heures.

Autres recettes de plein exercice : 9 heures à 12 heures ; 15 heures à 18 heures.

Dans les recettes-distributions, les heures seront révisées pour qu'elles ne sortent pas du cadre sus-indiqué : 9 heures à 12 heures ; 15 heures à 18 heures.

Aucune modification n'est apportée, pour l'instant, aux heures d'ouverture des bureaux de Nantes.

Après avoir pris connaissance de cette lettre au cours de notre séance du 8 octobre 1948, nous avons répondu en ces termes à M. le Directeur départemental des P.T.T. :

Nantes, le 13 Octobre 1948.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 1er octobre, me faisant connaître les mesures prises par votre Administration pour tenir compte des réductions de crédits et des suppressions d'emplois.

J'ai communiqué cette lettre à mes Collègues de la Chambre au cours de notre séance du 8 courant.

Ceux-ci ont estimé que la suppression de la deuxième distribution dans les agglomérations autres que Nantes et la nouvelle réglementation des heures d'ouvertures de bureaux étaient de nature à porter préjudice aux intérêts du commerce.

Il a été justement fait remarquer que des économies de cette nature étaient incompatibles avec le fonctionnement normal de vos Services et les besoins des usagers.

Aussi nous vous serions obligés de bien vouloir reconsidérer la question de la suppression de la deuxième distribution, ainsi que celle de la limitation des heures d'ouverture de bureaux, et de nous faire connaître s'il vous est possible de rétablir les Services tels qu'ils fonctionnaient précédemment.

Nous avons demandé l'inscription de la question à l'ordre du jour de la Conférence des Usagers des P.T.T. et des réunions d'automne des Offices de Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest.

A la Conférence Régionale des Usagers, qui a eu lieu à Nantes le 25 novembre 1948, les représentants des Conseils Généraux et des Chambres de Commerce ont formulé une protestation unanime contre ces mesures restrictives. Les représentants de l'Administration des P.T.T. n'ont pu que dégager la responsabilité de leur Administration Centrale, qui avait été obligée de s'incliner devant les mesures prescrites par le Ministère des Finances en raison de la situation budgétaires des P.T.T. La Conférence a émis un vœu unanime en faveur du rétablissement de la seconde distribution postale, dans les localités où elle existait précédemment, et du retour aux anciennes heures d'ouverture des bureaux.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, M. Boënnec, Administrateur de la Poste, qui remplaçait M. Le Mouel, Directeur, a rappelé que la loi du 7 janvier 1948 avait prescrit une réduction de 10 % des dépenses, et que celle du 14 septembre 1948 avait décidé la diminution du nombre des agents. Les P.T.T. ont obtenu que leur personnel soit réduit de 1 1/2 % seulement.

La deuxième distribution est maintenue dans les villes de plus de 15.000 habitants, à condition que cette distribution comprenne plus de 15 % du courrier quotidien.

Certains petits bureaux de poste sont ouverts à 9 heures au lieu de 8, et d'autres fermés à 18 heures au lieu de 19 ; d'autres encore sont fermés pendant l'heure du déjeuner, de 12 à 14 heures. Ce qui a eu pour conséquence la suppression de plus de 700 emplois.

Ces mesures ont également pour but de ramener à un horaire plus normal un personnel qui faisait 54 ou 60 heures par semaine.

Ayant reçu de la part de nos commettants de nombreuses plaintes contre le retard subi par la mise du courrier à la disposition des abonnés aux boîtes de commerce, nous avons demandé l'inscription de la question à l'ordre du jour de la Conférence des Usagers des P.T.T. de la Région de Nantes et à celui de la réunion de l'Office des Transports du Centre-Ouest, à Périgueux.

Demande d'avancement de l'heure de remise du courrier dans les boîtes du commerce.

Au cours de la réunion de cet Office, qui a eu lieu à Périgueux le 28 mai 1948, nous avons obtenu satisfaction, M. Boënnec, Administrateur de la Poste, ayant fait connaître que des instructions spéciales avaient été données au Directeur Départemental de Nantes pour que le courrier soit remis dans les boîtes au plus tard à 8 heures 30, quelle que soit l'heure du départ des facteurs.

IV. — AVIATION COMMERCIALE

Concession de l'aérodrome de Château-Bougon.

Au cours de notre séance du 12 avril 1946, notre Président, M. Bertin, nous a donné lecture de l'exposé suivant :

Messieurs,

Depuis la création de l'aérodrome de Château-Bougon notre Compagnie, prévoyant les possibilités de l'aviation commerciale dans un avenir assez proche, a fait de nombreuses démarches pour obtenir la création de lignes de navigation aérienne ayant leur point de départ à Nantes, ou y faisant escale.

L'établissement d'un service de voyageurs et de marchandises présente en effet pour Nantes et pour toute la région une grande importance. Mais pour arriver au résultat il est indispensable que notre terrain d'aviation soit placé dans une situation administrative et juridique bien nette et qu'il cesse, comme il l'a été jusqu'ici, d'être soumis alternativement à l'autorité militaire et à l'autorité civile.

C'est pourquoi, lorsqu'elle a établi le programme d'avenir de son activité et de son action administrative, la Chambre de Commerce a placé, parmi les projets dont elle entendait poursuivre la réalisation, celui de la concession à son profit de l'aérodrome de Château-Bougon.

Nous envisagerons successivement les ressources que le terrain offre dès maintenant à la navigation aérienne et ses possibilités de trafic.

1° — **Situation climatique** : L'aérodrome de Château-Bougon jouit d'un avantage incontestable du fait de sa situation sur un plateau surplombant la Loire, où les jours de brume sont extrêmement rares. On en compte à peine un ou deux par an, il n'y en a pas eu un seul depuis le 1^{er} octobre 1944.

Situation de l'aérodrome, son équipement, les avantages qu'il présente

2° **Facilités de repérage**. — L'aérodrome, situé au confluent de la Loire, de la Sèvre et de l'Erdré, en bordure du lac de Grand-Lieu, présente une facilité de repérage exceptionnelle, bien établie par le nombre d'avions égarés qui viennent s'y poser.

3° **Aménagements et équipement**. — Dans son état actuel le terrain comporte deux pistes bétonnées, ayant respectivement 1.240 et 1.530 mètres, dès maintenant utilisables par des avions du plus gros tonnage. Celles-ci seraient susceptibles d'être rapidement portées à 2.500 m. (pour l'une d'elle les travaux de nivellement sont achevés), et à 3.000 m. si une telle extension se révélait nécessaire dans l'avenir.

Le terrain est en outre doté d'un balisage pour les vols de nuit.

Les installations nécessaires pour la réception des passagers sont en voie de réalisation, et estimées à 3 mois de leur achèvement.

4° **Facilités de réparations et d'entretien des appareils et du matériel**. — L'aérodrome de Château-Bougon possède dans son voisinage immédiat une usine de construction aéronautique (la S.N.C.A.S.O.), et peut bénéficier de toutes les ressources du centre industriel de Nantes et de la Basse-Loire pour les réparations des appareils et de l'outillage.

5° **Voisinage du port maritime**. — Le tonnage du port de Nantes, sixième port maritime de commerce français, s'est élevé en 1937 à 3.300.000 tonnes, et prendra un développement considérable au fur et à mesure que seront réalisées les extensions sur la rive gauche de la Loire, rendues possibles par la construction de la voie ferrée de l'île Cheviré.

Par voies ferrées le port distribue les marchandises qu'il reçoit dans un hinterland qui s'étend à l'est jusqu'à Tours, et qui englobe toute la Bretagne du sud.

Parmi les marchandises débarquées, et qui sont actuellement remises au chemin de fer ou à la route, une grande partie est appelée à emprunter

l'avion comme moyen de transport. L'aérodrome de Château-Bougon étant situé à proximité du port maritime, la liaison entre les deux sera facile à établir, et dans des conditions de rapidité et d'économie aussi grandes que possible.

POSSIBILITÉS DE TRAFIC

Nantes est une grande ville industrielle comportant, avec sa banlieue, de vastes chantiers de construction navale (coques et machines), un arsenal de la Marine, une usine de construction de locomotives, une usine d'aviation, de nombreuses entreprises de constructions mécaniques et métalliques, qui contribuent à l'équipement de nos colonies, des fonderies de fonte, plomb et cuivre, d'importantes forges fabriquant tôles minces et fer blanc (en 1935, 50 % du fer blanc français), des fabriques de boîtes métalliques, des imprimeries sur métaux, une manufacture de tabacs ;

De grosses usines alimentaires de renommée mondiale : biscuiteries, conserveries, raffineries, fabriques de tapioca, chocolateries ;

D'importantes savonneries et usines de produits chimiques : superphosphates engrais, sulfate de cuivre, couleurs et vernis, papiers carbone et rubans machine ;

Les maisons de commerce de gros et de détail, les grands magasins sont beaucoup plus nombreux et plus importants que dans toutes les autres villes de l'Ouest ;

Dans le domaine de l'agriculture les nombreuses tenues maraîchères de la banlieue nantaise produisent un gros tonnage de primeurs, légumes et fruits, expédiés dans la région et sur Paris ;

Le vignoble du sud du département s'étend sur environ 27.000 hectares, où l'on récolte annuellement plus de 800.000 hectolitres de vins, parmi lesquels le muscadet, dont la renommée s'étend progressivement.

Les transports à envisager sont extrêmement variés :

A. — **Courrier postal** : Ce service, suspendu en octobre 1945, assurait journellement le transport de 400 kg. de courrier, dont 300 kg. en provenance ou à destination de la seule ville de Nantes. Il n'est pas douteux que ces chiffres seront dépassés lorsque ce service reprendra et fonctionnera d'une manière permanente, la poste aérienne intéressant un public assez large.

B. — **Voyageurs** : La densité de la population du département et de la ville, 94 habitants au kilomètre carré, comme aussi la difficulté des communications des villes et ports de la côte bretonne, tels Vannes, Lorient, Quimper, etc., avec Paris et les régions nord, est et sud de la France, justifie l'ouverture de l'aérodrome à un trafic quotidien.

La durée du voyage est estimée à 1 h. 15 de l'aérodrome de Château-Bougon à celui d'Orly. Il faut y ajouter 30 minutes pour la liaison avec la ville de Nantes (place Graslins), et 10 minutes après l'arrivée à Orly pour gagner la gare centrale des Invalides, soit une durée totale d'environ 2 heures, de centre ville à centre ville, au lieu d'un minimum de 7 heures par chemin de fer.

Ce gain appréciable de temps et de fatigue attirera la clientèle des hommes d'affaires de Nantes et de la Basse-Loire et des villes voisines (industriels, commerçants, ingénieurs). Renseignements pris auprès du Service de la Compagnie des Wagons-Lits à Nantes, l'avion Nantes-Paris est assuré dès sa mise en service d'une quinzaine de passagers par jour, prenant actuellement des billets de chemin de fer à ce Service. A ce chiffre il faudrait ajouter l'apport des villes voisines qui ne peut être connu, comme aussi celui des industriels ou commerçants de la région et de la ville qui prennent leurs billets directement à la gare d'Orléans. Ainsi le nombre de voyageurs prenant quotidiennement l'avion, compte tenu de la résistance d'une certaine clientèle à utiliser ce mode de transport, ne saurait être inférieur à 30, et atteindrait fréquemment de 40 à 50 voyageurs.

Un service bi-quotidien serait ainsi justifié, permettant de passer une journée complète soit à Paris, soit à Nantes.

La Société Air-France prendrait les bagages en franchise jusqu'à 15 kg., et avec taxe sans limitation de poids à partir de 15 kg.

Il a été suggéré par certains usagers éventuels que le chiffre de 15 kg. soit porté à 20 pour faciliter les voyages de plusieurs jours.

Il a été émis également le vœu que soit créé un service d'avion-taxi à l'aérodrome de Château-Bougon, permettant à la demande de se rendre rapidement à un point quelconque de la métropole.

C. — **Marchandises** : Le trafic des messageries, qui fournit au chemin de fer et aux transports routiers des nombreux colis, recourra certainement à l'avion, surtout pour les colis express.

Placé au centre d'une région industrielle, où se fabriquent les produits les plus divers, l'aérodrome de Château-Bougon est appelé à fournir aux avions un fret qui se composera des marchandises suivantes :

Produits alimentaires. — Les sucres produits par deux grandes raffineries ; les farines ; les biscuits dont la réputation est universelle ; les conserves de viandes et de légumes, produits de choix, fabriqués dans la ville ou dans sa banlieue ; les conserves de poissons, si réputées, dont les usines sont réparties sur les côtes de Bretagne et de Vendée ; les riz, les tapiocas ; les chocolats ; les confitures ; la bière, les vins ; les vinaigres ; les fruits et primeurs, produits par les tenues maraîchères, sont expédiés dans toute la région et s'en vont en grande quantité sur le marché de Paris. On prévoit une expédition quotidienne par avion de cinq à dix tonnes de fruits et primeurs, trois à cinq tonnes de conserves, une tonne de biscuits, etc..

Le port de Nantes est également un centre de distribution des bananes de Guinée, dont il recevait avant la guerre 23 à 25.000 tonnes par an, et des agrumes de l'Afrique du Nord. Trois à cinq tonnes de fruits pourront chaque jour emprunter l'avion.

La rapidité de ce transport permettra de réaliser des économies sur le matériel roulant isotherme indispensable à ces fruits lorsqu'ils empruntent la voie ferrée.

Produits industriels. — En dehors des pièces de métallurgie qui, en raison de leur poids et de leur encombrement, ne seront expédiés qu'exceptionnellement par la voie de l'air, les industries nantaises fabriquent de nombreux articles légers, dont il y a intérêt à abrèger, autant que possible, le transport, parmi lesquels nous citerons : les articles de ménage, les couleurs, vernis, encre d'imprimerie, les papiers carbone, les stencils, les encres et autres fournitures pour les machines à écrire, les produits d'entretien ; un fret, très particulier à la région, sera fourni par le **poil angora**, marchandise chère et d'un poids léger, dont Nantes est un grand centre de ramassage et d'expédition.

De nombreux colis de détail étaient transportés, chaque jour, avant la guerre, par les services de groupage du chemin de fer, ou par les services rapides routiers. Un grand nombre de ceux-ci empruntera la voie de l'air : les échantillons, dont l'arrivée rapide à destination, facilitera la conclusion des affaires, et les pièces de rechange, qu'il s'agisse d'automobiles ou de machines, qui pourront arriver dans un délai très court et éviter une immobilisation toujours onéreuse.

Lignes aériennes à établir

Les parcours suivants sont particulièrement indiqués :

1° — Nantes-Paris :

La Compagnie « Air-France » a manifesté l'intention de mettre cette ligne en service en 1946.

2° — Nantes-Lyon et la Suisse :

La pénétration naturelle de l'Atlantique vers l'Europe Centrale se dessine sur la carte par la vallée de la Loire. Château-Bougon est près de l'Atlantique, sur la ligne New-York-Paris ; il doit être envisagé comme **escale possible** des avions américains.

De plus il doit devenir une **escale possible** pour la ligne Londres, Casablanca, A. O. F. et la ligne Londres, Marignane, Le Caire, Le Cap, qui faisait avant-guerre escale à Saint-Nazaire.

L'exposé rapide que nous venons de faire des possibilités de l'aérodrome de Château-Bougon nous conduit, Messieurs, à cette conclusion que pour arriver à des résultats, qui doivent être dans un avenir assez proche extrêmement favorables, il est indispensable que l'aérodrome fasse l'objet d'une exploitation commerciale confiée à un organisme dont la compétence soit déjà affirmée dans le domaine commercial. Or la Chambre de Commerce de Nantes, concessionnaire de l'Outillage Public du Port et des Entrepôts et Magasins Généraux, a donné de nombreuses preuves de son aptitude à gérer de grands services publics. Sous son impulsion le trafic du port de Nantes est passé de 386.000 tonnes en 1886 à 3.234.000 tonnes en 1937, et depuis la libération, malgré les destructions résultant des bombardements ou des sabotages de l'armée d'occupation, elle a déjà remis en état une grande partie de ses installations. La gestion d'un aérodrome n'est pas sans présenter de nombreuses analogies avec celle d'un port maritime, et notre Compagnie se sent prête à assumer celle de l'aérogare de Château-Bougon.

Nous vous proposons donc, Messieurs, de vous mettre en instance auprès de M. le Ministre des Travaux Publics pour demander que l'exploitation de l'aérodrome de Château-Bougon soit concédée le plus rapidement possible à la Chambre de Commerce de Nantes.

Après avoir entendu la lecture de cet exposé, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et après l'avoir transformé en délibération, l'a transmis à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports (direction de la Navigation Aérienne).

Nous avons depuis éprouvé des inquiétudes au sujet de l'avenir de l'aérodrome de Château-Bougon, et notre Président, M. Bertin, a fait des démarches auprès de la Direction des Bases Aériennes pour obtenir non seulement que le terrain ne soit pas abandonné, mais encore que son utilisation commerciale soit réalisée le plus tôt possible.

Dans une lettre que nous reproduisons ci-après, la Direction des Bases Aériennes nous a donné des apaisements dont nous avons pris acte au cours de notre séance du 24 mai 1946 :

Paris, le 21 mai 1946

Monsieur le Président,

J'ai eu connaissance de la lettre que vous m'adressée le 2 avril dernier, le Lieutenant-Colonel Tournès, Commandant la Base Aérienne 131 à Nantes,

Conclusion.
Demande
de concession

et je tiens à dissiper les conclusions pessimistes que les termes de cette lettre auraient pu faire naître dans votre esprit, en ce qui concerne l'avenir du terrain de Château-Bougon.

Ce terrain est et reste actuellement retenu par l'Armée de l'Air, comme stationnement permanent. Il est également prévu par ma Direction de la Navigation Aérienne comme aérodrome Régional, et de plus, il intéresse la Direction Technique et Industrielle du Ministère de l'Armement quant à son utilisation industrielle.

Ces raisons sont suffisantes pour qu'il ne soit plus question d'abandonner cet aérodrome. Certes, la situation actuelle très difficile, ne permet pas d'y envisager pour l'instant des travaux importants. Il n'en est pas moins vrai que cet aérodrome reste le terrain de Nantes, et que bien que mon intention soit d'en réduire l'emprise à des dimensions raisonnables, son avenir n'est en aucune façon compromis.

M. le Ministre des Travaux Publics a pris la décision suivante :

Paris, le 10 décembre 1946

OBJET. — *Aérodrome de Nantes-Château-Bougon.
Demande de concession formulée par la Chambre
de Commerce.*

Par lettre du 28 mai 1946 dont copie ci-jointe, M. le Président de la Chambre de Commerce de Nantes me confirme une demande de concession formulée à son profit par cette Assemblée, suivant délibération du 12 avril 1946.

Le rôle que sont susceptibles de remplir les Chambres de Commerce dans la création et l'exploitation des aérodromes, a fait l'objet de ma lettre du 7 juin 1946, adressée à M. le Président des Chambres de Commerce Aéronautiques et dont vous trouverez ci-joint copie. Ce texte pose un certain nombre de principes dont il convient de s'inspirer pour l'instruction des affaires de cette nature, en attendant le vote de la loi en préparation sur le statut des Ports Aériens.

En particulier, l'aérodrome de Nantes devant être ouvert au trafic commercial régulier, les dispositions suivantes lui sont applicables :

1°) Les travaux neufs seront exécutés par l'Etat avec le concours financier des collectivités locales ;

2°) Le commandement de l'aéroport et le contrôle du trafic seront assurés par l'Etat ;

3°) La Chambre de Commerce pourra obtenir des concessions d'outillage public (aérogare, hangars, gare de fret, etc...) en application des articles 14 à 15 de la loi du 9 avril 1898 complétée par la loi du 30 juin 1933.

En attendant la rédaction d'un cahier des charges type applicable aux concessions d'outillage des ports aériens, l'intervention de la Chambre de Commerce dans l'exploitation de l'outillage fera l'objet d'une convention provisoire qui définira notamment :

1°) La consistance de l'outillage concédé qui pourra comprendre des ouvrages existants et des ouvrages projetés ;

2°) Les obligations de la Chambre de Commerce (entretien et, éventuellement, dépenses de premier établissement des ouvrages, observation des règlements de police de l'aéroport, etc...) ;

3°) Les taxes qui seront perçues par la Chambre de Commerce sur les usagers de l'outillage.

Pour l'établissement du tarif de ces taxes, la Chambre de Commerce pourra utilement s'inspirer du tarif fixé par l'arrêté interministériel du 11 octobre 1946 pour les taxes à percevoir sur les aéroports d'Etat.

Une clause de cette convention provisoire devra stipuler que, dès qu'un cahier des charges type sera mis en vigueur, elle sera modifiée de plein droit pour être rendue conforme à ce cahier des charges type.

Par décision de ce jour, j'invite M. l'Ingénieur en Chef de votre département à entrer en relations avec la Chambre de Commerce de Nantes pour mettre au point avec elle, conformément aux directives ci-dessus, les modalités suivant lesquelles pourrait lui être confiée, dès maintenant, l'exploitation de l'outillage public de l'aérodrome de Nantes-Château-Bougon, et à m'adresser ses propositions.

Par lettre du 20 mars 1947, M. le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale a invité notre Compagnie à mettre au point, d'accord avec M. l'Ingénieur en Chef du Service Ordinaire des Ponts et Chaussées, les modalités de la concession de l'outillage public de l'aérodrome et à lui adresser des propositions.

Nous avons renvoyé l'examen de cette question à notre Commission de l'Aviation Commerciale.

Au cours de notre séance du 11 avril 1947, M. Georges Cossé, Vice-Président, nous a rendu compte, en ces termes, du travail de cette Commission :

La Commission d'Aviation Commerciale s'est réunie le 2 avril pour examiner la situation de l'aérodrome de Château-Bougon à la suite de la décision de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports du 10

décembre 1946. Cette décision a invité la Chambre à se mettre en rapport avec le Service Ordinaire des Ponts-et-Chaussées, pour formuler ses propositions en vue de l'établissement et de l'exploitation de l'outillage public de l'aérodrome.

La Commission a examiné successivement :

1°. — Le programme du classement et des réalisations des aérodromes établi par le Conseil Supérieur des Travaux de l'Air, particulièrement en ce qui concerne l'achèvement et le financement de l'aérodrome de Nantes, ainsi que les lignes aériennes qui seraient exploitées à partir de cet aérodrome.

2°. — Le projet d'exploitation de l'aérodrome établi par M. Baufine, directeur général des Services Techniques, se basant sur les différentes taxes : atterrissage, abri, passagers, fret, etc., ainsi que sur les diverses recettes et redevances domaniales, prenant comme hypothèse de trafic quotidien : deux ou trois avions, cinq ou six passagers et deux à trois tonnes de fret.

La Commission s'est ensuite rendue sur le terrain de Château-Bougon pour visiter les installations existantes susceptibles d'être utilisées dès maintenant, et celles à prévoir. Cet examen a permis de constater que, si l'aérodrome était doté de baraquements abritant la plupart des services indispensables à l'exploitation d'une aérogare, il ne possédait aucun hangar en état pour recevoir des appareils et abriter un atelier de réparations.

La Commission a conclu qu'au point de vue installations la situation semble assez favorable pour commencer l'exploitation de la concession de l'outillage, mais qu'il faudrait envisager dès maintenant les répercussions financières de la charge qui incomberait à la Chambre pour la remise en état d'un hangar sinistré, ce qui constitue le travail le plus urgent dans le présent.

Notre Président, M. Bertin, a ensuite demandé à la Chambre de Commerce de donner au Bureau les autorisations de principe pour poursuivre l'étude de cette question, de façon à passer immédiatement aux réalisations lorsque les circonstances seront plus favorables au transport aérien. Celles-ci seraient un peu prématurées dans le présent, mais il nécessaire, en cas de besoin, de pouvoir répondre au Ministère des Travaux Publics et des Transports que les études ont été faites tant pour les installations que pour le financement.

M. Cossé, vice-président, a ajouté qu'en ce qui concerne le hangar, la Chambre a intérêt à prendre immédiatement position, car à l'heure actuelle il n'est pas possible de garer un seul appareil sur le terrain. Il faudrait d'abord chiffrer les dépenses nécessaires pour remettre en état une carcasse de hangar existante et la recouvrer.

M. BERTIN, Président, a insisté pour que soient entreprises dès maintenant les études de prix de revient, et que l'on agisse comme si l'aérodrome devait être ouvert immédiatement au trafic.

Nous avons adopté la manière de voir de notre Commission de l'Aviation commerciale.

Les travaux de balisage de l'aérodrome ayant été interrompus, nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Bases Aériennes la lettre suivante :

Nantes, le 26 Juillet 1947.

Monsieur le Ministre,

Nous apprenons que, faute de crédits, la remise en état des installations électriques de l'aérodrome de Château-Bougon avait dû être interrompue.

Actuellement une des deux pistes existantes est balisée, mais il reste à faire le balisage de l'autre piste et à faire également toutes les installations concernant l'atterrissage par mauvaise visibilité, ainsi que celle qui relèvent du service des télécommunications et de la signalisation.

J'ai l'honneur de vous exposer ci-après les raisons pour lesquelles nous vous demandons instamment de poursuivre la remise en état des installations de Château-Bougon :

1°. — L'aérodrome de Château-Bougon a été classé dans la catégorie B, pour laquelle la première phase des travaux comprend :

Le balisage de nuit de deux pistes non parallèles, la totalité des installations S. T. S. et A. S. V.

2°. — Si à l'heure actuelle Nantes n'est desservi par aucune ligne régulière la ligne de Nantes à Paris est la première des lignes de deuxième urgence dont l'établissement est prévu à brève échéance.

3°. — Nantes est une grande ville sinistrée très industrielle et très commerçante, l'essor de son aérodrome est certain et apportera une contribution importante à la reprise de l'activité économique de notre région.

4°. — Enfin la partie la plus importante des approvisionnements nécessaires est réalisée, les câbles armés en particulier sont sur place ; l'entreprise qui a été chargée de ces travaux a son personnel à pied d'œuvre. Les travaux peuvent donc être commencés dès maintenant et être terminés rapidement. Il y a d'ailleurs intérêt à effectuer ces travaux pendant l'été pour éviter les risques de mauvais fonctionnement des boîtes de jonction et de dérivation. Enfin il est à craindre que tout retard apporté à la réalisation de ces travaux indispensables entraîne par suite des circonstances actuelles une hausse très importante des prix des travaux.

Pour les raisons exposées ci-dessus, je vous serais très obligé de bien vouloir reconsidérer la question de l'équipement électrique de l'aérodrome de Château-Bougon.

M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Bases Aériennes) nous a répondu :

Paris, le 9 Septembre 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre du 26 juillet 1947, vous avez attiré mon attention sur l'interruption des travaux de balisage de l'Aérodrome de Nantes-Château-Bougon, et signalé qu'elle vous paraissait regrettable.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai décidé de faire achever une première tranche de travaux, de telle sorte qu'après sa réalisation on puisse disposer sur l'aérodrome d'un balisage lumineux sur une piste utilisable par temps clair.

Par contre, compte tenu de la modicité des crédits mis à ma disposition au titre de l'exercice 1947, il ne m'a pas été possible de retenir cette année la construction d'une ligne de feux d'approche pour atterrissage par mauvaise visibilité, ainsi que le balisage d'une 2^e piste.

Ces travaux seront exécutés dès que les possibilités budgétaires le permettront.

Notre Compagnie a reçu, le 17 juillet 1948, M. Christian Pineau, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, qui est venu inaugurer officiellement la deuxième phase des travaux de La Télindière (suprà, page 36).

M. le Ministre des Travaux Publics était accompagné de M. Max Hymans, Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale, qui, venu en avion, a atterri le 16 juillet sur l'aérodrome de Château-Bougon.

Notre Président, M. Bertin, qui était allé le saluer à son arrivée, a profité de cette occasion pour faire constater à M. Max Hymans l'excellent état de l'aérodrome et pour lui demander la remise en état du balisage lumineux. M. le Secrétaire Général à l'Aviation Civile et Commerciale a répondu que malheureusement le manque de crédits empêchait le ministère de nous donner actuellement satisfaction, mais nous a donné l'espoir de l'organisation d'une liaison prochaine entre notre ville et le Maroc, qui a, effectivement, été depuis réalisée (infra, page).

Le Service Technique des Bases Aériennes a adopté un rapport technique de M. Picard, sur l'aérodrome de Château-Bougon, dont les conclusions étaient très favorables au développement de ce dernier.

Ouverture de la ligne de navigation aérienne Paris - Nantes - Casablanca.

Après avoir pris connaissance de ce document dans notre séance du 9 avril 1948, nous avons appris avec plaisir que le Bureau de notre Compagnie avait reçu la visite des dirigeants de la Compagnie de Navigation Aérienne « Aigle-Azur », accompagnée de M. Fruneau, leur Agent à Nantes. A la demande de ce dernier, cette Société se proposait de tenter, à titre d'essai, une liaison hebdomadaire sur la ligne Nantes-Bordeaux-Tanger-Casablanca.

Nous avons promis aux dirigeants de la Compagnie « Aigle-Azur » notre entier concours pour obtenir la remise en état du balisage lumineux de l'aérodrome et l'ouverture de celui-ci au trafic douanier, mais nous n'en avons pas moins continué nos démarches auprès de la Compagnie « Air-France » pour arriver à l'établissement d'une ligne aérienne Paris-Nantes-Casablanca.

Au cours de notre séance du 8 octobre 1948, notre Président, M. Bertin, nous a annoncé qu'à partir du 2 novembre prochain la Société « Air-France » mettrait en service une ligne Paris-Nantes-Casablanca, qui fonctionnera régulièrement tous les mardis, dans chaque sens. Cette décision a été le résultat de nombreuses démarches tant auprès de la Société « Air-France » qu'auprès du Ministère, et M. le Président a tenu à rendre hommage à M. Morice, Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique, qui a bien voulu donner à la Chambre de Commerce un appui très efficace.

Cette nouvelle ligne répond exactement au désir de la Chambre, l'escale de Nantes ne devant apporter à l'avion qu'un supplément de passagers, estimé par la Société « Air-France » comme susceptible de s'élever à 8 ou 10. Elle a en outre l'avantage d'assurer à la fois une liaison Nantes-Paris et une liaison Nantes-Casablanca.

Dès que le Bureau de la Chambre a eu connaissance de cette décision, il s'est rendu sur l'aérodrome, avec M. le Maire de Nantes et M. le Président du Conseil Général, pour étudier les aménagements à apporter aux installations existantes, en vue de rendre l'escale de Nantes aussi accueillante et confortable que possible. Les

trois collectivités ont été d'accord pour estimer que tous les efforts devaient être faits afin que l'essai tenté par la Compagnie « Air-France » se transforme en une ligne régulière. Aussi a-t-il été admis que le bâtiment abritant les Services du contrôle et situé en bordure de la piste, serait aménagé pour le 2 novembre avec la participation des collectivités intéressées. Sous réserve de l'approbation de celles-ci, le principe de la participation par tiers a été retenu.

Les Chambres de Commerce de la Région ont été aussitôt informées de l'ouverture de cette ligne, et il leur a été demandé d'assurer la diffusion de cette nouvelle auprès de leurs ressortissants.

Notre Compagnie a fait appel à la discipline des industriels et commerçants nantais pour qu'ils utilisent cette ligne de préférence à celles qui partent de Paris le jeudi et le vendredi.

La ligne a été inaugurée le 2 novembre 1948. A 14 heures, un Douglas D.C.4, « Le Ciel-de-Bretagne », se posait sur la grande piste de 1.600 mètres de longueur, et de 80 mètres de large, sans aucune difficulté, malgré un plafond de brume à peine supérieur à 150 mètres.

M. Morice, Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique, Député de la Loire-Inférieure ; M. Briand, Directeur du Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme ; M. Renvoisé, Directeur des Ports Aériens ; M. Max Hymans, Président du Conseil d'Administration d'« Air-France », accompagné de MM. Briand, Directeur Général Adjoint ; Costa de Beauregard, de Villeneuve et Dupré, de la Compagnie « Air France » ; M. Cossé, Vice-Président de la Chambre de Commerce, descendirent de l'appareil, suivis de 40 passagers, dont une vingtaine devaient poursuivre leur voyage jusqu'à Casablanca. Ils furent accueillis par M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure ; M. Abel Durand, Président du Conseil Général ; M. Orrion, Maire ; M. Bertin, Président de la Chambre de Commerce ; le Commandant Delrieu, Commandant de l'Aéroport, et M. Fruneau, Directeur de l'Agence d'« Air-France » à Nantes. A leur suite, un nombre important de personnalités de la ville ou du département avaient tenu à assister à cette inauguration.

A sa descente d'avion, M. Morice passa en revue une section d'aviation de la Base-Ecole de Nantes qui lui présentait les armes.

Au cours du vin d'honneur qui fut servi dans le hall et dans le bar de l'aéroport, M. Bertin, Président de la Chambre de Commerce de Nantes, prit la parole pour remercier M. le Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique, ainsi que les personnalités du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et de la Société « Air-France » qui avaient tenu à marquer l'intérêt qu'elles portaient à l'ouverture de cette ligne en acceptant d'inaugurer le premier voyage Paris-Nantes et l'escale de Nantes. Puis, s'adressant à M. Briand et à M. Hymans, il leur exprima toute la satisfaction et les remerciements de la Chambre de Commerce pour cette réalisation, attendue depuis longtemps par les industriels et commerçants nantais. Il fit remarquer que l'aménagement de l'aéroport n'avait été possible que grâce à la collaboration du Conseil Général et de la Ville de Nantes, qui avaient apporté à la Chambre un concours particulièrement efficace.

Puis, après avoir souligné tous les services qu'allait rendre cette première liaison aérienne, non seulement au commerce et à l'industrie de Nantes, mais aussi à toute la Région de l'Ouest, qui entretient des relations d'affaires suivies avec le Maroc, il déclara que tout serait mis en œuvre pour donner à cette ligne le développement sur lequel ses promoteurs comme les usagers étaient en droit de compter.

M. Abel Durand, Président du Conseil Général de la Loire-Inférieure souligna à son tour, dans la réalisation dont cette inauguration marque l'amorce, une manifestation nouvelle de la collaboration qui fait partie de la tradition des trois collectivités, toujours moralement et financièrement associées pour assurer le développement et l'expansion de l'unité économique dont l'estuaire de la Loire constitue la puissante assise.

Ce n'est plus seulement par la voie maritime, c'est aussi par la voie des airs que s'effectuent maintenant les grandes liaisons internationales et intercontinentales. Le port aérien inauguré aujourd'hui est le complément nécessaire du port maritime. La liaison aérienne

régulière Nantes-Casablanca doublera efficacement la liaison maritime qui, entre Nantes et l'Afrique du Nord, entretient des relations économiques déjà solidement établies. Il faut être plus ambitieux, et voir dans cette première ligne régulière les prémices d'un rayonnement mondial s'étendant vers toutes les directions.

M. Max Hymans, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale « Air-France », après avoir rappelé l'histoire de cette ligne, déclara que la ville de Nantes était placée dans une situation privilégiée par rapport à certaines grandes villes de France. Désormais, les voyageurs nantais trouveront à leur descente d'avion à Paris ou à Casablanca, toute une gamme de correspondances sur les lignes long courrier européennes et africaines d'« Air-France », puisque, dans la seule après-midi du mardi, ils auront des correspondances à Paris, pour : Manchester, Glasgow, Londres, Bruxelles, Stockholm, Nice, Le Caire et enfin New-York.

Et à Casablanca, pour : Dakar, Alger ou Tunis.

Il tint ensuite à féliciter tous ceux qui avaient contribué à cette réalisation, et constata avec plaisir que dans l'aérogare si rapidement installée, tout avait été prévu pour recevoir les voyageurs d'une façon agréable et faciliter la rapidité des opérations d'escale. Il dit tout le plaisir qu'il avait, en qualité de Président du Conseil Général de l'Indre, de voir à ses côtés M. Abel Durand, son collègue de la Loire-Inférieure, et Président de la Commission de la Marine Marchande au Conseil de la République.

En terminant, il souligna la nécessité de compléter les installations de sécurité au sol et de réaliser au plus tôt le balisage des pistes de l'aérodrome, condition indispensable du développement du trafic.

M. Briand, Directeur du Cabinet du Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, présenta les excuses de M. Christian Pineau, retenu à Paris en raison des grèves. Puis, il exposa les efforts accomplis depuis la guerre par l'aviation française pour exploiter ses lignes européennes et intercontinentales dans les meilleures conditions de sécurité et de confort. Aussi, lorsque la demande de création de cette ligne fut présentée au Ministère par

M. Max Hymans, Président du Conseil d'Administration de la Société Nationale « Air-France », et M. Bertin, Président de la Chambre de Commerce, c'est spontanément que M. Christian Pineau accorda les autorisations nécessaires. En formulant des vœux pour le succès de la ligne, M. Briand affirma son attachement à la ville de Nantes, où il fut, il y a quelques années, Secrétaire Général de la Loire-Inférieure, et avec laquelle il tient à conserver des contacts aussi étroits et cordiaux que possible.

M. Morice, Secrétaire d'Etat à l'Enseignement Technique, déclara qu'il avait répondu avec empressement à l'invitation que lui avaient adressé le Conseil Général, la Ville et la Chambre de Commerce, car il tenait à s'associer chaque fois que cela lui était possible à toutes les manifestations qui présentaient un caractère d'intérêt aussi général que celle-ci. La création de cette première ligne d'aviation commerciale était une preuve du caractère entrepreneurial des Nantais et de leur ténacité dans les réalisations. Il félicita ses compatriotes d'avoir su agir en étroite collaboration ; la présence de nombreuses personnalités de la Ville et l'union des trois collectivités étaient, affirma-t-il, un gage certain de succès. Il ne doutait pas d'ailleurs de l'avenir de la ligne Nantes-Casablanca, persuadé qu'en retour son développement contribuerait à l'extension de l'activité économique de Nantes et de sa région.

Peu après l'issue de cette cérémonie, « Le Ciel-de-Bretagne » décolla en direction de Casablanca, portant 55 passagers, dont 23 avaient retenu leurs billets à Nantes. M. Bertin, Président de la Chambre de Commerce, inaugurait la ligne, ainsi qu'une délégation de journalistes aimablement invités par « Air-France ».

V. — ROUTES

Installation d'un pont flottant sur la Vilaine, à La Roche-Bernard.

M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Morbihan nous a adressé la lettre suivante :

Vannes, le 11 avril 1947

Monsieur le Président,

La destruction du pont métallique de La Roche-Bernard a posé à mon Service des problèmes d'une difficulté exceptionnelle ; en attendant la reconstruction du pont dans un délai qu'on peut évaluer à 5 ans, il a été nécessaire d'envisager l'établissement d'un passage provisoire sur une rivière de 200 mètres de large, à partir des rives où la vase atteint des profondeurs supérieures à 22 mètres et avec une différence de niveau de 35 mètres ; depuis avril 1946 les travaux sont en cours et j'espère qu'avant l'été une portière automotrice permettra le passage de toutes les voitures et camions de poids inférieur à 12 tonnes d'une rive à l'autre, dans des conditions de sécurité convenable.

Mais mon Service envisage, d'accord avec l'Administration Supérieure, une amélioration notable des conditions de la traversée par l'emploi de passerelles flottantes venant d'Arromanches dont l'expédition est actuellement en cours ; la rivière sera alors barrée par un pont flottant continu qui, avec une réglementation de la circulation augmentera considérablement la rapidité du franchissement de la rivière.

Cette solution aura l'inconvénient d'interdire la rivière à la navigation sauf aux barques ou chalands plats qui pourront passer sous les passerelles mobiles établies sur les deux rives avec un tirant d'air d'un mètre environ. Il semble que cette interdiction ne doive pas entraîner de gêne considérable pour les usagers de la voie navigable, le port de Redon étant pratiquement fermé à la navigation.

Si cette interdiction n'était pas admise il serait nécessaire d'inclure dans le pont flottant une partie mobile qui devrait être manœuvrée pour

permettre le passage des bateaux ; mais cette partie serait un élément de faiblesse pour le pont et l'on pourrait craindre qu'une fois déplacée pour laisser le passage libre, elle ne puisse être remise en place qu'avec de grandes difficultés et que la circulation soit de ce fait arrêtée pendant plusieurs heures.

Je suis persuadé que ces explications vous convaincront que seule la première solution est acceptable ; je vous serais très obligé de la soumettre à l'Assemblée que vous présidez et de lui demander de prendre une délibération par laquelle tenant compte des avantages que présente l'établissement d'un pont continu flottant à La Roche-Bernard, elle accepte sans réserve que la navigation soit interdite sur la Vilaine au passage provisoire établi à La Roche-Bernard.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 25 avril 1947, nous avons pris la délibération suivante, que nous avons transmise à M. l'Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées du Morbihan :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la destruction du pont métallique de La Roche-Bernard a causé un grave préjudice aux relations entre le département de la Loire-Inférieure et celui du Morbihan, en interrompant toutes communications entre les deux rives de la Vilaine ;

Considérant que les travaux de reconstruction d'un ouvrage définitif demanderont un délai qui peut être évalué à cinq ans, et qu'il est indispensable d'envisager pendant cette période l'établissement d'un passage provisoire pour les voitures et les camions, dans des conditions de sécurité aussi complète que possible ;

Considérant que les Services des Ponts-et-Chaussées du Morbihan ont envisagé la possibilité d'améliorer notablement la traversée de la Vilaine, qui mesure à la Roche-Bernard environ 200 mètres de large, en construisant un pont flottant ;

Que cette solution aura l'inconvénient de ne permettre le passage en rivière qu'aux barques ou chalands plats n'ayant pas besoin d'un tirant d'air de plus d'un mètre, qui serait celui des passerelles mobiles établies sur les deux rives.

Considérant que cette interdiction ne doit pas causer de préjudice sérieux aux usagers de la voie navigable, en raison de la fermeture en pratique du port de Redon à la navigation ;

Considérant que l'inclusion dans le pont flottant d'une partie mobile présenterait de graves inconvénients ; qu'outre la faiblesse qui en résul-

terait pour l'ouvrage tout entier, cette partie nécessiterait pour être remise en place des manœuvres difficiles et un arrêt de la circulation pendant plusieurs heures ;

Considérant que les avantages du pont flottant fixe dépassent de beaucoup les quelques inconvénients éventuels que celui-ci peut présenter ;

Donne à l'unanimité un avis favorable à la construction d'un pont flottant à La Roche-Bernard, pour assurer à cet endroit le passage de la Vilaine par les voitures et les camions.

Demande de reconstruction du pont d'Aucfer sur l'Oust.

Pour répondre à une demande qui nous a été adressée par M. le Président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine, nous avons adressé à M. le Ministre des Travaux Publics (Direction des Routes) la lettre suivante :

Nantes, le 29 avril 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que M. le Président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine vient d'appeler l'attention de notre Compagnie sur l'intérêt que présente la reconstruction du pont d'Aucfer, sur l'Ouest, situé à 2 kms de Redon, sur la route nationale 775.

Démoli au moment de la Libération, ce pont a été provisoirement reconstruit en madriers de sapins, et aujourd'hui son rétablissement par un ouvrage définitif est devenu absolument nécessaire.

Le trafic qui emprunte le pont d'Aucfer est des plus importants. Toutes les marchandises en provenance du sud de la Vilaine en direction du nord empruntent cette route, c'est-à-dire de Nantes vers Vannes, Lorient, Quimper, Quimper et Brest. Au passage figurent notamment les grosses citernes de carburant qui viennent de Donges.

La construction d'un ouvrage définitif pour assurer le passage de l'Oust rendrait les plus grands services pour assurer ces importantes relations commerciales, et notre Compagnie espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien comprendre ces travaux parmi ceux dont l'exécution s'impose dans le plus bref délai.

M. le Ministre des Travaux Publics nous a répondu :

Paris, le 12 mai 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre du 29 avril 1947, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'intérêt qui s'attache à la reconstruction définitive du pont d'Aucfer, sur l'Oust.

J'ai l'honneur de vous informer que cette opération figure parmi celles dont l'exécution est prévue pour 1947 ;

Mais le resserrement des crédits m'oblige à faire des réserves sur la possibilité d'exécuter dès cette année les travaux prévus dans ces conditions.

Vous pouvez, en tout cas, être assuré que, dès que les crédits nécessaires seront mis à ma disposition, la plus grande diligence sera apportée à la réalisation de l'opération en cause.

Nous avons transmis cette réponse à M. le Président du Conseil Général d'Ille-et-Vilaine.

VI. — CHEMINS DE FER

M. le Directeur de la Région de l'Ouest à la S.N.C.F. nous a adressé la lettre suivante :

Modification de la traversée de Nantes par la voie ferrée.

Paris, le 15 juillet 1947.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que, par suite de l'insuffisance des subventions versées au 31 décembre 1946, la situation des dépenses comptabilisées à cette date fait apparaître un découvert dont la S.N.C.F. a fait l'avance.

Depuis un an, devant l'insistance de la Ville de Nantes et pour l'aider à lutter contre le chômage, nous avons entrepris les travaux suivants, compris au projet approuvé :

- Déblaiement du stross du tunnel de Chantenay.
- Achèvement d'un tronçon de 20 m. de la galerie couverte du lot B, sous le carrefour Dubreuil.

Pour permettre à la S.N.C.F. d'assurer le remboursement de l'avance qu'elle est dans l'obligation de prélever sur ses propres ressources, je vous demanderais de bien vouloir consentir à effectuer le règlement du solde de 16 M. 5 représentant les participations de la Ville et de la Chambre de Commerce, couvertes par surtaxes, qui n'ont pas encore été versées.

Cette opération pourrait, conformément à la loi du 15 septembre 1942, être effectuée sans recourir à l'emprunt, en prélevant directement la somme de 16 M. 5 sur les excédents de surtaxes qui, au 31 décembre 1946, s'élevaient à 57.378.641 francs.

Il ne s'agit donc que d'un jeu d'écritures n'engageant ni le budget de la Chambre de Commerce, ni celui de la Ville.

Je vous prie de bien vouloir examiner cette solution avec la Ville de Nantes et me donner votre accord de principe à ce sujet.

Si, comme je le pense, ce règlement ne soulève pas d'objection de votre part, je demanderai ensuite à M. le Ministre des Travaux Publics, l'autorisation de procéder à cette opération.

Après avoir examiné cette question au cours de sa séance du 25 juillet 1947, notre Compagnie a donné, d'accord avec la Ville de Nantes, son assentiment à l'opération visée dans sa lettre par M. le Directeur de la Région de l'Ouest.

M. le Ministre des Travaux Publics a pris la décision suivante, qui nous a été transmise par M. le Préfet de la Loire-Inférieure :

Le 10 avril 1948.

Par lettre citée en référence vous avez bien voulu me soumettre vos propositions relatives à la reprise éventuelle des travaux de Nantes.

Une nouvelle tranche de ces travaux pourrait être financée au moyen des disponibilités du compte des surtaxes locales temporaires perçues dans les diverses gares de Nantes en application des décrets des 26 novembre 1931, 4 août 1932, 29 janvier 1935 et 29 septembre 1939. A la date du 1^{er} janvier 1948, la situation de ce compte était la suivante :

Surtaxes encaissées	122.174.000 >
Annuités payées	26.910.000 >
Reste disponible	95.264.000 >
Le montant total des travaux, tel qu'il a été arrêté par la décision du 5 octobre 1939, s'élève à 235.000.000 francs réparti comme suit :	
Dépense à la charge de la S.N.C.F.	80.200.000 >
Participation de l'Etat	41.400.000 >
Participation de la Ville de Nantes :	
a) Emprunt gagé par surtaxes locales	40.000.000 >
b) Emprunt gagé sur ses ressources propres	33.000.000 >
Participation de la Chambre de Commerce de Nantes :	
a) Emprunt gagé par surtaxes locales	5.500.000 >
b) Allocation remboursable sans intérêt par le produit des surtaxes	5.000.000 >
Participation du Département de la Loire-Inférieure	9.900.000 >
Avances de la S.N.C.F. couvertes par des surtaxes de transit	20.000.000 >
Total	235.000.000 >

Au 31 décembre 1947, le montant des dépenses effectuées s'élevait à 205.700.000 francs. Mais le total des ressources mises à la disposition de la S.N.C.F. augmentées des participations de cette dernière, n'atteint que 186.400.000 francs. En effet, la Ville de Nantes n'a versé que 22.500.000 fr. sur une participation promise de 33.000.000 francs et, sur les 45.000.000 qui devaient être empruntés par la Ville et par la Chambre de Commerce, il n'a été réalisé qu'un emprunt de 29.000.000 francs. D'autre part, le Département n'a versé que 5.000.000 sur les 9.900.000 francs qui étaient prévus.

En résumé, les participations restant à verser sont les suivantes :

S.N.C.F. — Travaux supplémentaires et avances gagées par surtaxes de transit	12.500.000 >
Etat. — Avances à la S.N.C.F. remboursables par annuités ..	5.200.000 >
Ville de Nantes. — Budget propre	10.500.000 >
Emprunt gagé par surtaxes ;	
Chambre de Commerce. — Emprunt gagé par surtaxes	16.500.000 >
Allocations remboursables par surtaxes	entièrement versée
Département de la Loire-Inférieure	3.900.000 >
Total	48.600.000 >

Les dépenses totales étant évaluées à	235.000.000 >
Les ressources mobilisées s'élevant à	186.400.000 >
Les dépenses faites atteignant	205.700.000 >

La S.N.C.F. se trouve à découvert de :

205.700.000 — 186.400.000 = 19.500.000 francs

somme qu'elle peut récupérer soit en faisant appel aux participations en retard, soit en la prélevant sur le compte des surtaxes locales temporaires.

En vertu de l'acte dit loi du 15 septembre 1942 (art. 5, paragr. 5), la perception des surtaxes doit cesser de plein droit dès que leur produit a donné des sommes suffisantes pour procéder à l'amortissement normal ou anticipé des emprunts et au remboursement des allocations. Cependant, compte tenu de la situation particulière qui résulte de l'interruption des travaux, décidés au cours de l'occupation ennemie, et de la hausse des prix, j'estime qu'il n'y a pas lieu d'appliquer strictement cette disposition : en effet, si la quasi-totalité des ressources est épuisée, le programme des travaux est loin d'être réalisé et il conviendra, après avoir évalué le montant des travaux restant à exécuter, d'envisager de nouveaux moyens financiers et de déterminer le montant des participations respectives des collectivités intéressées (Etat — S.N.C.F. — Ville de Nantes — Chambre de Commerce — Département), dans le cadre de la Convention du 10 novembre 1933, approuvée par la loi du 30 juin 1934.

Toutefois les décisions utiles ne pouvant intervenir sur ce point avant un assez long délai, il m'a paru opportun d'utiliser dès maintenant les disponibilités que comporte le compte des surtaxes locales temporaires. Ces disponibilités atteignant, comme je l'ai indiqué plus haut, 95.000.000 francs, il resterait, après prélèvement par la S.N.C.F. de son découvert de 19.500.000 francs une somme de 75.000.000 francs environ, qui peut être affectée immédiatement aux travaux suivants :

- 1. Doublement de la ligne Nantes-Bordeaux entre le poste A et le pont de la Vendée 6.000.000 >
- 2. Confection des remblais de la rive gauche avec ouvrage de décharge, y compris l'édification des cales du pont dont la construction est envisagée par la Ville de Nantes au croisement de la ligne avec la future avenue Jégou 50.000.000 >
- 3. Travaux de gros œuvre du souterrain de l'Héronnière de la galerie intermédiaire et du souterrain de Chantenay.. 19.000.000 >

Vous voudrez bien prendre toutes dispositions utiles pour que les travaux ci-dessus énumérés soient entrepris le plus tôt possible selon les modalités exposées ci-dessus.

Il y aura lieu, d'autre part, de vous rapprocher des collectivités locales en vue d'étudier les moyens de financement des travaux restant à exécuter. Je note que le produit annuel des surtaxes est de l'ordre de 50.000.000 francs et qu'il sera ainsi possible dès que la réévaluation des travaux à exécuter aura été faite et que les participations de chacune des parties auront été de nouveau fixées, de gager sur cette somme un emprunt ou une allocation de 500 à 600 millions de francs. L'amortissement de cet emprunt ou de cette allocation pourra d'ailleurs être réglé en fonction de la cadence de réalisation des travaux, cadence qui sera elle-même fonction des disponibilités en main-d'œuvre et en matériaux.

J'adresse copie de la présente décision à M. le Préfet de la Loire-Inférieure, chargé d'en informer la Ville de Nantes, le Conseil Général de la Loire-Inférieure et la Chambre de Commerce de Nantes.

Nous avons reproduit, dans notre Compte rendu des Travaux de 1940 à 1945 (page 605) la décision de M. le Ministre des Travaux Publics du 18 octobre 1945, fixant à 5.700.000 francs le montant des dépenses autorisées pour l'acquisition des terrains destinés au raccordement par voie ferrée de l'île Cheviré au port de Nantes, et prenant acte de l'engagement souscrit par notre Compagnie le 27 juillet 1945 de participer, dans la proportion de 50 %, à l'augmentation des dépenses relatives aux acquisitions de terrains en pose, s'élevant à 2.200.000 francs.

Vole ferrée de la rive gauche de la Loire.

Par lettre du 28 mars 1947, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du port de Nantes, nous a communiqué la décision suivante de M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports :

Paris, le 19 Mars 1947

OBJET. — Desserte par voie ferrée de l'île Cheviré. — Construction de la plate-forme.

REFERENCE. — Votre rapport des 10-14 février 1947.

Par une dépêche du 10 septembre 1946, je vous ai fait connaître que j'étais disposé à prendre en considération le projet que vous m'aviez soumis, en vue de la construction d'une plateforme pour l'établissement de la voie ferrée destinée à desservir l'île Cheviré, mais qu'une décision ne pourrait intervenir à cet égard que lorsque la Chambre de Commerce de Nantes aurait souscrit par une délibération régulière, l'engagement de participer pour moitié aux dépenses afférentes à ces travaux.

D'autre part, je vous ai invité à examiner si le montant des dépenses de gazonnement des talus ne pourrait pas être réduit.

Par votre rapport précité des 10-14 février 1947, vous m'informez que, par délibération du 10 octobre 1946, la Chambre de Commerce de Nantes a pris l'engagement demandé.

Par ailleurs, vous exposez qu'après avoir examiné la question du revêtement des talus, il vous paraît possible — en ensemençant le talus Sud moins exposé aux crues — de réaliser une économie de 1.000.000 francs environ sur le coût des travaux de construction de la plate-forme, qui serait ainsi ramené de 13.500.000 francs — chiffre initialement prévu — à 12.500.000 francs.

Vous observerez que — compte tenu des frais afférents aux acquisitions de terrains, dont le montant a été fixé à 5.700.000 francs par décision

du 18 octobre 1945 — la dépense à autoriser pour les travaux dont il s'agit ressort à 18.200.000 francs — cette somme se décomposant comme suit :

— Acquisition de terrains	5.700.000 >
— 1re tranche de travaux : exécution de la plate-forme....	12.500.000 >
Total : 18.200.000 >	

Enfin, vous rappelez que, par rapport des 17-21 janvier 1947, vous avez adressé des propositions pour l'imputation des sommes à la charge de la Chambre de Commerce de Nantes sur une surtaxe de gare perçue dans cette ville.

Comme suite à votre communication, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la réduction des crédits budgétaires ne me permet pas de prendre actuellement en considération le projet susvisé de construction d'une plate-forme pour la desserte par voie ferrée de l'île Cheviré, ces travaux ne présentant pas un caractère d'urgence particulière et n'intéressant pas la sécurité.

Vous aurez donc à présenter ultérieurement de nouvelles propositions en vue de l'exécution desdits travaux, lorsque les circonstances se seront modifiées.

J'ajoute qu'après examen spécial de la question par le Service du Contrôle technique de la Direction Générale des Chemins de fer et des Transports, il n'a pas paru possible d'envisager le financement, au moyen de produit de surtaxes locales temporaires, de la part de dépenses à la charge de la Chambre de Commerce. D'une part, en effet, les surtaxes instituées par le décret du 21 septembre 1939 sur le trafic des gares de Nantes ayant été créées pour financer des travaux bien déterminés, il a été estimé que leur utilisation pour la réalisation de nouveaux travaux serait illégale. D'autre part, la création de surtaxes spéciales pour l'exécution de la ligne Nantes-Cheviré ne pourrait résulter que d'une loi ; il apparaît d'ailleurs qu'au moins pendant les premières années, le produit de telles surtaxes serait très faible et ne pourrait permettre d'assurer le service de l'emprunt à contracter.

En égard à ces considérations, il conviendra, lorsque l'exécution des travaux sera susceptible d'être envisagée, de mettre sur pied, en accord avec la Chambre de Commerce, une nouvelle combinaison financière basée sur le recours à la caisse des péages.

Après avoir pris connaissance de cette décision ministérielle, au cours de notre séance du 19 mars 1947, nous avons adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 30 avril 1947.

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes a pris connaissance de la décision ministérielle du 19 mars 1947, dont vous m'avez envoyé la copie par votre lettre du 29 mars.

Notre Compagnie a exprimé la crainte que le refus du Ministère des Travaux Publics de prendre actuellement en considération le projet de construction d'une plate-forme pour la desserte par voie ferrée de l'île Cheviré constitue un abandon déguisé de travaux auxquels elle attache le plus grand intérêt.

Sans contester l'urgence de la reconstruction des ouvrages détruits qui se poursuit à l'heure actuelle, notre Compagnie fait observer que l'établissement de la voie ferrée de la rive gauche a un caractère de nécessité absolue, puisqu'il est indispensable pour permettre l'aménagement des importants terrains situés au sud du fleuve, tout désignés pour être affectés à la construction de nouvelles usines. Or, il n'existe pratiquement plus d'emplacement disponible sur la rive droite, et, faute d'une voie ferrée sur la rive gauche, à laquelle elles puissent se raccorder, les entreprises disposées à s'installer dans le port de Nantes iront porter leur activité dans un autre établissement maritime.

La Chambre de Commerce vous serait donc obligée, Monsieur l'Ingénieur en Chef, de bien vouloir continuer à suivre cette question d'accord avec son Bureau, et, dès que les circonstances le permettront, appuyer les démarches qu'elle se propose de reprendre auprès de la Direction des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics pour la faire aboutir.

Le rapport suivant nous a été présenté par M. Binet, au nom de notre Commission des Finances, dans notre séance du 23 avril 1948 :

Messieurs,

A plusieurs reprises notre Compagnie a déjà délibéré sur les modalités de l'établissement de la voie ferrée de la rive gauche, comportant la desserte des terrains riverains de la Loire et de l'île Cheviré. (1)

Un arrêté ministériel du 23 juillet 1942 avait déclaré ces travaux d'utilité publique et urgente, et une décision ministérielle du 24 août suivant les avait pris en considération. Un projet définitif avait même été présenté, mais une décision de M. le Ministre des Travaux Publics, du 19 mars 1947, est malheureusement venue informer M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du

(1) Voir Compte Rendu des Travaux 1940-1945, p. 593 et suivantes.

Port de Nantes, que « la réduction des crédits budgétaires ne permettait pas de prendre actuellement en considération le projet d'une plateforme pour la desserte par voie ferrée de l'île Cheviré, ces travaux ne présentant pas un caractère d'urgence particulière et n'intéressant pas la sécurité ». M. le Ministre des Travaux Publics ajoutait que les Services du port auraient à présenter ultérieurement de nouvelles propositions en vue de l'exécution des travaux en cause, lorsque les circonstances se seraient modifiées.

La seule dépense que M. le Directeur du Port de Nantes a été autorisé à faire est celle résultant d'une décision ministérielle du 18 octobre 1945, pour l'acquisition des terrains nécessaires à la construction de la voie ; elle s'élève à 5.700.000 francs.

Par délibération du 10 octobre 1946, la Chambre de Commerce avait pris l'engagement de participer pour moitié au financement des travaux, évalués à cette date à 13.500.000 francs pour la construction de la plateforme proprement dite ; elle avait demandé l'autorisation d'imputer sa part, s'élevant à 6.750.000 >
auxquels venaient s'ajouter 2.850.000 >
pour l'acquisition des terrains, soit au total 9.600.000 >

sur un prélèvement qui serait effectué sur le compte des surtaxes de gare perçues à Nantes pour l'ensemble des travaux ferroviaires. L'Administration Supérieure a refusé à notre Compagnie l'autorisation de faire ce prélèvement, et la question du financement des travaux de l'île Cheviré doit être reprise sur une nouvelle base.

Par lettre du 17 avril 1948, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a informés que l'estimation actuelle des dépenses par son Service s'élève à :

1. Acquisitions de terrains effectuées	5.700.000 >
2. Construction de petits ouvrages d'art, dépenses supplémentaires de remblaiement et de régalinge des remblais, protection des talus, environ	18.000.000 >
Total de l'évaluation des dépenses	23.700.000 >

M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port, ajoute qu'il compte procéder incessamment à la présentation du dossier à l'Administration Supérieure, et il demande à la Chambre de Commerce de prendre une délibération portant engagement pour elle de participer pour 50 % à l'ensemble des travaux, évalués à la somme précitée de 23.700.000 francs.

Notre Compagnie s'est trop souvent prononcée sur l'intérêt considérable que présente pour le port de Nantes la desserte par voie ferrée des terrains de la rive gauche de la Loire pour qu'il soit nécessaire d'insister aujourd'hui sur ce point. Alors que la rive droite du fleuve ne comporte plus de terrains disponibles pour l'installation d'importantes usines, nous avons sur la rive gauche des surfaces libres considérables qui permettront d'y installer des usines nouvelles, dont la construction a jusqu'ici été

empêchée sur cette rive par l'absence de toute voie ferrée. Enfin la ligne projetée est indispensable pour la desserte du futur bassin-dock, dont la réalisation devra avoir lieu le plus tôt possible, dans l'intérêt du port de Nantes et de nos chantiers de constructions navales.

Je vous propose donc, Messieurs, comme suite à vos précédentes délibérations, de prendre l'engagement pour la Chambre de Commerce de Nantes de participer dans la proportion de 50 % aux dépenses de l'ensemble des travaux de la desserte ferroviaire de l'île Cheviré, évalués actuellement à 23.700.000 francs.

La part de notre Compagnie, s'élevant à 11.850.000 francs, devra être prélevée sur la Caisse des Péages, et nous aurons à cet effet à demander en temps utile à l'Administration Supérieure l'autorisation nécessaire. Conformément aux indications qui nous ont été données par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port, nous profiterons de cette occasion pour régulariser toutes les autres prises en charge de travaux par la Caisse des Péages qui n'ont pas encore fait l'objet d'une autorisation régulière.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, avec prière de le transmettre à l'Administration supérieure.

Au cours de notre séance du 23 juillet 1948, le rapport suivant nous a été présenté par M. Rineau, Vice-Président, au nom de notre Commission des Finances :

Messieurs,

Par une délibération en date du 23 avril 1948 nous avons pris l'engagement, que réclamait M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, de participer par moitié dans les travaux d'infrastructure de desserte de l'île Cheviré.

Je vous rappelle que ces travaux sont actuellement évalués par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, à 23.700.000 francs, savoir :

Acquisition des terrains	5.700.000 >
(dépense actuellement réglée)	
Exécution des travaux de remblaiement pour l'assiette des voies	18.000.000 >
Total égal	23.700.000 >

dont 11.850.000 francs sont à fournir par notre Compagnie.

Par une décision du 23 juin 1948, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé le projet d'exécution des travaux d'infrastructure de la plate-forme des voies de desserte de l'Ile Cheviré et arrêté au chiffre sus-indiqué de 23.700.000 francs le montant de la dépense autorisée. M. le Ministre a, par ailleurs, pris acte de l'engagement souscrit par notre Compagnie dans sa séance du 3 mai 1948 et il demande que nous présentions, le plus tôt possible, la combinaison financière définitive propre à assurer le versement de notre participation.

Les versements qui ont été faits antérieurement pour assurer en temps voulu le règlement des acquisitions de terrains ont été prélevés, suivant autorisation, sur les fonds disponibles du budget des Services du Port, en raison de la situation qui, à cette époque, ne permettait pas de présenter une combinaison régulière.

Le moment paraît venu de régulariser cette situation. Nous comptons assurer le financement des travaux qui viennent d'être autorisés en demandant l'affectation du produit des péages à cette opération.

Voici quelle est actuellement la situation exacte de nos péages.

Les charges auxquelles nous devons faire face du fait des intérêts et des amortissements d'emprunts contractés avant ou durant la guerre de 1939-1945, s'élèvent à 5.500.000 francs, savoir :

Emprunt de 11.000.000 (loi du 24-12-1903) ..	541.242 90	
Emprunt de 3.950.000 (loi du 7-7-1913)	169.641 30	
Emprunt de 15.000.000 (décret du 1-3-1924) ..	856.292 50	
Emprunt de 5.800.000 (décrets des 20/25-12-1927) ..	416.000 >	
Emprunt de 4.825.000 (décret du 7-12-1929),	318.609 60	
Emprunt de 2.000.000 (décret du 7-1-1931),	129.413 60	
Emprunt de 9.000.000 (décret du 9-2-1932),	648.107 90	
Emprunt de 4.000.000 (décret du 13-11-1932),	267.741 50	
Emprunt de 10.000.000 (décret du 19-12-1934),	815.643 20	
Emprunt de 8.000.000 (décret du 1-7-1938),	517.654 40	
Emprunt de 9.000.000 (loi du 25-5-1941)	434.638 >	
		5.114.984 90
Frais de perception et détaxes	385.015 10	
		5.500.000 >

Par ailleurs, nous allons avoir comme charge supplémentaire :

1° Le prolongement vers l'amont du quai de Roche-Maurice, rattaché à la loi du 7 juillet 1913 par la Décision Ministérielle du 28 février 1940, et auquel se trouve affecté le produit des péages.

Le montant des travaux autorisés s'élève à 48.540.650 francs, toutefois il apparaît que divers travaux supplémentaires seront nécessaires pour assurer le meilleur rendement de cet ouvrage et un supplément d'une trentaine

de millions sera sans doute nécessaire. Dans ces conditions, la part de la Chambre de Commerce ressortira à 39.000.000 francs dont 9 millions ont été versés, le reste, 30 millions, doit être prélevé sur les péages.

2° Les travaux d'amélioration du chenal entre Paimboeuf et la mer — travaux approuvés par le décret du 26 juillet 1933 — qui les a gagés sur le produit des péages.

Actuellement, le montant des dépenses autorisées est fixé à 69.000.000 de francs ; des propositions viennent d'être présentées à l'Administration Supérieure pour qu'il soit porté à 95.000.000. Dès approbation de ce chiffre, ce programme nous sera présentée pour fixer les voies financières propres à assurer le versement de notre part.

Compte tenu de nos versements antérieurs, c'est un prélèvement de 22.000.000 francs en chiffre rond que d'ores et déjà nous aurons à prévoir.

3° Les travaux de construction des voies de desserte de l'Ile Cheviré que nous avons détaillés au début de ce rapport.

C'est une somme de 11.850.000 francs que notre Compagnie devra verser soit à l'Etat, soit aux autres postes de son budget pour remboursement d'avances autorisées.

4° Ce paragraphe concerne des travaux dont l'étude est actuellement en cours mais dont l'exécution devra être entreprise sans délai et dont il y a lieu de prévoir d'ores et déjà le financement. Il s'agit de la construction d'un poste d'accostage à Donges pour les navires pétroliers. Cet ouvrage sera construit à l'aide d'une participation de 50 % des usagers du port de Donges, le complément étant versé par la Chambre de Commerce.

Des propositions concrètes nous seront adressées prochainement par M. l'Ingénieur en Chef mais d'ores et déjà il nous a prévenu de prévoir une dépense de l'ordre de 20.000.000 de francs.

En résumé, notre Compagnie doit donc payer, à l'aide du produit des péages qui lui sont concédés dans le port de Nantes et les ports de la Loire Maritime :

a) Les intérêts et amortissements des emprunts réalisés	5.500.000 >
b) Le financement de nouveaux travaux, suivant détail ci-dessus, soit environ	84.000.000 >
Au total	89.500.000 >

L'examen du taux des péages auquel vous avez procédé à l'instant vous a donné la certitude qu'avec le trafic de 1947 — trafic qui, dès cette année, subit une nette augmentation — les recettes dépasseront .. 50.000.000 > avec le trafic des années d'avant guerre elles seraient de l'ordre de 100.000.000 de francs. Quoi qu'il en soit, si nous tablons sur une rentrée de 50.000.000 de francs les charges de nos emprunts payés il nous restera .. 44.500.000 >

qui vont nous permettre de régler, sans procéder à un emprunt, les dépenses que nous nous sommes engagés à payer et qui s'échelonnent sur une durée d'environ deux ans.

De cette façon, nous conserverons toutes nos possibilités pour aborder les charges nouvelles qui résulteront du programme à l'étude duquel M. l'Ingénieur en Chef s'attache dans le but d'accroître les possibilités de montée à Nantes des navires de grand tirant d'eau. Ce programme sera vraisemblablement assez chargé et nul doute, qu'à ce moment, nous aurons besoin de tous nos moyens pour subvenir à ces travaux.

Nous avons ainsi démontré que les recettes à provenir des péages, dont nous venons de demander le relèvement, laisseront encore, après le paiement des dépenses actuellement gagées sur ces péages, une marge assez importante pour payer notre part dans l'exécution des travaux de desserte de l'île Cheviré.

Nous vous proposons en conséquence de demander à l'Administration supérieure l'affectation du produit des péages établis au profit de notre Compagnie, au port de Nantes et ses Annexes, au paiement des subsides que nous devons verser pour les travaux de desserte par voie ferrée de l'île Cheviré.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, avec prière de le transmettre à l'Administration supérieure.

Nous avons reproduit plus haut (suprà, page 270) le texte de la décision de M. le Ministre des Travaux Publics du 4 octobre 1948 relative à l'aménagement général de l'île Cheviré.

Les importateurs de charbon de notre port nous ont saisis d'une protestation contre la perception par la S.N.C.F. de frais de renvoi et de double pesage des wagons chargés par eux au quai de Roche-Maurice, lorsqu'il est nécessaire de retourner ces wagons au quai pour réajuster leur chargement.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 8 octobre 1948, nous avons décidé d'intervenir auprès de la S.N.C.F. pour obtenir le retour gratuit des wagons sur le quai après pesage à la gare de Chantenay, cette manœuvre étant rendue nécessaire uniquement par suite de l'absence de pont-basculé sur le quai de Roche-Maurice.

Frais de renvoi et de double pesage des wagons de charbon chargés au quai de Roche-Maurice.

La région de l'Ouest, en réponse à cette protestation, nous a informés qu'elle acceptait de supprimer les frais de deuxième pesage, mais qu'il lui était impossible d'admettre la même solution pour les frais de renvoi au quai de Roche-Maurice des wagons en surcharge.

Toutefois, pour mettre fin à cette situation, qui entraînait pour les réceptionnaires de navires de charbon des frais supplémentaires inadmissibles, nous avons obtenu de la Région de l'Ouest l'installation d'un pont-basculé au quai de Roche-Maurice.

Nous avons reçu des principaux usagers de la gare de Pont-Rousseau la lettre suivante :

Nantes, le 14 janvier 1947.

Monsieur le Président,

Nous tenons à vous signaler ce que nous considérons comme un abus de pouvoir de la part de la S.N.C.F. vis à vis du commerce.

Depuis le lundi 6 janvier, la gare de Pont-Rousseau qui nous dessert habituellement ne reçoit plus aucun wagon de détail mais seulement des wagons complets. Il s'en suit donc que ces expéditions de détail sont arrêtées en gare de Nantes-Etat et distribuées à domicile par la maison Grandjouan, concessionnaire du trafic avec la S.N.C.F.

Nous n'avons même pas été avertis par la S.N.C.F. de ce changement et avons eu la surprise de voir les camions de la maison Grandjouan nous apporter des marchandises.

Il va sans dire que nous nous élevons de la façon la plus formelle contre cette façon de procéder qui a été pour le moins « cavalière ».

D'autre part, du fait que nous camionnons tous les jours nos marchandises que nous expédions à la gare de Pont-Rousseau, nos employés faisaient le tri et la reconnaissance des marchandises que nous recevions et il ne nous en coûtait pas davantage d'essence et de temps, de main-d'œuvre, pour ramener nos réceptions.

Or, maintenant, du fait que la maison Grandjouan nous amène les marchandises à domicile, nous avons trois et quatre réceptions par jour, ce qui nous occasionne des dérangements continuels de nos employés réceptionnaires et de la comptabilité puisque nous devons acquitter le montant des transports aux camionneurs de la maison Grandjouan.

Protestation contre la suppression de la réception des wagons de détail à Pont-Rousseau.

Après enquête de notre part, une zone de livraison a été délimitée par la S.N.C.F. et la maison Grandjouan, et certaines personnes dont le domicile est très éloigné de cette zone de Pont-Rousseau ne seront même pas livrées à domicile par la maison Grandjouan et devront aller chercher leur colis à Nantes-Etat.

Est-ce là, nous vous le demandons, des mesures d'économies de temps, de main-d'œuvre, d'essence ?

Nous osons espérer, Monsieur le Président de la Chambre de Commerce, que vous voudrez bien faire tout votre possible pour faire cesser cet état de choses et obtenir des services compétents de la S.N.C.F. que la gare de Pont-Rousseau soit réouverte au trafic détail comme auparavant, en vue de nos intérêts et dans celui de tous.

Veuillez trouver ci-inclus pétition d'un groupe de commerçants et industriels, que nous vous prions de vouloir bien prendre en considération.

Nous reproduisons, ci-après, la pétition adressée par les usagers de la gare de Pont-Rousseau à la S.N.C.F. :

Nous soussignés, Industriels et Commerçants à Pont-Rousseau, demandons instamment à la S.N.C.F. de rapporter sa décision de supprimer la distribution des colis de détail par la gare de Pont-Rousseau.

Cette mesure est, à notre point de vue, inopportune car elle causera à nos entreprises une gêne certaine et entraînera un retard dans la réception des colis. En effet, l'expérience nous a démontré qu'il s'écoulait généralement un délai de 48 heures entre l'envoi de l'avis de Nantes-Etat ou Nantes-Orléans et la remise des colis, destinés à Pont-Rousseau, mais acheminés par erreur par nos fournisseurs en gare de Nantes. Il faut retenir, en effet, qu'à Pont-Rousseau, les P.T.T. n'assurent qu'une distribution de courrier par 24 heures.

D'autre part, ce n'est pas au moment où il est demandé aux maisons françaises, dans l'intérêt général, d'accélérer leur rendement que la S.N.C.F. devra contrecarrer les efforts que nous faisons pour répondre à cet appel, en ralentissant la remise des marchandises indispensables à nos entreprises.

Nous avons trop apprécié l'esprit d'initiative et le dévouement de la S.N.C.F. au cours des années passées, particulièrement sous l'occupation, pour ne pas espérer qu'une suite favorable sera donnée à la présente requête et nous l'en remercions d'avance.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 24 janvier 1947, nous avons appuyé la demande de nos commentateurs de Pont-Rousseau auprès de M. le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, qui nous a répondu :

Nantes, le 22 janvier 1947.

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu me transmettre le 18 courant une lettre d'usagers de la gare de Pont-Rousseau protestant contre la fermeture de cette gare aux arrivages de petits colis et de colis détail et la livraison à domicile de ces envois par le service de correspondance de la gare de Nantes-Etat.

J'ai l'honneur de vous faire connaître qu'effectivement, depuis le 5 janvier 1947, la limite de livraison vers le Sud, au départ de Nantes-Etat a été reportée comme suite :

Rue d'Alsace-Lorraine jusqu'aux Trois-Moulins ;
Trois-Moulins à l'Eglise de Rezé ;
Eglise de Rezé à Trentemoult inclus.

Cette livraison à domicile dans Pont-Rousseau ne constitue à proprement parler qu'une extension du service de livraison institué au départ de Nantes. Elle s'inscrit, comme la livraison à Doulon et Saint-Joseph dans le cadre général de notre desserte à domicile du grand Nantes. Sa réalisation, seulement retardée jusqu'à présent par l'insuffisance de moyens de camionnage, nous a paru indispensable dès que ces moyens ont pu être réunis. Nous avons d'ailleurs étendu depuis plusieurs mois la desserte vers le Sud de Nantes (rue Saint-Jacques) et il était logique de ne pas se limiter là. La nouvelle organisation permet de desservir à domicile les usagers qui devaient auparavant prendre livraison de leurs envois en gare de Pont-Rousseau. Elle leur permet d'en disposer d'une façon générale 48 heures plus tôt que précédemment, par la suppression du transbordement des colis à Nantes-Etat, la suppression de leur acheminement par fer de Nantes-Etat à Pont-Rousseau et la suppression du délai de l'avis postal que la gare de Pont-Rousseau adressait aux destinataires à réception des envois.

Elle supprime d'autre part de nombreuses manutentions, tant à Nantes-Etat qu'à Pont-Rousseau et permet ainsi l'acheminement des marchandises dans des conditions de sécurité améliorées.

Il faut noter d'ailleurs qu'une telle mesure n'est pas spéciale à Nantes. En particulier dans la région parisienne, la S.N.C.F. a mis en vigueur en octobre dernier un système très étendu de livraison à domicile, non seulement à Paris mais en banlieue, par l'intermédiaire de gares-centres de livraison dont le rôle est celui de notre gare de Nantes-Etat. Une telle organisation a permis dans certains cas de gagner jusqu'à 3 et 4 jours dans l'acheminement et la livraison de nombreux envois.

Il est bien évident que de telles mesures ne vont pas sans heurter les habitudes prises et sans soulever quelques réclamations.

Mais seuls les mécontents se font connaître et leur nombre est toujours restreint en regard du nombre de tous ceux qui sont satisfaits sans le dire.

En ce qui concerne le cas particulier de Pont-Rousseau et la nature des doléances qui vous sont présentées, il me paraît seulement nécessaire de faire les remarques ci-après :

A) Tous les usagers dont la signature figure au bas de la pétition sont compris dans notre nouvelle zone de desserte à domicile, sauf la S.N.C.A. S.O. située à Bouguenais.

Je pense que ce dernier établissement pourrait, s'il ne veut pas prendre livraison de ses envois à Nantes-Etat, se les faire adresser désormais à la gare de Bouaye. La distance qui le sépare de cette gare n'est supérieure que de 2 kms environ à celle qui le sépare de la gare de Pont-Rousseau.

B) En dehors de la S.N.C.A.S.O., des Etablissements Joubert (ceux-ci ont d'ailleurs donné un ordre permanent de livraison de leurs envois en gare de Nantes-Etat) et des Etablissements Drogouest, le trafic assuré normalement par les pétitionnaires ne me paraît pas suffisamment important pour créer dans leur affaire les perturbations que leur réclamation expose. Certains ont un trafic pratiquement nul.

C) Il est exact que des livraisons journalières à la Maison Drogouest se sont faites en plusieurs fractions. Ces inconvénients, constatés dans la période de rodage, ne nous ont pas échappé et nous avons donné les instructions utiles pour les réduire au minimum.

Cela étant, il me paraît nécessaire, en raison des avantages que l'ensemble des usagers retire dès maintenant de la nouvelle organisation de la maintenir.

J'espère que dans ces conditions, votre Compagnie n'aura pas d'objections à ce maintien.

Par lettre du 24 mars 1947, M. le Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest nous a informés de la reprise de la livraison à la gare de Pont-Rousseau des envois de détail ou de petits colis destinés aux habitants de la commune de Rezé.

Nous avons remercié la Région de l'Ouest d'avoir pris cette mesure, dont nous avons informé les commerçants et les industriels de Pont-Rousseau.

VII. — TAXES DE PÉAGES — RÉGLEMENTS — TARIFS

Le rapport suivant nous a été présenté par notre Président, M. Bertin, au nom de notre Commission des Finances, au cours de notre séance du 15 février 1946 :

Relèvement des péages dans le port de Nantes au profit de la Chambre de Commerce sur les navires et sur les marchandises.

Messieurs,

L'Union des Chambres de Commerce Maritimes a mis à l'étude les mesures nécessaires pour permettre aux Ports Maritimes de reprendre, le plus rapidement possible, leur fonction économique.

M. le Directeur des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics, au cours de la séance de l'Union du 7 novembre 1944, a indiqué les travaux à effectuer et fixé leur ordre d'urgence, conformément à l'avis d'une Commission Interministérielle. Il a ensuite envisagé l'aspect financier des problèmes que les Chambres de Commerce Maritimes et les Ports Autonomes vont avoir à résoudre.

Les dépenses prévues comportent d'abord le paiement des arrérages des emprunts déjà contractés, en second lieu le versement d'un concours financier à l'Etat pour l'exécution des travaux neufs, et enfin, les dépenses de reconstruction et d'extension de l'Outillage Public des ports, étant donné qu'en ce qui concerne la reconstitution des engins détruits par faits de guerre ou enlevés, sans possibilité de récupération, par les Allemands, la loi du 12 juin 1941 entrera en jeu et que l'Etat en prendra à sa charge 80 %.

La situation à Nantes est la même que dans la plupart des ports maritimes français : pendant quatre ans notre Compagnie a été privée des péa-

ges perçus par elle sur les navires et les marchandises, et elle a déjà dû solliciter des avances du Trésor, d'abord pour faire face au déficit du budget des Services du Port pendant les exercices 1944 et 1945, ensuite pour commencer le financement de la reconstruction de l'Outillage.

Sans doute ce n'est pas du jour au lendemain que la reprise du trafic permettra d'équilibrer les budgets des Services du Port et la Chambre de Commerce de Nantes, comme bien d'autres Assemblées Consulaires, devra continuer pendant un certain temps à faire appel aux avances de l'Etat, prévues par la loi du 31 mars 1932, avances qui devront être remboursées au Trésor Public, mais c'est dans la perception des péages que devront être trouvées le plus rapidement possible des recettes normales.

Votre Commission des Finances a étudié les bases et les nouveaux tarifs des taxes qui seront perçues sur les navires et sur les marchandises, et qui devront présenter, par rapport aux péages de 1939, un relèvement appréciable, tenant compte des nouvelles conditions économiques et monétaires en présence desquelles se trouveront les exploitants des ports maritimes.

**

La question du relèvement général des taxes de péages dans les ports français a déjà été étudiée par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, qui a estimé le moment venu pour les Chambres de Commerce, maintenant documentées sur les charges qui vont leur incomber, de préciser le taux d'augmentation qu'elles demandent pour leurs péages. Un examen général des relèvements projetés sera ensuite fait par l'ensemble des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes, afin d'éviter les conséquences dommageables qui pourraient résulter de différences importantes entre les augmentations de taxes effectuées dans les ports voisins, et les détournements de trafic, préjudiciables à certaines régions, qui pourraient en résulter.

M. le Directeur des Ports Maritimes a également appelé l'attention des Chambres de Commerce sur l'intérêt que présenterait la simplification des taxes de péages dans certains établissements portuaires, où les tarifs sont très compliqués. S'il n'en résulte pas d'inconvénients graves pour les importateurs français, habitués au maniement des tarifs des ports où ils effectuent leurs opérations, les importateurs étrangers sont souvent déconcertés par cette complexité, lorsqu'ils recherchent le port le plus intéressant pour les importations qu'ils préparent.

Les Présidents des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes, après avoir examiné les questions de principe posées par la refonte générale des taxes perçues dans les ports français, ont conclu qu'il convenait d'envisager un relèvement de 300 % environ pour les navires et pour les marchandises. Nous ne parlons pas des taxes sur les voyageurs qui n'intéressent pas le port de Nantes.

L'Union des Chambres de Commerce Maritimes a en outre été d'avis qu'il y avait lieu de faciliter la tâche des usagers dans l'évaluation et la comparaison des frais qui leur incombent. A cet effet :

1° Les différentes taxes accessoires (sauvetage, police, etc...), établies sur les mêmes bases que les péages et distinctes des taxes d'usage des outillages, devraient être incorporées aux péages ;

2° La taxation devrait partout être faite suivant la même unité pour un même élément, et notamment sur la jauge nette pour les péages sur les navires ;

3° Une nomenclature unique et aussi simple que possible des marchandises devrait être établie pour servir de cadre aux taxes de péages des divers ports. Dans ce cadre, tracé pour la commodité des usagers, chaque établissement maritime continuerait, comme à présent, de fixer librement les montants des péages qu'il jugerait appropriés à l'aspect particulier de son trafic, à sa situation financière, à sa politique commerciale.

**

Nous examinerons successivement les modifications à proposer pour les péages sur les navires, et ensuite nous envisagerons celles qui concernent les péages sur les marchandises.

PEAGES SUR LES NAVIRES

Une Commission chargée par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes de préparer, avec la participation des Administrations intéressées, des améliorations au régime des péages locaux, a élaboré un projet de présentation uniforme des décrets fixant le taux des péages applicables aux navires. Ce texte a été examiné par notre Compagnie, au cours de sa séance du 27 avril, et nous avons à ce moment exprimé notre avis sur les dispositions proposées de la manière suivante, que votre Commission des Finances juge nécessaire de rappeler ici :

1° Nécessité d'unification et de simplification :

La Chambre de Commerce reconnaît que les péages des ports maritimes français sont trop souvent établis sur des bases différentes, et que leur calcul soulève pour l'armement des difficultés parfois sérieuses. Il y a donc intérêt à ramener les péages à des éléments autant que possible identiques, et à les simplifier.

Nos taxes ont été jusqu'ici établies sur la jauge brute, mais, puisque la plupart des ports français perçoivent les leurs sur la jauge nette, notre Compagnie accepte volontiers de changer sa base et d'adopter la même que celle des autres ports.

2° Base de perception suivant les zones géographiques :

Les navires pratiquant le cabotage national ont toujours payé des taxes de péages dans le port de Nantes, mais un tarif réduit leur était appliqué. Nous donnons donc notre assentiment complet à l'établissement d'un régime de faveur pour les navires faisant le cabotage entre les ports de la France continentale.

Mais, la Commission de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes ayant envisagé l'extension de la réduction consentie au cabotage national à la « navigation réservée », c'est-à-dire au monopole de pavillon pour les transports entre la France et l'Algérie et vice-versa, la Chambre de Commerce de Nantes s'est trouvée obligée de faire quelques réserves. En effet, les navires assurant les relations entre notre port et l'Algérie ont, jusqu'à 1939, payé les taxes normales et, étant donné l'importance de ce trafic, la réduction envisagée entraînera une baisse de recettes que nous ne pourrions supporter sans contre-partie, dans la situation financière difficile qui est la nôtre actuellement. Nous proposerons pour la navigation réservée un tarif intermédiaire entre celui du cabotage et celui du long-cours.

3° Importance commerciale de l'escale :

Le décret qui fixe le taux des péages sur les navires, applicable dans notre port, prévoit une réduction de taxe dans le cas où les navires ne débarquent ou n'embarquent qu'un tonnage partiel. Nous proposons le maintien des dispositions prévues dans le décret du 3 février 1939, fixant les péages à percevoir dans le port de Nantes, qui nous ont donné satisfaction : le navire paie le quart des taxes qu'il ne débarque ou n'embarque qu'un tonnage égal au plus à la moitié de sa jauge nette légale ; il paie la moitié si ce tonnage est au plus égal aux trois-quarts de cette jauge.

4° Fréquence des touchées :

Nous n'avons pas jusqu'ici appliqué à Nantes une semblable mesure, sauf en ce qui concerne une taxe minime applicable au nettoyage des quais. Nous ne voyons pas d'inconvénient à l'adoption d'une disposition de ce genre.

5° Nature des cargaisons :

Nous sommes d'accord pour faire bénéficier d'une réduction, sur le montant des taxes, les navires dont le chargement est composé de matières pondéreuses, telles que houille ou minerais en vrac. Notre décret actuel prévoit d'ailleurs que les navires charbonniers paient un droit qui est, en nombre rond, les 4/5 du péage perçu sur les navires.

Nous ne voyons toutefois pas la nécessité de faire bénéficier de la réduction les navires chargés de céréales et d'engrais, le fret payé par ce genre de cargaisons devant être suffisant pour permettre à l'armateur d'acquitter les péages ordinaires.

6° Exemptions :

Nous n'avons aucune observation à formuler sur les exemptions proposées, qui sont d'ailleurs généralement adoptées dans les établissements maritimes.

**

PEAGES SUR LES MARCHANDISES

La Commission de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, après consultation de l'Administration des Douanes, a établi un projet de nomenclature qui répartit en trois catégories, A, B, C, les différentes marchandises communément désignées par les décrets institutifs des péages locaux actuellement en vigueur dans la métropole et les départements algériens, taxés par tonne ou par fraction de tonne et par article de déclaration. Il s'agit des marchandises dont le trafic présente un intérêt suffisant pour que plusieurs Chambres de Commerce leur aient appliqué des péages différents — en plus ou en moins — de ceux initialement fixés pour l'ensemble du trafic. Cette nomenclature est basée sur l'expérience de chaque port. Chaque Chambre de Commerce Maritime ou Port Autonome peut donc y trouver les marchandises dénommées dans le texte fixant ses péages locaux.

Une quatrième catégorie, D, concerne l'ensemble des marchandises non désignées dans les catégories A, B, C, à l'exception des bicyclettes, automobiles, etc., des animaux vivants ou abattus, des petits colis, colis postaux, bagages, qui font l'objet des catégories spéciales E, F, G, H.

Le classement des marchandises dénommées a été fait en respectant autant que possible l'ordre croissant des taux des péages dans les divers ports, particulièrement dans ceux où le trafic de la marchandise considérée tient une place particulière.

La répartition a été faite en quatre catégories pour tenir compte de ce qu'il n'existe en France que dix ports, dont trois importants, où on trouve plus de quatre taux différents de péages (à l'exclusion de ceux concernant les animaux, les véhicules, etc.). Dans cinq ports il existe quatre taux différents de péages, dans neuf, trois seulement, et dans tous les autres ports il n'y a que deux taux (un pour quelques marchandises dénommées et un pour toutes les autres marchandises), ou un taux unique pour tout le trafic.

En principe chaque catégorie serait affectée d'un taux de péage déterminé différent de ceux des autres catégories. Mais rien ne s'oppose à ce que les taux soient les mêmes pour deux, trois ou même pour toutes les catégories.

Ainsi une Chambre de Commerce peut taxer de façon spéciale une marchandise de la catégorie des non dénommées, qui n'intéresserait pas un nombre suffisant de ports pour figurer dans une des catégories A, B ou C, sans alourdir inutilement la nomenclature.

En définitive, chaque port peu à la rigueur conserver la classification actuelle de ses péages tout en adoptant la nomenclature unique proposée, mais il y a bien entendu intérêt à ne pas multiplier les positions bis ou ter, si l'on veut que les usagers trouvent rapidement, grâce à une nomenclature uniforme, les marchandises qui les intéressent.

En ce qui nous concerne il n'y a aucun inconvénient à adopter le texte unifié proposé par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes.

*
**

Maintenant que nous avons reconnu que rien ne s'oppose à ce que nous adoptions les modalités d'application du tarif des péages proposé par l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, il nous reste à étudier les taux qui nous seront nécessaires pour nous permettre de remplir nos engagements présents et futurs.

Les charges auxquelles nous auront à faire face sont les suivantes :

CHARGES ACTUELLES

L'ensemble des travaux en cours d'exécution s'élève, pour la part incombant au Service des Péages (voir annexe I) :

Travaux du Port	44 millions
Outillage	36 millions
Ensemble	80 millions

CHARGES NOUVELLES POUR TRAVAUX D'OUTILLAGE

La remise en état du matériel du port endommagé par la guerre et le remplacement de celui qui a été détruit, nécessiteront une dépense très élevée, évaluée à 200 millions en 1944.

Compte tenu des dépenses que l'Etat prend à sa charge au titre des réparations des dommages de guerre, la part incombant à la Chambre de Commerce ne sera pas inférieure à 50 ou 60 millions. Mais il est à prévoir

que la charge de la Chambre de Commerce dans la reconstitution de l'Outillage Public sera très supérieure à ce chiffre en raison de l'augmentation générale des prix, qui se produit depuis un an et qui rend insuffisantes les prévisions du devis primitif. Le montant des travaux à exécuter peut être évalué, dans les conditions actuelles, à 400.000.000 environ, et la partie de cette dépense, qui restera à la charge de la Chambre de Commerce, serait alors de l'ordre de 120 millions.

Récapitulation des dépenses à engager au compte des péages

Charges actuelles	80 millions
Charges nouvelles	120 millions
Total	200 millions

La réalisation de cette somme par un emprunt au Crédit Foncier ou à la Caisse des Dépôts et Consignations, au taux d'intérêt de 3,90 % actuellement demandé par ces établissements, auquel il faut ajouter l'impôt de 30 % qui est maintenant à la charge des Chambres de Commerce, et l'amortissement du capital, représentent une annuité de 6,5571 %, soit de 13.114.200 francs.

Cette annuité s'ajouterait aux annuités du Service des Emprunts en cours, qui, compte tenu des subventions et prélèvements sur les produits de l'outillage, s'élèvent à 6.105.291 fr. 10 (voir annexe 11).

En ajoutant à cette dépense nette de	6.105.291 10
l'annuité de l'emprunt de 200 millions projeté	13.114.200 >

la dépense annuelle atteindra 19.219.491 10
et cette somme devra être fournie par les péages.

Ces péages auront, en outre, à payer :

1° Les frais de perception dus à la Douane, lesquels sont inscrits au budget de 1936 pour 45.000 fr. et sont proportionnels au produit. Au coefficient 4, ils seront de 180.000 >

2° La compensation, au Service de l'Exploitation de l'Outillage, qui assure le nettoyage des quais, de la part du produit de la taxe spéciale du nettoyage qui sera incorporée aux nouvelles taxes.

Cette taxe était évaluée à 145.000 francs en 1938. Au coefficient 4 appliqué aux dépenses de nettoyage des quais, elle serait de 580.000 >

L'ensemble des dépenses annuelles à la charge des péages sera ainsi de 19.979.491 10

et c'est à cette somme que doit être porté le produit des péages, avec un excédent de recettes pour assurer la sécurité du service pendant la période de la reprise du trafic du port de Nantes et ses annexes.

EVALUATION DES RECETTES DES PÉAGES

En 1938, dernière année de trafic normal, le produit des péages a été de :

Nantes	4.605.556 >
Ports annexes	988.361 >
Ensemble	5.593.917

Un décret du 3 février 1939 a autorisé un relèvement, pendant 5 années, de 35 % pour Nantes et de 40 % pour les annexes. Ce relèvement appliqué au trafic de 1938 aurait donné :

Nantes	4.605.556 × 35 % = 1.611.945 >
Annexes	988.361 × 40 % = 395.444 >

Soit en plus 2.007.289 >

et le produit des péages avant guerre aurait atteint... 7.601.206 >

En appliquant à cette recette le même coefficient 4 à adopter pour les dépenses nouvelles, on obtiendrait un produit total de 30.404.824 > qui serait diminué des réductions projetées en faveur de la navigation, lesquelles représentent, ainsi qu'il est justifié dans les notes annexes III et IV :

Navigation avec l'Algérie	1.364.000 >
Fréquence des voyages	1.845.000 >

Total des réductions 3.209.000 >

Reste un produit des péages de 27.195.824 >

Mais il est à craindre que par suite du manque de navires le trafic maritime ne soit inférieur au trafic d'avant-guerre pendant un temps assez long. Il est donc prudent d'affecter d'un coefficient de réduction le produit des péages tel qu'il vient d'être calculé.

Une réduction de trafic de l'ordre de 25 % ramènerait le produit des péages à 20 millions environ, somme sensiblement égale au montant des dépenses évaluées ci-dessus.

Lorsque le trafic aura repris son intensité normale, l'excédent des recettes par rapport aux dépenses prévues ci-dessus permettra de gager

les nouveaux emprunts qu'il sera nécessaire de contracter pour verser à l'Etat la part contributive de la Chambre de Commerce dans les travaux d'agrandissement du Port de Nantes sur la rive gauche de la Loire.

En résumé, pour autant que l'on puisse baser des calculs sur des données aussi incertaines et aussi susceptibles de variations prochaines que le sont actuellement les prix de l'outillage et l'importance du trafic maritime, il semble nécessaire pour obtenir un équilibre entre les recettes et les dépenses, de relever de 300 % les taux des péages, comme l'ont prévu les Présidents des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Autonomes, pour tous les ports de France.

Le relèvement de 300 % ne peut cependant pas s'appliquer purement et simplement aux taux des péages actuels. Nous venons d'exposer en effet que pour répondre à l'entente réalisée entre les Chambres de Commerce Maritimes, nous devons modifier assez profondément les modalités de perception jusqu'ici usitées dans nos ports.

♦♦

Pour présenter la question avec toute la clarté désirable nous devons donc tout d'abord exposer la situation des péages tels qu'ils ont été établis par l'arrêté ministériel du 22 juin 1942.

Nous indiquons ci-dessous, dans une première colonne, les péages en vigueur, basés sur la jauge brute, et dans une seconde colonne le niveau que ces taxes auraient dû atteindre si elles avaient été établies sur la jauge nette. (Une étude précédemment faite par nous, en vue de la conversion des péages sur la jauge brute en péages sur la jauge nette, nous avait conduits à admettre que la différence moyenne entre les deux jauges est de 65 %, c'est donc cette majoration de 65 % que nous appliquons ici) :

	PAR TONNE DE JAUGE BRUTE		PAR TONNE DE JAUGE NETTE	
	PORT DE NANTES	PORTS ANNEXES	PORT DE NANTES	PORTS ANNEXES
1° Navires autres que ceux faisant le cabotage entre les ports de la France occidentale. Navires charbonniers	2 >	1 70	3 30	2 80
Navires autres	2 55	2 25	4 >	> >
2° Navires faisant le cabotage entre les ports de la France continentale	0 70	0 40	1 20	0 70

Les exonérations applicables sont les suivantes :

Au cas où le navire taxé ne débarque ou n'embarque qu'un nombre total de tonnes métriques au plus égal à la moitié de sa jauge nette légale, il ne paie que le quart des taxes ci-dessus ; si le nombre de tonnes métriques est au plus égal aux 3/4 de la jauge nette légale, le navire ne paie que la moitié des taxes.

Le navire charbonnier qui débarque ou embarque des marchandises diverses dans une proportion de 1 % à l'entrée, et de 2 % à la sortie, de sa jauge nette légale n'est pas surtaxé.

Tout navire effectuant au cours d'un même voyage des opérations de long-cours ou de cabotage international et de cabotage entre les ports de la France continentale, paie seulement pour l'opération donnant la recette la plus élevée et il n'est pas tenu compte, pour l'application des réductions accordées aux cargaisons partielles, du tonnage de l'opération non taxée.

✱

Voici, d'autre part, quels sont les péages actuellement en vigueur sur les marchandises, dans le port de Nantes et les ports annexes :

Par tonne métrique ou fraction de tonne :

	PORT DE NANTES	PORTS ANNEXES
1° - Minerais de fer	0 80	0 50
2° - Houille crue carbonisée	0 95	0 60
3° - Ciments, phosphates, superphosphates, pyrites, nitrates de soude, sulfate d'ammoniaque brut, minerai de plomb, crasse de plomb, fontes brutes, fer et acier bruts en lingots, fer et acier laminé ou forgé, fer ou acier machine, tôles planes de fer ou acier, bandes larges plates, limalles de fer, ferrailles, déchets de fer, mâcheter et scories de forge, poteaux de mines, bois de construction, quartzite, sable à bâtir, graines et fruits oléagineux, céréales en grains, riz	1 35	0 85
4° - Toutes autres marchandises	2 05	1 30

La taxe sur une marchandise chargée ou transbordée, à destination du port de Nantes, dans un des ports de la deuxième zone, est perçue à Nantes seulement ; il en est de même pour les marchandises chargées ou transbordées dans le port de Nantes, à destination de l'un des ports de la deuxième zone.

Nous donnons ci-après la nouvelle rédaction proposée.

Pour les taxes sur les navires les taux ont été étudiés d'après les recettes de 1938, dernière année de trafic normal, de manière qu'il y ait compensation des réductions consenties, afin que la recette totale ne soit pas diminuée.

TARIF DES PEAGES DONT L'APPLICATION EST DEMANDÉE
DANS LES PORTS DE LA 2^e ZONE DE LA LOIRE MARITIME
(NANTES, BASSE-INDRE, COUERON, PAIMBEUF ET DONGES)
AU PROFIT DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES

I. — TAXES SUR LES NAVIRES

1° - Taxe, par tonneau de jauge nette légale, applicable aux navires entrant dans le port de Nantes et les ports annexes :

	PORT DE NANTES	PORTS ANNEXES
A — Navires effectuant une navigation entre ports français et la Métropole	4 >	2 >
B — Navires effectuant une navigation entre ports français de la Métropole et ports de l'Algérie ..	9 >	8 >
C — Navires effectuant une navigation au cabotage international ou au long-cours	17 >	15 >

2° - Réductions :

A - Importance commerciale de l'escale.

a) Lorsque le rapport existant entre le nombre exprimant le tonnage des marchandises embarquées, débarquées et transbordées (calculé en tonnes métriques) et la jauge nette du navire est :

compris entre 3/4 et 1/2 le tarif est réduit de	50 %
inférieur à la moitié, le tarif est réduit de	75 %

b) Lorsqu'un navire charbonnier embarque ou débarque des marchandises diverses dans une proportion ne dépassant pas 5 % de sa jauge nette légale à l'entrée et 10 % à la sortie, il n'est pas surtaxé.

c) Lorsqu'un navire effectue, au cours d'un même voyage, des opérations de long-cours, de cabotage international, ou de cabotage avec l'Algérie ou avec les ports de la Métropole, il paie seulement pour l'opération donnant la recette la plus élevée et il n'est pas tenu compte, pour l'application des réductions accordées aux cargaisons partielles, du tonnage de l'opération non taxée.

B - Nature de la cargaison.

Les navires dont le chargement est composé pour plus des 9/10 de houille crue, minerais de fer ou cendres de pyrites, bénéficient d'une réduction de 20 %

C - Fréquence des touchées.

Lorsqu'un navire effectue plus de deux voyages entre le port de Nantes et toute autre destination au cours de la même année (comptée du 1^{er} janvier au 31 décembre), il bénéficie du tarif dégressif ci-après :

Première et 2^e escale plein tarif
3^e, 4^e et 5^e escale, réduction de 50 %
à partir de la 6^e escale, réduction de 75 %

D - Nota.

Les réductions ci-dessus ne se cumulent pas, on applique la plus avantageuse pour le navire.

3° - Exemptions :

A - Les navires en relâche forcée, s'ils ne font aucune opération commerciale.

B - Les navires entrés sur lest et repartant sur lest.

C - Les navires entrant chargés et qui repartiraient sans avoir pris ou laissé aucune marchandise ;

D - Les navires se livrant à la pêche côtière, au remorquage, au pilotage ou à la navigation exclusive dans la Loire et ses affluents ;

E - Les navires de guerre et les bâtiments de service des Administrations de l'Etat.

TAXES SUR LES MARCHANDISES

Ces taxes sont applicables aux marchandises, soit débarquées, soit embarquées, soit transbordées dans les ports ; elles sont payables par les destinataires, les expéditeurs ou les transitaires.

I. — Taxation par tonne ou fraction de tonne et par article de déclaration.

Pour les déclarations dont le poids total de tous les articles n'atteint pas une tonne et qui comprennent des marchandises de même catégorie ou de catégories différentes, la taxation se fait au quintal ou fraction de quintal et est établie sur la taxe afférente à la catégorie la plus élevée.

	Port de Nantes	Ports annexes
CATEGORIE A (Les numéros sont ceux du tarif des Douanes concernant les marchandises désignées):		
Engrais organiques naturels (N° 39) ; Rogues (N° 53) ; Fourrages (N° 164) ; sons (N° 165) ; Tourteaux de graines oléagineuses, amurcas et grignons d'olives, de maïs, autres et drèches (N° 165 et 166 bis) ; Tourbes et mottes à brûler (N° 169) ; Goémons (ex. 170 bis) ; Pierres taillées (ex. 177) ; Kaolin (N° 179) ; alunite (N° 179 bis) ; Dolomie naturelle (ex. 179 ter A) ; phosphates naturels (N° 179 ter B) ; Argiles, craie, sable, graviers, spath (N° 179 ter B) ; Castine et pierres à chaux proprement dites (N° 179 sexiès) ; Pierres de constructions brutes (N° 182) ; pavés en pierre naturelle (N° 183) ; pierres concassées (N° 183 bis) ; Plâtre et pierres à plâtre (N° 184) 5 50	3 50	
Marne (N° 188) ; Glace (N° 188 bis) ; Pyrites (N° 189) ; soufre (N° 189) ; Minerai d'or, de platine (ex. 200), d'argent (ex. 201), d'aluminium (ex. 203) ; Chutes, ferrailles et débris de vieux ouvrages en fer, fonte ou acier (y compris les riblons) (N° 219) ; scories de forge et mâchefer (crasses laitiers) (N° 220) ; Minerai de cuivre (ex. 221), de plomb (ex. 222), d'étain (ex. 223), de zinc (ex. 224), de nickel (ex. 225), et autres non dénommés (N° 233) ; Futaillies vides en bois (ex. 595) ; Nitrate de potasse naturel (N° 011) ; Cendres de varech (N° 0162) ; Chlorure de sodium (N° 0164 et 0165) ; Emballages usagés (numeros divers) 5 50	3 50	
CATEGORIE A bis.		
Huiles ; Huiles de pétrole, de schistes et autres huiles minérales brutes (N° 197) ;		

	Port de Nantes	Ports annexes
Gas-oil (N° 198 bis) ; fuel-oil (mazout) (N° 198 ter) ; road-oil (N° 198 quater) ; brai dur (N° 198 quinquies) ; coke de pétrole (N° 198 sexties)	8 »	5 »
CATEGORIE A ter.		
Minerais de fer (ex. 204)	3 »	2 »
CATEGORIE B.		
Peaux brutes (N° 21) ; laine (N° 23) ; Os et sabots de bétail bruts (N° 66) ; cornes de bétail brutes (N° 67) ; Légumes secs (N° 80) et farines (N° 80 bis) ; Caroubes (N° 84 A) ; Sucres bruts et raffinés (N° 90 à 91 B) ; Huiles de palmes non épurées (N° 110) ; Liège brut, rapé ou en planches et déchets de liège (N° 134) ; Bois en rondins pour la fabrication de la pâte à papier (N° 135 B) ; Bois en bûches, fagots et bourrées à brûler (N° 135) ; Charbon de bois (N° 136) ; Coton et déchets (N° 141 et 141 bis) ; lin (N° 142) ; chanvre (N° 142 bis) ; jute (N° 143) ; chanvre de sisal, crin végétal et autres végétaux filamenteux (N° 144) ; Alfa (N° 145, régime du sparte) ; drilles (vieux papiers, vieux cordages et vieux chiffons de toutes espèces) (N° 167) ; pâtes de cellulose (N° 168) ; Moûts de vendange et jus de raisin frais non fermentés ou partiellement fermentés, autrement qu'en bouteilles, flacons, cruchons et contenants analogues (N° 171) ; Vins ordinaires, autrement qu'en fiasques, bouteilles, flacons, cruchons et contenants analogues (N° 171 bis)	8 »	5 »
Marbres et granits bruts, équarris ou sciés (N° 175 et 176 ter) ; Pierres taillées ou sciées (N° 177 et 178) ; Tripoli, talc brut, terre d'infusoires, pierres ponceuses et autres pierres et terres non désignées servant aux Arts et Métiers (N° 179 ter B, 179 quater, 179 quinquies) ; Ardoises (N° 180) ;		

	Port de Nantes	Ports annexes
Briques (N° 181 et 181 bis) ; tuiles et poteries communes de bâtiment (N° 181 ter, 181 quater A, 181 quater B) ; Chaux (ex. 184 bis) ; tuyaux, objets moulés et carreaux en ciment (N° 185 bis et 186) ; Goudron de houille (N° 192) ; bitumes et asphaltes (N° 193) ; Huiles de pétroles, de schistes, et autres huiles minérales raffinées ; essence (N° 197 bis) ; white spirit (N° 197 ter A) ; lampantes (N° 197 ter B) ; autres (N° 197 ter C) ; huiles épurées dites de vaseline ou de paraffine (N° 198 B) ; Fonte, mattes, speiss de nickel (N° 225) ; mattes d'autres métaux (numéros divers) ; Talc pulvérisé (N° 307) ; Carreaux et pavés de céramique (N° 342) ; Tuyaux en fonte moulée (N° 553 et 553 bis) ; Brai de goudron de houille (N° 01801) ; Engrais chimiques phosphatés (N° 0379) ; engrais chimiques azotés (N° 0380)	8 »	5 »
CATEGORIE B bis.		
Houille crue, carbonisée, agglomérée (ex. 190)	4 »	2 50
CATEGORIE B ter.		
Céréales (grains et farines) (N° 68 à 73) ; riz (N° 79) ; Graines et fruits oléagineux (N° 88) ; Bois communs ou d'Okoumé, ronds bruts, bois pour mines, bois équarris ou sciés, pavés, etc. (N° 128 à 133) ; Ciment (N° 185) ; Fonte brute (N° 205 A à C) ; fers et aciers bruts en lingots (N° 206) ; laminés ou forgés (N° 207 et 207 bis) ; mattes et scories de plomb (ex. 222) ..	5 50	3 50
CATEGORIE C.		
Viandes fraîches, réfrigérées, congelées (y compris les abats) (N° 16 A à 16 B) ; viandes salées ou en saumure à l'état cru, non préparées (N° 17) ; volailles et gibiers morts (N° 18, 18 B, 18 ter) ; Œufs (N° 34 A) ; lait (N° 35) ; fromages (N° 36) ; beurre (N° 37) ;		

	Port de Nantes	Ports annexes
Produits de la pêche étrangère (N° 45 à 46) ; Autres matières animales comestibles non désignées dans la présente catégorie (numéros divers) ; Fruits de table frais (N° 84 A et 84 B) ; fruits secs N° 85) ; Fruits à distiller (N° 84 A et 85, 87) ; Fruits et produits végétaux confits ou glacés au sucre (N° 93 bis) ; Denrées coloniales de consommation (N° 96 à 108) ; Bois exotiques (N° 138 à 138 B) ; Légumes frais (N° 158 A) ; Vins et boissons ordinaires en fiasques, bouteilles, flacons et cruchons (N° 171 et 171 bis) ; vins mousseux et vins de Champagne (N° 171 bis) ; vins de liqueur et mistèdes (N° 171 ter) ; eaux de vie, alcools proprement dits et liqueurs (N° 174 et 174 bis) ; Papiers (N° 461) ; Machines et mécaniques (N° 510 à 527 bis) ; pièces détachées et organes de machines (N° 528 à 536 quater) ; ouvrages divers en métaux (N° 537 à 579 bis 1)	8 »	5 »
CATÉGORIE D.		
Toutes autres marchandises non désignées à la pré- sente nomenclature (numéros divers)	8 »	5 »
CATÉGORIE E.		
Voitures automobiles (N° 164 ter A) ; Aérostats, aéroplanes (N° 614 quinquies et sexies) ; Embarcations automobiles (N° 618 ter)	8 »	5 »
II. — Taxation à l'unité.		
CATÉGORIE F.		
Animaux vivants des espèces bovine, chevaline, ca- meline et porcine (N° 1 à 8, 12, 13, ex. 15)....	8 »	
Animaux vivants des espèces ovine, caprine et canine (N° 9 à 11 bis, ex. 15) ;		
Animaux abattus, à l'état entier ou par moitiés (deux moitiés constituant une unité) (ex. 16 A et ex. 16 B)		5 »

	Port de Nantes	Ports annexes
CATÉGORIE G.		
Néant		» »
CATÉGORIE H.		
Colis pesant 20 kilos au maximum (numéros divers) importés isolément		2 »
Colis pesant plus de 20 kilos et pas plus de 50 kilos (numéros divers) importés isolément		3 »
III. — Exemptions.		
1° Les marchandises appartenant à l'Etat et à ses services non autonomes ;		
2° Les produits et objets d'avitaillement, de gréement ou d'armement nécessaires aux navires ;		
3° Les matériaux employés au lestage ou provenant du délestage des navires, s'ils sont effectivement débarqués et ne donnant lieu à aucune opération commerciale ;		
4° Les poissons apportés par les navires pratiquant la pêche côtière ;		
5° Les colis postaux pour toutes destinations ou de toutes provenances ;		
6° Les marchandises transportées par des navires effectuant une navi- gation intérieure en amont du port de Nantes ainsi que les produits agri- coles récoltés dans le pays environnant et transportés dans la Loire Mari- time ;		
7° Les sacs de dépêches ;		
8° Les containers et cadres vides.		

**

Nous vous proposons donc, Messieurs, de bien vouloir adopter cette
nouvelle rédaction ainsi que les taux qui y sont indiqués, qui seront bien
entendu des maxima, à l'intérieur desquels nous pourrions manœuvrer sui-

vant les possibilités de trafic qui s'offriront à notre port dans les mois qui vont venir, et de décider que l'approbation de ce tarif sera demandé le plus tôt possible à l'Administration Supérieure.

La Chambre de Commerce,

Après avoir entendu la lecture de ce rapport en adopte à l'unanimité les conclusions et le transforme en délibération. Elle décide que cette délibération sera transmise à l'Administration Supérieure en signalant l'urgence de la décision à intervenir, étant donné que les tarifs actuellement appliqués dans les ports ne sont plus en rapport avec l'augmentation générale des dépenses.

CHARGES ACTUELLES

A. — Travaux du Port :

Il reste à verser sur les travaux prévus et non encore exécutés :

Loi du 24 décembre 1903	927.500 >
Loi du 7 juillet 1913	341.887 25
	6.399.000 >
	6.740.887 25
Décret du 26 juillet 1933	4.352.690 55
Total	12.021.077 80

Au coefficient 4, qu'il est prudent d'appliquer à ces évaluations antérieures à la guerre, cette dette atteindra 48.084.311 20

De cette somme il y a lieu de déduire :

Solde disponible de l'emprunt de 4 millions pour les travaux de la loi du 7 juillet 1918, moins le prélèvement autorisé pour les travaux de l'île Cheviré	1.649.000 >
	1.100.000 >
Reste	549.000 >

Subventions à recevoir :

de la Ville de Nantes	1.925.000 >
du Département	1.925.000 >

Ensemble 3.850.000 > 3.850.000 >

Total à déduire **4.399.000 >**

Reste à fournir par les péages.. 43.685.311 20

soit 44 millions en nombre rond,

B. — Travaux d'Outillage :

Reste à payer sur les travaux en cours :

Cabestans des quais Saint-Louis et des Antilles.....	86.578 95
Reconstruction et équipement du quai de la Fosse.....	9.422.509 55
Vestiaire. — Lavabo du dock	84.938 90
Équipement du quai de Roche-Maurice	7.692 20
Total	9.601.719 60
Multiplié par le coefficient 4, cette dépense s'élèvera à....	38.406.878 40
Pour son règlement, il a été réalisé par emprunt ou par prélèvement sur le fonds de réserve	1.786.719 60
Reste à réaliser	36.620.158 80

soit en nombre rond : 36 millions.

AMORTISSEMENT DES EMPRUNTS

L'amortissement des emprunts a été suspendu pendant la durée des hostilités. Il va être repris et les annuités à payer seront de :

Emprunt de 11.000.000	541.242 90
Emprunt de 265.000	14.422 10
Emprunt de 3.950.000	169.641 30
Emprunt de 3.000.000	255.000 >
Emprunt de 15.000.000	856.292 50
Emprunt de 5.800.000	416.000 >
Emprunt de 3.500.000	307.864 70
Emprunt de 4.000.000	327.726 >
Emprunt de 4.825.000	318.609 60
Emprunt de 8.110.000	585.241 50
Emprunt de 2.000.000	129.413 60
Emprunt de 9.000.000	648.107 90
Emprunt de 4.000.000	267.741 50
Emprunt de 1.000.000	73.916 25
Emprunt de 10.000.000	815.643 20
Emprunt de 2.600.000	233.268 80
Emprunt de 8.000.000	517.654 40
Emprunt de 19.815.000	654.771 >
Emprunt de 9.000.000	434.638 >

Total des annuités des emprunts en cours..... 7.567.195 25

A déduire : retenue 10 % sur intérêts

109.842 35

7.457.352 90

A déduire des subventions accordées et des prélèvements ci-après :	
Département de la Loire-Inférieure	75.000 >
Ville de Nantes	75.000 >
Cie Européenne du Gaz	73.000 >
Remboursement de l'Etat	635.591 >
Prélèvements sur les produits de l'Outillage pour les emprunts de 2.600.000 francs et de 5.100.000 francs	493.470 80
	1.352.061 80
Reste à payer par les péages	6.105.291 10

NAVIGATION AVEC L'ALGERIE

En 1938, dernière année de trafic normal, la navigation avec l'Algérie a donné une recette de 539.401 > représentant un tonnage **brut** de 283.895 tonnes, d'après le péage de 1 fr. 90 alors perçu au tonnage brut.

En y ajoutant le relèvement de 35 % appliqué en 1939.. 188.790 >

Cette navigation aurait payé au tarif actuel 728.191 >

Au coefficient 4, cette recette atteindrait 2.512.764 >

En appliquant à la navigation avec l'Algérie le taux de péage de 9 fr. par tonne nette qui est proposé et qui est intermédiaire entre le taux de 14 francs proposé pour le cabotage international et celui de 4 fr. 50 pour le cabotage avec les ports de la Métropole, on obtiendrait le produit suivant :

Il convient d'abord de convertir le tonnage **brut** de 283.895 tonnes réalisé en 1938 en tonnage **net**, d'après la différence moyenne de 165 % existant entre ces deux tonnages. On obtient 172.060 tonnes nettes.

Au taux proposé de 9 francs ce dernier tonnage paierait	1.548.540 >
alors qu'au taux actuel, majoré au coefficient 4, il aurait payé comme il vient d'être indiqué	2.912.746 >

La différence	1.364.224 >
---------------------	-------------

représente l'avantage accordé à la navigation avec l'Algérie par les nouvelles taxes.

Elle bénéficie en outre pour 125.165 fr. 35 des réductions prévues pour les navires effectuant plus de deux voyages au cours d'un même mois.

Cet ensemble démontre la modération de la taxation prévue pour ladite navigation.

REDUCTIONS POUR FREQUENCE DES VOYAGES

Le dépouillement des états nominatifs mensuels de la perception des péages de 1938 et le calcul des réductions qui seraient accordées par le tarif proposé à chacun des navires ayant effectué plus de deux voyages au cours de cette année, donnent les réductions totales ci-après, par nature de navigation :

Long-cours	1 navire avec 3 voyages ..	3.800 >
Cabotage international	9 navires avec 39 voyages ..	38.505 90
Charbonniers	21 navires avec 116 voyages ..	141.684 50
Algérie	10 navires avec 52 voyages ..	125.165 35
Cabotage national	55 navires avec 550 voyages ..	32.484 35

Total au tarif de 1938

Le relèvement de 35 % appliqué en 1939 aux taxes de Nantes aurait élevé ces réductions de	341.640 10	119.594 05
-------------------------------------------------------------------------------------------------	------------	------------

Ensemble au tarif en vigueur

Au coefficient 4 ce total s'élèverait à 1.844.936,60.

L'importance de ce dernier chiffre démontre le bénéfice intéressant qui résultera des réductions consenties pour la fréquence des voyages à la navigation.

Quelques navires ayant pratiqué en 1938 plusieurs genres de navigation auraient bénéficié d'une réduction plus forte par l'addition de ces voyages de catégories différentes. Il n'a été tenu compte que des voyages de même catégorie, pour simplifier les calculs, étant donné surtout que la plupart de ces navires ayant bénéficié des réductions pour escales ou cargaisons partielles n'avaient pas à être repris pour la fréquence de leurs voyages, les deux réductions ne se cumulent pas.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, avec prière de soumettre les propositions qui y étaient contenues à l'approbation de l'Administration Supérieure.

Le relèvement de nos taxes de péage a été réalisé par décret du 24 octobre 1946 (J.O. du 29 octobre 1946, page 9.211).

Au cours de notre séance du 9 avril 1948, le rapport suivant nous a été présenté par M. Binet, au nom de notre Commission des Finances :

Messieurs,

Par décret en date du 24 octobre 1946, la Chambre de Commerce de Nantes a été autorisée à relever le tarif des péages perçus à son profit dans le port de Nantes et dans les ports annexes.

Conformément aux recommandations de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes, ce nouveau tarif a été établi sur des bases différentes des bases d'avant-guerre. Il n'est donc pas possible de comparer avec une exactitude rigoureuse les tarifs en vigueur avec ceux d'avant-guerre. On peut toutefois dire qu'en moyenne les taxes actuelles sont au coefficient 4 par rapport à celles de 1939.

Etant donné que le trafic de l'année 1947 a atteint 57 % du trafic moyen d'avant-guerre, et que dans les premiers mois de l'année en cours ce trafic paraît marquer une nouvelle extension, les recettes des péages équilibreront facilement les charges d'emprunt qui, elles, n'ont pas augmenté depuis la guerre. C'est ainsi que pour l'exercice 1947, ces recettes se sont élevées à 17 millions, alors que les charges d'emprunt n'ont été que de six millions.

Mais dès à présent la Chambre de Commerce de Nantes doit être en mesure de faire face à des nouvelles dépenses très importantes. Ces dépenses sont de trois ordres différents :

Les unes se rapportent aux travaux de reconstitution de l'Outillage Public du Port, qui ne seront pas entièrement financés par le M.R.U., en raison des abattements pour usure et vétusté que prévoient les lois sur les dommages de guerre. Ces abattements peuvent atteindre 30 % du montant total des dommages. En tablant sur un abattement moyen de 15 % et des dommages de l'ordre de 1.600.000.000 francs, il resterait, lors de l'apurement des comptes de dommages de guerre, un reliquat de 240.000.000 francs à la charge de la Chambre de Commerce.

Les autres dépenses se rapportent à des travaux prévus avant-guerre par les lois de 1903 et 1913 ainsi que par le décret de 1933, dont certains sont en cours d'exécution, et dont les autres devront être effectués au cours des prochaines années à venir, en particulier :

- Le premier allongement du quai de Roche-Maurice ;
- L'approfondissement du chenal de la Loire.

Compte tenu de l'augmentation générale des prix et salaires, les dépenses afférentes à ces travaux seront très supérieures aux prévisions faites avant-guerre, et il apparaît d'ores et déjà prudent de multiplier ces prévisions par le coefficient 12.

Enfin il paraît indispensable de compléter les programmes d'avant-guerre, de nouvelles installations se révélant dès maintenant nécessaires, en particulier :

- La création d'un second poste d'accostage à Donges ;
- L'allongement du dock de 4.200 tonnes ;
- L'achèvement du prolongement du quai de Roche-Maurice ;
- L'aménagement de l'île Cheviré.

Il convient donc de chercher, par un relèvement des péages, des recettes suffisantes pour faire face aux charges nouvelles que la Chambre de Commerce de Nantes devra assumer.

Il ressort du tableau ci-joint qu'il faudrait à cet effet relever les taxes de péages de 300 %, ce qui les porterait approximativement au coefficient 12 par rapport aux taxes correspondantes d'avant-guerre. Ce relèvement n'a rien d'excessif si l'on veut bien considérer que les frais d'exploitation des navires d'une part, le prix des marchandises d'autre part, ont atteint ce même coefficient 12. L'incidence d'une augmentation des péages, tant sur le commerce maritime que sur le prix de la vie, peut, pour les mêmes raisons, être considérée comme négligeable. Quant à la concurrence des autres ports, elle n'impose aucunement une politique de stabilisation des péages actuels, étant donné que de nombreux ports ont déjà obtenu, ou sont en instance pour obtenir, un relèvement des péages analogue à celui que nous envisageons, ainsi qu'il ressort de la lettre ci-jointe de l'Union des Chambres de Commerce Maritimes.

Avec un trafic égal à 80 % du trafic d'avant-guerre, les nouveaux taux de péages prévus procureront des recettes de l'ordre de 55 à 60 millions, qui laisseront un excédent de 50 millions sur les charges actuelles. Cet excédent pourrait, avec l'autorisation de la Direction des Ports Maritimes, être employé à payer, au fur et à mesure de leur exécution, les premiers travaux effectués, en particulier l'allongement du quai de Roche-Maurice qui va bientôt être terminé.

Ultérieurement, quand la situation financière du pays sera rétablie, et qu'il sera possible aux collectivités de contracter des emprunts dans des conditions normales, l'excédent annuel de 50 millions servira à gager un emprunt qui permettra de payer le solde de la reconstitution de notre outillage, et de financer une partie des travaux neufs envisagés.

Votre Commission vous propose en conséquence de demander les modifications suivantes au décret du 24 octobre 1946 :

1. — PEAGES SUR LES NAVIRES

1° Taxe, par tonneau de jauge nette légale, applicable aux navires entrant dans le port de Nantes et les ports annexes :

	Port de Nantes	Ports Annexes
A. — Navires effectuant une navigation entre ports français de la métropole	12	6
B. — Navires effectuant une navigation entre ports français de la métropole et ports de l'Algérie ..	27	24
C. — Navires effectuant une navigation au cabotage international ou au long cours	51	45
Le reste sans changement.		

3° Exemptions :

1.
6. Les marchandises transportées par des bateaux de navigations intérieures :

- a) En amont du port de Nantes : toutes marchandises ;
- b) Dans la Loire Maritime, y compris Saint-Nazaire :
 - Les produits agricoles récoltés dans le pays environnant ;
 - Le sable pêché en Loire.

Le reste sans changement.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport et l'avoir transformé à l'unanimité en délibération, nous l'avons adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, qui a soumis à l'approbation de l'Administration Supérieure les propositions qui y étaient contenues.

Le rapport suivant nous a été présenté par M. Rineau, Vice-Président, au nom de notre Commission des Finances, dans notre séance du 23 juillet 1948 :

Messieurs,

Dans sa séance du 19 avril 1948, la Chambre de Commerce de Nantes a demandé le relèvement des taxes de péages perçues à son profit sur les navires fréquentant le port de Nantes et ses annexes, ainsi que sur les marchandises débarquées ou embarquées dans ces ports.

Elle a adopté le principe d'un relèvement de 1.100 % sur les tarifs d'avant 1939, soit ces derniers multipliés par 12. Ce faisant, elle entre dans la même voie que le port de Bordeaux et le port de La Rochelle, et le port de Saint-Nazaire.

Notre première idée, exprimée dans la délibération sus-rappelée, avait été d'adopter comme base de tarification celle actuellement en cours (arrêté ministériel du 25 octobre 1946), en multipliant les différents prix unitaires par le coefficient 3, les prix figurant à cet arrêté ayant eux-mêmes été obtenus en multipliant par 4 ceux de 1939.

Cependant, à la réflexion, il a paru nécessaire de rechercher quelle serait l'incidence de cette augmentation sensible sur les frais d'escale des navires ainsi que sur les prix des marchandises.

Ce travail a abouti à un certain nombre de conclusions :

1°) Un navire du type « Liberty » qui ne peut, en règle générale, remonter la Loire jusqu'à Nantes qu'après avoir allégé dans un autre port, pour ramener son tirant d'eau à la valeur admissible en fonction du mouillage en rivière, a déjà payé un péage pour opérer dans le port allégement ; il s'ensuit que pour ces navires il y a un supplément de charges très sensible. Le port de Rouen, qui se trouve à ce point de vue dans une situation identique à la nôtre, tient compte de ce fait en réduisant de moitié les taxes de péages des navires qui entrent en Seine après avoir déchargé une partie de leur cargaison dans un autre port français où est instituée une taxe de péage.

Le problème est légèrement différent au port de Bordeaux, puisque les navires qui entrent en Gironde acquittent un seul péage, quels que soient les points où ils effectuent leurs opérations.

Du fait de cette situation, alors que les sommes inscrites pour le péage dans les comptes d'escale dans les ports du Havre, Rouen, Saint-Nazaire, Nantes et Bordeaux montent actuellement respectivement à 102.245 francs, 87.600 francs et 110.376 francs, ces sommes s'élèveront à 145.416 francs, 254.040 francs et 147.168 francs lorsque les augmentations envisagées seront effectivement réalisées.

L'énoncé de ces chiffres suffit à montrer que l'application brutale du coefficient 12 aurait une très grosse répercussion dans les frais d'escale à Nantes. Un premier correctif a donc paru, de ce fait, nécessaire, et nous proposons d'insérer une réduction analogue à celle qui figure dans le texte institutif des péages au port de Rouen. Toutefois, dans le but de souligner les liens qui doivent unir Saint-Nazaire à Nantes, la réduction de 50 % des taxes de péages ne serait appliquée qu'aux navires ayant allégé dans le port de Saint-Nazaire.

2° Pour les navires montant à Nantes en droiture, deux cas sont à considérer :

a) Les navires effectuant une navigation au cabotage international ou au long-cours à destination de ports autres que ceux de l'Algérie.

Le montant de la taxe par tonneau de jauge nette va se trouver porté à 52 francs (1), ce chiffre étant réduit à 41 fr. 80 (1) pour les navires charbonniers. Ces taux feraient de Nantes le port le plus cher.

Les taxes des autres ports vont être :

Rouen	37 >	par tonneau de jauge nette.
Saint-Nazaire	29 80 (1)	— d* —
La Rochelle	34 40	— d* —
Bordeaux	33 60	— d* —

Ces taux sont nettement moins élevés que ceux qui seraient obtenus à Nantes.

Par contre, le taux des taxes frappant la marchandise dans ces mêmes ports est de :

Nantes, à la tonne métrique	12 >
Rouen, à la tonne métrique	15 >
Saint-Nazaire, à la tonne métrique	7 20
La Rochelle, à la tonne métrique	12 60
Bordeaux, à la tonne métrique	24 >

Nous croyons devoir ici examiner la position que Nantes doit adopter, ou favoriser l'armement et s'efforcer de conserver des taxes de péages faibles sur les navires, ou favoriser la marchandise en réduisant autant que faire se peut.

Il semble que de par sa situation géographique, le Port de Nantes offre déjà aux marchandises un attrait assez important pour qu'une majoration modérée des taxes de péages ne constitue pas un frein pour le trafic.

(1) Y compris le péage pour franchissement de la Barre des Charpentiers Nantes se classe alors dans la catégorie des ports bon marché.

De conversations récentes que nous avons eues avec des importateurs, la marchandise pauvre, comme des aliments pour le bétail vendus en gros 20 francs le kilo, supporte dans le port des frais dont le montant total est de 1 fr. 50 à 3 fr. le kilo (ce dernier chiffre étant pourtant jugé exorbitant et même prohibitif), un relèvement des péages de 10 fr. n'accroît ces frais que de 0 fr. 01, ce qui est tout à fait négligeable.

Par contre, la remontée du fleuve, les sujétions des marées sont des difficultés que les armements doivent supporter et il serait normal que, par un adoucissement des taxes de péages, la Chambre de Commerce tienne compte à l'armement de ces divers aléas.

C'est pourquoi nous croyons qu'il serait de l'intérêt du port de Nantes de réduire autant qu'il le pourra les charges qui pèsent sur le navire, quitte à récupérer la différence par une taxe sur la marchandise.

Une première approximation nous conduirait à proposer de relever les taxes de péages sur le navire seulement au coefficient 10 et celles sur la marchandise au coefficient 15.

De la sorte, les taux de péages sur le navire seraient réduits à 43 fr. 50 (1) et 37 fr. (1) pour les charbonniers.

Le tarif du port de Nantes comporte, il est vrai, une réduction pour la fréquence des touchées, ce qui rend le tarif rapidement dégressif :

1^{er} et 2^e voyages : plein tarif.

3^e, 4^e et 5^e : réduction de 50 %.

A partir du 5^e voyage : réduction de 75 %.

De ce fait, un navire qui vient à Nantes six fois voit sa taxe de péage moyenne réduite de 37 50 %.

Néanmoins, il apparaît que depuis la guerre, la navigation au tramping sous la direction des Transports Maritimes n'a pas bénéficié beaucoup de ces réductions. En 1947, exception faite des navires affectés à une ligne régulière, il n'y a guère eu que cinq ou six navires qui sont venus trois fois à Nantes, le maximum étant de quatre fois. Pour trois fois, la réduction est de 17 %, pour quatre de 25 %.

L'adoption simultanée du coefficient 12 et de l'échelle de réduction actuellement en vigueur donne comme moyenne :

Pour 3 voyages : charbonniers, 34 fr. 86 ; autres navires, 43 fr. 33.

Pour 4 voyages : charbonniers, 31 fr. 60 ; autres navires, 39 fr. 25.

En adoptant seulement le coefficient 10, le tarif se trouve limité à : charbonniers, 37 fr. ; autres navires, 43 fr. 50.

Pour compenser la moins-value qui résultera de l'adoption du coefficient 10 au lieu de 12, nous estimons possible de réduire la dégressivité de la taxe, par exemple :

1^{er}, 2^e et 3^e voyages : plein tarif ;

4^e et 5^e voyages : réduction de 50 %.

A partir du 6^e voyages : réduction de 75 %.

La différence pour un navire de ligne régulière accomplissant 12 voyages dans son année n'est que de 6 %.

(1) Y compris le péage pour franchissement de la Barre des Charpentiers

Il est d'ailleurs notable que c'est à Nantes où la dégressivité est la plus accentuée (à Rouen, elle n'existe pas, à La Rochelle elle ne commence qu'à la 5^e escale et à Bordeaux à la 4^e, encore ne procède-t-elle dans ce port que par échelon de l'ordre de 10 %).

b) Navires effectuant une navigation entre le port de Nantes et les ports d'Algérie.

Le tarif est actuellement de 10 francs (1) à Nantes, et de 9 francs (1) dans les annexes ; avec le coefficient 12, il sera porté à :

28 fr. (1) à Nantes,

25 fr. (1) dans les annexes.

Avec le coefficient 10, ces taxes seront respectivement de 25 fr. 50 (1) et 21 fr. (1).

Parmi les autres grands ports que nous avons considérés, Rouen a comme péages, 22 fr. et La Rochelle, 14 fr. 80.

A l'heure où Nantes cherche à accroître au maximum ses relations avec l'Afrique du Nord, il paraît nécessaire de maintenir des tarifs aussi faibles que possible. Ceux qui sont indiqués ci-dessus sont du même ordre de grandeur que ceux de Rouen, ils seront encore réduits de moitié pour un navire escalant 12 fois à Nantes dans le courant d'une année, ce qui les placera au niveau le plus faible de tous les ports.

De plus, il paraîtrait indiqué d'étendre cet avantage en l'accordant non seulement aux navires faisant une navigation avec l'Algérie mais encore avec la Tunisie et le Maroc. Ce serait une preuve tangible de l'intérêt que la Chambre de Commerce de Nantes accorde aux relations avec ces pays.

3^e) Taxes de péages sur la marchandise.

Ainsi que nous l'avons remarqué plus haut, en particulier pour la houille, les taxes de péages sur la marchandise sont faibles par rapport aux taux perçus dans les autres ports mais aussi par rapport à la valeur de la marchandise.

Les taxes en vigueur dans le port comportent 4 taux qui sont actuellement :

— pour le port de NANTES : 3 fr., 4 fr., 5 fr. 50 et 8 fr.

— pour les ports annexes : 2 fr., 2 fr. 50, 3 fr. 50 et 5 fr.

Le premier s'applique au minerai de fer, au sable et au gravier, et aux cendres de pyrites, marchandises destinées à l'exportation.

Le second s'applique à la houille.

(1) Y compris le péage pour franchissement de la Barre des Charpentiers

Le troisième aux engrais, aux matériaux de construction, aux céréales.

Le quatrième aux autres marchandises, y compris les hydrocarbures, les vins, sucre, fruits, agrumes, primeurs, etc...

D'une façon générale, nous estimons nécessaire de prendre comme moyenne le coefficient 15 sur les prix de 1939, pour compenser les réductions importantes consenties à l'armement. Les calculs qui suivent justifieront ce coefficient.

Néanmoins, une application assez nuancée devrait être faite, de manière à faire varier la taxe en fonction de la valeur de la marchandise. C'est ainsi que nous ne taxerons les minerais, sable, etc... qu'à 10 fr. (au-dessous de 15 qui donnerait 11 fr. 25), le charbon à 15 fr. (coefficient 15), la 3^e catégorie à 20 fr., la 4^e catégorie de laquelle nous retirerons les fruits (bananes, agrumes) les primeurs et les vins et alcools, à 30 fr., enfin les fruits (bananes, agrumes), les primeurs et les vins et alcools, en raison de leur valeur et de celle des installations qu'il est nécessaire d'amortir, seraient fixés à 50 fr. la tonne (1).

Après avoir ainsi exposé, en les justifiant du point de vue général, les modifications que l'on pourrait envisager, il reste à examiner quelle serait l'incidence de tel tarif d'une part sur les charges d'un navire, et enfin sur les recettes du port dans une année comme 1947 et avec un trafic de 3 millions de tonnes.

Le tableau ci-après résume les incidences du nouveau tarif pour différents types de navires et pour leur cargaison. Ces exemples pourraient être multipliés, nous nous sommes bornés aux plus caractéristiques à notre avis.

Tous ils accusent une augmentation modérée pour le navire, et une augmentation sensible sur la marchandise.

(1) A titre indicatif, voici les tarifs en vigueur dans différents ports avec la date d'approbation :

- 1) **Dieppe**. - Arrêté ministériel du 23 mars 1948 : bananes, 20 fr. par tonne.
- 2) **Rouen**. - Nouveau tarif en cours d'homologation : bananes, 28 fr. par tonne ; vins : 24 fr. par tonne.
- 3) **Bordeaux**. - Tarif actuellement en vigueur : bananes, 27 fr. par tonne ; vins, 27 fr. par tonne.
Ce prix sera porté à 36 fr. lors de l'approbation du coefficient 12.
- 4) **Sète**. - Arrêté ministériel du 25 mai 1947 : vins, 2 fr. de l'hectolitre ; mûstes, 20 fr. à l'hecto ; alcools, 50 fr. à l'hecto ; bananes, 18 fr. par tonne.
- 5) **Marseille**. - Arrêté ministériel du 11 janvier 1947 : bananes, primeurs et agrumes, 20 fr. par tonne ; vins et alcools, 7 fr. par tonne.

Nom des navires	Tonnage de Jauge nette	Nature du déchargement	Tonnage	Tarif actuel en vigueur		
				Navire	Marchandises	Total
	T.		T.	francs	francs	francs
Liberty (avec allègement à Saint-Nazaire)	4.380	Houille	6.000	87.600	31.200	118.800
.....	—	Céréales	6.000	102.952	45.000	147.952
Egée	1.396	Phosphates	3.000	25.128	16.500	41.628
Egée	1.396	Pyrites	3.000	25.128	16.500	41.628
La Heve (d'Algérie) moyenne sur dix voyages	2.224	Divers (vins et primeurs)	3.812	22.240 11.732	30.496	52.726
La Heve (du Maroc)	2.224		3.812	40.032	30.496	70.528
Bourgogne (pour Donges) ..	5.343	Pétrole	10.378	85.488	51.890	137.378
Bryce Canyon (pour Donges) ..	6.301	Pétrole	14.884	100.816	74.420	175.236

Application du coef. 12 sans aménagement			Application du tarif proposé			Observations
Navire	Marchandises	Total	Navire	Marchandises	Total	
francs	francs	francs	francs	francs	francs	
254.040	93.600	347.640	149.796	117.600	267.396	Amérique
300.096	135.000	435.096	163.986	168.000	331.986	Amérique
72.592	49.500	122.092	32.806	60.000	92.806	Maroc (2 voyages)
72.592	49.500	122.092	60.726	60.000	120.726	Sétubal (Portugal)
62.272 30.746	91.488	153.760	52.264 29.746	190.600	242.864	Algérie (vin-primeur : 50 fr.)
115.648	91.488	207.136	52.264	190.600	242.864	Maroc
245.778	155.670	401.448	205.706	207.560	413.266	Pétrolier
289.846	223.260	513.106	242.588	297.680	540.268	Pétrolier

Les recettes de péages constatées en 1947 se sont élevées à 7.137.000 fr. sur les marchandises et à 9.878.000 fr. sur les navires.

Pour les marchandises, du fait de retard dans les perceptions le péage qui correspond au trafic de 1947 doit approcher de 8.000.000 fr., savoir :

Au Port de Nantes :

10.000 t. à 3 fr.	30.000 >	
530.000 t. à 4 fr.	2.120.000 >	
240.000 t. à 5 fr. 50	1.320.000 >	
280.000 t. à 8 fr.	2.240.000 >	
		5.710.000 >

Aux Ports annexes :

80.000 t. à 3 fr. 50	280.000 >	
380.000 t. à 5 fr. 00	1.900.000 >	
		2.180.000 >
		7.900.000 >

L'application du tarif sus-indiqué donnerait :

10.000 t. à 10 fr.	100.000 >	
530.000 t. à 15 fr.	7.950.000 >	
240.000 t. à 20 fr.	4.800.000 >	
220.000 t. à 30 fr.	6.600.000 >	
60.000 t. à 50 fr.	3.000.000 >	
		22.450.000 >
80.000 t. à 12 fr.	960.000 >	
380.000 t. à 20 fr.	7.600.000 >	
		8.560.000 >
		31.000.000 >

Pour les navires, en utilisant les recettes de 1947 multipliées par 10/4 = 2,5, on a : 24.700.000 francs, mais il y a lieu de retenir :

La partie des recettes correspondant à la réduction de 50 % accordée aux Liberty-ships allégeant à St-Nazaire, soit au cours de 1947, 68 navires à 72.460 : 5.090.000 francs.

On peut admettre, en première approximation, que la réduction supplémentaire consentie pour les navires en provenance du Maroc est compensée par le retard introduit dans la dégressivité du tarif du fait de la fréquence des touchées, on arrive alors à une recette sur les navires de 19.600.000 fr.

Le total des recettes est alors de 50.600.000 francs.

L'application intégrale du coefficient 12 aurait donné 53.100.000 fr., la différence ressort à 5 %.

Il peut être intéressant de rechercher quel serait l'ordre de grandeur du produit des péages lorsque le trafic du port de Nantes reprendra le niveau de 1937-1938.

Ainsi, pour un trafic de 3.000.000 de tonnes, le tonnage sur les marchandises peut être estimé de la façon suivante :

Houille	15 fr.	1.000.000 :	15.000.000 >
Hydrocarbures (Donges)	20 fr.	800.000 :	16.000.000 >
Matériaux, phosphates, pyrites, céréales, bois	20 fr.	250.000 :	5.000.000 >
Divers	30 fr.	500.000 :	15.000.000 >
Vins, agrumes, primeurs	50 fr.	150.000 :	7.500.000 >
Minerai, sable, cendres de pyrites ..	10 fr.	300.000 :	3.000.000 >
			61.500.000 >

Pour les navires, il semble qu'une juste approximation serait faite en évaluant à 40.000.000 fr. le produit des taxes. De sorte qu'en définitive, le produit de la taxe de péage perçue au profit du Port serait de l'ordre de 100.000.000 de francs.

Le relèvement de nos taxes de péages, conformément à la demande que nous avons présentée, a été réalisé par décret du 20 décembre 1948 (J.O. du 22 décembre 1948, page 12.422).

La Commission de la Loire Maritime, par délibération du 30 juillet 1946, a demandé le relèvement du péage perçu au profit des Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire sur tous les navires franchissant la Barre des Charpentiers, à l'embouchure de la Loire Maritime.

Relèvement
du péage perçu
sur les navires
franchissant la
Barre des Char-
pentiers.

La Chambre de Commerce de Nantes, par délibération du 22 novembre 1946, et celle de Saint-Nazaire, par délibération du 23 décembre suivant, ont formulé la même demande.

A la suite de l'avis favorable des Commissions permanentes d'enquête des ports de Nantes et de Saint-Nazaire, le décret suivant, du 19 novembre 1947, a ordonné ce relèvement :

Le Ministre des Affaires économiques, des Travaux publics et des Transports et de la Reconstruction et de l'Urbanisme, et le Ministre de l'Industrie et du Commerce,

Vu la loi du 9 Avril 1898 sur l'organisation des Chambres de Commerce ;

Vu le décret du 20 Août 1906 qui a déclaré d'utilité publique les travaux d'approfondissement du chenal de la barre des Charpentiers, à l'embouchure de la Loire ;

Vu le décret du 13 Septembre 1927 instituant, au profit des chambres de commerce de Nantes et de Saint-Nazaire une taxe de péage sur les navires franchissant la barre des Charpentiers ;

Vu le décret du 21 Septembre 1928 autorisant les chambres de commerce de Nantes et de Saint-Nazaire à contracter un emprunt de 2.700.000 francs gagé sur le produit du péage institué par le décret précité du 13 Septembre 1927 ;

Vu le décret du 3 Mars 1935 autorisant la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire à contracter un emprunt de 1.100.000 francs gagé sur le fonds de réserve alimenté par le reliquat du produit du péage institué par le décret du 13 Septembre 1927 ;

Vu les actes provisoirement applicables dits loi du 23 Février 1941 concernant la perception de taxes locales de péage dans les ports maritimes et décret du 26 Avril 1941 pris pour l'application de cette loi ;

Vu l'arrêté interministériel du 5 Novembre 1945 créant une commission dite commission de la Loire maritime ;

Vu la délibération en date du 30 Juillet 1946 de la Commission de la Loire maritime ;

Vu les délibérations des chambres de commerce de Nantes en date du 22 Novembre 1946 et de Saint-Nazaire en date du 23 Décembre 1946, par lesquelles ces compagnies ont demandé le relèvement du taux des péages perçus à leur profit sur les navires franchissant la barre des Charpentiers ;

Vu les avis des commissions permanentes d'enquête du port de Nantes en date du 27 Décembre 1946 et du port de Saint-Nazaire en date du 17 Janvier 1947 ;

Vu l'avis du ministre de l'Economie nationale en date du 29 Juin 1947 ; Arrêtent :

ARTICLE PREMIER. — Le taux du péage perçu, en vertu de l'article 1^{er} du décret du 13 Septembre 1927, au profit des chambres de commerce de Nantes et de Saint-Nazaire sur tous les navires franchissant la barre des Charpentiers, à l'embouchure de la Loire maritime, est porté de 0,10 F. par tonneau de jauge brut à 1 F. par tonneau de jauge nette légale.

ART. 2. — La perception du péage prévu à l'article 1^{er} ci-dessus est concédée à la fois à la Chambre de Commerce de Nantes et à la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire pour le produit en être exclusivement affecté

tant aux obligations déjà contractées par ces chambres de commerce pour les travaux d'approfondissement de la barre des Charpentiers qu'aux nouvelles obligations résultant pour elles ;

a) De l'installation d'un système de radio-communication permettant la liaison du port de Saint-Nazaire avec les navires au large ;

b) Du fonctionnement de la commission créée par l'arrêté interministériel du 5 Novembre 1945 sous le nom de « Commission de la Loire maritime ».

ART. 3. — La taxe fixée à l'article 1^{er} ci-dessus entrera en vigueur trente jours après la publication du présent arrêté au « Journal Officiel » de la République française.

Un arrêté interministériel du 5 novembre 1946 a donné une délégation de pouvoirs au Préfet pour relever les tarifs des Outillages Publics des Ports Maritimes.

Relèvement des tarifs des outillages publics des ports par arrêtes préfectoraux.

Au cours de notre séance du 27 décembre 1946, le rapport suivant nous a été présenté par M. Kerr, au nom de notre Commission des Finances :

Relèvement des tarifs d'usage de l'outillage public du port

Messieurs,

Un arrêté ministériel du 5 novembre 1946, paru au Bulletin Officiel du Service des Prix n° 44 du 8 novembre, a donné délégation aux Préfets pour fixer, sur proposition des Ingénieurs en Chef du Service Maritime ou des Directeurs des Ports, les tarifs d'usage de l'Outillage Public des Ports Maritimes, dans la limite d'une augmentation maxima de 500 % sur les tarifs en vigueur au 1^{er} septembre 1939.

Il devient donc possible d'appliquer désormais le coefficient 6, en place du coefficient 4 utilisé depuis le 1^{er} janvier 1946.

Cette mesure va nous permettre de rétablir la situation de notre exploitation de l'outillage public du port, qui s'avérait nettement déficitaire, ainsi qu'en témoigne le tableau annexé au présent rapport.

D'après ce tableau, nos recettes de 1947 donneraient en effet	19.135.500	>
sur la base des recettes de 1946 ;		
alors que les dépenses, évaluées d'après les bases du mois de novembre dernier, s'élèveraient à	26.248.000	>

Le déficit ressortirait ainsi à 7.112.500 >

Les recettes susceptibles d'être majorées s'élevant à 18.355.500 francs, la substitution du coefficient 6, au coefficient 4 actuellement appliqué, donnerait un supplément de recettes de 50 % de ce chiffre, soit 9.177.750 >

Il en résulterait un boni éventuel de 2.065.250 > mais il y a lieu de remarquer que nous n'avons retenu, pour l'évaluation des dépenses, que des chiffres rigoureusement proportionnels aux dépenses constatées en novembre 1946. Il est à craindre que les dépenses de 1947 ne subissent encore une augmentation, notamment en ce qui concerne le personnel ; il serait bon de prévoir une marge de 25 %, soit environ.... 800.000 > pour ce crédit.

Par ailleurs, la part contributive des Services du Port aux frais généraux d'administration de la Chambre a été comptée au même chiffre qu'en 1946. Si le coefficient appliqué aux recettes est porté à 6, il serait normal que le même coefficient soit également appliqué à cette contribution qui était de 300.000 francs, en 1939 : ceci donnerait une augmentation de 600.000 >

Au total 1.400.000 >

Il resterait donc éventuellement 665.250 > marge assez faible en comparaison du chiffre des recettes.

Nous estimons que le coefficient 6 n'a rien d'exagéré à l'heure actuelle et c'est pourquoi nous vous proposons, Messieurs, de demander à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port, de bien vouloir soumettre à l'homologation de M. le Préfet l'application de ce coefficient à notre tarif d'usage de l'Outillage Public du Port.

Il est bien entendu que, si une augmentation du trafic venait à donner un boni assez important, nous proposerions immédiatement une réduction proportionnelle de notre tarif.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du port de Nantes, qui a été prié de proposer à M. le Préfet de la Loire-Inférieure de prendre un arrêté appliquant aux tarifs de l'Outillage Public du Port le coefficient 6 à compter du 1^{er} janvier 1947.

Cet arrêté a été pris par M. le Préfet de la Loire-Inférieure le 11 septembre 1947.

La nécessité d'un nouveau relèvement s'étant fait sentir, l'Union des Chambres de Commerce Maritimes a décidé de fixer au coefficient 11 la majoration des tarifs appliqués en 1939 aux Outillages Publics des ports, et la procédure habituelle a été suivie pour arriver à ce résultat dans le port de Nantes.

Par lettre du 29 janvier 1948, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a envoyé l'arrêté préfectoral qui a relevé les tarifs de l'Outillage Public de notre port au coefficient 11.

Un arrêté du Secrétariat d'Etat aux Affaires Economiques, du 14 octobre 1948 (B. O. du Service des Prix du 20 octobre 1948, p. 542) a donné délégation de compétence aux Préfets pour fixer les prix limites de manutention dans les ports maritimes, ces majorations étant limitées à 1650 % du tarif de 1939. M. le Préfet de la Loire-Inférieure a autorisé en conséquence, par arrêté du 5 novembre 1948, notre compagnie à appliquer cette majoration de 1650 %, à compter du 1^{er} octobre 1948.

Certains aménagements s'étant révélés indispensables, après entente avec les entrepreneurs de manutention du port, le rapport suivant nous a été présenté, dans notre séance du 12 novembre 1948, par M. de Rengervé, au nom de notre Commission du Port.

Messieurs,

L'examen des résultats de l'exploitation de l'Outillage public, pendant les 10 mois écoulés de l'exercice 1948 fait ressortir un déficit très important qui, ramené à l'échelle de l'année entière, atteindra vraisemblablement 15.000.000 francs.

Si nous ajoutons à ce chiffre, le pourcentage des hausses qui viennent d'être homologuées sur les combustibles, l'électricité et divers produits, l'excédent des dépenses se chiffrerait par près de 18.000.000 francs. Il est donc certain que nos dépenses s'élèveront à environ 125.000.000 francs en 1949, si les bases ne se modifient pas.

Il devient, en conséquence, indispensable que nous envisagions le relèvement de nos tarifs de manière à rétablir un sain équilibre entre nos recettes et nos dépenses.

Un récent arrêté de M. le Préfet de la Loire-Inférieure, pris en vertu d'une délégation de compétence de M. le Ministre Secrétaire d'Etat aux Affaires Economiques et au Ravitaillement, donnée par arrêté du 14 octobre 1948 publié au B. O. du Service des prix sous le N° 19.842, nous autorise à majorer ces tarifs dans la limite de 1.650 % par rapport à ceux de septembre 1939.

Nous avons étudié les majorations qu'il serait nécessaire d'appliquer pour obtenir le résultat désiré et, après enquête et consultation des représentants des usagers, voici les chiffres auxquels nous nous sommes arrêtés :

- 1° Pour les grues : augmentation générale de 1.650 % sauf pour les bennes automatiques, utilisées au déchargement des charbons, dont le prix de location sera provisoirement conservé au taux actuel, pour tenir compte du tarif de manutention en vigueur, qui est particulièrement désavantageux pour les manutentionnaires ;
- 2° Pour les docks-flottants, les trémies et le nettoyage des quais : augmentation générale de 1.650 % ;
- 3° Pour les hangars : augmentation générale de 1.400 % ;
- 4° Pour les cabestans : augmentation générale de 1.500 %.

Avec ces taux, voici comment s'établiraient nos recettes :

Grues : la majoration de 1.650 % donnerait	
une recette de	83.900.000 >
mais le maintien au taux actuel du tarif des bennes pour le charbon entraînera	
une diminution d'environ	1.200.000 >
	<hr style="width: 100px; margin-left: 0;"/>
	82.700.000 >
Docks : recette avec majoration de 1.650 %	16.400.000 >
Hangars : recette avec majoration de 1.400 %	7.200.000 >
Eau potable : maintien du tarif actuel	3.900.000 >
Trémies : majoration de 1.650 %	800.000 >
Cabestans : majoration de 1.500 %	12.200.000 >
Nettoyage des quais : majoration de 1.650 %	1.100.000 >
Divers — Recette évaluée à	600.000 >
	<hr style="width: 100px; margin-left: 0;"/>
Total	124.900.000 >

Nous arrivons ainsi au chiffre fixé ci-dessus comme prévision de nos dépenses pour 1949 et nous vous demandons, en conséquence, de décider l'application des taux de majoration proposés à compter du 1^{er} décembre prochain.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a transmis à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, et l'application des dispositions qui y étaient prévues a été faite à compter du 1^{er} décembre 1948.

Par lettre du 13 janvier 1947, M. le Président du Tribunal de Commerce de Nantes a demandé l'avis de notre Compagnie sur un projet de relèvement, au coefficient 6,8, des tarifs des Capitaines-Visiteurs-Experts.

Relèvement des tarifs des capitaines - visiteurs - experts.

Après avoir examiné cette question, au cours de notre séance du 24 janvier 1947, nous avons répondu à M.le Président du Tribunal de Commerce que, le tarif maximum appliqué à ce moment à l'Outillage public du Port étant affecté du coefficient 6, il semblait logique de limiter à ce même coefficient celui des tarifs des Capitaines-Visiteurs-Experts.

Par lettre du 17 septembre 1946, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du port de Nantes, nous a communiqué pour avis une demande des patrons lamaneurs du port de Nantes tendant à obtenir l'augmentation de leurs tarifs.

Relèvement des tarifs de lamanage.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 10 octobre 1946, nous avons donné un avis favorable au relèvement de tarifs sollicité par les amarreurs, qui a été décidé par arrêté préfectoral du 30 octobre 1946.

Par lettre du 17 septembre 1947, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a appelés à délibérer sur une nouvelle demande d'augmentation de leurs tarifs formée par les patrons lamaneurs du port de Nantes.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 17 octobre 1947, et pris connaissance du rapport de M. Guiochon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef de l'Exploitation du port de Nantes, nous avons donné un avis favorable à l'augmentation des tarifs des amarreurs, qui a été décidée par arrêté préfectoral du 29 octobre 1947.

Cette question a de nouveau été présentée à notre Compagnie par lettres de M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port, du 8 novembre 1947, et, après l'avis favorable donné par notre Compagnie, une nouvelle augmentation de tarifs a été sanctionnée par un arrêté de M. le Préfet de la Loire-Inférieure du 19 janvier 1948.

Au cours de notre séance du 14 juin 1946, nous avons pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la Compagnie des Agents de Change de Nantes a obtenu, en 1945, une augmentation de son tarif de courtage ;

Que cette autorisation avait été donnée à titre provisoire par M. le Ministre des Finances.

Considérant que l'augmentation du coût de la vie, des frais généraux et des dépenses de toutes sortes supportées par les Agents de Change justifie le maintien du tarif à son taux actuel ;

Qu'il y a d'ailleurs intérêt à ce que le taux de courtage demeure uniforme dans toutes les Bourses de France ;

Après en avoir délibéré ;

Donne à l'unanimité un avis favorable au maintien, à titre définitif, du relèvement de tarif accordé à titre provisoire en 1945 à la Compagnie des Agents de Change de Nantes.

Cette délibération a été transmise à M. le Syndic de la Compagnie des Agents de Change à Nantes.

Par lettre du 1^{er} janvier 1947, M. le Syndic de la Compagnie des Agents de Change de Nantes nous a communiqué pour avis la délibération prise par sa Chambre Syndicale afin de demander un relèvement du tarif de courtages.

Au cours de sa séance du 25 juillet 1947, notre Compagnie, tenant compte de l'augmentation des salaires et des frais généraux, a donné un avis favorable à cette demande.

Au cours de notre séance du 9 avril 1948, nous avons pris la nouvelle délibération suivante :

Maintien, à titre définitif, du tarif provisoire de la Compagnie des Agents de Change de Nantes. — Relèvement de ce tarif.

La Chambre de Commerce de Nantes,

Après avoir pris connaissance de la proposition de relèvement de courtages formulée par la Cie des Agents de Change de Nantes dans sa délibération du 25 mars 1948, et transmise pour avis à la Chambre de Commerce par lettre du 26 mars ;

Considérant que cette mesure est justifiée par les augmentations de salaires et de frais généraux survenues depuis le dernier relèvement ;

Considérant que l'application doit en être faite dans toutes les Bourses de Paris et de province ;

Donne un avis favorable à la proposition de relèvement des courtages pratiqués à la Bourse de Nantes, conformément au barème annexé à la délibération du 25 mars 1948 de la Chambre Syndicale des Agents de Change de Nantes.

La Chambre Syndicale de l'Importation et du Commerce en Gros des Vins, Cidres et Spiritueux de la Loire-Inférieure nous a communiqué, avec demande d'avis, un projet de délibération de la Chambre de Commerce de Rouen, tendant à fixer à 5 % le « creux de route » sur les boissons, et a demandé à notre Compagnie de prendre une délibération identique.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 15 juin 1946, et nous être documentés auprès des organismes intéressés, nous avons estimé que le « creux de route » de 5 % était généralement appliqué, et nous avons donné un avis favorable à l'adoption de ce pourcentage pour les boissons importées d'Algérie par le port de Nantes.

Fixation du taux du « creux de route ».

VIII. — LIGNES RÉGULIÈRES DE NAVIGATION. — CONCESSIONS

Par une pétition du 4 janvier 1946, les Ateliers et Chantiers de Bretagne ont demandé l'autorisation d'occuper temporairement la partie aval du quai Fernand-Crouan, afin de l'utiliser comme quai d'armement.

Occupation temporaire par les ateliers et chantiers de Bretagne de la partie aval du quai Fernand-Crouan.

M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous ayant demandé l'avis de notre Compagnie sur cette pétition, nous avons, au cours de notre séance du 29 mars 1946, donné un avis favorable à la demande des Ateliers et Chantiers de Bretagne.

Par arrêté du 26 septembre 1946, M. le Préfet de la Loire-Inférieure a ouvert une enquête de commodo et incommode sur cette pétition.

Notre Compagnie, invitée à formuler son avis au cours de cette enquête, a pris, le 28 mars 1947, la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la concession aux Ateliers et Chantiers de Bretagne de la partie aval du quai Fernand-Crouan, à l'usage de quai d'armement, n'est pas de nature à causer préjudice au trafic du port ;

Considérant que ce quai n'était accessible avant-guerre qu'aux navires calant moins de quatre mètres ; qu'aujourd'hui les profondeurs y sont encore beaucoup plus réduites, et l'ouvrage inaccessible aux bateaux de faible tonnage ;

Considérant que pour rétablir les profondeurs d'avant-guerre il faudrait entreprendre des travaux de dragage que ne justifiaient ni le trafic antérieur, ni la position défavorable de ce quai situé dans une convexité du fleuve ;

Considérant d'ailleurs que le déclassement de ce quai avait déjà été envisagé avant la guerre, en raison des lourdes dépenses qu'entraîne l'entretien des profondeurs de cet emplacement du port ;

Considérant que l'utilisation de ce quai par les Chantiers est indispensable pour le développement des constructions et réparations navales à Nantes ;

Considérant qu'au surplus il s'agit d'une occupation précaire de dix années, qui réserve le maintien au trafic de la partie amont du quai ;

Donné à l'unanimité un avis favorable à la concession pour une durée de dix ans aux Ateliers et Chantiers de Bretagne de la partie aval du quai Fernand-Crouan, à l'usage de quai d'armement.

Cette délibération a été transmise à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes.

Par lettre du 27 octobre 1945, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a communiqué une pétition présentée par les Ateliers et Chantiers de la Loire, pour obtenir le droit d'occupation temporaire de la partie amont du quai des Antilles, destinée à leur servir de quai d'armement.

Notre Compagnie n'a pu, en raison de son renouvellement à la suite des élections consulaires, procéder à l'examen de cette question avant sa séance du 15 février 1946. A cette date, elle a donné un avis favorable à la concession aux Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles, dans les conditions indiquées au rapport de MM. les Ingénieurs du Port de Nantes du 15 octobre 1945, qui figurait au dossier, et que nous ne pouvons, en raison de sa longueur, reproduire ici.

M. le Maire de Nantes nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 16 avril 1946.

Monsieur le Président,

Monsieur l'Ingénieur en Chef des Ponts-et-Chaussées, directeur des ports de Nantes et de Saint-Nazaire, m'informe que votre Compagnie a émis un avis favorable à la concession aux Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles, dans les conditions exposées par le rapport du Service Maritime en date du 15 octobre 1945.

La Municipalité qui, vous le savez, attache un extrême intérêt à l'équipement du port, a le souvenir des déclarations que vous avez faites le 19 février 1946 devant la Commission départementale d'Urbanisme, au sujet de la pénurie sensible de terre-pleins et de postes d'accostage dont souffre votre Compagnie.

Elle serait donc très heureuse de connaître les raisons majeures qui ont pu militer en faveur de cette nouvelle emprise des Ateliers de la Loire, et vous faire abandonner ainsi, pour une durée indéterminée, des installations portuaires susceptibles, dans un avenir que nous espérons prochain, de concourir à l'accroissement de trafic du port de Nantes.

Il me serait très agréable de recevoir votre réponse le plus rapidement possible, car j'ai l'intention d'exposer à M. le Ministre des Travaux publics la situation critique de nos grands chantiers, dont les moyens d'action restent tributaires d'emplacements insuffisants, et tels qu'ils doivent, pour maintenir leur activité, depuis plus de vingt ans, empiéter progressivement sur le domaine public de l'Etat ou sur la voirie urbaine.

Il vous apparaîtra, comme à moi, qu'il est opportun, au moment où l'équipement industriel de notre pays doit être rénové, d'abandonner de semblables errements et d'adopter enfin une politique à larges vues qui puisse assurer à nos chantiers un développement d'avenir satisfaisant.

Demande d'occupation par les Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles.

Les prévisions du Plan d'Aménagement et en particulier celles concernant la mise en valeur de la rive Sud de la Loire et l'implantation de l'industrie lourde sur l'île Cheviré, ne doivent donc pas être considérées par les intéressés comme des spéculations de l'esprit, mais méritent, au contraire, d'entrer dans le domaine des réalisations.

Je suis persuadé, Monsieur le Président, que votre opinion sur ce point rejoint la mienne et que votre Compagnie est disposée à aider la Municipalité dans une œuvre dont dépend en fait tout l'avenir de notre cité et de son port.

Nous reproduisons ci-après notre réponse à M. le Maire de Nantes :

Nantes, le 26 avril 1946.

Monsieur le Maire,

En réponse à votre lettre du 25 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que le motif de l'avis favorable donné par la Chambre de Commerce à la concession aux Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles est d'ordre technique.

Sans doute le port de Nantes souffre d'un manque de terre-pleins, mais ceux-ci ne sont susceptibles de remplir leurs fonctions, en permettant le dépôt temporaire des marchandises, que s'ils se trouvent placés au droit de postes d'accostage accessibles aux navires qui y montent normalement. Or, étant donné la situation du quai des Antilles dans une convexité du fleuve, il est impossible d'y maintenir des tirants d'eau suffisants pour les navires qui fréquentent habituellement notre port, et l'amont en particulier restera pratiquement inutilisable pour la navigation.

L'affectation de cette partie aux Chantiers de la Loire, comme quai d'armement, est d'ailleurs indispensable pour permettre à ceux-ci de maintenir et de développer leur activité. La mesure prise est donc de la plus grande importance pour la classe ouvrière.

Pour répondre à la demande qui nous a été adressée par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous avons, au cours de notre séance du 28 mars 1947, pris la délibération suivante :

La Chambre de Commerce de Nantes,

Considérant que la concession aux Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles ne peut que favoriser le développement des constructions et réparations navales à Nantes ;

Considérant que cette occupation portera seulement sur une longueur de 150 mètres d'un ouvrage qui en mesure 500 ; qu'en raison de son caractère temporaire et précaire elle ne peut causer de préjudice au trafic du port ;

Considérant en effet que cette partie du quai est difficilement accessible aux navires d'un tirant d'eau moyen, par suite des conditions d'accostage défavorables et des faibles profondeurs qu'elle offre, et qui sont dues à la convexité de la rive ;

Donne à l'unanimité un avis favorable à la concession aux Ateliers et Chantiers de la Loire de l'utilisation de la partie amont du quai des Antilles comme quai d'armement.

Cette délibération a été transmise à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes.

IX. — OUTILLAGE PUBLIC DU PORT. — VOIES DE QUAIS

M. le Chef d'Exploitation du Port de Nantes nous a envoyé la copie de la lettre suivante, qui lui avait été adressée par M. le Ministre des Finances et des Affaires Economiques :

Financement par l'emprunt des dépenses de reconstruction des outillages publics portuaires.

Paris, le 26 mars 1948.

Je vous confirme que les travaux de reconstruction des bien sinistrés sont financés à l'aide des crédits budgétaires dont dispose le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme. Pour obéir aux règles définies par l'article 4, de la loi du 28 octobre 1946, ce financement doit respecter notamment l'ordre de priorité des travaux. Des emprunts contractés par les chambres de commerce maritimes et utilisés directement par elles au financement de la réparation des dommages de guerre auraient pour effet de modifier l'ordre de priorité des reconstitutions. Ils ne peuvent donc être utilisés.

Je précise que les emprunts contractés par des groupements de Sinistrés, en application de l'article 45 de la loi du 30 mars 1947, n'ont pas pour effet

de modifier l'ordre de priorité en faveur des membres de ces groupements, mais seulement d'augmenter, le moment venu, les avances qui leur sont versées. Celles-ci peuvent, en effet, grâce à une dérogation spéciale contenue à l'article 46 de la loi du 30 mars 1947, dépasser le plafond de 70 % des indemnités, fixé par l'article 4 de la loi du 28 octobre 1946.

Les indications qui précèdent s'appliquent au financement des dépenses de reconstitution qui incombent à l'Etat. Il est évident que les chambres de commerce maritimes sinistrées peuvent emprunter directement pour couvrir les dépenses de reconstruction laissées à leur charge, soit parce qu'elles s'appliquent à la modernisation des installations, soit en raison de l'abatement que subissent, au titre de la vétusté, les indemnités de dommages de guerre.

Il convient cependant d'observer que l'état présent du marché des capitaux ne permet pas aux établissements financiers de répondre à l'ensemble des besoins de crédit des collectivités et établissements publics. Ainsi que j'en ai déjà informé M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, seules les demandes d'emprunt qui tendent à financer des dépenses particulièrement urgentes peuvent être agréées.

Vous voudrez bien trouver ci-joint copie de la lettre que j'ai adressée à ce sujet à M. Lacoste, et de la circulaire que notre collègue a envoyée le 26 janvier 1948 aux présidents des chambres de commerce.

Au cours de notre séance du 23 avril 1948, nous avons pris acte des mesures prescrites dans cette lettre.

Par lettre du 26 mars 1948, M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme a fixé à 103.000.000 de francs pour le domaine immobilier et 156.000.000 de francs pour l'outillage et le matériel, les crédits susceptibles d'être engagés par la Chambre pour la reconstitution de l'Outillage Public du port pendant l'année 1948.

Fixation des crédits susceptibles d'être engagés par la Chambre en 1948 pour la reconstitution de l'Outillage public du Port.

Lorsque M. Jules Moch, Ministre des Travaux Publics et des Transports, est venu à Nantes en mars 1946, accompagné de M. Fischer, Directeur des Ports Maritimes, le Bureau de notre Compagnie l'a entretenu, au cours de la réception qui a eu lieu à la Préfecture, de la nécessité pour le port de Nantes de disposer d'un dock flottant de 7.000 tonnes.

M. Fischer a bien voulu, à ce moment, nous promettre que le premier dock flottant de cette puissance qui pourrait être récupéré en Allemagne au titre des réparations serait attribué au port de

Adjonction à l'outillage public du port de Nantes d'un dock flottant de 8.000 tonnes.

Nantes, et M. Jules Moch a confirmé cette déclaration. Celle-ci a fait naître beaucoup d'espoir dans le personnel des chantiers de construction navale, la possibilité de disposer d'un dock flottant de 7.000 tonnes devant apporter à Nantes d'importants travaux de réparation de navires.

Plusieurs mois s'étant écoulés, et nous trouvant toujours dans la même situation, nous avons saisi de la question MM. les Députés de la Loire-Inférieure, dont nous avons demandé l'intervention pour obtenir l'attribution au port de Nantes d'un dock flottant récupéré en Allemagne ou en Italie.

Notre député, M. Morice, nous a communiqué la réponse suivante, qui lui avait été faite par M. Fischer, Directeur des Ports Maritimes :

Paris, 12 septembre 1946.

Monsieur le Député,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 9 septembre 1946, par laquelle vous voulez bien attirer mon attention sur l'intérêt qui s'attacherait à attribuer au port de Nantes un dock flottant récupéré d'Allemagne, au titre des réparations.

J'ai l'honneur de vous faire connaître, à ce sujet, qu'il a été effectivement prévu un dock flottant pour le port de Nantes dans les demandes qui ont été faites à la Commission Interalliée pour l'attribution de matériel allemand au titre des réparations.

Je dois également vous indiquer que, jusqu'à présent, ces demandes sont restées sans suite, et qu'aucun dock flottant n'a encore été attribué à la France.

Si cette situation devait se modifier, je ne manquerais pas de vous le faire savoir.

M. Morice ayant alors demandé l'attribution au port de Nantes d'un dock flottant au titre des réparations italiennes, a reçu la réponse suivante, qu'il nous a communiquée :

Paris, le 3 octobre 1946.

Monsieur le Député,

Par lettre du 20 septembre courant, vous m'avez demandé s'il serait possible d'obtenir, au titre des réparations, un dock flottant italien pour la Chambre de Commerce de Nantes.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que d'après les renseignements qui m'ont été donnés au Ministère de l'Economie Nationale, le Service des Réparations italiennes est en cours de formation, sous la direction de M. Labourère (Inv. 61-84).

Pour ce qui concerne les réparations à obtenir de l'Italie, aucune position n'aurait encore été prise, et il est probable qu'en raison des cessions de territoires qui ont été demandées à cette nation, le volume des réparations qui lui seront réclamées sera extrêmement réduit. Ce n'est, de toutes façons, qu'après la fin des travaux de la Conférence de la Paix que sera engagée la procédure de ces réparations.

Nous avons saisi de la question M. le Directeur du Service des Réparations Italiennes au ministère de l'Economie Nationale par la lettre suivante :

Nantes, le 15 octobre 1946.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce de Nantes attache la plus grande importance à la remise en état des moyens de carénage qui ont été détruits par les Allemands au moment de la Libération.

Notre Compagnie, concessionnaire de l'outillage public du port disposait notamment d'un dock flottant soulevant un navire de 4.200 tonnes de poids, soit 6 à 7.000 tonnes de jauge brute. Cet engin ayant été coulé par les bombardements, et son renflouement étant douteux, il ne nous reste plus que de petits docks de 15 à 1700 tonnes, qui sont notoirement insuffisants.

C'est ainsi qu'un grand nombre de réparations de navires ne peuvent être effectuées dans le port de Nantes, et, pour répondre aux demandes qui nous sont actuellement adressées, il faudrait pouvoir adjoindre à notre outillage public un dock d'environ 7.000 tonnes.

Lorsque M. Moch, ministre des Travaux publics, est venu à Nantes, assisté de M. Fischer, directeur des ports maritimes, il a bien voulu nous donner publiquement l'assurance que le premier dock flottant venant d'Allemagne au titre des réparations serait attribué au port de Nantes, et il nous a confirmé par lettre cette déclaration. Mais, les engins qui pourraient nous être affectés se trouvant dans la zone d'occupation britannique, il est malheureusement douteux que nous puissions obtenir satisfaction.

C'est dans ces conditions, Monsieur le Directeur, que nous avons songé aux possibilités de récupération de matériel naval, qui vont être faites par votre Service au titre des réparations à fournir par l'Italie, et nous vous serions très reconnaissants de bien vouloir envisager, dans ce cadre, l'attribution au port de Nantes d'un dock flottant permettant de soulever un navire de 6 à 7.000 tonnes de jauge.

M. Morice, député de la Loire-Inférieure, a déjà dû vous saisir de cette question, à laquelle la Chambre de Commerce de Nantes attache la plus grande importance.

M. Morice, député de la Loire-Inférieure, qui était également intervenu auprès du même Service, a reçu la réponse suivante :

Paris, le 15 octobre 1946.

Monsieur le Député,

Votre lettre du 9 octobre 1946 m'a été transmise, car mon service centralise, pour l'ensemble des ministères économiques et techniques, le problème des réparations en provenance des pays de l'Axe.

Nous sommes en relation étroite avec le Ministère des Travaux publics et des Transports pour la question du dock flottant du port de Nantes qui vous préoccupe et qui, à maintes reprises, a retenu notre attention et provoqué nos interventions auprès des organismes interalliés responsables.

La situation est malheureusement plutôt mauvaise et se présente actuellement comme suit :

1°) Le programme des réparations *allemandes* se trouve ralenti du fait du désaccord interallié dans la gestion politique et économique de l'Allemagne, et nous n'avons pu jusqu'à présent obtenir la mise en disponibilité d'aucun dock flottant. Nous espérons cependant qu'une solution pourra intervenir après la conférence des ministres des Affaires Etrangères du mois de novembre et qu'un programme de mise en disponibilité de matériel portuaire pourra être notifié par le Conseil de Contrôle de Berlin à l'Agence interalliée de Bruxelles. Dans ce cas, nous ne manquerons pas d'intervenir avec toute la vigueur nécessaire pour tenter d'obtenir le matériel qui vous intéresse dans le cadre du plan de rééquipement de notre pays.

2°) La question des réparations *japonaises* est en pleine évolution et nous permettra peut-être aussi d'obtenir du matériel de ce genre, quoique beaucoup d'incertitude plane encore sur les droits que la France pourra obtenir au titre des réparations japonaises après la Conférence Extrême-Orient. Mes services suivront attentivement la question en corrélation avec le Ministère des Travaux publics et des Transports et avec le Ministère des Affaires Etrangères.

3°) En ce qui concerne les réparations *italiennes*, il ne paraît pas être question jusqu'à présent de transferts de matériels d'Italie en France, mais seulement d'une réquisition par la France de biens italiens déjà situés dans notre pays.

Je ne pense donc pas, jusqu'à nouvel ordre, qu'il puisse y avoir le moindre espoir d'obtenir un dock flottant italien pour la France.

Nous reproduisons enfin la dernière réponse qui nous a été faite par M. le Sous-Directeur des Réparations et des Restitutions au ministère de l'Economie Nationale :

Paris, le 23 octobre 1946.

Monsieur le Président,

Par votre lettre du 15 octobre vous avez bien voulu demander l'attribution pour le port de Nantes de docks flottants en provenance des arsenaux allemands.

J'avais été saisi antérieurement de la question par M. Morice, député de la Loire-Inférieure, à qui j'ai fait connaître la position des autorités alliées à ce sujet.

Le matériel portuaire fait actuellement l'objet de négociations particulières entre les puissances occupantes et, jusqu'à ce jour, la France n'a pas pu obtenir que les docks flottants soient déclarés disponibles. Cependant, nous espérons qu'une solution satisfaisante sera trouvée lors de la réunion des ministres des Affaires Etrangères, prévue pour le mois de novembre ; à ce moment, nous interviendrons avec toute la vigueur nécessaire, afin d'essayer d'obtenir le matériel qui vous est nécessaire.

Nous avons accusé réception de cette lettre en ces termes :

Nantes, le 29 octobre 1946.

Monsieur le Sous-Directeur,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 23 courant, dans laquelle vous m'avez fait connaître que le matériel portuaire faisait actuellement l'objet de négociations particulières entre les puissances occupantes de l'Allemagne.

Notre Compagnie a enregistré avec plaisir votre espoir d'une solution satisfaisante lors de la prochaine réunion des Ministres des Affaires Etrangères, et elle vous exprime ses remerciements de l'intervention énergique que vous voulez bien lui promettre, afin d'essayer d'obtenir le dock flottant qui est indispensable à l'Outillage Public du Port de Nantes.

A la suite d'un voyage qu'il a fait en Allemagne, et au cours duquel il a recherché les docks flottants susceptibles d'être utilisés dans le port de Nantes, M. l'Ingénieur en Chef Gibert, Directeur du Port, nous a informés qu'un dock de 7 à 8.000 tonnes, coulé dans le port de Kiel, lui semblait répondre à notre désir. Cet engin, actuellement propriété de la Marine américaine, serait acheté par notre Compagnie qui en assurerait le renflouement et la remise en état.

Nous sommes entrés en pourparlers avec les Chantiers de constructions navales de notre port, qui, très intéressés par l'adjonction à notre Outillage Public d'un engin de cette puissance, seront appelés à fournir leur concours pour l'établissement de la combinaison financière.

Au cours de notre séance du 27 décembre 1946, notre Président M. Bertin, nous a donné lecture de l'exposé suivant :

Déclassement du slip-way et autorisation de vente des terrains à la Société Anonyme des Anciens Chantiers Dubigeon

Messieurs,

Le slip-way dépendant de l'Outillage Public du Port de Nantes a été, comme vous le savez, très fortement endommagé par les bombardements. Seule, la partie centrale a pu être réparée sur une longueur à peu près égale au tiers de la longueur totale de l'ancien slip.

Cette réparation a été effectuée à la demande du Directeur du Port, pour la réparation des petits navires appartenant à l'Administration des Ponts et Chaussées. Mais il ne saurait être question de rétablir le slip dans son état primitif. Cet engin était, en effet, vétuste et démodé, et les dépenses à consentir pour le réparer seraient hors de proportion avec les services qu'il pourrait rendre. Les ports modernes utilisent aujourd'hui, de préférence aux slips-ways, des docks flottants comme engins de radoub. C'est ainsi que le dock-autonome de 1.500 tonnes, le dock-mère et les deux docks-filles de 1.700 tonnes, actuellement en service dans notre port, remplacent avantageusement pour nous notre ancien slip. Celui-ci peut donc être déclassé sans inconvénient.

Le terrain sur lequel était établi cet engin, dont la superficie est de 8.931 m² va ainsi devenir disponible. Cette surface comprend 7.844 m² dont la propriété a été acquise par la Chambre de Commerce et 1.087 m² faisant partie du domaine public maritime. Le terrain du slip se trouvant enclavé dans les installations des Chantiers Dubigeon, ceux-ci ont demandé à la Chambre de Commerce de le leur céder pour y construire le nouveau quai d'armement qui leur est indispensable.

En raison de l'importance que présente pour notre port le développement des Chantiers de Construction Navale, cette demande a été prise en considération par le Bureau de la Chambre de Commerce ainsi que par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, et des négociations ont été engagées avec les Anciens Chantiers Dubigeon tant pour la cession éventuelle des terrains qui nous appartiennent que pour la concession du terrain faisant partie du domaine public maritime.

Ces négociations ont abouti au projet d'accords suivant :

Dans le cadre des accords généraux envisagés, notamment par notre lettre du 25 juillet 1946 et les conversations ultérieures :

1° La Chambre de Commerce accepte la cession aux A.C.D. du terrain du slip-way, qui fait partie de sa concession moyennant un prix qui sera fixé par deux experts choisis de part et d'autre, en cas de désaccord de ceux-ci, un tiers expert ayant pour mission de les départager sera désigné par le Président du Tribunal Civil de Nantes.

2° En attendant que les conditions de cette cession aient pu être agréées par les Administrations des Domaines et des Travaux Publics, la Chambre de Commerce donne en location aux Chantiers Dubigeon le terrain du slip moyennant un loyer annuel calculé à raison de 3 % du prix qui sera fixé par les experts ci-dessus désignés ; ce loyer commencera à courir à dater de la concession du terrain domanial, prévue à l'article 4 ci-dessous.

3° Les Chantiers Dubigeon s'engagent à maintenir en service la fraction du slip encore utilisable pendant une période de deux ans à compter de ce jour. La Chambre de Commerce ne réclamera aucune indemnité pour les travaux de remise en état déjà effectués.

4° L'Administration concèdera aux A.C.D. pour une période de 20 ans le terrain domanial bordant le slip du côté de la Loire. Les chantiers Dubigeon seront autorisés à construire sur ce terrain les ouvrages nécessaires pour permettre l'accostage des navires. Ces ouvrages devront pendant une durée de deux ans à compter de ce jour, permettre le fonctionnement normal de la fraction du slip restant en service.

CONDITIONS PARTICULIERES

a) Les anciens Chantiers Dubigeon n'auront à s'occuper d'aucun travail concernant les infrastructures ou le dévasage.

b) La Chambre de Commerce mettra gratuitement à la disposition des A.C.D. tout le matériel fixe ou mobile appartenant anciennement au slip.

c) Les A.C.D. auront le droit de prendre sur les parties du slip inutilisables tout le matériel pouvant leur être utile, en particulier les platelages en bois.

d) Pour éviter toute difficulté à la fin de la période prévue pour le fonctionnement du slip, il est entendu que, moyennant ces conditions, l'ensemble des installations du slip, à l'exception du moteur et de son démarreur, laissés provisoirement à la disposition des A.C.D., remis en état sera considéré comme propriété des A.C.D. et ceux-ci auront à l'achèvement de la période de deux ans, la faculté d'en disposer comme bon leur semblera.

C'est ce projet d'accords que nous vous proposons de ratifier, avant que M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port ne le transmette pour approbation au Ministère des Travaux Publics.

Après avoir entendu la lecture de cet exposé, notre Compagnie en a adopté, à l'unanimité, les conclusions et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du port de Nantes, avec prière de soumettre les accords qui y étaient contenus à l'approbation de M. le Ministre des Travaux Publics.

M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports a pris la décision suivante, qu'il a adressée à M. le Préfet de la Loire-Inférieure :

Paris, le 7 avril 1948.

Par rapport des 28 janvier - 10 février 1947, les ingénieurs du Service maritime de votre département avaient adressé à mon prédécesseur des propositions tendant à autoriser :

1°) Le déclassement du slip-way compris dans la concession d'outillage public de la Chambre de Commerce de Nantes au port de cette ville, engin rendu inutilisable par les bombardements et que la Compagnie consulaire a décidé de ne pas reconstruire ;

2°) La Cession, au profit des Anciens Chantiers Dubigeon de Nantes-Chantenay des terrains servant d'assiette à cet ouvrage, savoir :
— Deux parcelles, de 1.520 m² et de 6.150 m², appartenant à la Chambre de Commerce (vente Auzary, vente Dubigeon, approuvées par décret du 25 septembre 1893) ;

— Une parcelle de 1.087 m² acquise par l'Etat par voie d'échange et remise à la Chambre de Commerce pour être incorporée au slip-way (décret du 11 avril 1896, loi du 1^{er} décembre 1897).

Les ingénieurs avaient soumis à cet égard un projet de convention à intervenir entre la Chambre de Commerce et la Société anonyme des Anciens Chantiers Dubigeon et en vertu de laquelle :

a) La Chambre de Commerce céderait aux Chantiers le terrain sur lequel est édifié le slip, moyennant un prix à fixer par experts ;

b) Jusqu'à ce que les conditions de la cession aient été approuvées, la Chambre de Commerce percevrait de l'acquéreur un loyer annuel calculé à raison de 3 % du prix qui aurait été finalement reconnu comme prix de vente ;

c) Outre ce loyer, les Anciens Chantiers Dubigeon s'engageraient à maintenir en service, pendant une durée de deux ans, à compter de l'accord, la fraction du slip encore utilisable, la Chambre de Commerce mettant à leur disposition, pour assurer cette exploitation, tout le matériel fixe ou mobile qui a pu être récupéré. A la fin de la période d'exploitation, l'ensemble des installations du slip resterait la propriété de l'acquéreur, à l'exclusion du moteur et de son démarreur ;

d) L'Administration accorderait aux Anciens Chantiers Dubigeon, pour une durée de 20 ans, une autorisation d'occupation temporaire de la parcelle du Domaine Public Maritime située en bordure du slip et sur laquelle seraient établis les ouvrages nécessaires pour permettre l'accostage des navires.

La Direction générale des Domaines, saisie par son Administration de ces propositions, a observé à cet égard que l'incorporation des terrains au Domaine Public résultant de leur affectation à la construction d'un ouvrage qui constitue une dépendance du port, la suppression de cet ouvrage entraînerait leur déclassement de fait sans intervention d'une décision administrative spéciale, la destination à donner à ces terrains devant découler ensuite de l'application des principes généraux. Il lui paraissait ainsi que pour ce qui concerne les terrains dont la Chambre de Commerce a elle-même fait l'apport et qui se sont trouvés incorporés au Domaine Public, ces terrains feraient retour à cette Compagnie lorsque, par suite du déclassement, leur indisponibilité prendrait fin, et que dès lors il serait loisible à l'Assemblée Consulaire d'en poursuivre l'aliénation à l'amiable.

Par contre, M. le Directeur Général des Domaines estimait que la parcelle acquise par l'Etat pour être remise à la Chambre de Commerce devait, après déclassement, faire retour au domaine privé de l'Etat, l'aliénation en devant être poursuivie, le cas échéant, par l'Administration des Domaines.

Les ingénieurs ont, dans ces conditions, été amenés à me soumettre, par un rapport complémentaire des 30 janvier-10 février 1948, de nouvelles propositions différant de leurs propositions initiales sur les points ci-après : Compte tenu du fait que le port de Nantes est actuellement suffisamment outillé en engins de carénage, on renoncerait au projet de sous-traiter pendant deux ans l'exploitation d'un tronçon de 30 m. du slip-way.

Par ailleurs, les ingénieurs proposent d'adopter la solution juridique définie par la Direction générale des Domaines ; ils estiment par contre nécessaire de maintenir, par une décision expresse du Ministre des Travaux Publics, dans les dépendances du Domaine public maritime, la surface de 1.087 m² acquise par l'Etat en 1896, et remise ensuite à la Chambre de Commerce, parcelle qui, à la suite du déclassement, doit faire retour à l'Etat, et pourrait faire l'objet d'un arrêté d'occupation temporaire au profit des Etablissements Dubigeon, de même que la bande de terrain domaniale située en dehors des limites de la concession.

Après examen de l'affaire en Conseil Général des Ponts-et-Chaussées, statuant conformément aux propositions des ingénieurs, je décide qu'en raison de l'état de destruction du slip-way de la concession d'outillage public accordée à la Chambre de Commerce de Nantes au port de cette ville par un décret du 26 août 1893, modifié par divers décrets subséquents, il n'y a pas lieu de procéder à la réparation de cet ouvrage, qui ne présente plus d'utilité étant donné la mise en service d'autres engins de carénage.

La suppression du slip-way entraînant le retour à la disposition de l'Assemblée consulaire des deux parcelles de terrain, de 6.150 m² et de 1.520 m² de superficie, apportées par elle dans la concession, je vous prie de faire connaître à la Chambre de Commerce qu'elle pourra céder lesdites

parcelles à la Société des Anciens Chantiers Dubigeon, à charge pour elle toutefois de substituer à la convention précédemment conclue un contrat de vente qui devra être soumis à l'approbation de mon Administration, durée de 20 ans sur les dépendances du Domaine public maritime faisant partie de l'ancien ouvrage déclassé, savoir : ainsi qu'à celle de M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, et de faire figurer en recettes, à la Section IV du budget des services du port, le produit de cette vente.

Je prononce d'autre part le maintien dans les dépendances du Domaine public maritime de la parcelle de terrain de 1.087 m² de superficie acquise par l'Etat en 1896 et qui avait été remise à l'époque à la Chambre de Commerce.

Il est entendu que la Société des Anciens Chantiers Dubigeon pourra, sur sa demande, obtenir une autorisation d'occupation temporaire pour une

— La parcelle de 1.087 m² visée ci-dessus ;

— La bande de terrain située en bordure de la Loire, en avant de l'ancienne concession.

Je vous prie de porter à la connaissance de la Chambre de Commerce la présente décision, dont j'adresse directement copie à l'Ingénieur en Chef du Service Maritime.

Après avoir pris connaissance d'une circulaire de la Direction des Ports Maritimes, qui nous a été communiquée le 26 mars 1948 par M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous avons décidé, au cours de notre séance du 9 avril 1948, de remettre aux Ponts et Chaussées, qui l'effectuaient avant la guerre, le service d'entretien et de nettoyage des quais du port de Nantes.

M. le Directeur du Port de Nantes nous a fait connaître les conditions dans lesquelles son Administration pouvait prendre en charge ce Service, et nous avons accepté ses propositions dans notre séance du 23 avril 1948.

Par lettre du 26 mars 1948, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, nous a communiqué une circulaire de la Direction des Ports Maritimes au Ministère des Travaux Publics recommandant de prendre les mesures nécessaires pour sauvegarder le plus possible l'esthétique dans la construction des hangars et magasins sur les quais des ports maritimes.

Remise au service des Ponts et Chaussées du nettoyage des quais

Aspect extérieur des constructions neuves dans les ports.

Pour répondre à ces prescriptions, nous avons fait étudier spécialement par notre architecte les projets de façade des hangars spécialisés du quai des Antilles pour la réception des bananes, et du quai Wilson pour celle des fruits et primeurs.

Régime des voies de quai du port de Donges.

Ayant pris connaissance du nouveau régime que la S. N. C. F. se proposait d'appliquer aux voies du quai du port de Donges à partir du 1^{er} novembre 1948, nous avons adressé à M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 29 octobre 1948

Monsieur l'Inspecteur Principal et cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce se préoccupe de l'intention manifestée par la S.N.C.F. d'inscrire le port de Donges au tableau 4 de la section II du tarif 129-9.

Cette mesure serait prise en vertu d'un arrêté ministériel du 19 juillet 1948 (J.O. du 29-9-1948), qui a rendu applicable aux voies de quai de ce port les dispositions de son Cahier des Charges approuvé par décret du 12 octobre 1945.

Après avoir examiné cette question et s'être documentée auprès des Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique, notre Compagnie a décidé de vous saisir des observations suivantes, formulées par elle sur la mesure envisagée :

1°) Les nouvelles taxes données par le P.V. 129, chapitre 9, que la S.N.C.F. fera payer aux Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique à partir du 1^{er} novembre 1948 pour la desserte de leur embranchement, seront plus élevées que les anciennes, alors qu'aucun travail supplémentaire n'en résultera pour elle. Nous faisons remarquer d'ailleurs que les frais de desserte payés actuellement par les Raffineries de Donges, soit 35 fr. 20 par tonne et 130 fr. par wagon vide, semblent trop élevés, car cette Société se substitue à la S.N.C.F. pour effectuer une grande partie des manœuvres sur les voies d'accès à son embranchement, du fait des dangers d'incendie inhérents à cette industrie.

2°) Les Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique relèvent des anomalies dans le paiement des ristournes. Ces dernières ne leur sont pas comptées pour les expéditions en service, et par contre la S.N.C.F. leur fait payer les frais de desserte pour ces dernières, et cette Société tient à préciser que le tonnage afférent à ce genre d'expédition représente environ la moitié du tonnage global qu'elle expédie.

3°) Si nos renseignements sont exacts, il aurait été indiqué, pour justifier le nouveau régime, qu'il était impossible aux Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique de constituer des trains complets, alors qu'elles peuvent continuer à former des rames de 500 tonnes ou même deux rames de 500 tonnes par jour.

4°) Dans l'état actuel des installations ferroviaires de l'appontement de Donges, il est pratiquement impossible de recevoir ou d'expédier, par bateaux, d'autres marchandises en dehors des hydrocarbures. En effet, l'appontement est trop étroit, aucun terre-plein n'existe pour le stockage des marchandises et il n'y a aucune possibilité d'installation d'engins de levage. Par ailleurs, cet appontement deviendra rapidement insuffisant pour les expéditions des Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique. Un deuxième ouvrage est d'ailleurs en projet, et sera réalisé dans un avenir très prochain, et pour le desservir l'installation de la voie ferrée n'est pas prévue. Si un autre trafic, très peu probable, se créait à Donges, il y aurait un tel embouteillage des voies ferrées d'accès que l'exploitation des Raffineries Françaises de Pétrole serait impossible.

Notre Compagnie vous serait obligée, Monsieur l'Inspecteur Principal et cher Collègue, de bien vouloir examiner cette question, et si, comme elle l'espère, vous reconnaissez que la réclamation des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique sont justifiées, de proposer à votre Administration centrale l'abrogation des nouvelles mesures, dont l'application est prévue au 1^{er} novembre prochain, et le retour à la réglementation actuelle.

M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, nous a répondu, le 2 novembre 1948, que la S.N.C.F. avait été saisie de la question et que le dossier de l'affaire était actuellement soumis à l'examen du Service de la Région de l'Ouest à Paris.

X. — ENTREPÔTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX

Nous avons signalé, dans notre Compte Rendu des Travaux de 1940 à 1945 (page 717), la destruction complète par un incendie des Entrepôts et Magasins Généraux administrés par la Chambre de Commerce, au cours du bombardement qui a eu lieu dans la matinée du 23 septembre 1943.

Reconstruction des Entrepôts et Magasins Généraux.

Nous y avons également exposé les mesures prises par notre Compagnie pour continuer provisoirement l'exploitation des magasins généraux dont elle est concessionnaire.

La Chambre de Commerce ne perd pas de vue la reconstitution définitive des entrepôts, et, au cours de sa séance du 22 novembre 1946, elle a pris connaissance d'un projet qui permettrait, afin de rendre plus commode et plus économique le déchargement des sucres, d'installer les magasins sur le quai même, tout en ménageant les terre-pleins nécessaires et en dégageant les accès par une combinaison qui consisterait à détourner la voie charretière du quai Ernest-Renaud suivant un plan établi par M. Guiochon, Ingénieur des Ponts et Chaussées, Chef d'Exploitation du Port. Ce projet permettrait également de donner satisfaction à la Ville de Nantes, en réservant quelques terrains disponibles à l'emplacement des anciens entrepôts.

Etant donné l'élévation de la dépense, qui, en novembre 1946, était prévue comme pouvant être de l'ordre de 350 à 400 millions de francs, et l'importation des sucres de canne en provenance des colonies ou de l'étranger étant suspendue pour un temps indéterminé, il ne pourra être passé à l'exécution de ce projet que lorsque les circonstances le permettront.

Remembrement
des terrains des
anciens entrepôts.

Les entrepôts sinistrés le 23 septembre 1943 se composaient de trois parties : les Salorges, les Entrepôts du Centre et le Magasin Dubochet.

Dans le cadre du plan d'urbanisme de la ville de Nantes, la Commission du remembrement nous a demandé de reconsidérer ces emplacements et de grouper dans un seul lot les deux terrains, étant entendu qu'elle donnerait par ailleurs une compensation à notre Compagnie.

Au cours de notre séance du 28 mars 1947, nous avons donné notre accord de principe à cette proposition.

Notre Commission des Entrepôts s'est réunie le 4 décembre 1947 pour examiner un projet de règlement des entrepôts et magasins généraux administrés par notre Compagnie, établi par M. Even, Directeur des Entrepôts, conformément à la nouvelle réglementation résultant de l'ordonnance et du décret du 6 août 1945.

M. Cossé, Vice-Président, nous a rendu compte, au cours de notre séance du 12 décembre 1947, de l'étude que cette Commission avait faite de ce document, conforme au règlement-type professionnel établi par le Syndicat des Magasins Généraux agréés et homologué par arrêté du 20 mars 1947. Sur sa proposition, nous avons approuvé le nouveau règlement des Entrepôts et Magasins Généraux administrés par notre Compagnie, que nous avons transmis à M. le Préfet de la Loire-Inférieure avec la demande d'agrément prévue par l'ordonnance du 6 août 1945.

Au cours de notre séance du 15 février 1946, M. Cossé, Vice-Président, nous a présenté le rapport suivant, au nom de notre Commission des Entrepôts.

Messieurs,

Le tarif de magasinage et d'assurance des entrepôts de la Chambre de Commerce de Nantes, qui avait été homologué par décret du 20 janvier 1930, est resté en vigueur jusqu'en 1943. Des arrêtés successifs, pris à la demande de l'Office professionnel des Magasins Généraux et des Entrepôts ont, depuis 1944, relevé les tarifs des entrepôts de province, y compris ceux qui sont gérés par les chambres de commerce. Les pourcentages d'augmentation autorisés sont actuellement :

de : 137 % pour le magasinage,
et de : 50 % pour l'assurance.

Au moment de la réouverture de l'Entrepôt Saint-Louis et du Magasin Saillard, il est apparu que les prix du tarif de 1930, augmentés des pourcentages autorisés seraient insuffisants pour mettre en équilibre le budget de nos entrepôts, et qu'ils se trouvaient, du reste, d'une façon générale, inférieurs aux prix pratiqués par l'ensemble des entrepôts et magasins généraux.

En ce qui concerne les manutentions, le tarif appliqué au mois de septembre 1939 était en vigueur depuis le 1^{er} mars 1937. La dernière majoration autorisée sur ce tarif par l'arrêté du 10 août 1945 est 240 %. Les manutentions effectuées depuis le mois d'août dernier dans les magasins du

quai Saint-Louis ont démontré que les prix du tarif affectés du coefficient 3,4 sont inférieurs au prix de revient, le coefficient 3,4 ne tenant pas compte entre autre choses, de la diminution de rendement de la main-d'œuvre portuaire.

Il est donc nécessaire de demander aux Pouvoirs Publics l'homologation de nouveaux tarifs, aussi bien en ce qui concerne les manutentions qu'en ce qui concerne le magasinage, en raison des conditions actuelles de travail et des sujétions particulières inhérentes à l'exploitation de magasins provisoires insuffisamment outillés.

Nous avons recherché avec M. l'Inspecteur Général de la Production industrielle une procédure d'urgence pour obtenir cette homologation. La Direction du Commerce Intérieur au Ministère de la Production industrielle n'a pu, en définitive, que renvoyer notre demande à l'Office Professionnel des Magasins Généraux et des Entrepôts, qui s'est mis à la disposition de la Chambre de Commerce pour l'élaboration du dossier et sa transmission à la Direction du Contrôle des Prix.

L'Office Professionnel a recommandé à la Chambre de Commerce d'adopter, pour l'établissement de ses nouveaux tarifs, la classification édictée par la décision n° 9 du 27 septembre 1943, laquelle tient compte des questions d'emballages et de conditionnement et, d'autre part, de la valeur de la marchandise qui différencie d'une façon très nette les responsabilités du magasinier au regard des opérations de magasinage et de manutentions.

Nous nous sommes conformés aux termes de cette décision et nous sommes mis d'accord avec l'Office Professionnel des Magasins Généraux pour présenter à la Direction des Prix un tarif qui comprend :

I*) Pour le *magasinage* une échelle de prix de 10 francs à 45 francs par 1.000 kgs et par mois, les marchandises étant classées en 6 catégories, suivant leur valeur et leur conditionnement.

Une taxe ad valorem de 1 franc par 1.000 francs de valeur et par mois s'applique aux marchandises valant plus de 50 francs le kilo.

II*) Pour l'*assurance* contre l'incendie, une taxe de 0,90 par 1.000 francs de valeur et par mois pour les marchandises du risque ordinaire, au lieu de 0,60 à l'ancien tarif, et de 1,20 par 1.000 francs de valeur et par mois pour les marchandises considérées comme hasardeuses ou doublement hasardeuses, au lieu de 0,90 à l'ancien tarif.

III*) Pour les manutentions, des prix échelonnés entre 55 francs et 150 francs pour 1.000 kgs s'appliquent à l'entrée ou à la sortie des marchandises classées en 8 catégories suivant leur conditionnement et leur poids.

Les manutentions ordinaires d'entrée ou de sortie sont définies par le tarif. Elles ne comprennent pas le chargement ni le déchargement des véhicules tarifés en plus à 30 francs les 1.000 kgs pour les marchandises en sacs de poids inférieur ou supérieur, ainsi que pour celles en balles, caisses, rûts ou autres emballages.

Le tarif proposé est un tarif général qui n'exclut en aucune façon des tarifs spéciaux pour un nombre limité de marchandises représentant un trafic important ou nécessitant des conditions spéciales de stockage. C'est ainsi que, vraisemblablement, il y aura lieu d'adopter, lorsque le moment sera venu, un tarif spécial applicable aux cargaisons de sucre arrivant en droiture des colonies ou de l'étranger par vapeurs (ou par gabares depuis Saint-Nazaire), et qui constituaient avant guerre le trafic le plus important des entrepôts.

Il conviendra également de compléter le tarif général des manutentions par l'indication du prix des manipulations diverses qui peuvent être effectuées pendant le séjour des marchandises en entrepôts, telles que : désarrimage, pesage, réarrimage, etc... Ces manutentions seront, soit taxées de gré à gré soit payées au temps passé, en attendant que le retour à des conditions normales de travail permettent de les tarifier à la tonne et à leur juste prix.

Le tarif général présenté a été établi en tenant compte des conditions techniques défavorables dans lesquelles la Chambre de Commerce reprend l'exploitation de l'entrepôt réel des Douanes, puisqu'elle ne dispose, momentanément, que des seuls magasins Saint-Louis et Saillard, échappés au sinistre de septembre 1943, magasins de capacité restreinte (6.000 tonnes environ) et insuffisamment équipés pour répondre aux conditions de rapidité et d'économie exigées par le commerce maritime. Ce tarif doit donc être considéré comme ayant un caractère provisoire. On peut estimer qu'il sera suffisant pour mettre en équilibre le budget des Services commerciaux pendant la période difficile de transition qu'ils vont avoir à traverser.

Nous vous proposons donc, messieurs, de bien vouloir décider que l'approbation de ce tarif sera demandée le plus tôt possible à l'Administration Supérieure.

La Chambre, à l'unanimité, adopte les conclusions de ce rapport, le transforme en délibération, et décide de soumettre à l'Administration Supérieure les tarifs qui y sont proposés.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. le Préfet de la Loire-Inférieure.

Au cours de notre séance du 12 mars 1948, le rapport suivant nous a été présenté par M. Binet, au nom de notre Commission des Entrepôts :

Messieurs,

Le tarif de magasinage des Entrepôts de la Chambre de Commerce a été homologué par le décret du 24 janvier 1930. Il aurait dû normalement

être relevé avant 1939 pour être mis en concordance avec les tarifs des autres Entrepôts et Magasins Généraux. Ce relèvement n'a pas été admis par les Pouvoirs Publics.

A la suite de démarches entreprises au mois de juillet 1945 notre Compagnie a été autorisée, par arrêté du 22 juin 1946, à majorer de 231 % au maximum les prix de magasinage figurant dans son tarif de 1930.

Par arrêté général du 19 septembre 1946, applicable à l'ensemble des Magasins Généraux, les taxes d'assurance incendie en vigueur le 1^{er} septembre 1939 ont été majorées de 78 %, et les taxes de manutention de 451 %.

Cette dernière majoration de 451 % s'applique, en ce qui nous concerne, à des prix de manutention mis en vigueur le 1^{er} mars 1937 et basés sur un salaire de dockeur de 7 fr. 843 l'heure. Ces prix comme ceux de magasinage auraient dû, normalement, être relevés en tenant compte des augmentations de salaires qui se sont produites entre 1937 et le 1^{er} septembre 1939. Ce relèvement a été également refusé par les Pouvoirs Publics et la Chambre de Commerce a dû depuis avril 1938 jusqu'en septembre 1939 prélever sur ses recettes de magasinage et d'assurance, la somme nécessaire pour compenser aux Portefaix la différence entre le salaire de base 7 fr. 843 et les salaires réellement payés aux ouvriers dockers.

En résumé, le 1^{er} septembre 1939, le tarif de magasinage et le tarif de manutention se trouvaient être, du fait de l'obstruction des Pouvoirs Publics, inférieurs à ceux généralement appliqués dans la profession. C'est sur ces tarifs inférieurs qu'ont été appliquées, depuis 1945, les hausses autorisées de 231 % pour le magasinage et de 451 % pour les manutentions, hausses nettement insuffisantes en elles-mêmes.

Le tarif de magasinage utilisé jusqu'à présent était un tarif nomenclature dans lequel il était impossible de faire figurer la totalité des marchandises à entreposer, la fixation des tarifs à appliquer devant, de ce fait, être réalisée très fréquemment, par assimilation.

D'autre part, le tarif de manutention était un tarif unique, s'appliquant à tous les colis de conditionnement normal de 80 à 101 kilos, quel que soit le mode d'emballage et de conditionnement.

Le défaut de ces tarifs, qui se retrouvait chez tous les Magasins Généraux, a retenu, en 1942, l'attention du Comité d'Organisation qui fonctionnait à l'époque. Après un examen attentif de la question des tarifs commerciaux de la profession, ce Comité a jugé utile de mettre au point une classification comportant, non plus la nomenclature générique des marchandises, mais le classement selon la nature des emballages, le poids unitaire des colis et la nature des marchandises, en définissant les opérations de magasinage et de manutentions auxquelles se réfèrent ce classement.

Cette classification unique, prévoyant pour les tarifs généraux l'application d'une tarification à la tonne à chacune des catégories prévues pour le magasinage et la manutention, a fait l'objet d'une décision en date du 27 octobre 1943 du Comité d'Organisation des Magasins Généraux et des Entrepôts.

Un nouveau tarif syndical s'inscrivant dans le cadre de cette classification, présenté depuis plus d'un an à l'agrément des Pouvoirs Publics, vient enfin de recevoir l'homologation ministérielle par l'arrêté n° 18315, du 30 décembre 1947, publié au B. O. P. du 1^{er} janvier 1948. Le tarif ainsi conçu apparaît de nature à simplifier le travail du magasinier et à éviter les difficultés résultant de l'application des tarifs basés sur la seule nature des marchandises, à l'exclusion de leur emballage et de leur valeur.

Les Entrepôts et Magasins Généraux ont été invités à étudier la mise au point de leurs tarifs particuliers sur la base de ce tarif syndical en vue de la mise au point d'un tarif régional concerté entre les Entrepôts intéressés.

A cet effet, les Magasins Généraux de l'Ouest se sont réunis à Tours le 23 janvier et se sont mis d'accord pour l'application d'un tarif de magasinage inférieur d'environ 16 % aux maxima du tarif syndical homologué.

Les taxes d'assurance contre l'incendie des marchandises entreposées sont fixées à :

0,90 par mille francs et par mois pour les marchandises du risque ordinaire.

1,25 par mille francs et par mois pour les marchandises « toute nature », à l'exclusion des marchandises « dangereuses ».

Les frais de raccordement pratiqués au 1^{er} septembre 1939 sont majorés de 850 % ce qui les porte à 15 francs par 1.000 kilos.

Les frais de bureau homologués par l'arrêté du 19 septembre 1946 sont majorés de 10 % environ.

En ce qui concerne les manutentions, les tarifs maxima de l'arrêté du 30 décembre ont été acceptés par les Entrepôts et Magasins Généraux de l'intérieur, mais les Magasins du port de Nantes ont reconnu qu'ils étaient insuffisants pour couvrir les charges des magasins utilisant la main-d'œuvre des ouvriers dockers. Ils ont demandé un relèvement de 15 % de ces tarifs.

D'autre part, le Syndicat des Entrepôts et Magasins Généraux agréés a reconnu, de son côté, que l'arrêté de codification, intervenu le 30 décembre dernier, a tenu compte des hausses récentes de salaires en ce qui concerne les manutentions dans des conditions estimées d'ores et déjà insuffisantes. Il se propose, en conséquence, de présenter à la Direction des Prix une demande tendant à obtenir un réajustement des prix de manutention inscrits dans l'arrêté du 30 décembre.

Mais, en même temps, il a fait remarquer que les tarifs de manutention de cet arrêté n'étaient pas applicables aux entrepôts sinistrés des ports maritimes, cette exclusion étant motivée par les conditions exceptionnelles dans lesquelles s'effectuent actuellement les manutentions de ces entrepôts.

En ce qui concerne les entrepôts sinistrés des ports maritimes, il convient, en effet, de faire jouer les dispositions des Outillages Publics et de la manutention dans les ports maritimes et fluviaux. L'article 5 de cet arrêté a donné délégation de compétence aux Prêtres pour fixer les prix limites des manutentions sur proposition des Ingénieurs des Ports.

Dans son Assemblée Générale du 8 courant l'Association professionnelle des Magasins Généraux et Entrepôts du Port de Nantes, s'appuyant sur le texte de cet arrêté, a décidé de présenter à l'homologation un tarif de manutentions inspiré de la classification des marchandises prévue au tarif syndical homologué le 30 décembre, mais comportant des prix supérieurs de 14 % environ à ceux de ce tarif, pour tenir compte des conditions actuelles de travail dans le port de Nantes.

En conséquence, votre Commission des Entrepôts vous propose de transmettre à M. le Préfet de la Loire-Inférieure, pour les magasins généraux administrés par notre Compagnie, le nouveau tarif de manutentions établi comme il vient d'être dit, accompagné des tarifs de magasinage, d'assurance et de frais de bureau, ajustés sur les maxima autorisés de codification du 30 décembre dernier.

Ces tarifs, qui automatiquement s'appliquent, ainsi que nous le signalerons plus loin, aux entrepôts administrés par la Chambre de Commerce, s'entendent taxes à la production et sur les transactions et, éventuellement, taxe locale non comprises.

Il est difficile d'établir un parallélisme étroit entre les anciens et les nouveaux tarifs, qui diffèrent essentiellement dans leur mode de présentation.

Cependant, pour nous en tenir à trois sortes de marchandises dont le stockage était courant dans les entrepôts, la comparaison des nouveaux tarifs de magasinage avec ceux de 1930 s'établit comme suit :

	CLASSIFICATION	MAGASINAGE			ASSURANCE		
		1939	1948	Coef.	1930	1948	Coef.
Sucres ..	C	3,30	40	12,1	0,60	0,90	1,5
Cafés....	D	4,00	60	15	0,60	0,90	1,5
Rhum....	F	8,00	105	13,1	0,90	1,25	1,38

Pour les sucres valant actuellement 4.000 francs le quintal, les frais de magasinage pour un séjour de six mois seront de 45,60 par 100 kgs, soit 1,14 % de la valeur de la marchandise. En 1914, ce rapport était de 1,60 %.

Pour les cafés valant environ 6.500 francs le quintal en entrepôt réel, les mêmes frais seront de 71,10, soit 1,10 % de la valeur de la marchandise.

Pour les rhums déclarés actuellement en entrepôt, 9.000 francs l'hecto, les frais de séjour pour six mois seront de 130,50 par hecto, soit 1,45 % de la valeur de la marchandise.

En ce qui concerne les manutentions ordinaires d'entrée et de sortie, le nouveau tarif représente le coefficient 9,27 par rapport au tarif du 1^{er} mars 1937.

Compte tenu des frais de manutentions ordinaires d'entrée et de sortie, des frais de raccordement, des taxes de magasinage et d'assurance, les frais de séjour pendant 6 mois d'une tonne de sucre valant actuellement 40.000 francs, ressortiront à 765 francs, soit 1,91 % de la valeur de la marchandise.

En 1914, ce pourcentage pour une tonne de sucre, valant 400 francs, était de 2,54 %.

Votre Commission des Entrepôts appelle votre attention, Messieurs, sur le fait que les tarifs présentés à votre examen sont des tarifs généraux ; ceux-ci n'excluent, en aucune façon, les tarifs spéciaux qui pourraient, dans l'avenir, être prévus pour certaines marchandises en raison des conditions particulières réclamées par leur manutention, leur stockage et la nature locale de leur trafic. Ceci vise spécialement les trafics acclimatés dans certains ports pour de grosses quantités de marchandises de même catégorie. Dans le champ d'activités de la Chambre de Commerce de Nantes cette disposition intéresse tout particulièrement les sucres coloniaux qui, avant guerre, pénétraient dans les entrepôts par cargaisons entières.

Enfin, nous nous permettons de rappeler qu'un décret du 15 décembre dernier spécifie que :

« Jusqu'à une date qui sera déterminée par arrêté du Ministre des Finances, sont applicables aux Entrepôts Réels des Douanes les tarifs des taxes de magasinage fixées par des arrêtés du Ministre de l'Economie Nationale pour les autres entrepôts et magasins généraux.

En exécution de ce qui précède, le tarif syndical récemment homologué est applicable à l'Entrepôt Réel de Douane, sans qu'il à être sollicitée l'autorisation préalable de l'autorité concédante, à moins que, dans un but de correction, la Chambre de Commerce estime devoir l'informer du changement survenu dans ses tarifs du fait de la parution du tarif syndical.

Les modifications qui pourraient survenir ultérieurement dans les tarifs professionnels seraient applicables *ipso facto* aux tarifs des Entrepôts Réels de Douane.

Bien que le décret du 15 décembre 1947 ne vise momentanément que les taxes de magasinage, cette interprétation doit s'entendre « lato sensu » l'alignement des tarifs des Entrepôts Réels de Douane sur les tarifs généraux intéressant tous les postes du tarif (magasinage, manutention, raccordement, assurance, produits divers).

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. le Préfet de la Loire-Inférieure.

1° A Issé, par la Société « Magasins et Entrepôts de l'Ouest ».

Par lettre du 19 février 1946, M. le Secrétaire Général pour les Affaires Economiques a demandé l'avis de notre Compagnie sur une pétition de la Société « Magasins et Entrepôts de l'Ouest », dont le siège est à Nantes, 2, place de la Bourse, tendant à obtenir l'autorisation d'ouvrir un magasin général à Issé.

Ouverture et extension de magasins généraux par des entreprises privées.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 29 mars 1946, nous avons donné un avis favorable à la demande de la Société « Magasins et Entrepôts de l'Ouest ».

Un arrêté préfectoral du 21 juin 1946 a autorisé cette Société à ouvrir un magasin général à Issé et fixé son cautionnement à 200.000 francs.

2° A Nantes, par la Société Anonyme des Brasseries de la Meuse.

Par lettre du 19 mai 1948, M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a demandé l'avis de notre Compagnie sur une demande d'ouverture de magasins généraux présentée par la Société Anonyme des Brasseries de la Meuse.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 11 juin 1948, nous avons considéré que l'ouverture de ces magasins généraux ne pouvait en aucune façon concurrencer ceux dont notre Compagnie disposait ; ces locaux ne pouvaient, en effet, convenir à la conservation des orges, malts et houblons des Brasseries de la Meuse, qui nécessitent des installations adaptées et un conditionnement spécial. Nous avons, en conséquence, donné un avis favorable à la demande de la Société Anonyme des Brasseries de la Meuse, sous la réserve expresse que ces magasins généraux seront utilisés exclusivement pour le stockage des orges, malts et houblons.

3° A Nantes-Saint-Joseph, par la Société des Magasins et Entrepôts de l'Ouest.

Par lettre du 23 septembre 1948, M. le Préfet de la Loire-Inférieure a demandé l'avis de notre Compagnie sur une demande d'ouverture de magasins généraux présentée par la Société des Magasins et Entrepôts de l'Ouest, pour le stockage des grains et des mélasses.

Au cours de notre séance du 8 octobre 1948, nous avons donné un avis favorable à cette demande.

4° A Nantes, par la Société Vincent et Bautre.

Par lettre du 27 novembre 1948, M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a demandé l'avis de notre Compagnie sur une extension de ses magasins généraux sollicitée par la Société Vincent et Bautre.

Au cours de notre séance du 10 décembre 1948, nous avons donné un avis favorable à cette demande.

1° Ouverture d'un dépôt à Pornic, par M. Royer.

M. le Directeur Régional des Douanes nous a informés que M. Royer avait sollicité l'autorisation d'ouvrir à Pornic un dépôt d'huiles minérales, en vue de l'avitaillement des bateaux de pêche et des bâtiments de plaisance.

Conformément aux articles 2 à 4 de l'arrêté ministériel du 31 octobre 1929, il nous a demandé l'avis de notre Compagnie à ce sujet.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 27 juin 1947, nous avons répondu à M. le Directeur des Douanes à Nantes que notre Compagnie renonçait au privilège qui lui était accordé par l'arrêté ministériel susvisé pour l'établissement de dépôts de cette nature dans le port de Pornic, et qu'elle donnait en conséquence un avis favorable à la réalisation de l'installation sollicitée par M. Royer.

2° Ouverture d'un dépôt à Kercabellec, par la Société Desmarais.

M. le Directeur Régional des Douanes nous a également demandé l'avis de notre Compagnie sur l'ouverture d'un dépôt d'huiles minérales à Kercabellec, en Mesquer, pour l'avitaillement des bateaux de pêche et des bâtiments de plaisance.

Au cours de notre séance du 12 mars 1948, nous avons renoncé à notre privilège pour l'établissement de dépôts de cette nature à Kercabellec, et donné en conséquence un avis favorable à la réalisation sollicitée par la Société Desmarais.

Installation de
dépôts d'huiles
minérales sous
douane.

Suppression des Magasins Généraux de la Société Nantaise des Docks et Chiers de pétrole.

Par lettre du 8 octobre 1947 M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a envoyé une ampliation de son arrêté du 1^{er} octobre 1947, par lequel il a autorisé le Caissier Général de la Caisse des Dépôts et Consignations à rembourser à la Société Nantaise des Docks et Citernes de pétrole, quai Emile-Cormerais à Saint-Herblain, le cautionnement versé par elle pour l'exploitation en magasins généraux d'un entrepôt construit à cet emplacement, sur le terrain domaniaux ; exploitation à laquelle cette société avait renoncé.

XI. — ALLOCATIONS ET SUBVENTIONS

Allocations et subventions diverses

Notre Compagnie a attribué, en 1948, les allocations et subventions suivantes :

I. — A L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

A la Section Coloniale de l'Ecole Supérieure de Commerce	75.000
A l'Ecole Libre de Commerce et de Comptabilité	30.000
A l'Institut Catholique Professionnel	30.000
Au Service Départemental d'Orientation Professionnelle	30.000
A l'Exposition Nationale du Travail	20.000
A l'Union Compagnonnique pour ses cours	7.000
A la Chambre des Métiers pour ses cours	5.000
A l'Ecole d'Apprentissage Maritime	5.000
A l'Ecole Industrielle Ménagère	5.000
A la Fédération des Mécaniciens, Chauffeurs et Electriciens pour ses cours	5.000

A l'Institut Social Familial Ménager pour ses cours	5.000
Complément subvention 1947	4.000
A l'Union des Syndicats du Bâtiment et des Travaux Publics pour ses cours	5.000
A l'Union des Associations des Ecoles Supérieures de Commerce, subvention pour congrès	5.000
A l'Ecole des Beaux-Arts	5.000
A l'Association Générale des Orienteurs de France, subvention pour congrès	5.000
A l'Association des Elèves de la Marine Marchande	3.000
A l'Association Française pour l'Etude des Langues	2.000
Au Comité Régional des Arts Appliqués	2.000
A l'Association Polytechnique Nantaise pour ses cours	1.200
Elle a, en outre, alloué pour prix aux Elèves de l'Ecole Vial et de l'Ecole de Maréchalerie, diverses sommes dont le total a été de	600

Total des subventions à l'Enseignement Technique 249.800

II. — A DES INSTITUTIONS DIVERSES

dont le but se rattache aux intérêts généraux du Commerce et de l'Industrie

A l'Union des Chambres de Commerce Maritimes	138.202
Fonds de propagande	25.696
A la Maison du Marin	50.000
Au Syndicat d'Initiative	40.000
A l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce	24.000
A l'Association des Grands Ports Français	20.000
Au Comité de l'Ouest-Expansion	20.000
A l'Union des Chambres de Commerce Aéronautiques	15.000
Au Comité Régional du Tourisme	10.000
A l'Aéro-Club de la Loire-Inférieure	10.000
Au Comité National Français de la Chambre de Commerce Internationale	7.500
A l'Association Industrielle, Commerciale et Agricole de l'Ouest	5.000

Au Comité Central des Institutions Sociales	5.000
Au Musée des Salorges	5.000
Au Congrès International de Comptabilité	2.000
A l'Association Française de Normalisation	2.000
A l'Association Nationale d'Expansion Economique....	2.000
A l'Office Central du Timbre Antituberculeux	2.000
A l'Association Internationale Permanente des Congrès de la Navigation	1.200
A l'Alliance Nationale contre la Dépopulation.....	1.000
A l'Association des Secrétaires Généraux des Chambres de Commerce	1.000
Au Comité Français de Propagande Aéronautique	1.000
Au Comité France-Amérique	1.000
A l'Automobile-Club de l'Ouest.....	1.000
Aux Hospitaliers Sauveteurs Bretons	1.000
A la Société des Œuvres de Mer	1.000
A l'Amicale des Aviateurs de l'Ouest	1.000
Au Comité de l'Empire Français	500
A la Fédération des Industriels et des Commerçants Français	500
A la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés.....	500
A l'Association du Souvenir Français	500
A la Société d'Encouragement à l'Art et à l'Industrie...	500
Aux Gardiens de Phare	100
A diverses Chambres de Commerce Françaises à l'Etranger	21.560
Autres cotisations, médailles et prix	1.770
Total des subventions à des institutions diverses	418.528

XII. — QUESTIONS DIVERSES

Dans notre séance du 22 novembre 1946, nous avons pris acte de la déclaration qui nous a été faite par M. Roux-Spitz, Architecte en Chef du Gouvernement, de l'inscription du Palais de la Bourse à l'inventaire des monuments historiques, en ce qui concerne la reconstruction de la partie extérieure, murs et toiture, les aménagements intérieurs devant rester à la charge de notre Compagnie.

Inscription du Palais de la Bourse à l'inventaire des monuments historiques. Mise à l'étude de l'installation définitive de la Chambre de Commerce.

Nous nous sommes mis en rapport avec M. Jean Merlet, Architecte en Chef des Monuments historiques à Paris, chargé de la reconstruction du Palais de la Bourse, qui a mis à l'étude, en collaboration avec nos Services, un aménagement intérieur du monument permettant d'installer, outre les Services administratifs de la Chambre de Commerce et de la V^e Région Economique, ceux de l'Outillage Public du Port et des Entrepôts, afin de concentrer tous les organismes à la tête desquels se trouve placée notre Compagnie.

Le projet comprendra également l'installation, dans le monument reconstruit, de la Bourse de Commerce, des Agents de Change, des Courtiers maritimes, et de l'Ecole Ernest-Lehuédé.

Par lettre du 23 octobre 1947, M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme a informé notre Compagnie que le montant des reconstitutions autorisées jusqu'au 31 janvier 1948 pour le Palais de la Bourse avait été fixé à 5.000.000 de francs, et, par lettre du 26 mars 1948, il a ajouté que les crédits susceptibles d'être engagés par la Chambre de Commerce pour la reconstruction du monument pendant l'année 1948 avaient été fixés à 23.000.000 de francs.

L'Administration Municipale Nantaise a organisé, en décembre 1945, une Exposition du plan d'urbanisme de la ville de Nantes ; elle a invité, à cette occasion, les collectivités locales et les Nantais à lui faire connaître leur avis sur les aménagements projetés, avant que le Conseil Municipal soit appelé à en délibérer.

Avant de nous prononcer, nous avons convoqué tous les Présidents des Syndicats Patronaux à une réunion qui a eu lieu le 11 janvier 1946, et nous avons ensuite examiné la question au cours de notre séance du 14 janvier 1946.

La lettre suivante a été adressée à M. le Maire de Nantes pour exprimer notre avis :

Nantes, le 28 janvier 1946.

Monsieur le Maire,

A la suite de la remarquable exposition des plans d'aménagement de la Ville de Nantes, qui a lieu au Musée des Beaux-Arts en décembre dernier, vous avez bien voulu inviter les Collectivités nantaises à exposer leurs vues sur cette question, qui présente pour Nantes et la Région la plus grande importance.

La Chambre de Commerce a procédé à cette étude ; elle s'est placée **uniquement** au point de vue économique, et vous prie de trouver ci-dessous le résumé de ses observations :

OBSERVATIONS GENERALES

La Chambre de Commerce donne son approbation de principe au plan d'urbanisme établi par M. Roux-Spitz, mais elle exprime, au sujet de sa réalisation, les réserves suivantes :

1° La réalisation du plan devant s'échelonner sur de longues années, la Chambre de Commerce fait remarquer qu'il serait inadmissible de frapper de lourdes servitudes, pendant un temps considérable et indéterminé, des terrains qui devront être réaménagés ou des immeubles dont la démolition est prévue à terme plus ou moins éloigné. Les propriétaires de ces terrains et de ces immeubles, et, en particulier, les commerçants et les industriels, seraient ainsi mis dans l'impossibilité de disposer de leur propriété et même d'y effectuer des modifications ou des réparations.

La Chambre de Commerce estime donc qu'il convient d'établir un programme de réalisation du plan d'urbanisme par tranches successives, dont le délai d'exécution serait porté à la connaissance des intéressés, de façon à leur permettre de prendre toutes mesures utiles pour sauvegarder leurs droits.

2° Le plan comprend la démolition d'un grand nombre d'immeubles existants, et même, dans certains quartiers, de véritables îlots d'immeubles en bon état et adaptés aux usages du commerce. Il importe avant tout de ne pas augmenter le nombre des commerçants privés de leurs locaux, notamment en s'efforçant de commencer, autant que possible, par construire les immeubles de remplacement avant de démolir les immeubles existants.

3° Les commerçants sinistrés, expulsés des emplacements où ils exerçaient leurs commerces, devraient bénéficier, par priorité, des nouveaux emplacements commerciaux le plus rapproché de leur ancien local.

OBSERVATIONS PARTICULIERES

1° La Chambre de Commerce a pris connaissance de la lettre qui vous a été adressée par le Syndicat Nantais du Commerce de la Nouveauté, le 28 décembre, afin de suggérer l'établissement de docks commerciaux sur les terrains voisins du quai Malakoff et de la S.N.C.F. Elle estime que l'idée est à retenir, afin d'éviter la construction, par les commerçants, dans le centre de la Ville, de locaux importants destinés à stocker leurs réserves, alors que ceux-ci seraient plus utilement affectés à des opérations commerciales plus actives. Elle donne son appui à cette suggestion.

2° Réserve, pour l'industrie, des terrains raccordables au chemin de fer. — La Chambre de Commerce a constaté avec regret qu'un certain nombre d'immeubles établis sur des terrains raccordés au chemin de fer, ou susceptibles d'y être reliés par des embranchements particuliers, devaient être démolis pour construire, à leur emplacement, des écoles ou d'autres bâtiments publics. Ces terrains étant déjà trop peu nombreux à Nantes, notre Compagnie demande que ceux qui sont ou peuvent être raccordés au chemin de fer restent affectés à l'usage commercial ou industriel.

3° Construction d'un Centre hospitalier. — La Chambre de Commerce a été consultée à ce sujet, non seulement par l'Administration Municipale, mais par l'Administration des Hospices. Elle estime que, le Centre hospitalier de Nantes devant grouper 3 ou 4.000 lits, il est impossible de construire un seul hôpital, le chiffre maximum de lits à envisager, pour arriver à une bonne administration, étant de 1.000 à 1.200 lits au plus. Dans ces conditions, il nous semble que trois hôpitaux doivent être construits à Nantes : un au centre, un au Nord, un au Sud.

L'hôpital central n'a pas, à notre avis, de meilleur emplacement que celui de l'Hôtel-Dieu actuel. Il est isolé du bruit du côté du square Alexis-Ricordeau et du côté du quai Moncoussu ; du côté de la Chaussée de la Madeleine on peut prévoir un retrait de 35 à 50 mètres. Sur la rue Haudaudine on pourrait envisager la construction de la Faculté de Médecine.

Les médecins des Hôpitaux de Nantes ne critiquent pas l'emplacement du Bignon, qui est bon pour la région Nord. Pour le Sud ils préconisent l'utilisation de Saint-Jacques, dont la superficie, de 28 hectares, permet tous les aménagements ou constructions désirables.

La Chambre de Commerce se prononce donc en faveur de la création de trois hôpitaux : un au Nord (Le Bignon) ; un au Centre (l'Hôtel-Dieu)

actuel) ; et un au Sud (l'Hôpital Saint-Jacques). Pour de multiples raisons, qu'elle se réserve de développer verbalement, elle estime qu'il conviendrait de commencer par la construction de l'hôpital central.

4° **Emplacement de la Cité Universitaire.** — Il est souhaitable que celle-ci soit construite aussi près que possible du centre de la Ville. En effet, aucun lien n'existe entre l'emplacement de l'hôpital et de la Faculté de Médecine, d'un part, et celui de la Cité Universitaire, d'autre part. Si les étudiants en médecine sont, en effet, les plus nombreux à Nantes, il y a, en raison de la diversité de l'Enseignement Supérieur dans notre Ville, de nombreux étudiants, élèves de l'Ecole de Droit, de l'Ecole de Commerce, de l'Institut Polytechnique de l'Ouest, et d'autres Ecoles, qui ont intérêt à ne pas être éloignés du centre où seront situés les Etablissements dont ils suivent les cours.

Enfin la Chambre de Commerce émet le vœu qu'on raccorde le plus tôt possible le plan régional d'urbanisme au plan urbain, et qu'on envisage notamment l'aménagement des accès et des environs du terrain d'aviation de l'aérodrome de Château-Bougon.

Projet d'annexion
à la Ville de
Nantes de la
commune de Rezé.

Au cours de notre séance du 29 mars 1946, notre Président, M. Bertin, nous a donné lecture du rapport suivant :

Messieurs,

L'accroissement continu de la population, du commerce et de l'industrie des grandes villes a pour effet de rendre trop étroites les limites des communes dont elles sont le centre administratif.

Les constructions couvrent peu à peu les espaces libres qui séparaient la grande agglomération urbaine des localités avoisinantes ; celles-ci lui succèdent sans interruption et leur absorption par la ville devient indispensable.

Ce phénomène s'est déjà manifesté dans notre circonscription, et la loi du 3 avril 1908 a réalisé l'annexion à Nantes des communes de Chantenay et de Doulon.

A ce moment, la question s'était également posée pour la commune de Rezé et la nécessité, pour réaliser l'extension du port de Nantes, d'aménager le bras de Pirmil était un des arguments donnés pour justifier l'absorption par notre ville de cette troisième commune. Mais le Conseil d'Etat, qui avait donné facilement un avis favorable à l'annexion de Chantenay, dont les deux sections de Saint-Martin et de Saint-Clair formaient le prolongement naturel de Nantes, avait accepté plus difficilement celle de Doulon et rejeté celle de Rezé, qui lui avait paru susceptible de conserver son individualité propre et qu'il n'avait pas cru pouvoir qualifier de « prolongement de Nantes ». Peut-être aussi cette haute assemblée avait-elle estimé que la Municipalité nantaise avait des vœux un peu trop ambitieux en voulant annexer à la fois trois communes suburbaines.

Depuis cette époque, la ville de Nantes a pris un développement considérable, et notre port maritime a plus que doublé son trafic. Les usines se sont construites en bordure du fleuve ; il ne reste plus de terrains disponibles sur la rive droite et le quai Wilson qui, sur le bras de Pirmil aménagé, constitue notre ouvrage le plus moderne, sera insuffisant lorsque le trafic aura normalement repris. Nous devons construire de nouveaux quais et mettre des terrains à la disposition des nombreuses industries nouvelles qui voudront s'installer à Nantes. La construction de la voie ferrée de l'île Cheviré, dont les travaux sont déclarés d'utilité publique et les remblais déjà en partie exécutés, permettra la mise en valeur de la rive gauche, qui se trouve sur le territoire de la commune de Rezé. Il n'existe pas d'autres emplacements sur lesquels puisse être prévue l'extension du port de Nantes et de ses industries. C'est également sur cette rive du fleuve que doit être aménagé un bassin pour le placement des engins de radoub, indispensables à nos chantiers de construction, et ceux-ci seront même vraisemblablement appelés, dans un avenir qui peut être assez rapproché, à envisager leur déplacement vers l'aval, à proximité des nouvelles installations portuaires dont notre Compagnie projette la réalisation.

Si l'on jette les yeux sur le plan de Nantes et de ses environs on constate qu'aucune séparation n'existe entre la ville et la partie de la commune de Rezé qui la joint immédiatement. Ni la Sèvre, ni le fleuve lui-même, ne constituent une séparation entre les deux communes, et la liaison étroite entre elles est affirmée par le prolongement sur la rive gauche des canalisations nantaises d'eau, de gaz et d'éclairage, et par celui du réseau des tramways. Le plan d'urbanisme de la ville de Nantes prévoit l'aménagement de larges voies d'accès qui manquent absolument sur la rive gauche, et qui se trouvent sur le territoire de la commune de Rezé.

Nous faisons remarquer qu'il serait très insuffisant d'annexer seulement une partie de cette commune, en laissant de côté la partie rurale car, lorsque des usines seront établies en bordure du fleuve et à proximité de la voie ferrée, il faudra prévoir la construction de grandes cités ouvrières pour en loger le personnel.

Enfin, cette annexion totale s'impose si l'on considère que, si elle n'était pas réalisée, tous les services d'intérêt général créés par la Ville de Nantes, et toute la prospérité industrielle et commerciale résultant de l'extension des aménagements portuaires profiteraient gratuitement à la commune suburbaine. Si les habitants de celle-ci ont à supporter, du fait de l'annexion, quelques charges fiscales supplémentaires, ils y trouveront une large compensation dans les avantages que leur apportera le développement commercial et industriel du territoire de leur ancienne commune, devenue partie intégrante du chef-lieu de la Loire-Inférieure.

M. le Maire de Nantes ayant consulté notre Compagnie sur l'éventualité de l'annexion de la commune de Rezé, les considérations qui précèdent nous paraissent suffisantes, messieurs, pour vous proposer de donner un avis favorable à la réalisation de ce projet, indispensable si l'on veut mettre la grande ville de Nantes en mesure de jouer le rôle qui lui revient dans la région de l'Ouest.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. le Maire de Nantes.

Fusion des statistiques du trafic des ports de Nantes et de Saint-Nazaire.

Pour répondre à une demande de la Commission de la Loire Maritime, appuyée par les Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire, M. le Ministre des Travaux Publics a adressé à M. l'Ingénieur en Chef, Directeur des Ports de Nantes et de Saint-Nazaire, la lettre suivante :

Paris, le 2 janvier 1948.

Monsieur l'Ingénieur en Chef,

Par lettre en référence, rappelant vos communications antérieures à ce sujet, vous m'avez demandé, pour répondre à un vœu de la Commission de la Loire Maritime, la fusion des statistiques commerciales de Nantes et de Saint-Nazaire.

Je vous informe que j'accepte de donner suite à vos propositions : toutefois, pour me permettre de donner satisfaction aux demandes qui me sont présentées et qui prévoient la distinction du trafic entre Nantes et annexes, d'une part, et Saint-Nazaire, d'autre part, je vous prie de me fournir, comme actuellement, deux états séparés, l'un pour Nantes et l'autre pour Saint-Nazaire, et un état fusionnant les deux états ci-dessus, ce dernier étant celui qui figurera dorénavant sur l'état récapitulatif établi par mes services.

Le trafic des annexes de Nantes devra être compris sur l'état relatif du port de Nantes de façon à réduire le nombre des états présentés.

La présente décision sera appliquée pour le trafic de l'année 1948, tous les états relatifs au trafic de l'année 1947 continuant à être présentés comme actuellement.

Gardiennage des marchandises sur les quais.

Nous avons signalé, dans notre Compte Rendu des Travaux de 1940 à 1945 (page 774), la reprise par notre Compagnie de la question du gardiennage des marchandises sur les quais du port de Nantes.

L'Union des Chambres de Commerce Maritimes et des Ports Français nous a adressé à ce sujet la lettre suivante :

Paris, le 3 août 1948.

Monsieur le Président,

Dans leurs réunions des 15 et 16 juin 1948, l'Union des Chambres de Commerce maritimes et des ports français, et l'Association des grands ports français ont examiné la situation que crée la persistance des vols dans les ports français.

A la suite de ces réunions, le bureau de l'Association a saisi les différents ministères intéressés de desiderata précis concernant tant l'aménagement matériel des ports que l'organisation et le commandement de la police et la répression judiciaire.

En réponse, il a reçu du Garde des Sceaux la lettre suivante :

DIRECTION DE LA JUSTICE

DIRECTION CRIMINELLE

1^{er} Bureau

Le Garde des Sceaux, ministre de la Justice
à M. le Directeur de l'Association des Grands Ports français

Par lettre du 10 juillet 1948, vous avez bien voulu appeler mon attention sur la situation particulière des ports de commerce français, et notamment sur la nécessité d'exercer une vigilance accrue et de réprimer sévèrement les vols qui sont commis.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que j'ai, dès le 10 mars 1948, donné les instructions nécessaires à MM. les Procureurs généraux.

D'autre part, je transmets copie de votre communication précitée à M. le Ministre de l'Intérieur, plus particulièrement compétent en ce qui concerne la coordination des services de Police.

La connaissance de cette réponse ne peut que faciliter les démarches que vous pourrez être appelés à faire auprès des autorités publiques.

Nous avons remercié l'Union des Chambres de Commerce Maritimes de nous avoir communiqué ce document, en exprimant l'espoir que les mesures prescrites par M. le Garde des Sceaux donneront un résultat satisfaisant.

Projet de clôture partielle des quais du port

L'Association Professionnelle des Agents Consignataires de Navires a demandé à notre Compagnie d'étudier le problème de la clôture des quais du port, afin d'empêcher dans la mesure du possible les vols de marchandises débarquées ou embarquées.

Nous avons ouvert une enquête auprès des usagers du port, à qui nous avons demandé de nous faire connaître leurs vues sur les quais qui pourraient être ainsi soustraits à l'accès du public, et sur les emplacements des clôtures qui pourraient éventuellement être aménagées.

Augmentation du nombre des peseurs-jurés dans le port de Nantes.

A la suite de la reprise de la réception des bananes de Guinée dans notre port, la Compagnie des Chargeurs Réunis et les Agences Maritimes Henry Lesage, qui effectuent ce trafic, nous ont signalé l'insuffisance du nombre des peseurs-jurés, qui retardait la mise des fruits sur wagons ou sur camions.

Nous sommes intervenus immédiatement auprès de l'Administration Municipale, et le nombre des peseurs-jurés a été porté de 18 à 25. Il a en outre été décidé qu'en cas d'insuffisance des peseurs-jurés il y aurait possibilité de faire appel aux pointeurs des entreprises de manutention.

Reprise de l'exportation des minerais de fer de la région de l'Ouest par le port de Nantes.

Le Comptoir de Vente des Minerais de Fer de l'Ouest de la France a appelé l'attention de notre Compagnie sur la nécessité, pour reprendre le trafic des minerais par notre Port, d'améliorer les transports par chemins de fer et les moyens de chargement.

Ces exportations sont, en effet, conditionnées par trois facteurs:

1° La remise en état du quai Wilson, qui a été menée par les Services des Ponts et Chaussées aussi rapidement que l'ont permis les crédits mis à leur disposition. De son côté notre Compagnie a poussé les travaux de reconstruction des deux grues électriques de 12 tonnes indispensables à la manutention des minerais.

2° La réparation du pont-viaduc de la Jonnelière, la destruction de cet ouvrage, en sectionnant la ligne de Nantes à Châteaubriant, oblige les minerais de Rougé à parcourir un itinéraire détourné qui augmente considérablement leurs frais de transports.

Notre Compagnie a demandé instamment à la S.N.C.F. de poursuivre d'urgence la reconstruction de cet important ouvrage, et on espère que celui-ci sera remis en service dans le courant de l'été 1948.

3° La réduction des tarifs ferroviaires à l'exportation. Nos interventions auprès de la S.N.C.F. ont déjà obtenu une réduction sensible des prix. Sur la demande du Comptoir de Vente des Minerais de Fer de l'Ouest, nous avons émis, au cours de notre séance du 22 novembre 1946, un vœu tendant à obtenir le rétablissement de la tarification d'avant-guerre (suprà, page 241).

A la fin de l'année 1934, sur la suggestion de la Chambre d'Agriculture de la Loire-Inférieure, notre Compagnie avait mis à l'étude la création, dans le port de Nantes, d'une station de désinfection, analogue à celles qui fonctionnent déjà dans un certain nombre de ports tels que Marseille, Le Havre et Bordeaux (Compte Rendu des Travaux de 1934, page 376, et de 1935, page 355).

Les services qui auraient été rendus par cet organisme ne nous ayant pas paru compenser l'importance des dépenses à envisager, nous avons renoncé à ce projet.

La reprise de l'importation des agrumes de l'Afrique du Nord a de nouveau appelé notre attention sur l'intérêt que pourrait présenter un semblable Service. Nous avons d'abord demandé et obtenu que le contrôle du Service de la Protection des Végétaux, dont le siège était à Angers, crée dans notre Ville une Section Phytosanitaire, et nous avons reçu de M. Boucher, Contrôleur à Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 25 février 1947.

Monsieur le Président,

Si vous le permettez, je désirerais vous présenter un problème plus spécialement technique qui concerne le contrôle des denrées importées.

La liste des denrées agricoles soumises au contrôle phytosanitaire, en vue d'éviter l'introduction de parasites nouveaux et dangereux pour nos cultures, a été révisée récemment (*Journal Officiel* du 8 janvier 1947). Le même texte confirme la nécessité de la désinfection des denrées contaminées par un parasite animal.

Etude de l'insalubrité dans le port de Nantes d'une station de désinfection des produits végétaux.

Si cette désinfection est impossible à réaliser dans le port importateur, la marchandise contaminée doit être détruite ou retoulée.

Plusieurs ports (Marseille, Bordeaux) possèdent déjà une station de désinfection, et cette installation présente évidemment un avantage pour l'ensemble des importateurs, qui auront ainsi la possibilité de vendre leurs denrées importées après la désinfection. Il apparaît donc certain que l'intérêt des importateurs nantais est d'étudier cette question et d'envisager la création d'une telle station de désinfection, station équipée et fonctionnant à leurs frais, mais les mettant à l'abri d'un risque très grave.

Par le même courrier, j'adresse une demande de renseignements à un constructeur spécialiste de la question : « Etablissements Mallet, 10, rue Milan, Paris (9) ».

Je pourrai vous tenir au courant des renseignements que j'obtiendrai.

Après avoir examiné cette question, au cours de notre séance du 14 mars 1947, nous avons décidé de remettre la question à l'étude, et nous avons demandé aux constructeurs des appareils utilisés dans les stations de désinsectisation de nous adresser des propositions.

Devant l'élévation des dépenses que nécessiterait cette installation, nous avons dû remettre la solution de cette question à une époque plus favorable.

En attendant, nous avons fait des démarches auprès de M. le Ministre de l'Agriculture pour obtenir le renforcement du Service du Contrôle sanitaire dans notre port.

M. le Ministre de l'Agriculture nous a répondu :

Paris, le 1^{er} décembre 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre du 15 novembre 1947, vous avez bien voulu appeler mon attention sur l'insuffisance de l'organisation du contrôle sanitaire des végétaux dans le port de Nantes, des maisons d'exportation et d'importation vous ayant signalé les difficultés qu'elles avaient parfois rencontré pour obtenir rapidement les certificats phytopathologiques qui leur étaient indispensables.

Je pense que ces difficultés n'ont jamais été que relatives et accidentelles, car je sais la conscience professionnelle avec laquelle M. Boucher, contrôleur de la protection des végétaux, accomplit les missions dont il est chargé auprès du port de Nantes.

Je suis cependant d'accord avec vous pour reconnaître que, quelle que soit sa bonne volonté, M. Boucher peut, à certains moments, ne pas toujours faire face simultanément à toutes ses tâches, mais le personnel dont dispose le Service de la Protection des Végétaux est extrêmement faible et il m'est absolument impossible d'envisager un renforcement du poste de Nantes.

Les problèmes qui se posent pour votre port se posent pour de nombreux autres, et ce sont les mêmes raisons qui m'ont fait refuser à plusieurs reprises l'ouverture de ces ports au contrôle phytosanitaire.

La question que vous posez dépasse le cadre du Ministère de l'Agriculture, car elle est essentiellement une question financière et budgétaire. Mais, compte tenu de la situation générale, je n'ai pas besoin de vous dire qu'il est difficile d'envisager que le Ministère des Finances accepte actuellement un renforcement des crédits et des effectifs mis à la disposition du Service de la Protection des Végétaux, bien qu'à diverses reprises le Ministère de l'Agriculture ait attiré sur ce point l'attention de la Direction du Budget.

Je ne manquerai pas de faire part de vos observations à M. Dixmeras, inspecteur de la Protection des Végétaux de la circonscription d'Angers, dont dépend le port de Nantes, et je demanderai à M. Boucher, contrôleur de la Protection des Végétaux, ainsi qu'à M. Biteau, délégué du service, de continuer à veiller à ce qu'aucune difficulté essentielle ne résulte pour les importateurs et les exportateurs du port de Nantes de l'exercice du contrôle phytosanitaire.

Nous avons insisté pour obtenir satisfaction, en adressant à M. le Ministre de l'Agriculture la nouvelle lettre suivante :

Nantes, le 16 décembre 1947.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 1^{er} courant, relative à l'organisation du contrôle sanitaire des végétaux, par laquelle vous me faites connaître qu'il ne vous est pas possible, en l'état actuel des crédits et des effectifs mis à votre disposition, de renforcer le personnel de ce service dans le port de Nantes.

Il est cependant indispensable que les opérations imposées par le Service de la Protection des Végétaux puissent s'effectuer normalement, sans être une cause de retard pour les transports maritimes ou pour l'évacuation des marchandises.

Or, les difficultés que nous vous signalions dans notre précédente lettre ne pourront aller qu'en augmentant. En effet, le port de Nantes est appelé à recevoir et à exporter des quantités de plus en plus importantes de marchandises soumises au contrôle phyto-sanitaire. Dès l'année prochaine, un trafic de 50 à 60.000 tonnes de fruits, primeurs et agrumes de l'Afrique du Nord y sera réalisé. Depuis quelques mois est reprise l'importation des

bananes qui, dans les années d'avant-guerre, était de l'ordre de 20.000 tonnes ; enfin, il faut prévoir chaque année la réception de 10 à 15.000 tonnes de céréales, et l'exportation d'une égale quantité de pommes de terre de semence. A ces chiffres, il faudra ajouter ceux, non encore susceptibles d'évaluation, concernant les primeurs de la région, qui seront exportés vers l'Afrique du Nord.

Si la solution du renforcement du personnel ne peut être retenue pour les raisons indiquées dans votre lettre, il nous apparaîtrait, par contre, logique que la direction de l'Inspection régionale des Végétaux soit transférée d'Angers à Nantes. Nous ne doutons pas que la région agricole constituée par le Maine-et-Loire et les départements voisins ait un besoin constitué d'un personnel de contrôle, mais il nous semble que les chiffres de la production agricole de la Loire-Inférieure, ajoutés au tonnage de marchandise exportées ou importées par le port, sont supérieurs à ceux des autres départements de la circonscription d'Angers et justifient la mesure que nous nous permettons de vous proposer.

Ainsi que vous voulez bien le reconnaître, Monsieur le Ministre, M. Boucher est déjà dans l'impossibilité de répondre à toutes les demandes de contrôle qui lui sont faites par les importateurs ou exportateurs et, malgré toute sa bonne volonté, il lui sera impossible de prévenir toutes les difficultés que nous craignons dans un avenir immédiat. Il est de plus certain que le fait de déléguer la signature du contrôle à M. Biteau, chargé par ailleurs d'autres fonctions, ne pourrait améliorer la situation ; ce dernier se trouve lui-même souvent indisponible au moment où il peut être utilement fait appel à ses services.

Notre Compagnie espère, Monsieur le Ministre, que vous voudrez bien prendre en considération cette suggestion, et prescrire les mesures nécessaires pour y donner satisfaction.

Nous reproduisons ci-après la lettre par laquelle M. le Ministre de l'Agriculture a donné satisfaction dans une certaine mesure à la demande que nous lui avons adressée :

Paris, le 23 janvier 1948.

Monsieur le Président,

En réponse à ma lettre du 1^{er} décembre 1947 relative à l'organisation du contrôle sanitaire des produits végétaux dans le port de Nantes, par laquelle je vous exposais les raisons qui rendaient matériellement impossible le renforcement du contrôle actuellement exercé par M. Boucher, contrôleur titulaire, et M. Biteau, délégué du Service, vous avez bien voulu me suggérer que le siège de la circonscription phytosanitaire d'Angers soit transféré de cette ville à Nantes.

Vous invoquez, à l'appui de votre thèse, les chiffres de la production agricole de la Loire-Inférieure qui, ajoutés au tonnage des marchandises exportées ou importées par le port de Nantes, seraient supérieurs à ceux des

autres départements de la circonscription d'Angers. Outre qu'il s'agit là de chiffres différents et peu comparables, je me permets de vous faire observer que la circonscription phytosanitaire d'Angers est extrêmement étendue puisqu'elle comprend huit départements dont ceux du Loir-et-Cher, du Loiret, du Cher et de l'Indre. Il convient d'ajouter qu'Angers et Orléans sont deux très importantes régions de pépinières et vous n'ignorez pas qu'une des tâches essentielles du Service de la Protection des Végétaux consiste précisément dans le contrôle de ces pépinières.

La solution idéale, que le Service de la Protection des Végétaux a d'ailleurs envisagée, il y a déjà trois ans, consisterait à scinder cette circonscription en deux, l'une ayant son siège à Orléans et l'autre à Nantes ou à Angers. Malheureusement les difficultés financières que j'invoquais déjà dans ma précédente lettre ont jusqu'à présent interdit de réaliser ce projet auquel le Ministère des Finances a déjà opposé un refus formel.

Je ne puis donc, tout en comprenant fort bien les difficultés auxquelles vous avez à faire face et qui ne sont pas particulières au port de Nantes, que vous exprimer mes regrets de ne pouvoir donner satisfaction à la requête de votre Compagnie. Je pourrai du moins nommer à Nantes un second délégué de la Protection des Végétaux, si M. Dixmeras, Inspecteur de la circonscription peut trouver dans cette ville une personnalité susceptible d'assumer cette tâche et de suppléer le cas échéant MM. Boucher et Biteau ; je prie, par ce même courrier, M. Dixmeras de bien vouloir dès maintenant envisager cette éventualité.

Nous avons remercié M. le Ministre de l'Agriculture d'avoir bien voulu envisager une solution qui, provisoirement au moins, doit donner satisfaction aux importateurs et exportateurs du port de Nantes.

A la réunion de l'Office des Transports de l'Ouest, qui a eu lieu au Mans le 7 décembre 1948, il a été décidé à l'unanimité de rétablir l'Office d'Energie Electrique de l'Ouest, qui existait avant la guerre, et qui sera chargé de défendre les intérêts des consommateurs sur tous les points où ceux-ci sont aujourd'hui menacés par l'Electricité de France, notamment les relèvements de tarifs, le régime des coupures, etc...

Retablissement de l'Office d'Energie Electrique de l'Ouest.

Le Syndicat des Transitaires et Commissionnaires en Douane, par lettre du 10 novembre 1948, a appelé l'attention de notre Compagnie sur l'intérêt que présenterait l'établissement à Nantes d'une mercuriale des cours pratiqués « quai Nantes » pour les primeurs et les agrumes.

Etablissement sur la place de Nantes d'une mercuriale des primeurs et des agrumes.

Notre Compagnie, favorable en principe à l'établissement de cette mercuriale, s'est mise en rapport avec M. le Président de la Compagnie des Courtiers Assermentés pour examiner dans quelles conditions pourra être constituée dans notre ville une Commission chargée de constater les cours des primeurs et des agrumes.

Nous avons adressé à M. le Directeur des Textiles et des Cuir
au Ministère de l'Industrie et du Commerce la lettre suivante :

Nantes, le 27 avril 1948.

Monsieur le Directeur,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'attention de la Chambre de Commerce de Nantes vient d'être appelée par le Syndicat des Cuir et Peaux de notre circonscription sur le rétablissement prochain de la liberté des cuir et, par suite, des ventes publiques des cuir vert.

D'après les renseignements officiels qui nous ont été fournis par ce Syndicat, le projet actuellement à l'étude pour la détermination des villes où auront lieu ces ventes publiques ne comprendrait pas, parmi celles-ci, la ville de Nantes ; les places les plus proches de notre circonscription où ces ventes auraient lieu seraient Rennes, Bordeaux, Orléans et Limoges.

Notre Compagnie tient à vous manifester immédiatement, Monsieur le Directeur, sa très grande surprise de ce que la situation qui existait avant la guerre ne soit pas rétablie. Depuis un temps immémorial la ville de Nantes est le siège de ventes publiques de cuir vert, et celles-ci étaient tellement importantes que les cuir de la Région nantaise nécessitaient chaque mois quatre vendeurs pour être dispersés au feu des enchères à la Bourse de Nantes. On ne peut sérieusement objecter que ces cuir seront aussi bien vendus à Rennes, car sur cette dernière place ce sont les cuir bretons, très différents de ceux de Nantes par leur nature et leur classement, qui sont l'objet des ventes publiques. De plus la clientèle est habituée à venir à Nantes, et notre ville exerce une attraction indiscutable sur les acheteurs d'une région très étendue.

Notre Compagnie espère, Monsieur le Directeur, qu'il suffira de vous signaler cette question pour que vous prescriviez les mesures nécessaires afin de compléter le projet actuellement à l'étude, et de désigner la ville de Nantes comme siège de ventes publiques des cuir vert, après le rétablissement de la liberté du commerce des cuir.

M. le Directeur des Industries Textiles et des Cuir au Ministère de l'Industrie et du Commerce nous a répondu par la lettre suivante, qui a donné satisfaction à notre demande :

Maintien de la Ville de Nantes comme siège des ventes publiques de cuir et de peaux bruts.

Paris, le 15 mai 1948.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 27 avril 1948 par laquelle vous me faites part de votre désir de voir la ville de Nantes figurer parmi les lieux où s'effectueraient des ventes publiques de cuir et peaux bruts.

J'ai le plaisir de vous informer que les organisations interprofessionnelles du cuir ont admis ce point de vue, et qu'en conséquence votre ville sera le siège d'une vente publique de cuir vert.

Par lettre du 1^{er} décembre 1948, la Société « La Manutention Maritime Française » a demandé l'intervention de notre Compagnie pour lui faciliter l'attribution, au titre du Remembrement, de 250 m² de terrain situé en bordure de la rue Didier-Sevestre.

Les terrains sur lesquels étaient construits les Entrepôts de la Chambre de Commerce ont dû être remembrés avec les terrains de l'îlot 16.

En vertu des accords passés au mois de mars 1947 avec le Commissariat au Remembrement de la ville de Nantes, l'îlot 17 sur lequel s'élevaient les magasins des Salorges a été cédé à l'Association Syndicale de Remembrement, et en compensation la Chambre de Commerce a reçu la totalité de l'îlot 16, comprenant tout le terrain situé entre le quai, la rue Didier-Sevestre, la rue Joseph-Blanchard et la rue Bisson, sous réserve de l'expropriation ultérieure des parcelles 134 et 135.

Ultérieurement, à l'instigation de M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du port de Nantes, il a été décidé que la voie routière qui dessert le quai Ernest-Renaud et le quai de l'Aiguillon serait reportée de 20 mètres vers l'arrière, de façon à permettre l'élargissement des terre-pleins voisins lorsque le détournement de la voie ferrée de Nantes à Saint-Nazaire sera chose faite.

Compte tenu de ces mesures, il reste pour l'édification des futurs entrepôts un terrain d'un seul tenant de 170 mètres de long et de 50 mètres de profondeur, non compris, à l'arrière de ce terrain, le cour Beder et le magasin Saillard.

D'après les études faites par les Services Techniques de notre Compagnie, la majeure partie de ce terrain pourrait être utilisée

Attribution à la manutention maritime française, au titre du remembrement, d'un terrain de 250 m² situé en bordure de la rue Didier-Sevestre.

pour la construction d'un magasin unique, à étages, qui, par-dessus la voie routière et la voie ferrée, s'avancerait sur les terre-pleins jusqu'à portée des engins de levage de l'avant-quai. On disposerait ainsi d'une surface de planchers de 35.000 m², qui paraît très largement suffisante.

Par suite de la configuration du terrain, il resterait en bordure de la rue Didier-Sevestre une bande de terrain de 10 à 15 mètres de largeur, et d'une cinquantaine de mètres de profondeur, que nous n'utiliserions pas pour la construction de notre magasin. Cette bande de terrain correspond approximativement aux parcelles 134 et 135, dont le Commissariat au Remembrement envisageait l'expropriation à notre profit, ainsi qu'il a été dit plus haut. C'est une partie de cette bande que la Manutention Maritime Française désire se voir attribuer en compensation des immeubles qu'elle possédait à Saint-Nazaire.

Il n'y aurait donc pas d'inconvénients pour la Chambre de Commerce de Nantes à ne pas exiger l'expropriation de ces parcelles à son profit, et l'on pourrait recommander au Commissariat au Remembrement d'attribuer ces parcelles à la Manutention Maritime Française.

Il n'y aurait donc pas cession par la Chambre d'une parcelle de terrain à la Manutention Maritime Française ; c'est l'Association Syndicale de Remembrement qui céderait 250 m² de terrain à la Société, et ceci aurait pour effet de réduire légèrement la superficie de l'îlot 17 qui doit revenir à la Chambre de Commerce.

Dans ces conditions, la Chambre de Commerce n'interviendrait pas dans le règlement financier de l'opération. Cette affaire sera à débattre entre la Manutention Maritime et l'Association Syndicale de Remembrement. Mais évidemment, quand on fera le bilan du remembrement des îlots 16 et 17, la portion de terrain attribuée à la Manutention Maritime Française n'entrera pas en ligne de compte dans la balance des terrains échangés entre l'Association Syndicale et la Chambre.

Après avoir examiné cette question au cours de sa séance du 10 décembre 1948, notre Compagnie a décidé de faire connaître à M. le Commissaire au Remembrement qu'elle ne faisait aucune opposition à l'attribution à la Manutention Maritime Française du

terrain de 250 m² dont il est question, étant entendu, au cas où cette Société ne donnerait pas suite à son projet, que les droits de la Chambre de Commerce seraient entièrement réservés.

Par lettre du 27 février 1948, M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a demandé l'avis de notre Compagnie sur une suggestion formulée par M. le Maire de la Ville de Nantes dans la lettre suivante :

Proposition de modification des heures d'entrée et de sortie des écoles, magasins, ateliers et bureaux.

Nantes, le 12 février 1948.

Monsieur le Préfet,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que la population nantaise s'est élevée à maintes reprises contre l'insuffisance des moyens de transports en commun aux heures d'affluence, et particulièrement au milieu de la journée : la plupart des ouvriers et employés ne disposent en effet que de deux heures pour le repas de midi, et l'afflux des voyageurs dans les tramways est tel que beaucoup d'entre eux ne peuvent y trouver place et perdent ainsi un temps considérable.

Il n'est malheureusement pas possible de remédier actuellement à cet état de choses en augmentant le nombre des voitures, les difficultés d'approvisionnement en matériel ne permettant pas d'assurer dans de bonnes conditions l'entretien des véhicules en service et limitant étroitement les possibilités d'acquisition de véhicules neufs.

Une nette amélioration pourrait par contre être obtenue en espaçant les heures d'entrée et de sortie des différentes catégories de travailleurs. Une telle mesure, impraticable lorsque les heures de distribution de gaz contraignent toutes les ménagères à préparer leur repas à la même heure, ne devrait pas maintenant soulever de grosses difficultés.

Les heures de fermeture et de réouverture des établissements nantais pourraient être par exemple fixées comme suit :

Ecoles. — Fermeture : 11 h. 30 ; Ouverture : 13 h. 30.
Ateliers et bureaux. — Fermeture : 12 h. ; Ouverture : 14 h.
Magasins. — Fermeture : 12 h. 30 ; Ouverture : 14 h. 30.

Je pense que l'intérêt d'une réglementation établie en ce sens ne vous échappera pas et que les dispositions proposées recevront votre assentiment. Je vous serais donc très obligé de bien vouloir prendre les mesures nécessaires à l'application d'horaires ainsi échelonnés, dont les Nantais apprécieront sans aucun doute l'opportunité.

Nous avons fait connaître notre avis à M. le Préfet dans la lettre suivante :

Nantes, le 17 mars 1948.

Monsieur le Préfet,

Comme suite à votre lettre du 27 février et à la mienne du 3 courant, j'ai l'honneur de vous faire connaître que la Chambre de Commerce a examiné, au cours de sa séance du 12 mars, votre proposition de modification des heures d'entrée et de sortie des écoles, magasins, ateliers et bureaux.

Elle a également pris connaissance de la réponse qui vous a été faite par l'Office Départemental des Groupements Patronaux de la Loire-Inférieure, dans sa lettre du 3 courant.

Notre Compagnie se range à l'avis de ce Groupement. Elle estime en effet que des raisons d'ordre familial imposent une limite dans le décalage de l'horaire des entrées et sorties des travailleurs et écoliers de leur lieu de travail. Tout en retenant votre suggestion de répartir en trois groupes différents les usagers des transports urbains, nous pensons que dans l'intérêt même de la population il serait préférable d'échelonner sur une durée d'une demi-heure seulement les heures de fermeture et de réouverture des Etablissements nantais.

Notre Compagnie vous suggère par ailleurs, puisqu'une augmentation des moyens de transports ne peut être obtenue en raison des difficultés rencontrées dans l'entretien et le renouvellement du parc des tramways, qu'une solution soit recherchée dans une augmentation de la capacité des véhicules. Il a été justement fait remarquer que la mise en service aux heures d'affluence de remorques ne comportant que des places debout pouvait améliorer très sensiblement la situation.

Nous avons adressé à M. Rault, Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, la lettre suivante :

Nantes, le 10 septembre 1947.

Monsieur l'Inspecteur Principal,

A la suite de la communication faite au cours de la séance du 25 juillet dernier par M. Rineau, Vice-Président, et M. Beaupère, la Chambre de Commerce avait appelé votre attention sur la nécessité de trouver d'urgence une solution au problème de la fermeture du passage à niveau du boulevard Victor-Hugo.

Celui-ci est en effet l'objet de fermetures fréquentes et surtout de trop longue durée.

Amélioration de la circulation au passage à niveau du boulevard Victor-Hugo — Demarches auprès de la S.N.C.F. et de la Compagnie des Tramways de Nantes.

Il a été constaté que très souvent il était fermé non en raison du passage d'un train, mais simplement pour permettre la manœuvre des machines.

Je me permets d'insister à nouveau auprès de vous, car les embouteillages sont de plus en plus fréquents qui interdisent toute circulation non seulement avenue Victor-Hugo, mais aussi dans les rues adjacentes en raison des files de voitures, camions et tramways qui commencent aux heures d'affluence entre le Pont Haudaudine et la place de la République.

Vous n'ignorez pas que le nombre des véhicules en service est de plus en plus grand et qu'il importe plus que jamais d'utiliser au maximum les heures de travail. Or, les pertes de temps pour les industriels ou commerçants riverains de la gare de Nantes Etat ou ayant à utiliser l'avenue Victor-Hugo leur causent un préjudice qu'il serait possible d'éviter ou tout au moins de réduire.

Nous ne doutons pas que les horaires de fermeture soient déjà excessivement serrés, mais la S.N.C.F. pourrait peut-être trouver une solution en faisant effectuer, dans toute la mesure du possible, la manœuvre des machines dans la partie ouest de la gare, ce qui éviterait un certain nombre de fermetures du passage à niveau.

Je vous serais obligé d'examiner cette situation, qui appelle une solution d'urgence, et je vous remercie à l'avance de ce que vous pourrez faire non seulement dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, mais aussi dans celui de la cité.

M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest à Nantes, nous a répondu :

Nantes, le 13 octobre 1947.

Monsieur le Président,

Je vous demande tout d'abord de bien vouloir m'excuser du retard apporté à répondre à votre lettre relative aux stationnements prolongés devant le P. N. du Boulevard Victor-Hugo.

Cette question est très complexe car elle pose pour nous un problème de régularité dans la circulation des trains sur les raccordements et un autre de sécurité.

Depuis la destruction partielle des Halles de Nantes-Orléans nous avons dû, en effet, reporter à Nantes-Etat le service du « détail », non seulement du local, mais aussi celui du transbordement qui incombe à un nœud ferroviaire de l'importance de Nantes, et ceci a augmenté très sensiblement le nombre des circulations vers cette dernière gare où aboutissent et partent maintenant les trains de vitesse accélérée de toutes les directions.

A ceci sont venues s'ajouter des évolutions supplémentaires et inévitables de machines entre le dépôt de Nantes Ste-Anne et celui du Blottereau, et enfin les difficultés de circulation sur le Pont Régal, toujours à

unique, nous imposant de ne pas perdre un passage, sous peine de ne pouvoir ensuite, en raison des décalages, assurer l'écoulement normal des trains, tellement les circulations sont serrées à certains moments.

Après un examen sérieux de la situation, j'ai donné des ordres afin :

— Qu'on suive de plus près l'engagement des manœuvres de Nantes-Etat vers les embranchements, la Cour Saint-Frères et le quai Crouan, afin de laisser au P. N. Victor-Hugo une possibilité de passage entre elles et les circulations grandes lignes.

— Que les trains partant de Nantes-Etat ne soient annoncés au passage à niveau qu'après leur démarrage et ce afin de réduire la durée de fermeture.

Et ces mesures devraient, à mon sens, éviter déjà un certain nombre de stationnements prolongés.

Il est beaucoup plus difficile d'opérer sur les circulations arrivant à Nantes-Etat et de prescrire par exemple d'arrêter un train se présentant peu après un départ et imposant le maintien du P. N. fermé pendant quelques minutes supplémentaires, bien que ce soit là le cas type soulevant les plaintes.

Il s'agit ici, en effet, d'une question sécurité et il n'est pas prudent de laisser venir ainsi un train pour s'arrêter tout à proximité de barrières ouvertes. En cas d'accident, quelles qu'en soient les causes, la S.N.C.F. serait rendue responsable.

J'ai demandé de plus au Chef de gare de Nantes-Etat et à mon Collègue de la Voie, de qui relève la garde des P. N., de veiller à ce que les Consignes soient appliquées avec le souci constant d'apporter le moins de gêne possible à la circulation routière, et suis persuadé qu'avec la mise en service du nouveau boulevard des « Martyrs Nantais de la Résistance » absorbant une partie du trafic du Boulevard Victor-Hugo, ces mesures sont de nature à améliorer très sensiblement la situation.

Nous avons accusé réception de la lettre de M. l'Inspecteur Principal Rault en ces termes :

Nantes, le 20 octobre 1947.

Monsieur l'Inspecteur Principal,

J'ai l'honneur de vous accuser réception de votre lettre du 13 courant, relative aux stationnements prolongés devant le passage à niveau du boulevard Victor-Hugo.

Notre Compagnie a enregistré avec satisfaction les mesures que vous avez ordonnées pour réduire la durée et le nombre des fermetures de ce passage à niveau.

Nous ne manquerons pas de vous faire savoir, comme vous nous l'avez demandé si, à l'expérience, ces mesures se sont révélées suffisamment efficaces. Nous intervenons par ailleurs auprès de la Municipalité, en lui demandant d'étudier avec la Société des Tramways de Nantes la possibilité de faire franchir le passage à niveau au moyen de deux voies, et non d'une seule, comme actuellement, ce qui éviterait un certain nombre d'embouteillages, et améliorerait très sensiblement la circulation sur le boulevard Victor-Hugo.

Ainsi que nous l'indiquons dans la lettre qui précède, nous avons demandé l'intervention de l'Administration Municipale auprès de la Compagnie des Tramways par la lettre suivante :

Nantes, le 22 octobre 1947.

Monsieur le Maire,

J'ai l'honneur d'appeler votre attention sur les inconvénients qui résultent pour la circulation de la fermeture trop fréquente, et souvent de trop longue durée, du passage à niveau du boulevard Victor-Hugo, à proximité de la gare de Nantes-Etat.

L'Administration municipale a déjà étudié ce problème, mais, en attendant qu'une solution définitive soit réalisée, il est peut-être possible de réduire les stationnements prolongés qui se produisent à cet emplacement.

Dans ce but, la Chambre de Commerce est intervenue à plusieurs reprises auprès de la S.N.C.F., et elle vient tout récemment d'obtenir que des mesures soient prises pour diminuer la durée de la fermeture des barrières.

Notre Compagnie estime qu'il y a là une amélioration et non une solution; il serait souhaitable de modifier la disposition des voies du tramway, afin que leur croisement avec la voie ferrée se fasse par deux voies et non par une seule car, en l'état actuel, lorsqu'un tramway franchit le passage à niveau, il doit, dans l'un ou l'autre sens, venir couper la circulation des voitures une première fois pour prendre la voie unique, puis une seconde fois à la sortie pour reprendre la voie montante ou la voie descendante.

L'assurance a été donnée que du côté de la S.N.C.F. aucune difficulté technique ou administrative n'était à craindre. La Chambre de Commerce demande donc l'intervention de l'Administration Municipale auprès de la Compagnie des Tramways de Nantes, afin d'obtenir que celle-ci réalise le franchissement du passage à niveau par deux voies au lieu d'une, pour réduire les embouteillages de la circulation et les pertes de temps qui en sont la conséquence.

En vous remerciant à l'avance de la bienveillance avec laquelle vous examinerez cette suggestion...

M. le Maire de Nantes nous a répondu en nous communiquant la lettre suivante, adressée par lui à la Compagnie des Tramways de Nantes, pour appuyer la demande de notre Compagnie :

14 novembre 1947.

Monsieur le Directeur Général,

J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une lettre de M. le Président de la Chambre de Commerce de Nantes, qui demande que le passage à niveau du boulevard Victor-Hugo soit coupé par deux voies de tramways.

Il est certain que l'établissement d'une voie supplémentaire à cet endroit rendrait plus aisée la circulation particulièrement dense canalisée par le boulevard Victor-Hugo.

D'une part, en effet, les tramways se dirigeant vers le pont de Pirmil doivent, pour emprunter la ligne unique qui traverse les voies ferrées, effectuer un double crochet qui coupe la marche des autres véhicules et risque de provoquer de graves accidents.

D'autre part, les cars électriques allant vers le Sud sont obligés, lorsque le passage à niveau est fermé, d'attendre son ouverture sur la gauche de la chaussée, de telle sorte que, quand les barrières se lèvent, les véhicules venant de Pirmil, sur leur droite, se trouvent brusquement face à face avec les voitures de votre Compagnie.

Il en résulte, de la part des automobilistes et des cyclistes, des manœuvres d'autant plus dangereuses que le boulevard, ayant été fermé pendant plusieurs minutes par les barrières du passage à niveau, ne laisse pas d'être encombré, de chaque côté de ce passage, par un nombre considérable de véhicules.

Je vous serais très vivement obligé de bien vouloir, pour porter remède à cette situation, examiner dans un sens favorable la requête de la Chambre de Commerce, et me donner votre avis sur les possibilités actuelles d'y donner satisfaction.

Nous avons adressé à M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, la lettre suivante :

Nantes, le 12 juin 1947.

Monsieur l'Inspecteur Principal et cher Collègue,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les industriels desservis par la gare de Chantenay viennent d'appeler l'attention de la Chambre de Commerce sur la fermeture du passage à niveau de la rue Réaumur, ce qui

Protestation contre la fermeture du passage à niveau N° 332, au niveau de la rue Réaumur.

les oblige, pour accéder à la gare de Chantenay, et revenir ensuite au quai, à emprunter les rampes qui aboutissent au bas du boulevard de la Liberté.

Si les renseignements officiels qui nous ont été fournis sont exacts, cette mesure serait motivée par la nécessité de réaliser des travaux compris dans le programme de la modification de la traversée souterraine de la ville. Or, il ne semble malheureusement pas que ceux-ci soient susceptibles, en raison des circonstances, d'entrer à bref délai dans leur phase d'achèvement.

Les camions automobiles doivent effectuer un parcours supplémentaire qui représente une dépense de carburant inutile, et, les commerçants et les industriels étant obligés de recourir encore pendant longtemps à des véhicules hippomobiles, ceux-ci ne peuvent être chargés au maximum qu'à 1.500 kg. pour un cheval. Les usagers de la gare de Chantenay subissent ainsi un grave préjudice.

La Chambre de Commerce vous serait obligée, Monsieur l'Inspecteur Principal et cher Collègue, de bien vouloir examiner cette question, et demander à votre Administration supérieure de prendre les mesures nécessaires pour le rétablissement de la circulation par le passage à niveau de la rue Réaumur.

M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, nous a répondu :

Nantes, le 25 juin 1947.

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous accusé réception de votre lettre du 12 juin relative à la fermeture à Chantenay du passage à niveau n° 332 de la rue Réaumur et me signalant les inconvénients qui en résultent pour les industriels desservis par cette gare.

La fermeture de ce passage à niveau à la circulation des voitures a été approuvée par décision de M. le Sous-Secrétaire d'Etat aux Communications et a fait l'objet d'un arrêté Préfectoral du 12 décembre 1941.

Mais avant d'y procéder nous avons attendu la réalisation des travaux d'aménagement de la rampe d'accès au Boulevard de la Liberté, itinéraire de remplacement, travaux qui ont été achevés il y a deux mois.

La fermeture de P. N. comme celle des passages à niveau 331 et 331 bis supprimés antérieurement fait partie du projet d'ensemble de suppression des P. N. de la traversée de Nantes (tranche Chantenay). Elle ne dépend nullement de l'exécution des travaux de construction du tunnel dans la traversée de la Ville, travaux qui entraîneront d'autres répercussions.

Je me permets de vous rappeler que la suppression du passage à niveau de la rue Réaumur a fait l'objet d'une enquête de « Commodo et incommodo » ouverte du 8 juillet au 17 juillet 1941, dont les conclusions ont été favorables et qui n'a donné lieu à aucune observation.

Dans ces conditions, nous ne pouvons que nous conformer aux termes de la Décision Ministérielle du 29 août 1941 et qui rentre dans le cadre général de la politique suivie par le Gouvernement en ce qui concerne la sécurité de la circulation routière.

Je ne puis donc rien faire pour pallier les inconvénients qui peuvent résulter de cette mesure et avec mes regrets, je vous prie d'agréer, etc...

Ayant demandé l'intervention auprès de la Région de l'Ouest de M. le Préfet de la Loire-Inférieure, celui-ci nous a exposé, dans la lettre suivante, les motifs qui l'empêchaient de rapporter la mesure qui avait motivé la protestation des industriels et des commerçants de Chantenay :

Nantes, le 26 septembre 1947.

Monsieur le Président,

Par lettre citée en référence vous avez appelé mon attention sur les inconvénients que vous paraît présenter la fermeture du passage à niveau n° 332, situé au niveau de la rue Réaumur à Chantenay.

J'ai longuement fait étudier la question par mes services, et ai recueilli l'avis motivé de M. l'Ingénieur Chef d'Arrondissement de la S.N.C.F.

Je suis donc en mesure de vous apporter, au sujet de cette fermeture, les précisions suivantes :

Bien que n'ayant pas été comprise dans le projet général établi pour la déviation de la voie ferrée dans la traversée de la Ville de Nantes, la suppression de ce passage a été envisagée en 1941, étant entendu qu'elle n'affecterait que le passage des voitures, celui des piétons étant maintenu.

Un arrêté préfectoral du 26 juin 1941 a prescrit la mise à l'enquête du projet.

Le dossier de l'affaire a été déposé à l'Hôtel de Ville de Nantes, pendant dix jours consécutifs, du 8 au 17 juillet 1941 pour être communiqué aux personnes qui auraient désiré en prendre connaissance. L'arrêté susvisé a été préalablement publié et affiché dans la ville de Nantes ; il a fait également l'objet d'une insertion dans la presse locale.

A l'expiration du délai fixé pour la clôture de l'enquête, aucune observation n'avait été présentée. En conséquence, ses résultats ont été communiqués à M. le Ministre des Travaux Publics et des Transports qui, par dépêche du 29 août 1941, a autorisé, après examen par ses services techniques, la suppression du passage pour voitures.

Par arrêté du 12 décembre 1941, approuvé par M. le Secrétaire d'Etat aux Communications le 3 janvier 1942, le P. N. 332 a donc été supprimé, sauf en ce qui concerne les portillons réservés aux piétons,

L'application de cet arrêté a été retardée par l'inexécution de travaux dans la voirie avoisinante et ce n'est qu'en juin 1947 que l'arrêté préfectoral susvisé a été appliqué.

Il convient de noter que le faible allongement de parcours imposé par la fermeture de ce passage à niveau est compensé par la suppression de l'attente devant des barrières fermées et par la diminution des risques d'accidents.

D'autre part, cette suppression diminue la circulation dans la rue des Usines, ce qui n'est pas sans intérêt en raison de la faible largeur de cette voie, de l'encombrement des tramways circulant dans les deux sens ou manœuvrant au triangle de tournage précisément au voisinage dudit passage à niveau.

En conclusion, étant donné que les mesures prévues par la loi pour la suppression du P. N. 332 ont été réalisées, qu'il en résulte une économie annuelle pour la S.N.C.F. de l'ordre de 500.000 francs, à l'exclusion des risques d'accidents, j'estime ne pouvoir que me ranger à l'avis de M. l'Ingénieur Chef d'Arrondissement concluant au maintien de l'état de chose actuel.

Je tiens toutefois à vous indiquer que le raccourcissement direct envisagé rue Bougainville - rue Chevreui, par la Ville de Nantes, atténuerait dans une large mesure les inconvénients que vous m'avez signalés.

Pour le Préfet,
Le Secrétaire Général,

Nous n'avons pu que transmettre à nos commettants les réponses de M. l'Inspecteur Principal, Chef d'Arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest, et de M. le Préfet de la Loire-Inférieure, en leur exprimant nos regrets de n'avoir pu leur obtenir satisfaction.

M. le Préfet de la Loire-Inférieure nous a adressé la lettre suivante :

Nantes, le 12 décembre 1947.

Monsieur le Président,

En vue du relèvement de l'économie nationale, un décret du 3 janvier 1948 a prescrit l'établissement d'un plan d'ensemble pour la modernisation et l'équipement économique de la métropole et des territoires d'outre-mer.

Son objet essentiel est :

— D'assurer un relèvement rapide du niveau de vie de la population ;

Constitution de la Commission Départementale de modernisation du plan. — Désignation des représentants des Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire.

- De moderniser et d'équiper les activités de base (houillères, électricité, sidérurgie, ciment, machinisme agricole et transports) ;
- De moderniser l'agriculture ;
- D'affecter à la reconstruction le maximum de moyens ;
- De moderniser et de développer les industries d'exportation.

Ce premier programme est complété chaque année par d'autres plans élaborés par le Conseil du Plan.

Leur réalisation nécessite des études locales. Il a donc été prévu de compléter l'organisation centrale par des commissions départementales de modernisation. Je procède actuellement à la constitution de la Commission Départementale de la Loire-Inférieure.

Mon intention est de vous nommer membre de cet organisme.

Je vous serais obligé de bien vouloir accepter cette mission et vous remercie par avance du précieux concours que vous apporterez ainsi à l'Administration.

M. Bertin, Président, a accepté de faire partie de cette Commission.

Par une autre lettre du même jour, M. le Préfet de la Loire-Inférieure a demandé à notre Compagnie et à la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire de se mettre d'accord pour désigner un représentant sinistré de la petite et moyenne entreprise dans la Commission départementale qui allait être constituée.

Après avoir examiné cette question au cours de notre séance du 26 décembre 1947, à laquelle assistait précisément M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure, notre Président, M. Bertin, a accepté de faire partie de cette Commission et a fait remarquer à M. le Préfet qu'en raison de l'importance des sinistres, tant à Nantes qu'à Saint-Nazaire, il serait désirable qu'un représentant de chacune des Chambres de Commerce fasse partie de la Commission.

M. le Préfet ayant accepté cette suggestion, nous avons délégué comme représentant de la petite et moyenne entreprise dans la Commission départementale de modernisation du plan, notre Collègue M. Paul Gringoire, Secrétaire-Membre de notre Compagnie, et nous avons demandé à la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire de faire connaître directement son représentant à M. le Préfet.

Au cours de sa séance du 10 octobre 1946 notre Compagnie a pris connaissance d'une décision de M. le Ministre de la Production Industrielle et de M. le Ministre de la Reconstruction et de l'Urbanisme, du 2 août 1946, autorisant la construction de la raffinerie de pétrole de Donges, sur les bases de ses capacités d'avant-guerre.

Nous avons enregistré avec satisfaction cette décision ministérielle, qui va permettre la reconstitution des raffineries de pétrole de Donges, dont le trafic est de la plus grande importance pour notre port.

La Société des Raffineries françaises de Pétrole de l'Atlantique et la Société Générale des Huiles de Pétrole ont demandé l'autorisation d'exploiter au port de Donges un outillage privé, avec obligation de service public.

Cet outillage comprend :

1° Des canalisations destinées à la manutention des hydrocarbures et combustibles liquides, bruts ou raffinés, ainsi que les installations destinées à permettre la surveillance et l'exécution de ces manutentions ;

2° Une installation d'éclairage de l'apportement ;

3° Des canalisations d'amenée d'eau potable et d'eau brute pour l'alimentation des chaudières des navires ;

4° Une service d'amarrage et de désamarrage des navires.

Par lettre du 19 août 1948, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port de Nantes, a demandé l'avis de notre Compagnie sur cette pétition, que nous avons examinée au cours de notre séance du 8 octobre 1948, et à laquelle nous avons donné un avis favorable.

Dans sa réunion du 12 novembre 1948, la Commission permanente d'Enquête du port de Nantes a également donné un avis favorable à l'autorisation sollicitée par la Société des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique et la Société Générale des Huiles de Pétrole.

Autorisation de reconstruction de l'usine de Pechelbronn-Ouest.

Exploitation de canalisations et engins divers au port de Donges par la Société des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique et la Société Générale des Huiles de Pétrole — Autorisation d'outillage privé avec obligation de service public.

Installation d'un poste de radiophonie à bord du bateau-pilote « La Lambarde ».

Par lettre du 8 octobre 1947, M. l'Ingénieur en Chef, Directeur du Port, a demandé la participation de la Chambre de Commerce de Nantes aux frais d'installation d'un troisième poste de radiophonie à bord du bateau-pilote « La Lambarde ».

Après avoir examiné cette demande dans sa séance du 17 octobre 1947, notre Compagnie a reconnu les difficultés que présenterait le transfert de l'installation radiophonique du « Carrelet » à bord de « La Lambarde » lorsque le premier serait en réparation. Elle a, en conséquence, donné un avis favorable à l'acquisition d'un troisième poste de radiophonie destiné au bateau pilote « La Lambarde », les frais devant être prélevés sur le fonds de réserve du Budget des Services Communs aux ports de Nantes et de Saint-Nazaire.

Constitution d'une commission de cotation des vins d'Algérie et d'une commission de cotation des vins de pays.

La Compagnie des Courtiers assermentés nous a demandé de créer à Nantes deux commissions de cotation, une pour les vins d'Algérie et une pour les vins de pays.

Après avoir examiné cette question et reconnu l'utilité que présenterait l'établissement de mercuriales des vins d'Algérie et des vins de pays sur la place de Nantes, la Chambre de Commerce a constitué ces Commissions, d'accord avec la Compagnie des Courtiers assermentés et la Chambre Syndicale de l'Importation et du Commerce en gros des vins.

Projet d'installation dans la région nantaise d'une importante usine de fabrication de pâte à papier et de carton.

Nous avons adressé à M. le Ministre de la Production Industrielle la lettre suivante :

Nantes, le 5 juillet 1946.

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'attention de la Chambre de Commerce de Nantes a été appelée à plusieurs reprises sur l'absence, dans la région de la Loire Maritime, d'une importante industrie, qui fut autrefois représentée à Nantes : celle de la fabrication de la pâte à papier et de la papeterie.

D'après les renseignements officiels qui nous ont été fournis, une demande va vous être soumise par l'Office Professionnel du Papier, à l'occasion du plan de rééquipement de la papeterie, en vue de l'installation, dans la région nantaise, d'une usine de pâte semi-chimique, destinée à être transformée sur place en papier d'emballage et en carton. Le procédé employé serait celui de la défibration des bois feuillus (bois de taillis) par des procédés américains (appareils chemi-pulpers).

La réalisation de ce projet présenterait un très grand intérêt sur le plan national, car il éviterait l'achat par les fabricants de papier français de quantités importantes de pâtes étrangères, qui, avant la guerre, nécessitaient une forte sortie de devises étrangères, dont il importe d'éviter le renouvellement.

De plus, le choix de la région nantaise pour la création de l'usine permettrait d'assurer un approvisionnement facile en matières premières, car les exploitants forestiers vont se trouver, comme avant la guerre, encombrés des produits de leurs taillis, particulièrement nombreux dans notre Région de bocage, qui ne trouvent déjà plus une utilisation suffisante depuis que la diminution du nombre des gazogènes entraîne celle de la demande du charbon de bois.

Enfin, les terrains industriels qui pourraient être utilisés à proximité de notre ville, bénéficieraient, par leur situation géographique, d'avantages considérables pour la distribution des produits fabriqués par l'usine, qu'il s'agisse de desservir l'hinterland du port de Nantes, comprenant la Vallée de la Loire et la Bretagne du Sud, ou d'expédier les papiers et les cartons sur l'Afrique du Nord.

Notre Compagnie vous serait obligée, Monsieur le Ministre, de bien vouloir examiner avec bienveillance la demande qui vous sera présentée par l'Office Professionnel du Papier, et elle se tient à votre disposition pour fournir toute la documentation complémentaire qui pourrait vous être utile au sujet des possibilités offertes par le port de Nantes et la région nantaise, à la création et au développement de cette nouvelle industrie.

Nous avons également saisi de la question M. le Ministre de l'Agriculture par la lettre suivante :

Nantes, le 5 octobre 1946.

Monsieur le Ministre,

Un industriel se propose de créer dans la région de Nantes une usine de fabrication de papier d'emballage et de carton, à partir des bois de taillis, par l'application d'un procédé américain de défibration de ces bois.

L'installation à Nantes d'une papeterie de cette nature présenterait le plus grand intérêt pour notre région, tant du point de vue industriel que du

point de vue agricole, la Loire-Inférieure et les départements voisins étant, comme vous le savez, des zones de bocage particulièrement riches en bois de taillis.

Les Services compétents du Ministère de la Production Industrielle, Direction du Bois et des Industries diverses, ont estimé que la fabrication de papier par défilage du bois de taillis présentait beaucoup d'intérêt pour l'économie française. Il est donc probable que le projet d'installation d'une usine de cette nature va être soumis à la Commission d'examen du plan, qui aura à se prononcer sur l'attribution des devises nécessaires à l'achat en Amérique des machines spéciales qu'exige l'emploi des procédés de défilage.

Si vous estimez, comme nous-mêmes, que l'emploi de ce procédé devrait être avantageux pour notre économie nationale, nous serions très heureux si vous vouliez bien intervenir auprès de la Commission du plan d'équipement, pour que celle-ci réserve les devises nécessaires à l'achat des machines américaines de défilage.

M. le Ministre de l'Agriculture nous a répondu :

Paris, le 16 octobre 1946.

Monsieur le Président,

Par lettre du 5 octobre 1946, vous avez bien voulu attirer mon attention sur un industriel qui se propose de créer dans la région de Nantes une usine de fabrication d'emballage et de carton, à partir des bois de taillis, par l'application de nouveaux procédés américains. Vous me signalez que le projet a été soumis aux services compétents du Ministère de la Production Industrielle, et me demandez d'intervenir en sa faveur auprès de la Commission du Plan d'Équipement au cas où j'estimerai son adoption avantageuse pour notre économie nationale.

J'ai moi-même jusqu'aujourd'hui milité vigoureusement pour l'installation en France d'industries nouvelles capables d'absorber la production nationale de bois de taillis, qui risque de se trouver à brève échéance sans débouchés suffisants du fait de l'importante diminution de la consommation de bois de feu et de carburants ligneux. La création d'usines à pâtes de cellulose utilisant les bois feuillus issus du taillis rentre tout à fait dans le cadre de ce programme, et je ne saurais que l'encourager dans les limites de la production forestière normale. Cependant, je ne voudrais pas donner d'avis favorable dans le cas particulier et laisser investir en l'affaire un important capital sans avoir l'assurance que les massifs forestiers des départements voisins de la région nantaise pourront fournir annuellement l'énorme quantité de bois feuillus nécessaire : 300.000 stères, à produire en plus de celle affectée aux besoins locaux et industries existantes, ni que ce volume pourra converger vers Nantes dans de bonnes conditions de transport. Je vais, en conséquence, faire effectuer à ce sujet une enquête par mes services, enquête dont les résultats dicteront l'avis que je pourrai avoir à fournir à la Direction du Bois et des Industries diverses et à la Commission du Plan d'Équipement.

Nous avons également saisi de la question M. Labry, Inspecteur Général de l'Économie Nationale pour le Secteur de l'Ouest, qui nous a répondu :

Angers, le 19 octobre 1946.

Monsieur le Président,

Par lettre du 5 octobre vous m'avez prié d'intervenir auprès de l'Économie Nationale pour faciliter l'importation des États-Unis du matériel nécessaire à la création dans la région nantaise d'une usine de fabrication de papier et carton, à partir du bois de taillis, par procédés chemi-pulper.

J'ai l'honneur de vous faire connaître que les services compétents, après avoir étudié le dossier présenté par M. Léon Clergeau, et pris contact avec ce dernier, ont décidé d'autoriser l'importation du matériel américain nécessaire à la fabrication de pâte à papier par le procédé indiqué.

Mais étant donné, d'une part, la pénurie des devises et, d'autre part, l'importance relative du matériel de transformation de pâte à papier en France, le Ministre de l'Économie Nationale ne croit pas pouvoir autoriser l'importation du matériel américain de transformation de la pâte demandé par M. Clergeau.

Je reste à votre disposition pour suivre la question...

Nous avons demandé à M. le Maire de Nantes de s'associer à nos démarches, et celui-ci a appuyé très vivement notre demande au nom de la Ville.

Nous avons adressé à M. Lassalle, Président de la Commission de la loi du 23 mars 1941, la lettre suivante :

Nantes, le 7 juillet 1947.

Monsieur le Président,

Un industriel de la région nantaise, M. Clergeau a, comme vous le savez, établi un projet de construction d'une usine de fabrication de papier et de carton à partir des bois de taillis par procédés chemi-pulper, projet qui doit être soumis à l'examen de la Commission de la loi du 23 mars 1941, le 10 juillet prochain.

Nous comprenons parfaitement que les difficultés financières du moment vous empêchent d'envisager l'engagement de crédits très importants qu'exigera la construction de cette nouvelle usine. Mais il nous semble que ces difficultés ne devraient pas empêcher la prise en considération du projet de M. Clergeau, toutes réserves étant faites sur la date à laquelle cette prise en considération pourra porter effet. Cette façon de procéder aurait l'avantage de réserver l'avenir, alors qu'un ajournement tendrait à faire croire que le projet soumis à votre examen ne présente qu'un intérêt secondaire.

Nous vous demandons donc instamment de bien vouloir ne pas ajourner le projet de M. Clergeau lors de la prochaine réunion de la Commission que vous présidez, car nous sommes persuadés que la réalisation d'une usine de la nature et de l'importance de celle que M. Clergeau a l'intention de construire à Nantes, présente pour notre région un intérêt économique considérable.

Nous avons enfin reçu de M. le Ministre de l'Economie Nationale la lettre suivante, dont les termes ne nous ont pas permis d'insister pour obtenir satisfaction ; mais nous nous sommes réservés, lorsque le moment sera plus favorable, de reprendre la question afin d'arriver à la réalisation d'un projet qui présente un grand intérêt pour la Région nantaise :

Paris, le 25 juillet 1947

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la demande présentée par M. Clergeau, industriel à Nantes, tendant à obtenir une garantie de l'Etat pour une somme de 1 milliard, en vue d'établir une usine de fabrication de papier et de carton à partir des bois de taillis de la région nantaise.

Cette demande avait reçu un avis très favorable de la municipalité de Nantes.

Il n'est pas douteux en effet, que l'édification de cet ensemble industriel présenterait des avantages très certains pour la région nantaise et pour l'économie nationale tout entière. Toutefois, le Comité d'Examen des demandes de garantie de l'Etat a estimé que dans les circonstances présentes, nos ressources en capitaux et en métaux ferreux étaient insuffisantes pour que cette entreprise puisse être menée à bonne fin. En conséquence, il a décidé de ne pas poursuivre plus avant son étude et je vous en exprime mes regrets.

Demande de perception d'une taxe pour couvrir les frais du service de la sous-répartition de l'essence aux commerçants.

Au cours de notre séance du 26 juillet 1946, notre Président, M. Bertin, nous a donné lecture de l'exposé suivant :

Messieurs,

Depuis le 1^{er} janvier 1945, la Chambre de Commerce est chargée d'effectuer la sous-répartition de l'essence. Ce service a d'abord été appli-

cable à tous les commerçants et les industriels, mais depuis le 1^{er} octobre 1945, les commerçants seuls doivent s'adresser à la Chambre de Commerce, les industriels étant servis par l'Inspection de la Production Industrielle.

Depuis le 1^{er} novembre, nous avons été également chargés par la Préfecture de la Loire-Inférieure de la sous-répartition des pneumatiques automobiles aux commerçants.

Notre Compagnie a accepté volontiers de remplir cette mission. Elle en a jusqu'ici supporté intégralement les charges. Celles-ci, qui comprennent notamment la rétribution d'un chef de service et d'une sténo-dactylographe, ont été jusqu'ici limitées, et elles ne se sont élevées, pour l'année 1945, qu'à 125.000 francs.

Cette dépense a été imputée sur le Budget du Service Ordinaire de la Chambre ; elle a, par suite, été supportée par l'ensemble des patentés, et non par les seuls bénéficiaires de la répartition de l'essence et des pneus.

La nouvelle organisation de ce Service va nous obliger, pour nous conformer aux instructions ministérielles, d'augmenter notre personnel, puisque nous devons notamment prévoir la réception, chaque mois, de 3.500 lettres et l'expédition, en réponse, d'autant de lettres recommandées. Indépendamment de la dépense de papier qui va en résulter, nous devons prendre une nouvelle sténo-dactylographe.

Il n'était déjà pas très équitable de faire supporter les frais de cette sous-répartition à l'ensemble des patentés, mais nous avions continué à faire gratuitement ce service, en escomptant sa disparition rapide, qui ne nous semble plus maintenant devoir être envisagée.

L'augmentation de dépenses qui va résulter des dernières instructions ministérielles ne nous permet pas de continuer dans cette voie, et nous vous proposons, M. le Ministre de la Production Industrielle, d'approuver la perception, par notre Compagnie, d'une taxe de vingt-cinq centimes par litre d'essence, pendant tout le temps où la sous-répartition lui en sera confiée.

Après avoir entendu la lecture de ce rapport, notre Compagnie en a adopté à l'unanimité les conclusions, et, après l'avoir transformé en délibération, l'a adressé à M. le Ministre de la Production Industrielle.

Nous n'avons pas obtenu de réponse à cette demande, mais nous avons été informés officieusement que le Ministère de la Production Industrielle n'était pas favorable à la perception de la taxe demandée par notre Compagnie et par beaucoup d'autres Chambres

de Commerce. Nous avons en conséquence continué à comprendre les frais du Service de la distribution des carburants dans les dépenses de notre budget ordinaire du Service de la Chambre.

FIN DE LA TROISIEME PARTIE

Le Président :

MAURICE BERTIN.

Le Secrétaire Général :

RENÉ LEGROS.

TABLE DES MATIÈRES

Compte rendu des Travaux de la Chambre de Commerce de Nantes pendant les années 1946 à 1948

	Pages
Introduction	8
Renouvellement général de la Chambre de Commerce. — Election du Bureau pour 1946 et 1947	9
Renouvellement partiel de la Chambre de Commerce. — Election du Bureau pour 1948 et 1949	21
Nomination comme membre correspondant de M. Rault, inspecteur principal, chef d'arrondissement de l'Exploitation de la Région de l'Ouest	31
Promotion de M. Bertin, président, au grade d'Officier de la Légion d'Honneur	31
Nomination de MM. Bernard et Loutrel, membres de la Chambre de Commerce, au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur	34
Nomination de MM. Emile Decré et Figon, membres de la Chambre de Commerce, au grade de Chevalier de la Légion d'Honneur	34
Promotion de M. Bertin, président, au grade de Commandeur du Mérite Commercial	35
Promotion de M. Emile Decré au grade d'Officier du Mérite Commercial, et nomination de M. Joseph Fonteneau au grade de Chevalier du même Ordre	35
Désignation de M. Voiteau comme représentant de la Chambre de Commerce au Conseil Départemental d'Hygiène et à la Commission de Surveillance de l'Institut Pasteur	36
Réception de M. Christian Pineau, Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, et de M. Max Hymans, secrétaire général à l'Aviation Civile et Commerciale	36
Réception de M. Lahillonne, Préfet de la Loire-Inférieure	38
Réception de M. Beaujard, conseiller commercial à San-Francisco, et de M. Charlois, attaché commercial à New-York	42

	Pages
Réception d'une délégation des Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester	55
Réception des délégués des Chambres de Commerce de la V ^e Région Economique par les Chambres de Commerce de Southampton, Portsmouth et Winchester	58
Réception d'une délégation de l'Association des Ingénieurs Civils	58
Réception d'une délégation de journalistes de l'Organisation des Nations Unies	62
Participation de la Chambre au « Train de la Reconnaissance Française au Peuple Américain »	63
Projet d'organisation d'un voyage d'études en Suisse pour développer les relations entre ce pays et le port de Nantes	63
Election de M. René Legros, secrétaire général de la Chambre de Commerce, à la présidence de l'Association des secrétaires généraux des Chambres de Commerce de France et d'Algérie	67
Nomination de M. Germain Bapst, secrétaire général adjoint	67
Revalorisation provisoire des pensions du personnel retraité avant 1945	67
Relèvement des retraites du personnel titulaire de la Chambre de Commerce	68
Relèvement des retraites des portefaix de la Chambre de Commerce ..	69

PREMIERE PARTIE

Questions maritimes et coloniales

I. — MARINE MARCHANDE ET PORTS

Protestation contre un projet de nationalisation de la Marine Marchande	71
Répartition des matières premières pour la construction des navires en bois	73
Projet d'union douanière de la France avec le Bénélux et l'Italie. — Enquête de l'Association des Grands Ports Français sur les conséquences qui pourraient en résulter pour les ports français	73
Majoration des droits de quai sur les navires. — Demande de dérogation en faveur de Nantes, port sinistré	73

	Pages
Reconstruction des ports maritimes. — Démarche commune des grands ports auprès de M. Queuille pour obtenir des crédits	74
Importation des céréales par les ports de Nantes et de Saint-Nazaire ..	75
Difficultés d'approvisionnement en gas-oil des navires de commerce ..	75
Limitation de la responsabilité du transporteur de marchandises par mer. — Demande de révision de la loi du 2 avril 1936	77
Gardiennage des quais des ports maritimes	78

II. — ALGÉRIE - COLONIES - PROTECTORATS

Création des francs coloniaux	78
Classement du port de Nantes comme réceptioinaire d'agrumes de l'Afrique du Nord	80
Trafic des primeurs et des agrumes. — Participation de la Chambre de Commerce au Congrès d'Oran	82
Ouverture du port de Nantes aux expéditions de pommes de terre de semence sur l'Afrique du Nord	85
Protestations contre la désignation, par le Groupement National d'Achat des sucres, pour la réception des sucres coloniaux, de courtiers inscrits à la Bourse de Paris au détriment des courtiers de provinces	85
Demande d'envoi à Nantes de sucres des Antilles à la place des sucres cubains	87
Reprise du trafic bananier dans le port de Nantes	89
Reprise de l'importation des rhums coloniaux par le port de Nantes	90
Relations maritimes entre la France et la Guyane	90

III. — PILOTAGE

Application de l'article 18 du règlement du pilotage de la Loire prévoyant une double taxe de sortie quand les pilotes dépassent la ligne Banche-Pilier. — Suspension par décision du 16 octobre 1945. — Rétablissement par suite du déplacement du point A	94
Modifications au régime et aux tarifs du pilotage de la Loire	98

DEUXIEME PARTIE

Questions Industrielles et Commerciales

I. — DOUANES

	Pages
Nouvelle réglementation en matière de formalités douanières. — Demande de simplification	123
Insuffisance du personnel des services de la douane. — Demande d'augmentation du nombre des vérificateurs dans le port de Nantes	125
Mise en concordance de l'horaire de travail des agents des douanes avec celui des dockers	126

II. — COMMERCE EXTÉRIEUR

Demande de rétablissement du Consulat des Etats-Unis à Nantes	128
Attribution de licences d'importation et d'exportation	129
Limitation des exportations	129
Régime d'importations. — Protestation contre la réduction de la marge de marques brutes, sans consultation des Chambres de Commerce et de l'organisme professionnel	130
Arrangement de Neuchâtel du 8 février 1947, relatif au droit de propriété industrielle. — Demande de ratification rapide	130

III. — LÉGISLATION

Modifications au statut général des Chambres de Commerce	131
Création éventuelle de nouvelles Chambres de Commerce	141
Création ou extension des établissements commerciaux, industriels et artisanaux	142
Ouverture de nouvelles entreprises. — Conditions d'accès à la profession	150

Pages

Assainissement des professions commerciales, industrielles et artisanales	151
Retour à la liberté des transactions. — Enquête de l'Assemblée des Présidents des Chambres de Commerce	151
Protestation contre le blocage des fuels dans les dépôts régionaux et l'augmentation de leur prix	152
Réforme de la législation des loyers	153
Le problème du logement	154
Situation de l'industrie des conserves de poissons. — Demande de retour à la liberté des transactions	155
Difficultés de trésorerie éprouvées par les entreprises lors des changements de prix pour renouveler leurs stocks	155
Extension des coopératives d'usines. — Défense des intérêts des commerçants	157
Application à certains articles textiles de l'arrêté de baisse du 6 novembre 1948	158
Le warrant industriel. — Extension au commerce. — Prorogation de durée d'application	159
Confiscation des profits illicites. — Nécessité de sauvegarder les droits des tiers créanciers	164
Possibilités d'arbitrage par les Chambres de Commerce des conflits en matière de répartition des articles utilitaires	166
Protestation contre une proposition de création d'un Office National des Engrais	166
Protestation contre un projet de création d'un Office National du Vin	167
Généralisation de l'Assurance-vieillesse. — Demande de révision de la loi du 13 septembre 1946, et, en tous cas, de report à une date ultérieure de l'entrée en vigueur du régime prévu pour le 1 ^{er} janvier 1947	169

IV. — IMPOTS

Application aux Chambres de Commerce Maritimes et aux ports autonomes de tous les impôts et taxes dus par les entreprises privées. — Sursis d'application jusqu'au 31 décembre 1950	172
Application de l'impôt de solidarité aux propriétaires sinistrés	172

	Pages
Protestation contre l'interdiction de l'incorporation des impôts dans les frais généraux	174
Réforme du régime de la taxe locale. — Enquête de l'Assemblée des Présidents	175
V. — QUESTIONS FINANCIÈRES	
Demande de suppression de la Caisse Centrale de Dépôts et de Virements de titres	176
Restrictions de crédits imposées aux établissements bancaires par la Banque de France	180
Création à Nantes d'une délégation de l'Office des Changes	181
VI. — NAVIGATION INTÉRIEURE	
Demande de retour à la liberté de l'affrètement sur les voies navigables intérieures	182
Demande de modification des heures d'ouverture et de fermeture des écluses sur les canaux	183
VII. — AVIATION COMMERCIALE	
Projet de loi fixant le statut de l'aviation commerciale	184
Enquête de l'Office des Transports de l'Ouest sur les services rendus par la documentation de l'Institut français du transport aérien ..	186
VIII. — POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES	
Rétablissement et amélioration des Services des P.T.T.	188
Abus des abréviations dans les télégrammes. — Etablissement d'une liste des expressions commerciales abrégées consacrées par l'usage	195
Aviation postale de nuit	196
Rétablissement des recettes auxiliaires des P.T.T.	196

	Pages
IX. — ROUTES	
Etat des routes	197
Situation des carburants liquides	203
Situation des pneumatiques	205
Situation de l'Industrie et du Commerce automobile. — Mesures à prendre pour l'améliorer	207
Demande de rétablissement de la libre circulation automobile	208
Ouverture des garages le dimanche. — Utilité d'une entente entre les exploitants pour assurer une permanence	209
Création et exploitation des gares routières. ... Demande de participation de délégués routiers aux études des Chambres de Commerce ..	209
Représentation des transporteurs routiers aux réunions des Offices de Transports	210
X. — CHEMINS DE FER	
Participation de la Chambre aux travaux des Offices des Transports de l'Ouest et du Centre-Ouest	210
Situation des chemins de fer. ... Reconstitution du matériel et amélioration du service	219
Projet d'une nouvelle division de la S.N.C.F. en directions régionales	227
Délais de déchargement des wagons	228
Demande de rétablissement des billets d'aller et retour	228
Refonte générale des tarifs de transports des marchandises	229
Demande de rétablissement des tarifs d'exportation	231
Suppression de l'obligation du chargement et du déchargement des wagons complets le dimanche et les jours fériés	232
Exécution par la S.N.C.F. de transports inférieurs à 40 kgs.	233
Transports entre les voies de quais et les embranchements particuliers.	233
Réouverture au trafic des voyageurs de certaines lignes où ne circulent actuellement que des trains de marchandises	236
Limitation de la responsabilité de la Société Nationale des Chemins de fer pour la perte et les avaries de colis	237

	Pages
Suppression du port dû pour les petits colis, colis familiaux et colis express. — Protestation contre l'homologation de la proposition de la S.N.C.F.	238
Vois de colis dans les gares	239
Tarif 302. — Transports des céréales à destination de la Suisse.....	240
Tarif 13-113. — Reprise de l'exportation des minerais de fer par le port de Nantes	240
Tarif 14-114. — Transport des produits métallurgiques	243
Tarif 25-125. — Demande de rétablissement des dispositions applicables au retour des emballages vides	245
Tarif 129. — Transports entre les voies de quais et les embranchements particuliers	246
Trains Nantes-Paris	249
Trains Nantes-Lyon	251
Trains Nantes-Limoges	254
Trains Nantes-Marseille	254
Trains Nantes-Quimper	255
Trains Nantes-Saint-Malo	255
Deserte de la Vallée de la Loire.....	255
Demande de rétablissement de l'express « Manche-Océan ».....	259

XI. — TRAVAIL - ENSEIGNEMENT PROFESSIONNEL

Les charges sociales et la politique des prix.....	259
Projet de réforme de la Sécurité Sociale. — Enquête de l'Assemblée des Présidents	260
Conditions d'admission aux Ecoles Supérieures de Commerce.....	261
Constitution du Comité départemental de l'Enseignement technique..	263
Préparation du Statut de l'Apprentissage.....	264

XII. — QUESTIONS DIVERSES

	Pages
Demande de suppression de la monnaie-matière pour l'acier ordinaire et les tôles minces	226
Constitution de coopératives de gestion pour le stockage et la vente de matériaux de construction.....	266
Participation éventuelle des Chambres de Commerce au financement des émissions régionales de la Radiodiffusion française.....	267

TROISIEME PARTIE

Questions intéressant Nantes et la Loire Maritime

I. — TRAVAUX DU PORT ET DE LA LOIRE MARITIME

	Pages
Mise à l'étude d'un projet de déplacement de la voie charretière de la rive droite du port, à partir de la rue Meuris	269
Programme d'aménagement général de l'île Cheviré	270
Déviations du lit de la Loire dans la courbe de la Téléindière. — Enquête d'utilité publique	273
Amélioration des accès maritimes du port de Nantes. — Essais au Laboratoire National Hydraulique de Châton	275
Situation des profondeurs dans le chenal de la Loire Maritime. — Montée à Nantes des « Liberty-Ships »	277
Financement de la reconstruction des installations portuaires. — Constitution d'un Groupement conforme aux modalités prévues par l'article 44 de la loi du 30 mars 1947	280
Prorogation de la durée d'amortissement des emprunts contractés au Crédit Foncier de France	280

II. — NAVIGATION INTÉRIEURE

	Pages
Protestation contre un projet éventuel de déclassement des voies navigables de la Région de l'Ouest	281
Demande d'établissement dans la vallée de la Loire d'une grande voie navigable de Nantes à Orléans	284
Installation à Montpezat d'une usine hydro-électrique alimentée par le détournement d'une partie des eaux du bassin de la Loire supérieure. — Mesures à prendre pour la sauvegarde des intérêts des riverains et l'amélioration du régime du fleuve	285
Demande de prolongation des heures d'ouverture des écluses sur les canaux de l'Ouest	287
Demande de reconstruction du pont de Truel sur le canal de Nantes à Brest	290

III. — POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES

Protestation contre la suppression temporaire de la deuxième distribution postale dans les agglomérations autres que Nantes	291
Demande d'avancement de l'heure de remise du courrier dans les boîtes du commerce	293

IV. — AVIATION COMMERCIALE

Concession de l'aérodrome de Château-Bougon	294
Ouverture de la ligne de navigation aérienne Paris-Nantes-Casablanca	305

V. — ROUTES

Installation d'un pont-flottant sur la Vilaine à La Roche-Bernard	310
Demande de reconstruction du pont d'Aucfer sur l'Oust	312

VI. — CHEMINS DE FER

	Pages
Modification de la traversée de Nantes par la voie ferrée	313
Voie ferrée de la rive gauche de la Loire	317
Frais de renvoi et de double pesage des wagons de charbon chargés au quai de Roche-Maurice	324
Protestations contre la suppression de la réception des wagons de détail à Pont-Rousseau	325

VII. — TAXES DE PÉAGES - RÈGLEMENTS - TARIFS

Relèvement des péages perçus dans le port de Nantes au profit de la Chambre de Commerce sur les navires et sur les marchandises ..	329
Relèvement du péage perçu sur les navires franchissant la Barre des Charpentiers	361
Relèvement des tarifs des outillages publics des ports par arrêtés préfectoraux	363
Relèvement des tarifs d'usage de l'outillage public du port	363
Relèvement des tarifs des capitaines-visiteurs-experts	367
Relèvement des tarifs de lamanage	367
Maintien, à titre définitif, du tarif provisoire de la C ^h des Agents de Change de Nantes. — Relèvement de ce tarif	368
Fixation du taux du « creux de route »	369

VIII. — LIGNES RÉGULIÈRES DE NAVIGATION - CONCESSIONS

Demande d'occupation par les Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie aval du quai Fernand-Crouan	369
Demande d'occupation par les Ateliers et Chantiers de la Loire de la partie amont du quai des Antilles	371

IX. — OUTILLAGE PUBLIC DU PORT - VOIES DE QUAIS

Financement par l'emprunt des dépenses de reconstitution des outillages publics portuaires	373
Fixation des crédits susceptibles d'être engagés par la Chambre en 1948 pour la reconstitution de l'outillage public du port	374
Adjonction à l'outillage public du port de Nantes d'un dock flottant de 8.000 tonnes	374
Déclassement du slip-way et autorisation de vente des terrains à la Société Anonyme des Anciens Chantiers Dubigeon	379
Remise au Service des Ponts et Chaussées du nettoyage des quais ..	383
Aspect extérieur des constructions neuves dans les ports	383
Régime des voies de quai du port de Donges	384

X. — ENTREPOTS ET MAGASINS GÉNÉRAUX

Reconstruction des entrepôts et magasins généraux	385
Remembrement des terrains des anciens entrepôts	386
Etablissement d'un nouveau règlement des entrepôts	387
Relèvement des tarifs de magasinage et de manutention dans les entrepôts	387
Ouverture et extension de magasins généraux par des entreprises privées	393
Installation de dépôts d'huiles minérales sous douane	395
Suppression des magasins généraux de la Société Nantaise des Docks et Citernes de pétrole	396

XI. — ALLOCATIONS ET SUBVENTIONS

Allocations et subventions diverses	396
-------------------------------------------	-----

XII. — QUESTIONS DIVERSES

Inscription du Palais de la Bourse à l'inventaire des monuments historiques. — Mise à l'étude de l'installation définitive de la Chambre de Commerce	399
Etablissement du plan d'urbanisme de la ville de Nantes. — Avis de la Chambre de Commerce	400
Projet d'annexion à la ville de Nantes de la commune de Rezé	402
Fusion des statistiques du trafic des ports de Nantes et de Saint-Nazaire ..	404
Gardiennage des marchandises sur les quais	404
Projet de clôture partielle des quais du port	406
Augmentation du nombre des peseurs-jurés dans le port de Nantes ..	406
Reprise de l'exportation des minerais de fer de la région de l'Ouest par le port de Nantes	406
Etude de l'installation dans le port de Nantes d'une station de désinfection des produits végétaux	407
Rétablissement de l'Office d'Energie Electrique de l'Ouest	411
Etablissement sur la place de Nantes d'une mercuriale des primeurs et des agrumes	411
Maintien de la ville de Nantes comme siège des ventes publiques de cuirs et peaux bruts	412
Attribution à la Manutention Maritime Française, au titre du remembrement, d'un terrain de 250 m ² situé en bordure de la rue Didier-Sevestre	413
Proposition de modification des heures d'entrée et de sortie des écoles, magasins, ateliers et bureaux	415
Amélioration de la circulation au passage à niveau du boulevard Victor-Hugo. — Démarches auprès de la S.N.C.F. et de la Compagnie des Tramways de Nantes	416
Protestation contre la fermeture du passage à niveau n° 332, au niveau de la rue Réaumur	420
Constitution de la Commission départementale de Modernisation du Plan. — Désignation des représentants des Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire	423

Autorisation de reconstruction de l'usine de Péchelbronn-Ouest	425
Exploitation de canalisations et engins divers au port de Donges par la Société des Raffineries Françaises de Pétrole de l'Atlantique et la Société Générale des Huiles de Pétrole. — Autorisation d'outillage privé avec obligation de service public	425
Installation d'un poste de radiophonie à bord du bateau-pilote « La Lambarde »	426
Constitution d'une Commission de cotation des vins d'Algérie et d'une Commission de cotation des vins de Pays	426
Projet d'installation dans la région nantaise d'une importante usine de fabrication de pâte à papier et de carton	426
Demande de perception d'une taxe pour couvrir les frais du service de la sous-répartition de l'essence aux commerçants	430

SOCIÉTÉ NATIONALE
DES ENTREPRISES
DE PRESSE
Imprimerie
du Commerce
12, Rue Santeuil, Nantes

