

COMITÉ D'ÉTUDE ET DE LIAISON
DES INTÉRÊTS BRETONS

INVENTAIRE DES POSSIBILITÉS
D'IMPLANTATIONS
INDUSTRIELLES EN BRETAGNE

par Michel PHILIPPONNEAU

*Agrégé de l'Université, Docteur ès Lettres,
Chargé de Recherches
au Centre National de la Recherche Scientifique*



PRÉFACE

de M. Émile ROCHE

*Président du Conseil Économique
Président du Comité National d'Orientation Économique*



C. E. L. I. B.

1 9 5 6

CE QU'EST LE C. E. L. I. B.

ASSOCIATION déclarée conformément à la loi du 1^{er} juillet 1901 depuis le 30 octobre 1951, le Comité d'Étude et de Liaison des Intérêts Bretons (C. E. L. I. B.) a été homologué par arrêté interministériel du 25 octobre 1955 comme comité régional d'expansion économique pour les départements des Côtes-du-Nord, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan.

Il réunit actuellement, pour l'étude des problèmes communs à ces quatre départements et pour la défense de leurs intérêts, la plupart des élus, des collectivités locales, des groupements professionnels et des organisations syndicales de Bretagne.

Le C.E.L.I.B. comprend deux grandes commissions : la commission parlementaire des intérêts bretons et la commission régionale d'expansion économique. La première groupe les députés, sénateurs, conseillers de l'Union française et conseillers économiques des départements bretons. La seconde réunit les représentants des collectivités locales, des organisations professionnelles et syndicales. La liaison permanente entre ces deux commissions est assurée par le bureau exécutif et par le secrétariat général du C.E.L.I.B.

Voici la structure actuelle du C.E.L.I.B.

Président du Comité : M. René Plevin, député, président du conseil général des Côtes-du-Nord, ancien président du conseil des ministres;

Président du bureau exécutif : M. Paul Ihuel, député, président du conseil général du Morbihan, ancien ministre;

Président de la commission parlementaire : M. Tanguy-Prigent, député du Finistère, ministre des anciens combattants;

Président de la commission régionale d'expansion économique : M. Jules Prod'homme, président de la 6^e Région économique;

Secrétaire général du Comité : M. Joseph Martray, vice-président de la Conférence nationale des comités régionaux pour la mise en valeur de la France.

COMITÉ D'ÉTUDE ET DE LIAISON DES INTÉRÊTS BRETONS

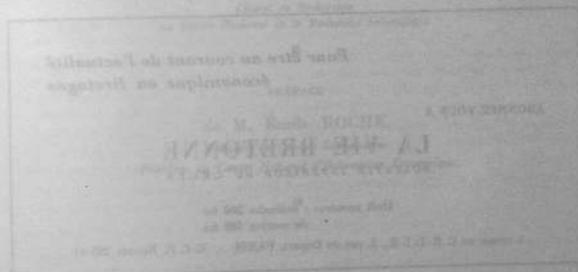
ALLES DU DÉPARTEMENT DU C.E.L.I.B.

1955

INVENTAIRE DES POSSIBILITÉS

INDUSTRIELLES

D'IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES EN BRETAGNE



C. E. L. I. B.

1955

LES PUBLICATIONS DU C.E.L.I.B.

Déjà paru :

- Rapport d'ensemble sur un plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement de la Bretagne (1953-1957).
- Le problème des débouchés des produits agricoles bretons.
- Le problème de la recalcification des sols en Bretagne.
- Programme d'action régionale des départements bretons.
- Bretagne, pays de main-d'œuvre, région-pilote pour la décentralisation industrielle.
- Inventaire des possibilités d'implantations industrielles en Bretagne.

A paraître :

- La cure marine en Bretagne.

*Pour être au courant de l'actualité
économique en Bretagne*

ABONNEZ-VOUS A

LA VIE BRETONNE
BULLETIN INTÉRIEUR DU C.E.L.I.B.

Huit numéros : ordinaire 200 frs
de soutien 500 frs

à verser au C. E. L. I. B., 3, rue du Départ, PARIS - C. C. P. Rennes 295-41

COMITÉ D'ÉTUDE ET DE LIAISON
DES INTÉRÊTS BRETONS

INVENTAIRE DES POSSIBILITÉS
D'IMPLANTATIONS
INDUSTRIELLES EN BRETAGNE

par Michel PHILIPPONNEAU

*Agrégé de l'Université, Docteur ès-Lettres,
Chargé de Recherches
au Centre National de la Recherche Scientifique*

■
PRÉFACE

de M. Émile ROCHE

*Président du Conseil Économique
Président du Comité National d'Orientation Économique*

■
C. E. L. I. B.

1 9 5 6

Les travaux d'ensemble du C. E. L. I. B. concernant la préparation du "Plan breton" ont été présidés par M. Paul Ihuel, président du conseil général du Morbihan et président du bureau exécutif du C. E. L. I. B.

L'étude des problèmes d'industrialisation de la Bretagne a été conduite, dans le cadre de la commission d'expansion, par M. J. Prod'homme, président de la 6^e Région économique.

PRÉFACE

L'activité économique, tant qu'elle a été naturelle, a pu se déployer partout où se trouvaient des hommes capables de s'y livrer avec leurs mains.

C'est ainsi qu'autrefois, dans notre pays, activités agricoles et artisanales (se complétant et la première fournissant l'autre, car les productions agricoles étaient aussi matières premières des activités artisanales) s'épandaient sur tout le territoire, du Nord au Midi, de l'Est à l'Ouest, de façon telle qu'en définitive chaque région constituait un tout se suffisant à lui-même.

Vint le machinisme et cette sorte d'équilibre fut peu à peu bouleversé. Sans doute, les formes d'activités d'une économie traditionnelle purent-elles, dans certains secteurs, coexister quelque temps encore avec celles qu'impliquait l'industrialisation. Mais pour avoir provoqué l'apparition et le développement de ce qu'il est convenu d'appeler des complexes (complexes industriels, urbains, portuaires...) l'industrialisation, en révolutionnant les techniques et les genres de vie, aboutit à la constitution de masses, avec en contre-partie des vides...

Est-il besoin de marquer ici comment l'économie bretonne dont le relatif équilibre d'autrefois disparut avec l'industrialisation, illustre ce schéma sommaire?

Ce déséquilibre entre régions à l'intérieur d'un même pays n'est cependant pas particulier à la France. Tous les pays l'ont enregistré; aussi la généralité du phénomène a-t-elle conduit à penser un peu partout que le cadre international ou le cadre national n'étaient ni les seuls ni les meilleurs pour poser et résoudre les problèmes économiques.

Le cadre de la région, celui-là même où l'activité économique propose les données les plus concrètes, s'est finalement imposé à l'attention, au point d'apparaître comme étant le mieux adapté à une expansion rationnelle.

C'est de telles considérations que résulte l'action régionale, laquelle se concrétise en France dans des programmes d'action régionale.

Le premier à voir le jour a été le programme breton.

Mon projet, en préfaçant cette étude, n'est pas de revenir sur le « Programme Breton ». Je me doute néanmoins que, pour qui connaît et vit les problèmes aussi particuliers que singuliers se posant à l'économie bretonne (problèmes dont l'exposé représente une partie du texte même du programme), les mesures concrètes qui viennent à la suite ont pu paraître quelque peu timides. C'est que le sens même et la portée d'un programme d'action régionale, jusqu'à ce que paraisse le premier de ceux-ci, pouvait prêter à des erreurs d'interprétation.

Dans un régime économique où la liberté d'entreprendre existe, un programme d'action régionale ne pouvait néanmoins être autre chose que le moyen de susciter les initiatives, en mettant l'accent sur leur intérêt, et leur chance, en assurant au surplus qu'elles seraient non seulement bien accueillies mais, ce qui est tout de même important et nouveau, encouragées matériellement et financièrement.

Encore était-il nécessaire de détailler tout ceci.

Un inventaire des possibilités d'implantations industrielles en Bretagne, comme celui que le C.E.L.I.B. a chargé M. Phipponneau, chargé de recherche au Centre National de la Recherche Scientifique, de dresser, m'apparaît dès lors comme le complément du « Programme Breton », texte officiel a forcément de trop général, dès qu'il s'agit de mesures autres que celles dépendant directement des Pouvoirs publics.

L'inventaire de M. Phipponneau doit ainsi permettre de passer à l'ultime étape de l'action régionale, celle de la réalisation.

Toutes les conditions sont maintenant remplies. La Bretagne dispose à la fois de ce plan à grande échelle qu'est le « Programme Breton » et de cette carte très détaillée qu'est l'« Inventaire des possibilités d'implantations industrielles ».

Première région à avoir vu son programme d'action approuvé, grâce à tout le travail déjà accompli par le C.E.L.I.B., la Bretagne est de même la première région en mesure de le réaliser. Elle le doit d'abord au dynamisme de son comité d'expansion régionale. Elle le doit ensuite à la qualité des techniciens dont il s'est assuré la collaboration, et ici je vise en particulier M. Phipponneau. Elle le doit enfin à la haute autorité du président du C.E.L.I.B., M. René Pleven.

Émile ROCHE,

Président du Conseil Economique,
Président du Comité National d'Orientation Economique.

AVANT-PROPOS

POURQUOI cet inventaire des possibilités d'implantations industrielles en Bretagne? L'idée n'est pas nouvelle. La Bretagne a été une des premières provinces françaises à s'intéresser aux questions d'aménagement du territoire et de planification régionale. Pour résoudre ses problèmes démographiques, pour animer son économie, pour devenir, comme nous en exprimons le souhait en 1952, une région qui exporterait ses produits au lieu de perdre ses hommes, la Bretagne cherche à développer ses activités industrielles.

L'essor des entreprises existantes ne peut suffire. M. Prod'homme, président de la VI^e Région Economique, remarquait dans le rapport sur le Plan de Modernisation, d'Équipement et d'Aménagement de la Bretagne, qu'il était nécessaire de faire appel dans une mesure importante à des industries françaises étrangères à la Bretagne et désirant créer dans notre région, soit des usines annexes, soit de nouvelles entreprises.

Dès 1952, répondant à l'appel de M. le Président Prod'homme, les Chambres de Commerce ont établi un premier inventaire des possibilités d'implantations industrielles sur le territoire de leur circonscription; en 1954, la Direction de l'Aménagement du Territoire a demandé aux services départementaux du M. R. L. de lui fournir périodiquement un état des usines vacantes et des terrains à usages industriels dont disposent les villes bretonnes.

Les responsables de l'économie bretonne, groupés au sein du Comité d'Étude et de Liaison des Intérêts Bretons, ont en plein accord avec les diverses administrations, élaboré toute une politique visant à favoriser l'implantation d'industries nouvelles: création de zones industrielles permettant aux chefs d'entreprises d'acquiescer rapidement sans vaines formalités et au prix coûtant des terrains bien situés et tout aménagés; développement et modernisation des établissements d'Enseignement Technique pour la formation de la main-d'œuvre, principale richesse bretonne; programmes spéciaux de construction dans les villes où se manifeste un essor de l'industrie; avantages fiscaux accordés aux entreprises nouvelles; constitution d'une Société d'Étude, amorce d'une Société de développement régional pouvant fournir un apport en capitaux aux entreprises.

Les études effectuées en Bretagne ont, d'autre part, contribué à l'orientation de la politique gouvernementale visant à implanter des entreprises nouvelles dans les régions souffrant de sous-emploi ou d'une activité économique insuffisante: avantages fiscaux, crédits spéciaux, primes d'équipement. La mise en application du marché commun du charbon et de l'acier peut favoriser des industries recevant à bon compte par mer, la houille et les produits sidérurgiques de la Ruhr.

Il existe donc incontestablement aujourd'hui des facteurs favorables à l'implantation d'entreprises industrielles en Bretagne. Cette publication se propose de les faire connaître.

Chaque ville bretonne aurait pu éditer une brochure exposant les avantages particuliers offerts aux chefs d'entreprises désirant créer de nouveaux établissements. La C. E. L. I. B. a reconnu que cette méthode présentait plusieurs inconvénients. De petits centres offrant des conditions favorables à l'implantation de nouvelles industries n'auraient pas toujours les moyens d'éditer une brochure particulière. Et, surtout, de telles publications ne présenteraient pas toujours de comparables garanties d'impartialité. L'intérêt que l'auteur d'une brochure locale porte à la ville qu'il étudie peut l'empêcher de discerner certains défauts qui ne lui échapperaient pas s'il comparait toutes les villes bretonnes.

Le C. E. L. I. B. a jugé qu'il était de son devoir de fournir aux chefs d'entreprises une documentation absolument impartiale sur les conditions que la Bretagne, ses secteurs régionaux et ses principaux centres urbains, présentent pour l'implantation de nouvelles industries. La Bretagne a d'ailleurs intérêt à favoriser le succès des premières opérations de décentralisation industrielle pour que ces opérations se multiplient dans l'avenir et ce succès est lié en grande partie au choix judicieux qu'exerceront les chefs d'entreprises.

Un inventaire régional, élaboré par un universitaire avec le concours de l'administration, pouvait répondre à ce double souci de présenter une étude complète et une étude impartiale.

La Commission Régionale d'Expansion Economique, constituée dans le cadre du C. E. L. I. B., réunie à Brest, le 7 novembre 1955, a adopté ce point de vue et a bien voulu nous charger d'élaborer cet inventaire. M. Ernst, Inspecteur Général de l'Administration pour la région de l'Ouest, et MM. les Préfets des quatre départements bretons ont bien voulu nous apporter tout leur appui. Nous avons pu ainsi, en adressant des questionnaires aux services administratifs (M. R. L., Direction du Travail et de la Main-d'œuvre, Ponts et Chaussées) aux municipalités des villes intéressées, aux Chambres de Commerce et aux syndicats ouvriers, réunir aisément une très importante documentation. D'autres services publics et privés (Rectorat d'Académie, Inspection principale de l'Enseignement Technique, I. N. S. E. E., Génie Rural, Direction des Services Agricoles, Service des Mines, Service des Enquêtes Economiques, Electricité et Gaz de France, S. N. C. F., Transporteurs routiers, Banques, Chambres de Métiers) et de nombreux chefs d'entreprises nous ont fourni avec une grande complaisance de multiples renseignements. M. Meynier, directeur du Laboratoire de Géographie de l'Université de Rennes, a mis aimablement à notre disposition l'importante documentation constituée par les travaux de ses étudiants et le Laboratoire a assuré l'exécution matérielle des dessins. Nous avons également directement interrogé, dans toutes les villes intéressées, les représentants des municipalités, de l'administration et des milieux économiques et nous avons visité tous les terrains à usage industriel.

Nous avons retenu non seulement les villes les plus importantes ou les mieux placées pour accueillir de nouvelles industries, mais aussi quelques centres plus petits dont les conseils municipaux, en accordant un dégrèvement de la patente, ont manifesté leur volonté de favoriser l'implantation d'industries nouvelles. Bien d'autres petites villes présenteraient sans doute des possibilités analogues ; il serait même extrêmement souhaitable de favoriser l'implantation de certains types d'établissements industriels dans ces petits centres, mais une étude plus complète aurait été nécessairement fort longue, elle pourrait être entreprise en vue d'une édition ultérieure. On peut également regretter que cet inventaire ne présente que les possibilités des quatre départements composant la VI^e Région Economique et non celles de la Bretagne tout entière, la Loire-Inférieure poursuivant par d'autres moyens sa politique d'industrialisation.

Cet inventaire donnera néanmoins aux industriels un tableau suffisamment précis et impartial des possibilités que leur offrent les quatre départements et les principaux centres urbains de la VI^e Région Economique.

Dans une première partie, nous exposerons les conditions générales des implantations d'industries nouvelles dans la région ; une seconde partie exposera les caractéristiques des différents centres urbains.

Qu'il nous soit permis de remercier ici MM. les Préfets pour le bienveillant appui qu'ils n'ont cessé de nous manifester, et MM. Prod'homme, président de la Commission Régionale d'Expansion Economique, Martray, secrétaire général du C. E. L. I. B., Randet, contrôleur général de l'aménagement du Territoire, Trébert, inspecteur général de l'Economie Nationale, Tesson, secrétaire général de la VI^e Région Economique, MM. les Chefs de Services administratifs, MM. les Maîtres, MM. les Présidents de Chambres de Commerce et toutes les personnalités grâce auxquelles nous avons pu élaborer ce travail.

Nous remercions enfin le C. N. R. S. qui nous a permis de poursuivre nos travaux de géographie appliquée sur la Bretagne, montrant ainsi qu'un organisme de recherche pure pouvait jouer un rôle utile pour la mise en valeur rationnelle du territoire.

PREMIÈRE PARTIE

Les conditions générales de l'industrialisation

AVANT d'étudier les possibilités qu'offrent les différents centres urbains bretons aux industriels désireux de créer de nouveaux établissements, il nous a paru nécessaire d'analyser les conditions générales d'un développement industriel des quatre départements qui constituent la VI^e Région Economique (Côtes-du-Nord, Finistère, Ile-et-Vilaine, Morbihan).

Après avoir brièvement analysé les raisons qui peuvent inciter des chefs d'entreprises à créer de nouvelles usines en Bretagne, nous étudierons dans quelle mesure les caractères généraux de l'économie bretonne peuvent répondre aux besoins des différents types d'industries. Cette étude permettra, d'une part, d'indiquer quels sont les types d'entreprises qui peuvent avantageusement s'installer en Bretagne ou y créer de nouveaux établissements, d'autre part, elle orientera déjà le choix des chefs d'entreprises vers les différents secteurs régionaux étudiés dans la seconde partie de ce travail.

CHAPITRE PREMIER

POURQUOI IMPLANTER DE NOUVELLES USINES EN BRETAGNE

SI l'implantation de nouvelles usines répond aux intérêts et aux désirs de la Bretagne, elle peut paraître avantageuse à des chefs d'entreprises étrangers à la région, à condition que ceux-ci choisissent rationnellement les points les mieux adaptés aux caractéristiques des nouveaux établissements.

Le point de vue breton.

Les responsables de l'économie bretonne cherchent à provoquer un développement industriel de la province essentiellement pour résoudre ce que nous avons appelé *le problème breton*. La main-d'œuvre agricole bretonne est trop dense; si la production est élevée, la productivité trop faible ne permet pas d'assurer au cultivateur un niveau de vie satisfaisant. L'industrie insuffisamment développée, des activités touristiques concentrées sur une trop courte période, des activités commerciales employant des effectifs déjà trop nombreux ne peuvent assurer l'emploi des excédents de la main-d'œuvre agricole. L'émigration a constitué jusqu'ici le seul remède et la Bretagne est devenue un grand réservoir de main-d'œuvre pour les régions françaises en expansion économique, en particulier pour la région parisienne. Par le seul fait qu'elle fournit à ces régions des jeunes aptes au travail, la Bretagne apporte à l'économie du pays une contribution dont on oublie souvent la valeur. Mais cette émigration, qui depuis le début du siècle a porté sur plus de 700 000 personnes, sur 158 000 de 1946 à 1954, ne peut se poursuivre sans risques graves pour l'avenir démographique de la région. Malgré une forte fécondité, l'émigration des éléments jeunes abaisse le taux de la natalité, aujourd'hui à peu près égal au taux moyen français. La base de la pyramide des âges, autrefois beaucoup plus large que celle de la pyramide de la France, est aujourd'hui à peu près égale à celle-ci. Si l'émigration se poursuit au même rythme, on observera dans une dizaine d'années une diminution et un vieillissement marqués de la population bretonne.

Seul un développement rapide de l'industrie peut résoudre le problème breton; en permettant d'employer l'excédent de population agricole, il augmentera la productivité et le revenu du cultivateur tout en maintenant le chiffre actuel de la population. L'élévation générale du niveau de vie élargira les débouchés des produits agricoles et industriels et développera l'activité commerciale.

La nation tout entière a d'ailleurs intérêt à remédier au déséquilibre démographique et économique qui depuis une dizaine d'années s'accroît entre les diverses régions françaises, notamment entre l'agglomération parisienne et les régions rurales.

Sur le seul plan financier, ce déséquilibre est coûteux parce que les dépenses d'administration, d'infrastructure urbaine, de transport, de police, d'assistance sont beaucoup plus élevées dans les grandes agglomérations que dans les villes moyennes; en même temps le coût des services publics qu'il est nécessaire de maintenir dans les zones qui se dépeuplent est relativement élevé par rapport au chiffre de la population. Comme les entreprises industrielles assument en définitive la plus large part de ces dépenses générales, elles ont intérêt à les réduire en remédiant à ces déséquilibres régionaux.

Le point de vue des industriels parisiens.

Les incidences d'un aménagement plus rationnel du territoire sur la rentabilité de leurs propres entreprises apparaissent évidemment assez lointaines aux industriels parisiens à qui l'on s'efforce de démontrer les avantages de la décentralisation industrielle. Quelle que soit leur bienveillance à l'égard d'une province dont ils ont peut-être apprécié les charmes, lors de vacances estivales, ce n'est pas pour résoudre le problème breton qu'ils implanteront de nouvelles usines en Bretagne.

Les avantages que présente, pour beaucoup d'entreprises industrielles, leur localisation dans l'agglomération parisienne sont effectivement considérables : convergence des voies de communications permettant aussi bien l'approvisionnement facile en matières premières que l'expédition des produits fabriqués, possibilité de recrutement immédiat d'une main-d'œuvre qualifiée sans avoir à se préoccuper de son logement, existence de laboratoires et d'instituts de recherche et de contrôle, proximité d'entreprises pouvant assurer fournitures et services divers, valeur de cet énorme marché de consommation et de redistribution, présence des organismes administratifs, bancaires, professionnels facilitant la bonne marche de l'entreprise, attachement de la direction et des cadres au genre de vie propre à Paris.

Mais ces avantages incontestables sont-ils plus importants que les inconvénients provoqués par l'ampleur même de cette concentration des activités? Le coût des transports des matières premières pourrait être réduit ou supprimé par le choix d'une autre localisation, la présence de nombreuses entreprises concurrentes rend illusoire l'avantage que paraît constituer l'énormité du marché parisien; une entreprise s'installant dans un secteur où il n'existe pas de concurrents sera souvent plus avantagée, même si le marché théorique paraît moins important. Le coût des salaires réels et des charges sociales demeurera toujours beaucoup plus élevé que dans les zones rurales : la diminution des écarts du S. M. I. G. ne s'accompagne pas d'une diminution des écarts de salaires réels moyens. On ne connaît pas dans les petits centres provinciaux les mouvements sociaux qui à Paris, même lorsqu'ils n'affectent pas directement une entreprise, peuvent nuire à sa bonne marche (grève de transport, par exemple). Les charges fiscales locales sont souvent plus lourdes dans certaines communes de banlieue que dans de petits centres provinciaux. Enfin, le manque de place gêne très souvent l'extension et l'aménagement rationnel des usines, l'Etat empêche d'étendre les installations existantes alors qu'il offre de nombreux avantages fiscaux et financiers pour le transfert ou la création de nouvelles unités de production en province, où les collectivités locales sont prêtes à consentir d'autres avantages pour attirer des industries.

Si l'un ou plusieurs des inconvénients propres à la localisation d'une entreprise dans l'agglomération parisienne constituent une entrave à sa bonne marche ou à son développement, son chef peut envisager son transfert total ou partiel en province. La création de nouveaux établissements industriels peut intéresser aussi particuliers ou sociétés cherchant à employer des capitaux; des industriels de la région peuvent également créer de nouveaux établissements en bénéficiant d'avantages identiques à ceux qui sont consentis aux opérations de décentralisation.

Le succès de ces créations dépend beaucoup de la qualité du choix de l'emplacement du nouvel établissement.

Importance du choix de l'emplacement de la nouvelle usine.

Le choix du chef d'entreprise peut être déterminé par l'existence de matières premières insuffisamment exploitées. En Bretagne, c'est particulièrement le cas des industries utilisant des matières premières agricoles, des produits de la mer, du kaolin, certains produits industriels bruts (tôles d'Hennebont). La proximité et l'abondance des matières premières jouent un rôle essentiel dans le choix de l'emplacement de l'usine, mais on a parfois intérêt à installer celle-ci non sur le lieu même d'une production mais au centre d'une zone où il existe des sources variées : le succès des conserveries établies en retrait de la côte mais pouvant recevoir des poissons de différents ports et des légumes est bien caractéristique. D'une manière générale, des industries utilisant des matières

premières agricoles s'établiront sur un nœud routier, au centre d'une région grosse productrice et le plus loin possible des usines concurrentes : cas d'une importante beurrerie montée récemment à Redon par une entreprise parisienne. Les autres facteurs de la localisation ont une importance secondaire.

Une industrie peut, au contraire, s'établir en vue de répondre aux besoins du marché régional. Il existe évidemment toutes les nuances entre le cas des ateliers de conditionnement de produits fabriqués ailleurs et qui de ces ateliers sont distribués dans toute la région (huile, montarde, apéritifs à Rennes), et le cas d'une entreprise qui cherche à satisfaire d'abord le marché régional, mais qui travaille aussi partiellement pour une clientèle lointaine (matériel agricole à Redon). La situation géographique, la valeur du nœud de communications constituent les facteurs essentiels du choix de l'emplacement de ces entreprises.

Ces deux facteurs, utilisation des matières premières, présence d'un marché régional important peuvent évidemment se combiner : cas de fabriques de ciment ou de grosse céramique qui travailleraient pour le débouché local en utilisant des calcaires, du kaolin bretons et du charbon facilement importé par mer.

Des établissements peuvent aussi être créés en Bretagne sans être liés aux matières premières ou aux débouchés, cas des établissements créés par une opération de décentralisation industrielle. Les formes en sont diverses. Le transfert des installations peut être total, cas d'une entreprise versillaise qui à la veille de la guerre s'est installée à Pontivy pour fabriquer des dents artificielles. Le chef d'entreprise peut simplement monter en Bretagne une usine fabriquant des pièces détachées utilisées dans une usine parisienne : cas des Usines Citroën de Rennes; il peut conserver à Paris des ateliers produisant des prototypes ou certaines pièces très délicates et assurer la production en série en province : cas de l'usine d'appareils d'optique et de l'usine de briquets de Redon, de l'usine de matériel de télécommunication récemment installée à Trébeurden. Pour une entreprise du premier type, l'éloignement de Paris et la médiocrité des moyens de circulation ne sont pas une gêne, pour les établissements du second et du troisième types qui gardent des liens techniques étroits avec l'entreprise parisienne, le choix de la localisation doit être beaucoup plus strict.

Pour ces entreprises « non déterminées », le coût du transport et de l'énergie doivent être relativement faibles à côté des dépenses de main-d'œuvre et de la part de l'amortissement du matériel. L'opération de décentralisation est commandée souvent par des raisons administratives : il (refus d'une extension dans la région parisienne), ou par des raisons techniques et financières : il est plus avantageux de construire une usine moderne en réservant des terrains pour une extension éventuelle et en bénéficiant d'avantages fiscaux et financiers, que de procéder à des aménagements partiels, dans des bâtiments qui n'étaient pas conçus pour un nouveau type de travail. Mais l'avantage essentiel est constitué par la présence d'une main-d'œuvre calme, consciencieuse, s'adaptant remarquablement au travail à la chaîne des usines modernes et dont les salaires réels demeurent nettement plus bas que ceux des ouvriers parisiens.

Dans tous les cas, pour qu'une opération de décentralisation soit rentable, le chef d'entreprise doit calculer si les avantages qu'il peut en attendre (bonne organisation du travail, économies sur les salaires et les charges sociales, bon climat social, aide de l'Etat et des collectivités locales), l'emporteront sur les inconvénients inhérents à ce transfert (coût du transport, de l'énergie, déplacements du personnel de direction, amortissement des investissements, moindre qualification de la main-d'œuvre, logement des cadres).

Les premières opérations de décentralisation réalisées en Bretagne ont parfaitement réussi; les établissements créés par des entreprises étrangères à la région pour utiliser les matières premières locales ou desservir le marché régional sont également prospères. Ce succès est lié en grande partie à une localisation judicieuse de ces divers types d'établissements.

Les recherches de sociétés américaines spécialisées dans les études sur la localisation de nouveaux établissements industriels montrent que pour une usine d'importance moyenne, l'inducence des seuls facteurs géographiques peut déterminer des gains annuels de plusieurs centaines de milliers de dollars. Les chefs d'entreprises prennent de plus en plus conscience que la rentabilité d'un établissement industriel ou commercial dépend en grande partie des caractères du milieu géographique dans lequel il s'intègre; la meilleure organisation interne ne peut remédier aux incidences d'une localisation dont certains éléments sont désavantageux.

Des entreprises industrielles peuvent s'assurer des économies de charges aussi considérables que celles qui ont été observées par des sociétés américaines en installant en Bretagne des établissements actuellement localisés à Paris. M. Cartier-Bresson, Directeur des Imprimeries Oberthur à Rennes a bien voulu nous faire connaître qu'il estimait que la localisation de son entreprise à Rennes se traduisait par une économie annuelle de l'ordre de 60 millions de francs par rapport aux charges que son établissement devrait supporter s'il était localisé à Paris.

Les frais de personnel, toutes charges sociales comprises, se sont élevés pour l'année 1955-56 à 513 millions de francs. Rennes se trouvant en zone 95,56 % et Paris en zone 110 %, les frais de personnel de la même entreprise localisée à Paris s'élèveraient au minimum à 590 millions, soit une augmentation de 77 millions de francs.

Les frais de transport de matières premières (9 800 000 Fr) ne seraient pas sensiblement réduits par une localisation de l'entreprise à Paris, les fournisseurs étant dispersés en province. Seuls les frais d'expédition de produits finis seraient légèrement plus faibles, car 25 % des expéditions sont destinées à Paris. Sur un coût total de 34 millions, l'économie serait de l'ordre de 8 millions de francs.

Au total, les frais de personnel étant réduits au minimum de 77 millions de francs, les charges de transport augmentées de 8 millions, la situation à Rennes des Imprimeries Oberthur permet, par rapport à leur localisation à Paris, une économie de charges de l'ordre de 70 millions de francs desquels il faut déduire les frais de formation professionnelle des ouvriers spécialistes qui peuvent être évalués à 10 millions par an. — les Imprimeries Oberthur finançant entièrement la seule école complète d'arts et métiers graphiques existant en Bretagne.

C'est pour éclairer le choix de nouveaux chefs d'entreprises et leur permettre de procéder au moins sommairement à de tels calculs qui présentent une importance capitale pour l'avenir de leur firme, que nous analyserons les ressources en matières premières, la valeur du marché, les caractères de la main-d'œuvre, les conditions techniques d'installation (transports, énergie, eau, terrains), les avantages fiscaux et financiers.

CHAPITRE II

LES POSSIBILITÉS D'UTILISATION DES MATIÈRES PREMIÈRES

LES chefs d'entreprises peuvent être intéressés par les possibilités d'utilisation de matières premières dont la mise en œuvre demeure incomplète. Ces possibilités sont pourtant assez limitées pour les produits du sous-sol et de la mer, plus larges pour les produits du sol; la localisation de nouveaux établissements nécessiterait une étude très poussée pour tenir compte de l'existence de nombreuses entreprises.

Les produits minéraux.

Les industries extractives emploient 6 860 personnes, soit 0,6 % de la population active (France entière 2 %). On ne peut pourtant escompter un grand développement de cette branche d'activité, représentée essentiellement par l'extraction de matériaux de construction et d'empierrement.

Nous mentionnerons seulement pour mémoire les produits miniers, les sociétés intéressées possédant une documentation beaucoup plus complète que celle dont nous pourrions faire état dans le cadre de ce travail.

La région possède plusieurs concessions de minerais de plomb et de zinc. Dans le Finistère les mines du Huelgoat-Foullaouen paraissent épuisées. Dans les Côtes-du-Nord, les mines de Trémuson près de Saint-Brieuc ne sont pas exploitées depuis 30 ans; le gisement est mal connu mais les recherches seraient onéreuses pour un résultat très aléatoire. En Ille-et-Vilaine, l'exploitation des mines de Vieux-Vy-sur-Coussou est arrêtée depuis 1932 par suite de vannes d'eau. Le gisement de Pont-Péan a été longtemps un des plus riches d'Europe. L'extraction s'est arrêtée sur une faille. Des recherches sont actuellement entreprises par la société concessionnaire pour savoir si le filon se poursuit au-delà. Pendant deux ans, 600 000 tonnes de résidus des premières extractions vont être traités. Si les travaux de prospection en cours donnent les résultats espérés, l'extraction pourra reprendre sur une vaste échelle.

Le gisement de wolfram de Montbelleux, près de Fougères, exploité pendant la guerre de 1914-1918, puis par les Allemands en 1943, a été remis en exploitation et emploie 80 ouvriers. Le minerai, enrichi sur place, est expédié pour la production de tungstène près de Limoges où la société concessionnaire possède une exploitation plus importante.

Le gisement d'antimoine de Martigné-Ferchaud, exploité pendant la guerre de 1914-1918, est tenu en réserve par une firme internationale.

Les mines de fer de l'Hermitage-Lorge, au sud de Saint-Brieuc, possèdent des variétés trop nombreuses de minerais, leur traitement serait difficile. Les mines de fer de la région de Teillac, au Sud-Est de l'Ille-et-Vilaine, incendiées en 1950, n'ont pas été remises en exploitation; seules quelques mines sont encore utilisées. Le gisement s'étend d'ailleurs principalement en Loire-Inférieure, en dehors du cadre géographique de cette étude.

En dehors du gisement de Pont-Péan, on ne peut donc compter beaucoup sur un développement des exploitations de minerais traditionnels, d'extraction difficile et dont l'intérêt n'apparaît qu'en période de pénurie et de gros besoins, c'est-à-dire pendant les conflits mondiaux.

Il en est tout autrement pour l'uranium que le sous-sol breton paraît receler en grande abondance. Depuis que le commissariat à la recherche atomique a libéré les recherches en octobre 1954, comme aux temps héroïques des recherches pétrolières, de nombreux prospecteurs plus ou moins qualifiés parcourent les campagnes bretonnes, armés d'oscillomètres et de compteurs Geiger. Quelques tonnes de minerai ont déjà été extraites à Buhulien dans la région de Lannion. Les indices les plus sérieux ont été relevés à Lignol, près de Guéméné-sur-Scorff, où un permis exclusif de recherche va être prochainement octroyé. Malheureusement pour la Bretagne, la Vendée a pris une nette avance et le minerai breton sera vraisemblablement traité à la nouvelle usine des Herbiers pour fournir l'uranium métal, qui sera lui-même livré au Bouchet près de Paris pour fournir l'uranium 235.

On peut cependant espérer que si l'extraction du minerai se développe très largement, la Bretagne pourra posséder une usine de traitement et une centrale électrique nucléaire qu'il paraît rationnel d'implanter dans une région dépourvue de sources traditionnelles d'énergie, les arsenaux bretons pourraient aussi être chargés de construire les premiers navires à propulsion atomique.

Mais si les milieux économiques et politiques bretons doivent suivre avec intérêt les problèmes atomiques, on ne peut à brève échéance escompter que la seule exploitation du minerai d'uranium.

Par suite de l'insignifiance de l'exploitation des mines, en presque totalité le personnel des industries extractives est employé dans les carrières fournissant des matériaux de construction et d'empiècement. L'Ille-et-Vilaine vient nettement en tête avec 379 établissements employant 2 472 salariés (granit de la région de Saint-Brice et de Louvigné-du-Désert), suivie par les Côtes-du-Nord (granit du Hinglé) : 167 établissements, 1 373 salariés, et par le Morbihan (kaolin de Ploemeur) : 112 établissements, 1 230 salariés. Dans le Finistère, l'arrêt de l'exploitation des ardoisières a réduit l'importance des industries extractives (212 établissements, 625 salariés).

On ne saurait conseiller l'implantation de nouvelles entreprises spécialisées dans la production de pierres de construction et de matériaux d'empiècement. L'industrie du granit peut être considérablement modernisée, mais les entreprises existantes répondent à tous les besoins. La remise en exploitation des ardoisières de la région de Château-lin-Gourin ne serait sans doute pas une opération rentable.

Il existe par contre de très gros débouchés locaux pour le ciment, la chaux, les briques et tous produits rouges qui proviennent actuellement en totalité ou en grande partie des régions périphériques ou même très éloignées et subissent de très gros frais de transport. Pour une cimenterie, les seuls gisements calcaires assez puissants pour donner lieu à une exploitation de très longue durée sont localisés au Sud de Rennes, dans les faluns tertiaires de la région de Chartres-de-Bretagne; pour la distribution des produits, cette localisation serait au surplus excellente. L'Institut de Chimie Appliquée de la Faculté des Sciences de Rennes poursuit des recherches sur l'utilisation de la tange littorale pour la fabrication du ciment. Si ce procédé s'avérait efficace, une grosse cimenterie établie en bordure de la Baie du Mont Saint-Michel disposerait d'un approvisionnement illimité et recevrait facilement son combustible par le port de Saint-Malo.

L'industrie de la chaux nécessite des gisements moins importants et pourrait être largement développée pour répondre aux besoins du bâtiment et surtout de l'agriculture. Le C. E. L. I. B. a suscité la création d'une société d'étude pour le développement des amendements calcaires en Bretagne (S. E. D. A. C.). L'octroi d'une prime de 50 % aux agriculteurs utilisant les amendements calcaires va déterminer un accroissement considérable des débouchés. A côté d'intéressantes initiatives d'industriels de la région, il y a place sur le plan technique et commercial pour de nouvelles affaires (1).

Pour les produits rouges et les agglomérés, il existe à la fois un très gros débouché régional et des ressources en matières premières. Les briqueteries sont peu nombreuses (Rennes, Saint-Méen-le-Grand, Saint-Brieuc, Landerneau, Saint-Jean-la-Poterie). Deux entreprises d'exploitation de kaolin de la région de Lorient envisagent d'utiliser les sables résiduels pour la fabrication d'agglomérés. Il existe encore de très grandes possibilités pour ces différents types d'industries.

(1) On pourra se renseigner auprès du C. E. L. I. B.

L'industrie céramique est représentée essentiellement par les faïenceries de Quimper et de Saint-Méen-le-Grand. Il est paradoxal que la Bretagne, qui assure avec plus de 70 000 tonnes, 80 % de la production française de kaolin, soit dépourvue d'industries de grosse céramique (matériel sanitaire, carrelage, isolants) pour lesquelles les débouchés régionaux sont considérables. Seul le gisement de Plémet dans le sud des Côtes-du-Nord est utilisé pour la fabrication de briques réfractaires pour chaudières. Les exploitations les plus importantes étant proches de Lorient, des industries utilisant le kaolin comme matière première seraient bien placées dans la zone industrielle de cette ville, pour recevoir le combustible par mer comme pour exporter une partie des produits. Saint-Brieuc, avec les gisements de kaolin très pur de la région d'Yffiniac pourrait accueillir aussi ce type d'industrie.

Au total, les possibilités d'utilisation industrielle des matières premières minérales ne sont donc pas négligeables.

Les produits de la mer.

C'est à l'utilisation industrielle des produits de la mer que le littoral méridional de la Bretagne doit sa vitalité économique. La conserverie a donné une base solide à la pêche, a créé un complexe humain et économique sans lequel le développement récent de nouveaux types de pêche aurait été difficile. De la conserverie du poisson, on est passé à celle des légumes, parfois à celle de la viande, ce qui a permis d'intensifier la production agricole. La conserverie a déterminé aussi la création d'industries annexes (boîtes métalliques, matériel d'usines, caisserie). Mais les conserveries de poisson connaissent une crise grave, provoquée par la concurrence de l'Afrique du Nord et de l'étranger et par la raréfaction des apports. De nombreux établissements ont dû fermer, d'autres sont sur le point de le faire. On ne saurait donc actuellement envisager de créer de nouvelles conserveries de poisson. La préparation industrielle de filets de morue s'est fortement développée à Saint-Malo et tous les besoins peuvent être satisfaits par des initiatives locales. Par contre de nouvelles techniques de préparation du poisson frais (filets désarêtés) ne sont encore timidement adoptées que par quelques mareyeurs. Il y aurait des possibilités pour une firme importante dans les ports de chalutage, Lorient, Concarneau, les ports bigoudens, et à Douarnenez si le chalutage s'y développe. De même l'utilisation des déchets de poisson ne donne lieu qu'à des préparations élémentaires (farine de poisson et engrais). Une grosse firme alimentaire vient de monter une usine d'autoalysats de déchets de poisson pour des usages alimentaires, pharmaceutiques et vétérinaires. Des industries de chimie organique du même type seraient bien placées à Quimper ou Quimperlé pour recevoir des déchets des divers ports de la côte méridionale.

L'utilisation industrielle des algues pour laquelle la Bretagne offre des possibilités considérables est en complète transformation. L'iode devient un sous-produit des alginates dont les usages se multiplient (industries alimentaires, textile, pharmacie, céramique, etc.). Trois usines préparent déjà de l'acide alginique. Une importante usine moderne doit être prochainement construite au fond de la rade de Brest près de Château-lin. Les petites villes du Léon, comme Saint-Renan ou Lesneven seraient bien placées pour de nouvelles entreprises concentrant la production de la zone littorale la plus riche en algues.

Le développement de ces divers types d'industries chimiques de la mer est lié évidemment à celui de la recherche scientifique appliquée.

Les produits du sol.

Plus que les produits du sous-sol et de la mer, les produits végétaux et animaux peuvent déterminer la création de nouvelles entreprises industrielles. Les industries alimentaires n'emploient que 27 720 personnes, soit 2,6 % de la population active, alors que dans l'ensemble de la France cette proportion est de 2,9 %. Une partie importante de cette main-d'œuvre est d'ailleurs employée dans les conserveries de poisson.

Cette faiblesse relative des industries utilisant des produits du sol, contrastant avec l'importance de la production agricole commercialisée, semble indiquer que de nouvelles entreprises pourraient s'installer avec les meilleures chances de succès.

Certes des possibilités existent, mais dans l'ensemble nous pensons que le nécessaire développement de ces industries se fera davantage par l'extension des entreprises existantes que par l'implantation de nouvelles affaires.

Les produits non alimentaires.

Pour le bois, si les forêts bretonnes sont nombreuses, elles sont peu étendues (152 000 hectares, soit 5 % de la surface totale contre 20 % dans la France entière; 15 000 hectares seulement sont soumis au régime forestier). Une partie importante de la production est assurée par les bois de talus qui se prêtent mal à une utilisation industrielle.

Les quatre départements sont d'ailleurs importateurs, notamment le Finistère et les Côtes-du-Nord; seuls les bois de mines du Morbihan donnent lieu à des exportations qui ont d'ailleurs diminué. La Conservation des Eaux et Forêts estime que dans de nombreux secteurs il existe beaucoup trop de scieries par rapport aux quantités de bois à exploiter (production en m³ de bois de sciage : Côtes-du-Nord : 20 000; Finistère : 20 000; Ille-et-Vilaine : 94 000; Morbihan : 90 000 + 120 000 de bois de mines). Cependant, en dehors des scieries, les établissements spécialisés sont peu nombreux (parquetterie : 8; menuiserie industrielle : 4; caisseries : 16; saboterie industrielle : 2; fabrique de mobilier scolaire : 1). En dehors d'ateliers artisanaux, l'industrie du meuble n'est guère représentée qu'à Auray, Dinan et Rennes, et dans quelques bourgs de Bretagne centrale (Callac, Rostrenen, Saint Caradec, Merdrignac).

Les industries du bois ne suffisant pas à couvrir les besoins régionaux qui sont considérables, de nouvelles entreprises pourraient donc être créées, même si leur approvisionnement n'est pas uniquement local. A Lorient, Hennebont, Quimper, Vannes, Auray, ces entreprises disposeraient d'un important approvisionnement local et pourraient aisément importer par mer. A Fougères, Montfort-sur-Meu, Loudéac, les ressources locales seraient considérables. Mais surtout, des entreprises utilisant de nouvelles techniques pourraient disposer à très bon compte des bois de talus, de taillis, des déchets de scieries pour la production d'agglomérés et de pâtes à papier. Une papeterie de Belle-Isle-en-Terre a commencé à utiliser le pin sylvestre et le peuplier, et surtout les papeteries du Morbihan, qui travaillaient principalement les pailles, s'équipent pour utiliser des déchets de bois.

Si la papeterie est une des branches industrielles les plus actives de Bretagne, de nouvelles entreprises pourraient disposer, comme celles qui existent déjà, de conditions techniques très favorables : eaux pures et abondantes (pouvant parfois fournir de la force motrice, cas de la région du Fauët) approvisionnement facile en produits pétroliers à partir de Donges, en kaolin, en produits celluloseux : avec les déchets de bois, la végétation des landes et la tourbe peuvent constituer des matières intéressantes. Les débouchés régionaux, déjà importants, sont susceptibles de se développer pour les cartonnages comme pour les papiers d'impression avec l'essor probable de l'industrie de l'imprimerie.

On a envisagé d'utiliser les genêts pour des usages industriels (fabrique de courroies). Si cette matière intéresse effectivement des industriels, il serait très facile, après un stade de cueillette, de procéder à de véritables cultures dans les zones de landes de la Bretagne centrale. De petits centres comme Carhaix, Loudéac, Pontivy seraient bien placés pour travailler cette nouvelle matière première.

La Chambre de Commerce de Morlaix a fait une intéressante étude sur les possibilités de création d'une industrie lainière dans sa circonscription. La présence d'une filature inciterait les cultivateurs du nord de la Bretagne à étendre encore une culture qui présente un intérêt national évident. Actuellement la culture est en forte régression et la conjoncture n'est guère favorable. Les déchets pourraient du moins donner lieu à diverses fabrications (panneaux d'agglomérés).

Les produits alimentaires végétaux.

Si la Bretagne est une région de forte production de céréales, leur utilisation industrielle par de nouvelles entreprises est très limitée. Le programme d'équipement en silos, élaboré par le Génie Rural et les groupements professionnels ne peut intéresser des entreprises étrangères à la région. La capacité d'écrasement des minoteries existantes dépasse largement le tonnage à traiter. Mais

les emplois locaux de la farine pourraient s'accroître avec la création de nouveaux établissements industriels. On ne peut compter beaucoup sur le développement de l'industrie des pâtes alimentaires pourtant très peu importante (693 tonnes en 1954 sur un total national de 231 554 tonnes), car la Bretagne ne produit pas de blés durs. Par contre, il est possible de créer de nouvelles biscuiteries qui seraient facilement approvisionnées en lait, beurre, œufs et miel. Les entreprises actuelles qui fournissent des produits justement réputés sont localisées principalement dans le sud du Finistère (Quimper, Pont-Aven, Pleyben); de nouvelles usines pourraient s'installer dans les petites villes de la Bretagne intérieure. Alors que la biscuiterie devrait travailler surtout pour un marché extrarégional, la production des biscottes, qui demeure au stade artisanal ou semi-industriel, trouverait un débouché régional important. On devrait choisir pour la localisation des entreprises des centres commerciaux, bien desservis en moyens de communications.

Les sous-produits des minoteries et les céréales secondaires pourraient fournir avec les déchets de viande et de poisson les matières premières essentielles des industries d'aliments du bétail.

Les conserveries de légumes, nombreuses sur la côte méridionale où elles sont souvent associées aux conserveries de poisson pénètrent peu à peu en Bretagne centrale, mais l'Ille-et-Vilaine malgré la production légumière de la banlieue de Rennes et de la région malouine, ne possède pas une seule usine de conserve; dans les Côtes-du-Nord, une seule usine est localisée à Saint-Brieuc; le Finistère en est totalement dépourvu au nord de Brest. Sans doute, les zones de cultures légumières du littoral septentrional sont spécialisées dans la production de primeurs, mais des conserveries pourraient utiliser certains produits (préparation de pickles, de fonds d'artichauts) et il leur serait facile de passer des contrats avec des cultivateurs pour s'assurer un approvisionnement en légumes de conserves. Des fabriques d'aliments concentrés trouveraient aussi un approvisionnement facile.

La Bretagne, région grande productrice de pommes de terre, ne possède qu'une seule féculerie située à Rohan. Une deuxième usine devait être créée à Carhaix, ce projet vient d'être abandonné. Une féculerie conçue, non pour traiter des excédents de production mais des variétés à féculer que produiraient des cultivateurs travaillant sous contrat, serait pourtant bien placée dans une région où les cultivateurs ne disposent pas de la betterave sucrière comme tête d'assolement.

La conservation de pommes de terre de semence en silos réfrigérés, à Châteaulin, au centre de la région de production, ou à Brest, port d'expédition, ne peut intéresser que le milieu professionnel régional.

L'utilisation industrielle des fruits, essentiellement des énormes quantités de pommes que produit la Bretagne, est très faible en dehors de la distillation qu'on ne saurait évidemment encourager. La fabrication du cidre est effectuée essentiellement à la ferme, l'irrégularité de sa qualité explique la désaffection du consommateur pour cette boisson traditionnelle. D'autre part, dans les cafés et restaurants, on n'aime pas servir un produit à bas prix et il est souvent impossible au consommateur d'apprécier une boisson qui est excellente lorsqu'elle est bien préparée. La fabrication industrielle du cidre permettrait d'obtenir un produit de qualité constante; sa présentation en petites bouteilles satisferait à la fois débitants et consommateurs. De gros débouchés existent, notamment dans les stations balnéaires et les centres touristiques. Il en est de même pour la fabrication des jus de fruits; une seule usine existe à Messac (20 000 hectolitres par an). Les cidreries à caractère véritablement industriel sont peu nombreuses (Ille-et-Vilaine : Rennes, Messac, Domagné; Côtes-du-Nord : Pleudihen, Pabu-Guingamp; Finistère : Brest, Quimper, Rosperden, Fougères). De nombreuses distilleries pourraient être converties pour la fabrication du cidre et des jus de fruits. L'implantation de ces entreprises serait particulièrement souhaitable à proximité des zones littorales afin de bénéficier des débouchés dus au tourisme. Il existe aussi d'intéressantes possibilités d'exportation de jus de fruits, notamment vers l'Angleterre, les Etats-Unis et les pays tropicaux.

Les pommes bretonnes constituent une matière première essentielle des confitures... allemandes. Seuls, le Morbihan compte une confiserie à Auray, et le Finistère 2 à Quimper et 3 à Plougastel-Daoulas (fraises). Si le manque de variété de la production fruitière bretonne constitue un handicap pour cette industrie, la pomme est cependant la matière première de base de toutes les confitures de qualité ordinaire; la création de quelques entreprises dans les petites villes de Bretagne orientale, bien placées pour l'approvisionnement comme pour l'expédition des

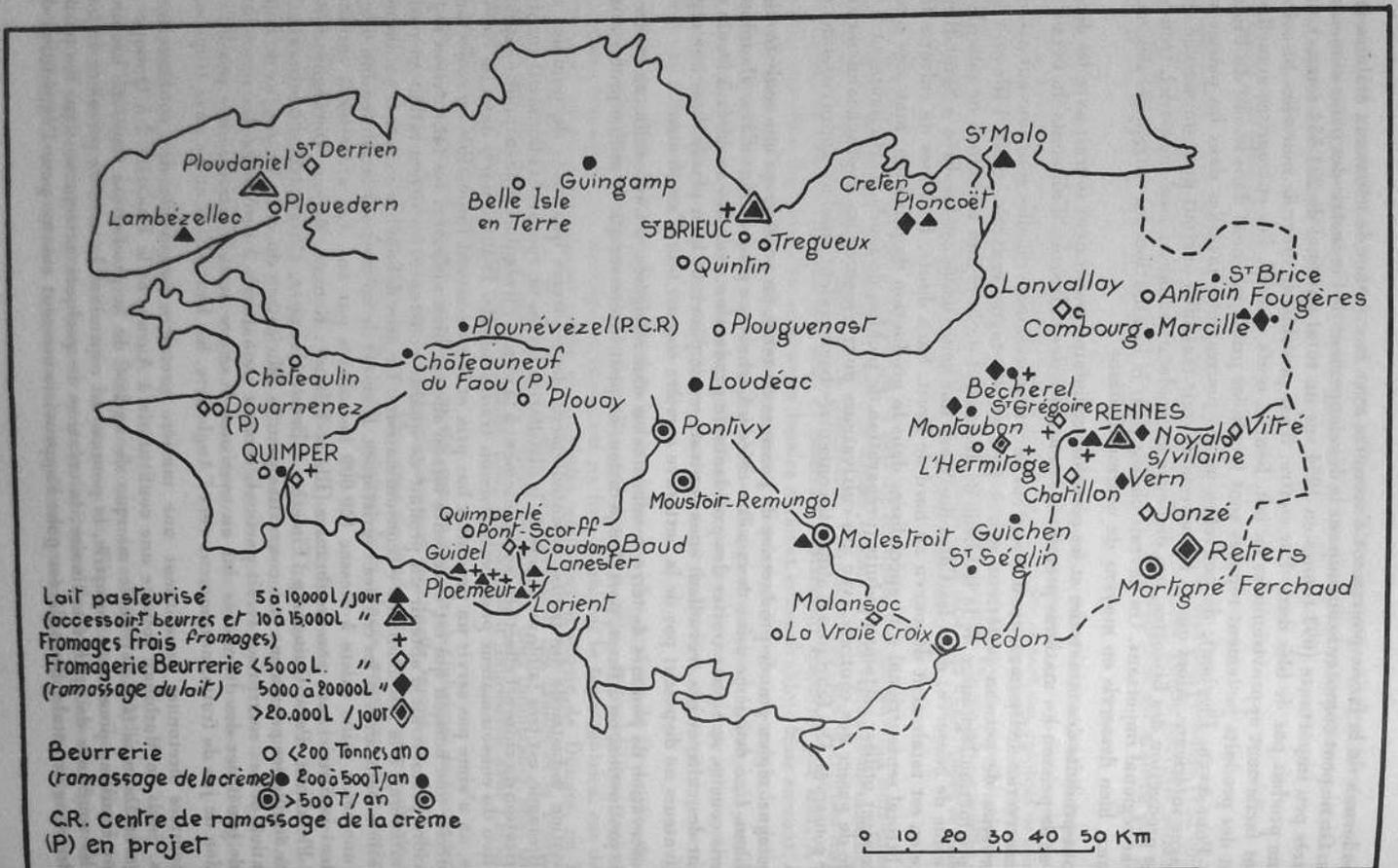


Fig. 1. — LES INDUSTRIES LAITIÈRES

produits pourrait être intéressante. Une seule usine, localisée à Redon, utilise les pommes pour la préparation de la pectine. Pour la fabrication des « apple-pies », les U. S. A. importent des quantités considérables de tranches de pommes séchées. Une entreprise établie en Bretagne trouverait là un débouché très intéressant.

Les produits animaux.

La production végétale commercialisée ne représente que 37 % de la valeur de la production agricole commercialisée. La part de la production animale atteint 75 % en Ille-et-Vilaine, 80 % dans le Morbihan. La valeur de l'effectif bovin dont la densité est de 794 pour 1 000 hectares cultivés, contre 468 dans l'ensemble de la France, représente 10,8 % de la valeur du cheptel bovin français et le plan agricole breton est axé sur le développement de l'élevage et de la production fourragère. Les industries alimentaires utilisatrices de produits animaux étant beaucoup moins développées que dans l'ensemble de la France, les entreprises existantes peuvent considérablement élargir leurs activités, mais il existe aussi des possibilités de création de nouvelles affaires.

Les quatre départements produisent annuellement 18 millions d'hectolitres de lait, soit près de 10 % de la production française, mais ils comptent aussi parmi les départements les plus mal équipés en industries laitières. Rares sont les secteurs où le taux d'industrialisation atteint 60 % de la production laitière. Sans doute l'autoconsommation sous forme de beurre fabriqué à la ferme reste très forte dans une région de population agricole aussi dense. Certaines conditions géographiques, techniques et psychologiques ne favorisent pas l'emploi industriel du lait : dispersion de l'habitat, faible production unitaire de petites exploitations, importance de l'élevage du porc basé sur l'utilisation du petit lait, esprit individualiste des producteurs qui hésitent à créer les coopératives qui ont assuré le succès de la production beurrière des Charentes. Mais le beurre fabriqué à la ferme, malaxé par des ramasseurs, a valu à la production bretonne une réputation détestable dont pâtit encore injustement la production des laiteries industrielles.

Cependant, des négociants en beurre ont monté des établissements industriels, quelques coopératives se sont constituées, des entreprises étrangères à la région ont monté de puissantes usines et cette industrialisation se précipite avec l'interdiction d'employer l'acide borique pour la conservation. Enfin, des maisons normandes assurent le ramassage de la crème dans un secteur très étendu, et la crème bretonne donne un excellent « beurre normand » !

Aussi chaque entreprise cherchant à développer sa capacité de production, qui reste d'ailleurs souvent supérieure à la production effective, l'implantation de nouvelles usines ne paraît pas souhaitable dans de nombreux secteurs. De grosses entreprises comme celle de Redon, ont l'intention de créer des centres de ramassage de crème assurant la collecte dans un rayon de 20 à 30 kilomètres, des camions gros porteurs effectuant le transport vers l'usine principale.

Une carte de la localisation des entreprises existantes permet pourtant de distinguer des secteurs où l'implantation de nouvelles usines est possible et souhaitable.

On peut remarquer d'abord que la production de lait pasteurisé pour les agglomérations urbaines n'est assurée d'une manière suffisante qu'à Rennes (2 entreprises 10 000 et 11 000 l/j), Saint-Malo (6 000 l/j), Saint-Brieuc (10 000 l/j), Brest (Lambézellec 8 000 l/j et Ploudaniel 12 000 l/j) et dans la région lorientaise (4 petites entreprises); en outre, les laiteries-beurreries de Fougères, Plancoët et Malestroît assurent partiellement l'approvisionnement de Fougères, de la région de Dinard et du sud du Morbihan. L'obligation légale de distribution du lait pasteurisé aux agglomérations de plus de 20 000 habitants n'est pas respectée à Vannes, Quimper et Morlaix et les stations balnéaires doivent en été faire venir du lait de Normandie et de la Beauce ! La création de laiteries paraît donc possible dans les trois villes citées, et pour desservir les agglomérations de la côte à Guingamp, Lannion, Quimperlé, Auray, Dinan.

De même la fabrication des produits frais (petits suisses, yoghourts) n'est assurée qu'autour de Rennes, Lorient, Saint-Brieuc, Brest et Quimper. Il existe pour ce type de produits de gros débouchés dans les stations balnéaires.

Le ramassage du lait pour la fabrication de fromages (camembert et port-salut) et accessoirement du beurre n'est guère effectué que dans le centre du département de l'Ille-et-Vilaine (L'Hermitage et Retiers 35 000 l/j, Montauban 19 000, Fougères 18 000, Béchereil 11 000 et 6 établissements plus petits de 5 à 10 000 l/j). Le Finistère et les Côtes-du-Nord ne comptent pas une seule fromagerie importante, le Morbihan compte deux petites fromageries, les petits établissements de la région de Lorient ne font que des fromages frais et la grosse laiterie de Malestroît fabrique surtout du beurre. Une seule laiterie, à Martigné-Ferchaud, en Ille-et-Vilaine, a commencé à fabriquer du lait en poudre.

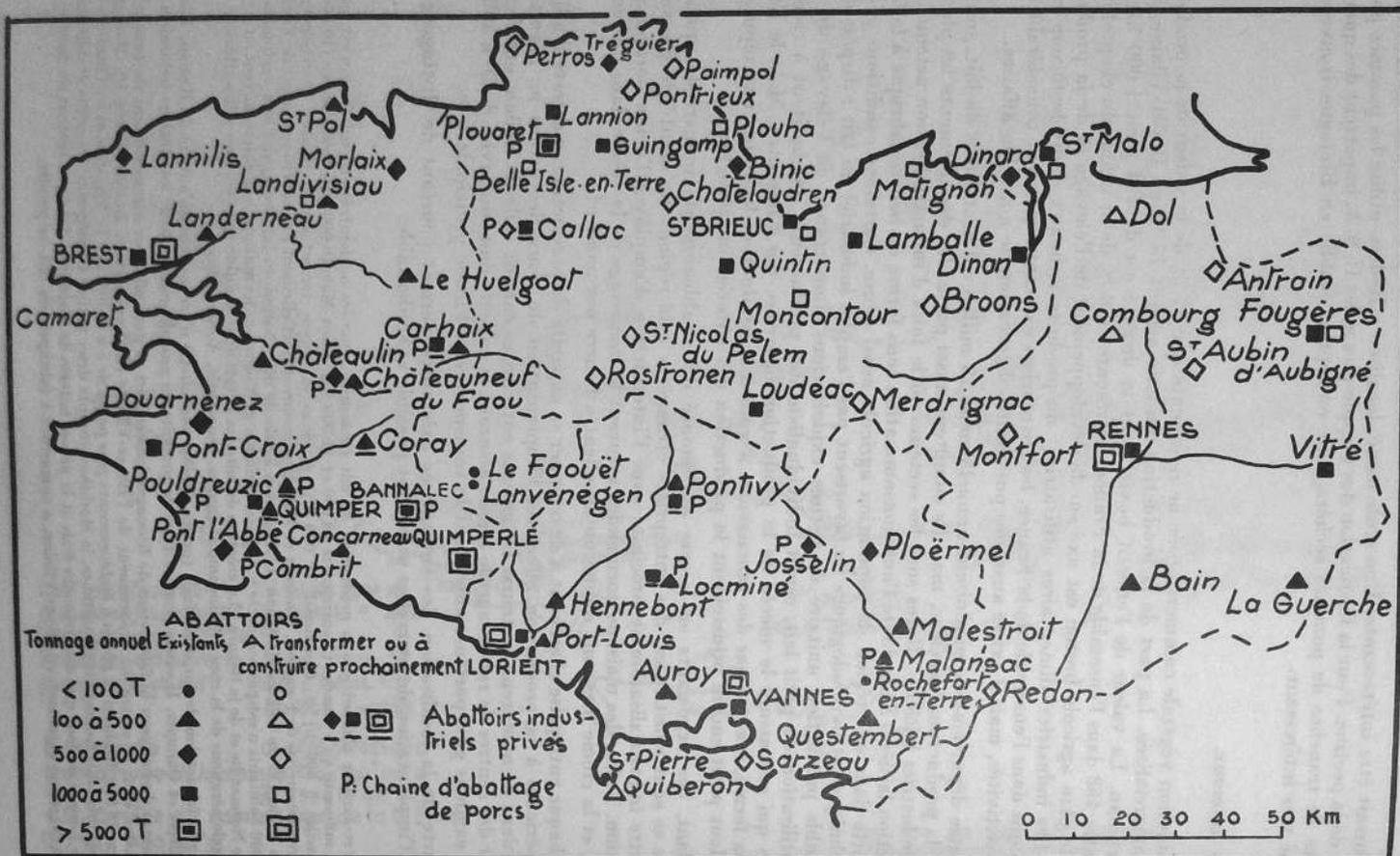


Fig. 2. — LES ABATTOIRS

Le ramassage de la crème ne se heurte pas aux mêmes difficultés et les beurreries utilisant la crème sont plus nombreuses. Ici encore, l'Ille-et-Vilaine est le département le mieux équipé, la plupart des fromageries assurent aussi le ramassage de la crème et 6 autres entreprises travaillent uniquement celle-ci. Le Morbihan intérieur possède trois entreprises importantes à Malestroit, Moustoir-Remungol et Pontivy. Le Finistère et les Côtes-du-Nord sont très insuffisamment équipés. D'après le service du génie rural 5 nouvelles usines seraient nécessaires dans les Côtes-du-Nord. Le Finistère est le département le plus mal équipé, des usines vont être prochainement construites à Carhaix, Châteauneuf-du-Faou et Douarnenez. De nouvelles implantations paraissent souhaitables dans les régions de Morlaix, Landivisiau ou Landerneau, Pont-l'Abbé et Quimperlé. Dans le Morbihan, le secteur littoral étant très mal équipé au sud de Lorient, des usines seraient bien placées à Auray et à Vannes.

Après le premier stade de la beurrerie ramassant la crème, la modernisation et l'intensification de la production doivent permettre la création de fromageries-beurreries assurant le ramassage du lait et fournissant des produits de qualité supérieure. Les caractères actuels de la production ne permettent pas d'envisager la création d'usines de lait condensé ou en poudre qui exigent des laits extrêmement propres. Mais il est permis de penser que dans quelques années, de telles entreprises qui permettraient d'exporter une partie de la production laitière, seraient parfaitement à leur place en Bretagne.

L'utilisation industrielle de la viande est en forte et constante progression. La production totale de viande nette est passée de 66 040 tonnes en 1951 à 118 642 en 1954 (bovins adultes : 44 155, veaux : 21 965, porcs : 49 382, moutons : 1 083, chevaux : 2 057). Le programme de construction d'abattoirs modernes, pourvus de frigorifiques permettra de satisfaire tous les besoins (on peut même se demander s'il n'est pas trop important et si tous les abattoirs inscrits au programme seront rentables). De nombreuses entreprises étrangères à la région ont monté des abattoirs industriels privés ou utilisent des abattoirs publics modernisés. Mais elles se bornent généralement à abattre les animaux pour expédier les carcasses, opération élémentaire qui demande peu de main-d'œuvre. Des opérations plus complètes sont possibles, au moins pour les porcs. Pour les bovins, une entreprise avait installé à Redon un atelier de préparation de viande sous cellophane. L'opération a échoué. Sa localisation était dictée par le fait que Redon possède le seul entrepôt frigorifique important, mais le bétail de la région n'est pas de toute première qualité et cette localisation peut expliquer cet échec. A Callac un autre échec doit s'expliquer là par des difficultés de transport. Mais Rennes, Fougères, Brest et de nombreuses autres villes vont être dotées d'abattoirs d'expédition et de frigorifiques; il y a là, dans ces régions de production d'animaux de qualité, de grosses possibilités pour cette nouvelle technique qui, après une phase de tâtonnements, peut connaître un grand avenir.

Plus aisément la viande de porc peut donner lieu à des transformations industrielles complètes. L'industrie de la salaisonnerie, née surtout d'initiatives locales, est déjà en plein essor, la qualité des produits peut ouvrir, après le marché parisien, des marchés étrangers, allemand et anglais. De nouvelles entreprises pourraient travailler en liaison avec des abattoirs industriels ou avec les nouveaux abattoirs inscrits au programme. Dans la Bretagne centrale, une usine traitant 10 000 porcs par an peut s'approvisionner dans un rayon de 20 à 25 kilomètres. Ces industries de la viande pourraient être associées à la conserverie des légumes.

Enfin, des industries peuvent utiliser les sous-produits des grands abattoirs industriels (matières grasses, poudres d'os et de viande, glandes pour les produits pharmaceutiques et vétérinaires, les aliments du bétail, les engrais organiques). Les crins et soies de pores donnent lieu à une utilisation industrielle considérable actuellement ralentie par l'introduction de races de porcs à poils courts et la généralisation de l'abattage industriel. La tannerie autrefois très importante est en déclin et l'évolution du marché du cuir ne rend pas souhaitable la création de nouveaux établissements.

Le développement spectaculaire de la production avicole n'a pas été accompagné d'un essor égal des produits dérivés. En dehors de quelques petits établissements semi-industriels, dépourvus généralement de frigorifiques, il n'existe que trois chaînes modernes d'abattage de poulets à Quintin, Vannes et Languidic; une autre doit être créée à Carhaix. Un seul établissement d'œufs congelés est installé à Fougères. Guingamp serait très bien placée pour devenir un grand centre d'industries dérivées de l'aviculture. L'utilisation des plumes peut intéresser des fabriques de matériel de couchage. Une fabrique de literie vient récemment de s'installer à Lannion pour exploiter ces possibilités.

L'équipement frigorifique est presque entièrement destiné aux besoins de la pêche; des centres de congélation de poissons pourraient d'ailleurs être créés à Lorient, Concarneau et Quimper. En dehors des ports de pêche, il n'existe qu'un entrepôt d'importance secondaire à Paimpol (utilisé surtout pour la conservation du beurre) et un grand entrepôt polyvalent à Redon.

En dehors des abattoirs qui seront tous pourvus de frigorifiques, on envisage de créer de grands frigorifiques polyvalents pour la conservation des produits laitiers, des œufs, des fruits et légumes. L'équipement frigorifique complet à la production sera lent à réaliser par suite de l'interdépendance des travaux d'équipement rural; mais il est certain que les entreprises frigorifiques peuvent trouver immédiatement un champ d'action extrêmement intéressant en Bretagne.

Produits de base et matières premières importées.

À côté des matières premières proprement dites, des produits de l'industrie bretonne peuvent être utilisés pour des fabrications différenciées. Nous pensons notamment aux tôles d'Hennebont, utilisées dans la région pour la fabrication des boîtes métalliques mais dont une bonne partie sort de Bretagne. Des usines fabriquant des meubles métalliques, des appareils ménagers, des jouets seraient très bien placées à Hennebont ou dans les villes voisines comme Lorient et Quimperlé, surtout si elles visent à exporter une partie de leur production par mer.

De nombreuses fonderies peuvent fournir aussi des matières premières essentielles ou complémentaires à des industries mécaniques diverses. Des produits chimiques de base des usines de Dol, Brest et Landerneau pourraient être utilisés par des industries de chimie différenciée.

Enfin, en dehors des matières premières et des produits de base de la région, les ports bretons permettent l'importation facile de tous les produits venant de l'étranger ou des pays de l'Union Française. Le trafic des ports bretons demeure faible, non pour des raisons techniques, car des ports comme Brest, Lorient et aujourd'hui Douarnenez peuvent recevoir de grands navires plus aisément que de nombreux ports d'estuaires, mais parce que l'industrie bretonne n'utilise guère de matières importées. A tous les facteurs favorables au développement de l'industrie s'ajoute le facteur capital que constitue la situation géographique de la Bretagne : la côte du Finistère est longée par un des plus grands courants de trafic maritime du monde. En quelques heures, les navires qui font route vers les ports de la Manche et de la Mer du Nord peuvent débarquer une partie de leur chargement dans des ports comme Brest ou Douarnenez, et au prix d'un détour un peu plus long, à Lorient ou Saint-Malo.

Depuis l'institution de la C. E. C. A., la Bretagne peut recevoir son acier et son charbon des pays rhénans à meilleur compte que des entreprises parisiennes recevant ces produits du Nord ou de Lorraine. Mal placées pour utiliser des matières premières en provenance des autres régions françaises, les industries bretonnes peuvent exploiter les avantages que leur offre cette situation maritime.

CHAPITRE III

LE MARCHÉ

À côté d'entreprises nouvelles qui utiliseraient des matières premières locales insuffisamment exploitées, d'autres peuvent rechercher surtout un marché régional dont l'importance va s'accroître avec la modernisation des campagnes et le développement probable de l'industrialisation.

Les débouchés extérieurs.

La situation géographique excentrique de la Bretagne n'est évidemment pas avantageuse pour des industries fabriquant des produits lourds ou encombrants qui ne seraient pas destinés au marché régional ou à l'exportation par mer. De nombreux produits industriels bretons sont destinés à l'ensemble du marché français ou à l'exportation et leur fabrication est parfaitement rentable, mais les frais de transport comptent peu par rapport à la valeur du produit : papier à cigarettes ou à condensateurs, conserves, chaussures, soies de pore, briquets, dents artificielles.

Pour les produits pondéreux, des industries devraient s'orienter vers la satisfaction des besoins locaux ou vers l'exportation par mer, ce serait par exemple le cas de la grosse céramique.

Les statistiques des produits exportés donnant lieu à un remboursement des charges sociales et fiscales sont à cet égard assez instructives.

La valeur du marché régional.

Les débouchés proprement régionaux sont assez importants pour provoquer l'implantation de certaines entreprises. Des produits fabriqués en Bretagne bénéficieraient d'un préjugé favorable de la part d'une population acquise à l'idée que l'amélioration de son niveau de vie est liée à l'essor industriel régional.

Des industries implantées en Bretagne orientale seraient bien placées pour trouver des débouchés à la fois dans l'ensemble de la péninsule et dans tout l'ouest de la France, Normandie, Maine, Anjou, Centre-Ouest. À cet égard, des nœuds routiers comme Rennes, Fougères, Redon ont une situation remarquable. Rennes doit pour une bonne part son essor contemporain au développement et de transports routiers qui lui ont permis de devenir un grand centre de conditionnement et de redistribution. Des entreprises étrangères à la région envoient à Rennes des marchandises en vrac; elles sont conditionnées pour être redistribuées dans une quinzaine de départements; Caen, Le Mans, Tours, Poitiers sont plus proches de Rennes que de Paris et la ville tend ainsi à devenir le grand centre commercial de l'Ouest français. Fougères commence à jouer un rôle identique (installation récente d'une épicerie en gros qui peut rayonner sur la Bretagne du Nord et les marches armoricaines). De Redon, on peut facilement atteindre tout le littoral méridional de la Bretagne, les pays de la Loire et la Vendée.

Ces pays de l'ouest qui constituent un marché immédiat pour les entreprises de Bretagne orientale sont essentiellement ruraux : dans 14 départements situés à l'ouest d'une ligne joignant l'estuaire de la Seine à la Gironde, la population rurale représente 71,7 % de la population totale. Cependant, l'essor de la population urbaine est actuellement plus marqué que dans l'ensemble du pays : de 1946 à 1954, alors que la proportion de la population urbaine n'a augmenté que de 2,6 % dans la France entière, elle a augmenté de 3,6 % dans la France de l'Ouest. Cette population rurale est extrêmement dense par suite de l'intensité de la production agricole et de la faible dimension moyenne des exploitations, particulièrement en Bretagne, où l'on compte 35 travailleurs par km² cultivé contre 22 dans l'ensemble du pays.

Des industries nouvelles installées en Bretagne orientale disposeraient donc d'un marché de plus de 6 millions d'habitants dont 4 millions de ruraux et en Bretagne même de 2 338 000 habitants dont 1 554 000 ruraux.

Sans doute, le pouvoir d'achat global de cette population est-il plus faible que dans d'autres régions ; à peu près tous les départements de l'Ouest figurent dans la seconde moitié des départements classés d'après les indices du niveau de vie et les départements bretons se placent parmi les derniers. Cette situation s'explique par l'importance et la densité de la population agricole. La production agricole est forte, mais le nombre de producteurs étant élevé, le revenu par tête est faible. Mais l'évolution actuelle de l'agriculture et le développement de l'industrie modifieront cette situation. Un marché qui se caractérise par une faiblesse actuelle des biens d'équipement et de consommation et par une augmentation rapide des revenus permettant de combler de gros retards, présente plus d'intérêt qu'un marché où les besoins courants sont satisfaits et qui se développe seulement au rythme du taux général d'expansion. Ainsi l'installation d'usines d'équipement électrique présente peu d'intérêt dans une zone où l'électrification rurale est achevée depuis longtemps, dont les habitants ont pu déjà s'équiper en appareils divers. De gros débouchés existent, au contraire, dans une région comme la Bretagne où en 1952 41 % de la population rurale restait à desservir, mais où l'électrification sera à peu près totalement achevée vers 1960. Ainsi, le nombre de postes de radio déclarés est passé en Bretagne de 84 000 en 1937 à 184 000 en 1949 et à 303 000 en 1955, rythme d'accroissement beaucoup plus rapide que dans la France entière (4 164 000 en 1937, 6 421 000 en 1949, 8 890 000 en 1955).

Par suite du retard de l'équipement rural de la Bretagne et de la faiblesse des industries locales pouvant satisfaire ses besoins, de gros débouchés existent pour des industries diverses : appareillage électrique de tous types, appareils ménagers, frigorifiques, matériel d'intérieur de ferme, matériel pour adduction d'eau et robinetterie (la Bretagne est la région française où le nombre de fermes à desservir est le plus élevé : 1 543 000 sur un total national de 13 478 000 en 1954).

Nous avons déjà noté que les progrès de la construction tant urbaine que rurale assurent un large débouché à l'industrie des matériaux de construction, appareillage sanitaire, ameublement au sens large ; ainsi à Rennes entre les deux recensements de 1946 et 1954, le nombre d'appartements pourvus de salles de bain ou douches est passé de 2 375 à 4 833, dans le département de 4 428 à 9 780, mais on compte 36 321 logements à Rennes et 176 000 dans le département !

Les débouchés pour les produits destinés à l'agriculture.

Les débouchés des produits plus directement destinés à l'agriculture sont considérables. L'industrie du machinisme agricole est déjà importante mais peut encore être développée pour certaines fabrications. La production du matériel avicole est à peu près nulle alors qu'il existe de gros besoins. Si des entreprises locales assurent déjà la fabrication du matériel de conserverie, d'autres pourraient fabriquer du matériel d'usines laitières, d'abattoirs, de frigorifiques : la Bretagne est la région française où la marge de développement de ces industries est la plus large.

A mesure que l'agriculture fait une place de plus en plus grande aux produits commercialisés, ses moyens comme ses besoins s'étendent. Nous avons signalé déjà les énormes besoins des terres acides de Bretagne en amendements calcaires, l'aide accordée par l'Etat va accroître la demande dans de très fortes proportions. En 1954, les 4 départements ont utilisé 141 000 tonnes de CaO, alors que les besoins annuels sont de l'ordre de 700 000 tonnes.

Les quatre départements comptent aussi parmi les gros utilisateurs d'engrais (113 000 tonnes d'éléments purs N. P. K. sur un total national de 1 464 000 tonnes en 1954-55). Les trois usines de Dol, Landerneau, Brest n'assurent qu'une partie de l'approvisionnement. Une usine établie à Lorient, recevant aisément des matières premières par mer trouverait un large débouché dans toute la zone méridionale de Bretagne. Des produits chimiques destinés au traitement des cultures, pommes de terre, légumes, arbres fruitiers bénéficieraient d'un marché régional intéressant.

Les débouchés des produits destinés aux animaux sont évidemment considérables. Une trentaine d'établissements sont spécialisés dans la production d'aliments du bétail, ils dépendent généralement de minoteries, d'établissements d'équarrissage ou de traitement de déchets de poissons. Leur production annuelle est de l'ordre de 120 000 à 150 000 tonnes, représentant 80 % des besoins locaux actuels, mais ceux-ci sont susceptibles de se développer largement. Des établissements spécialisés dans la fabrication de produits vétérinaires, de produits de croissance, trouveraient de gros débouchés régionaux.

Débouchés divers. Importance du tourisme.

Pour l'industrie de l'habillement, malgré la présence d'importantes entreprises de fabrication de vêtements de travail il existe un marché local intéressant ; il en est de même pour la fabrication des bottes de caoutchouc.

Il serait fastidieux de multiplier ces exemples. Nous signalerons simplement l'intérêt que présentent les industries liées à l'armement, à la pêche et au tourisme.

Des chantiers locaux de construction de navires en bois ont commencé à construire des navires d'acier, à Saint-Malo et Lorient. Ils ne répondent pas encore à des besoins régionaux considérables. De nouveaux chantiers de construction de chalutiers d'acier pourraient s'installer à Concarneau et Douarnenez, par exemple. La fabrication locale des appareils de pêche peut aussi être largement développée.

Au marché purement breton, s'ajoute en été le marché que constituent les 600 000 touristes qui passent leurs vacances en Bretagne. Des entreprises artisanales et industrielles locales bénéficient déjà de cet important marché saisonnier (falencerie, spécialités alimentaires, dentelles et vêtements). La fabrication locale de matériel, jouets et articles de plage est très peu importante. Sur le plan alimentaire nous avons déjà signalé l'intérêt que présenterait la fabrication de fromages frais, de jus de fruits, de cidre de qualité. Des entreprises analogues aux grandes fabriques italiennes de glaces alimentaires feraient certainement d'excellentes affaires sur les plages en été.

Enfin si l'industrie se développe rapidement, des entreprises spécialisées dans le montage et l'entretien des usines pourraient créer des établissements annexes en Bretagne.

* *

En conclusion, si la situation géographique excentrique de la Bretagne serait gênante pour des entreprises produisant des matières lourdes destinées au marché national, il existe, à côté des facilités d'exportation, un marché régional suffisamment large pour inciter des chefs d'entreprises à créer de nouveaux établissements destinés à satisfaire des besoins régionaux.

CHAPITRE IV

LA MAIN-D'ŒUVRE

Si ses ressources en matières premières et l'importance des débouchés régionaux peuvent déterminer l'implantation de nouvelles industries en Bretagne, c'est sa richesse en hommes qui constitue le plus puissant facteur de son industrialisation. Tous les types d'industries peuvent évidemment en bénéficier, mais la présence de cet énorme réservoir de main-d'œuvre peut plus particulièrement attirer des établissements issus d'une décentralisation industrielle et ne recherchant spécialement ni matières premières locales, ni débouchés régionaux importants.

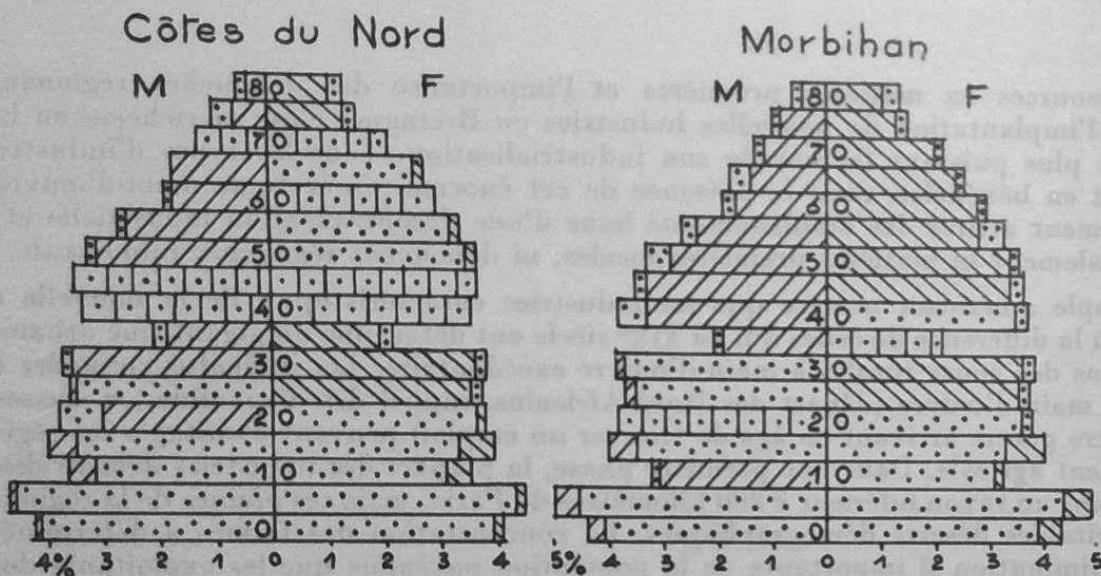
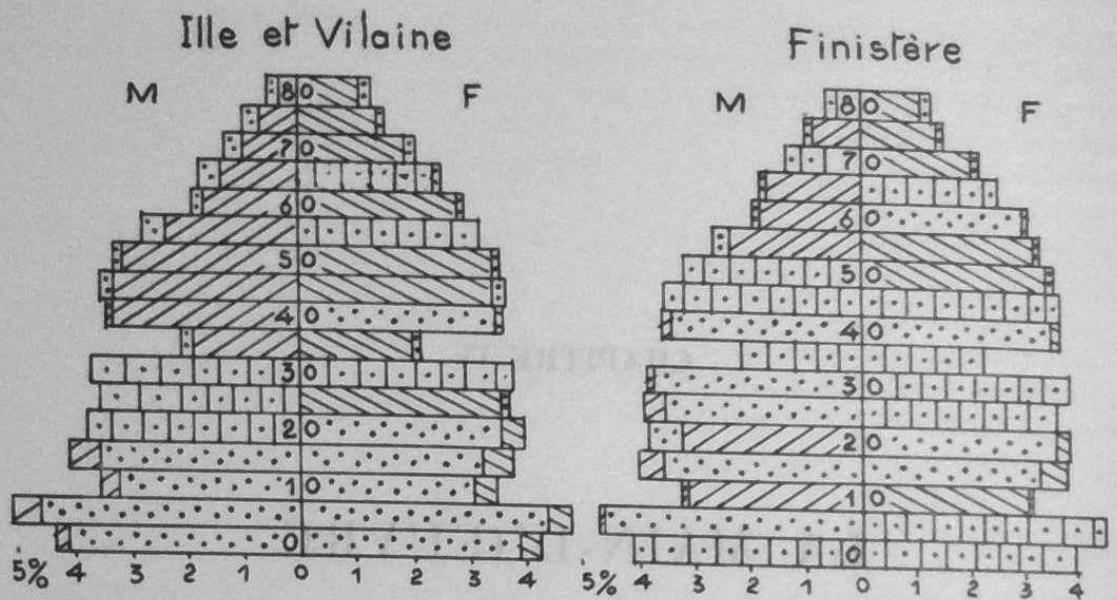
L'exemple américain montre que les industries caractéristiques de la nouvelle civilisation technique, à la différence de celles qui au XIX^e siècle ont déterminé un gigantisme urbain, tendent à s'établir dans des zones rurales à main-d'œuvre excédentaire. Les difficultés actuelles de recrutement de la main-d'œuvre (départ des Nord-Africains, rappel des disponibles, « classes creuses » de la dernière guerre arrivant en âge de trouver un emploi) peuvent avantager les régions de fort surpeuplement agricole. Dans une première phase, la plupart des industries décentralisées se sont installées dans un rayon inférieur à 200 kilomètres de Paris ; mais ces plaines de la région parisienne sont de véritables déserts démographiques. La concentration des fermes a déterminé de bonne heure une diminution si importante de la population paysanne que les exploitants doivent faire appel à une main-d'œuvre immigrée, permanente ou saisonnière. Aussi le recrutement du personnel des nouvelles entreprises est-il souvent difficile et les salaires restent très proches de ceux de l'agglomération parisienne.

Il est vraisemblable que dans une deuxième phase, les chefs d'entreprises préféreront s'éloigner un peu plus de Paris pour implanter leurs usines dans les régions de surpeuplement rural où le recrutement de la main-d'œuvre ne posera pas les mêmes problèmes. La Bretagne est certainement la région française la mieux placée à cet égard.

L'importance de la main-d'œuvre.

La diminution de la population active agricole, passée de 687 000 en 1946 à 545 000 en 1954, l'ampleur de l'émigration apparente qui de 1946 à 1954 a porté sur 158 000 personnes, soit une moyenne annuelle de 17 500, témoignent de l'importance du surpeuplement agricole. L'évolution inéluctable de l'agriculture, motorisation, concentration des exploitations va continuer à libérer une main-d'œuvre qui, si elle ne trouve pas des emplois industriels sur place, sera contrainte d'émigrer.

Au cours des quatre prochaines années, l'émigration peut se ralentir parce que le groupe de jeunes qui arrive en âge de chercher un emploi est relativement faible, mais à partir de 1960, il sera remplacé par le groupe des générations nombreuses des années d'après-guerre. Malgré la



**PYRAMIDES DES AGES
COMPARATIVES - FRANCE
ET DEPARTEMENTS BRETONS
(1954)**

LÉGENDE

-  Région
-  France
-  Valeur égale

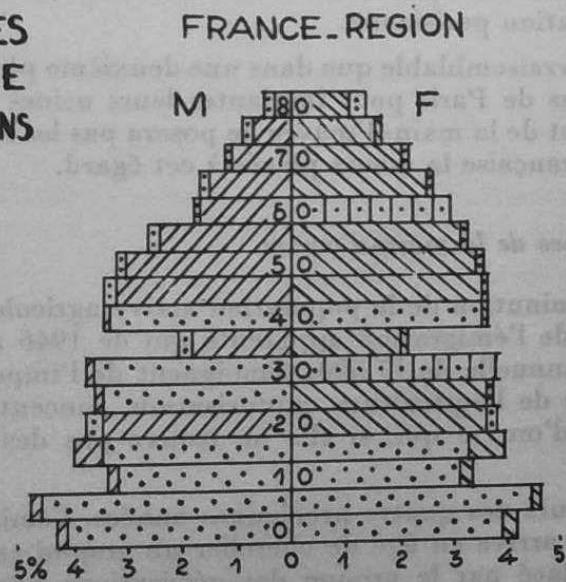


Fig. 3.

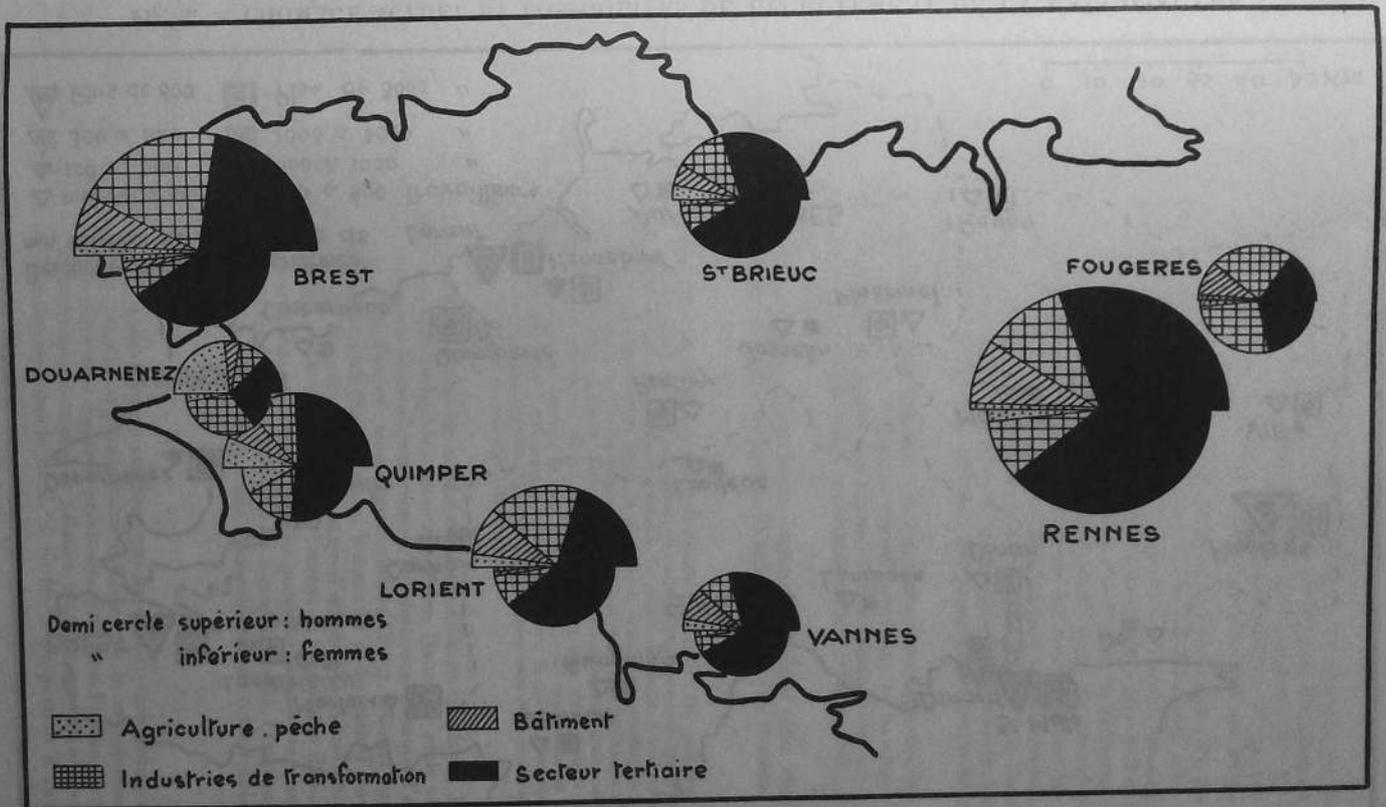


Fig. 4. — STRUCTURE DE LA POPULATION ACTIVE

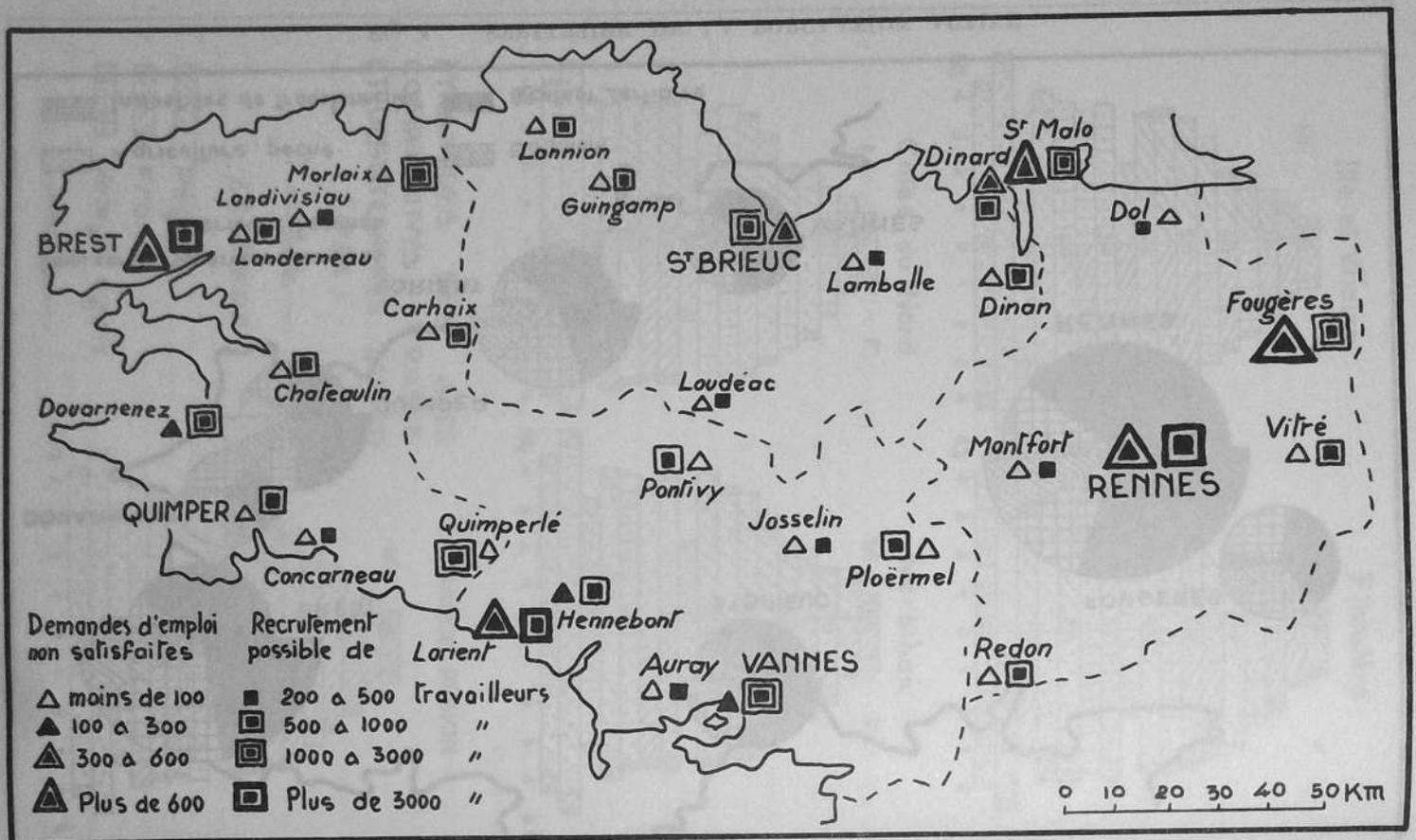


Fig. 5. — CHOMAGE ACTUEL ET POSSIBILITÉS DE RECRUTEMENT DE LA MAIN-D'ŒUVRE

diminution relative de la natalité, conséquence d'une émigration trop poussée des éléments jeunes, la proportion des jeunes gens aptes au travail, et celle des générations d'après-guerre, demeurent plus fortes que dans l'ensemble de la France (jeunes de 10 à 24 ans, région : 21,9 %, France entière 20,2 %; enfants de moins de 10 ans, région : 17,9 %, France entière : 17 %). Les disponibilités actuelles et futures en main-d'œuvre d'origine rurale sont donc extrêmement fortes.

En dehors même des ruraux qui peuvent venir chercher du travail à la ville, les disponibilités en main-d'œuvre urbaine, déjà logée, souvent habituée au travail industriel, sont considérables. Le chiffre du chômage déclaré (chômeurs secourus et demandes d'emploi non satisfaites) donne une idée assez fautive de la situation de l'emploi. Dans les villes importantes où il existe un bureau de main-d'œuvre bien organisé, les demandeurs d'emploi s'inscrivent régulièrement, leur nombre peut même être supérieur à celui des chômeurs effectivement aptes au travail (inscription de personnes âgées, diminués physiques, instables, alcooliques). Au contraire dans les petits centres urbains où il n'existe pas de bureau de main-d'œuvre fonctionnant régulièrement, le nombre de demandeurs d'emploi est souvent insignifiant et ne correspond nullement à la situation réelle du marché du travail. Dans ces petites villes où, d'après les statistiques, il n'existe aucun chômage, l'ouverture d'un chantier, d'une usine, d'un magasin provoque immédiatement des demandes dix fois supérieures aux offres.

Les variations saisonnières sont considérables : en été, les travaux agricoles, les activités liées au tourisme, le travail des conserveries réduisent considérablement le nombre des chômeurs. Cependant les moyennes mensuelles montrent que depuis 1951 le chômage déclaré s'est nettement aggravé dans les quatre départements (moyenne mensuelle : 1951 : 5 089; 1952 : 5 143; 1953 : 6 781; 1954 : 7 485; 1955 : 7 583).

Malgré l'insuffisance des statistiques, nous avons néanmoins indiqué pour chacune des villes étudiées la situation du chômage déclaré à la date du 31 octobre 1955. Ces données sont traduites sur une carte d'ensemble.

Mais nous avons aussi indiqué sur cette carte et au cours de l'étude de chaque ville, quel était le chiffre réel de travailleurs que de nouvelles entreprises pourraient effectivement recruter sans difficulté, en nous basant sur les estimations des Directions départementales du Travail et sur des enquêtes locales. Ce chiffre ne donne évidemment qu'un ordre de grandeur; il comprend avec les chômeurs effectivement aptes, la population urbaine, particulièrement féminine, jugée sous-employée et la population rurale en surnombre des campagnes voisines, pouvant venir facilement travailler à la ville. Le nombre de ces ruraux varie non seulement en fonction de la situation de l'agriculture, mais aussi en fonction des moyens de communications dans la zone suburbaine. Il est toujours beaucoup plus élevé autour des grandes villes desservies par des trains ouvriers et de nombreux services de cars, qu'autour de petits centres où les ouvriers devraient utiliser des moyens de transport individuels. Avec le vélomoteur et la motocyclette, la zone à l'intérieur de laquelle une usine peut recruter sa main-d'œuvre s'est d'ailleurs considérablement élargie. Rares sont les centres urbains de quelque importance où il serait difficile à une entreprise de recruter 500 ouvriers.

La proportion des femmes recherchant un emploi est généralement très forte. Les statistiques sur la structure de la population active sont bien caractéristiques. Dans une seule ville, à Fougères où l'industrie de la chaussure emploie beaucoup de femmes, la proportion de main-d'œuvre féminine est presque égale à celle de la main-d'œuvre masculine (hommes 52 %). Elle est encore forte dans les centres commerciaux et administratifs (Saint-Brieuc, Vannes 55 % de main-d'œuvre masculine), plus faible à Rennes à cause de l'importance de la main-d'œuvre masculine employée dans le bâtiment (main-d'œuvre masculine : 59 %). A Brest et Lorient la proportion de la main-d'œuvre masculine atteint 70 % (reconstruction, arsenaux). Dans les ports de pêche où la crise de la conserve libère une importante main-d'œuvre féminine habituée au travail en usine, l'implantation d'industries employant une forte proportion de femmes serait particulièrement souhaitable.

Salaires et questions sociales.

Le sous-emploi actuel de la main-d'œuvre explique que les salaires réels soient nettement plus bas en Bretagne que dans les grandes agglomérations urbaines où le recrutement de la main-d'œuvre est plus difficile, particulièrement depuis le printemps 1956 sous l'influence des événements d'Algérie. Sans doute, les abattements de zones de salaires tendent à se réduire et disparaîtront peut-être un jour, mais ils n'intéressent que le S. M. I. G. Or la proportion d'ouvriers parisiens

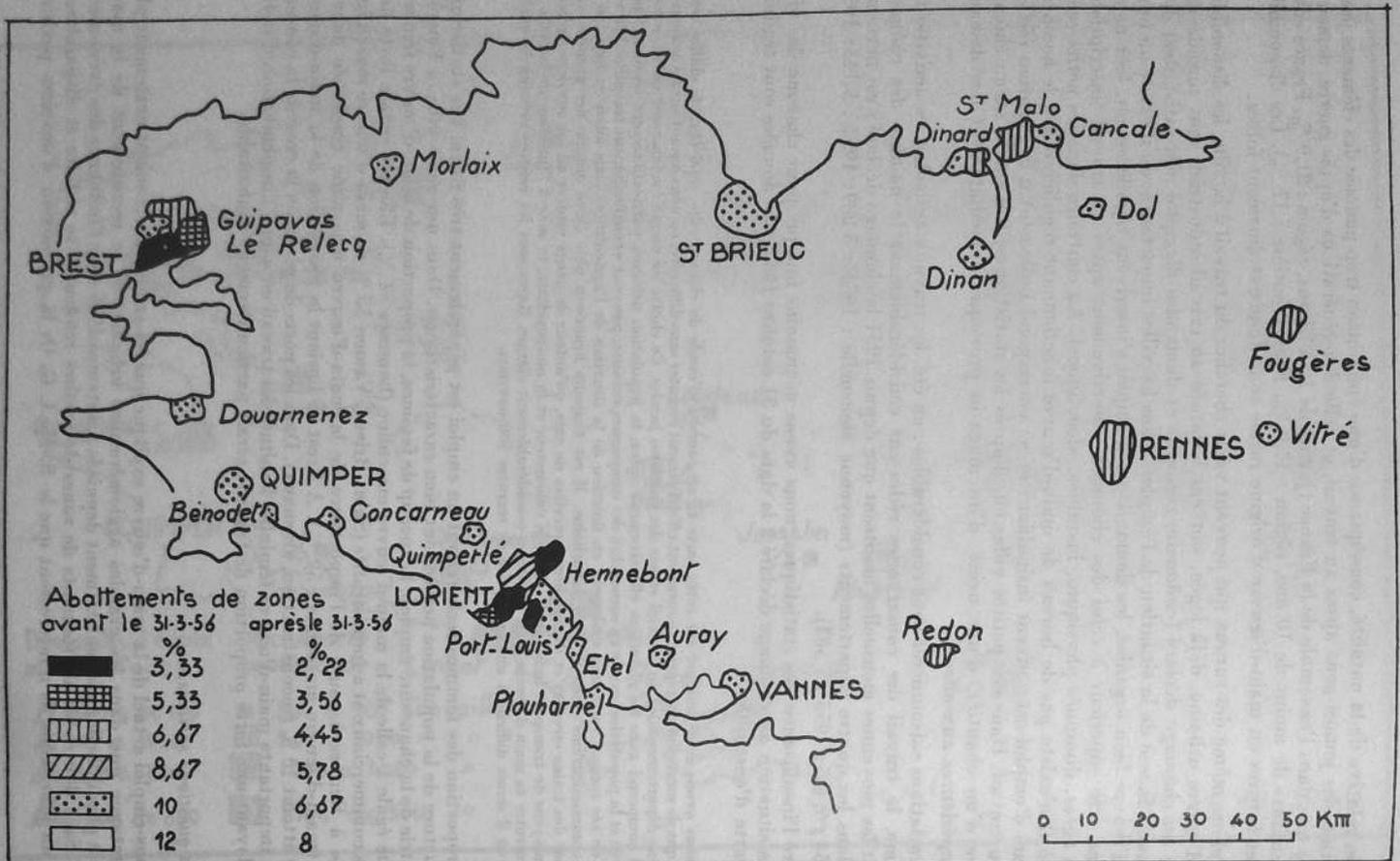


Fig. 6. — LES ZONES DE SALAIRES

dont le salaire effectif est égal au S. M. I. G. est beaucoup plus faible que celle des ouvriers bretons. Cette disproportion dépend beaucoup moins des différences de qualification professionnelle que de la situation du marché du travail. Il n'existe pas en Bretagne de surenchère entre les entreprises industrielles cherchant à renforcer ou simplement à maintenir leurs effectifs. D'autre part, le recrutement de la main-d'œuvre est assez facile pour que les industriels puissent éviter de faire faire à leurs ouvriers des heures supplémentaires dont le taux élève considérablement les salaires moyens payés par les entreprises parisiennes qui manquent de main-d'œuvre.

Aussi les salaires moyens réels demeurent-ils beaucoup plus faibles que dans l'agglomération parisienne. Une enquête de l'I. N. S. E. E. montre qu'en 1952 le pourcentage d'infériorité des salaires moyens départementaux (2 sexes et tous emplois du commerce et de l'industrie) était de 41 % dans l'Ille-et-Vilaine, de 39 % dans le Morbihan, de 36 % dans les Côtes-du-Nord et le Finistère, par rapport aux salaires moyens de la Seine. Sans doute, ces différences s'expliquent en partie par le fait que la proportion des cadres, des employés et des ouvriers très qualifiés est plus forte à Paris qu'en Bretagne, mais cependant, à qualification égale, les différences de taux réels des salaires sont beaucoup plus fortes que celles qui sont dues aux seuls abattements légaux de zones.

D'ailleurs à l'intérieur même de la région, il existe des différences très nettes, liées surtout à la situation locale du marché du travail. Dans la partie régionale, nous avons indiqué pour chaque ville quels étaient les salaires réels des diverses catégories professionnelles dans les principales branches d'activités, d'après les renseignements des Directions départementales de la main-d'œuvre. Une carte d'ensemble localise les zones d'abattements différents. Dans trois zones seulement le taux d'abattement est de 2,22 % depuis le 1^{er} avril 1956. Dans les villes de Bretagne orientale, il est généralement de 4,45 %, il est de 6,67 % dans des villes assez nombreuses de la côte méridionale, partout ailleurs l'abattement est maximum (8 % depuis le 1^{er} avril). Dans les petites villes de la Bretagne centrale notamment, le salaire réel du manœuvre ne dépasse pas 115 francs et celui de l'ouvrier spécialisé 120 à 125 francs.

Les différences avec les salaires parisiens s'atténueront sans doute, beaucoup moins par le jeu de dispositions législatives que par l'effet du développement de l'industrie. Mais cette élévation des salaires locaux, qu'escomptent les syndicats ouvriers et que peuvent craindre certains chefs d'entreprises, sera lente à réaliser par suite de la facilité du recrutement de la main-d'œuvre rurale. Pour un ouvrier agricole qui, dans certains secteurs, gagne actuellement 200 à 300 francs par jour un salaire horaire de 120 francs représente déjà une augmentation sensible de son pouvoir d'achat. Le recrutement des 1 000 ouvriers de l'usine Citroën de Rennes ne s'est traduit par aucune élévation locale du taux des salaires, car la plupart des ouvriers ont été recrutés à la campagne.

Si de nouvelles entreprises sont ainsi assurées de pouvoir recruter une main-d'œuvre abondante, dont les salaires demeurent nettement inférieurs aux salaires parisiens, leur bonne marche ne risque guère d'être gênée par des mouvements sociaux, alors que dans l'agglomération parisienne une simple grève des transports perturbe l'activité de milliers d'entreprises totalement étrangères à la grève.

Nous avons indiqué dans la partie régionale l'importance des grèves enregistrées dans les différents centres urbains depuis 1950, d'après les documents communiqués par les Directions départementales du Travail (renseignements portant sur les établissements touchés, les effectifs, la durée, les causes et les résultats des conflits). Les grèves sont à peu près inconnues dans les petites villes où les salaires sont pourtant plus faibles qu'ailleurs, mais où les ouvriers sont trop peu nombreux et insuffisamment organisés pour lancer des mouvements revendicatifs. Comme il est normal, leur nombre s'accroît en fonction de l'importance de la population ouvrière, mais il dépend davantage encore de la situation du marché du travail. Les grèves sont ainsi relativement plus fréquentes dans les centres où le bâtiment est actif avec les travaux de reconstruction, où par conséquent les ouvriers n'ont pas à craindre de fermeture d'entreprises; elles sont plus rares dans les centres où des entreprises en difficulté risquent de fermer à la suite de mouvements revendicatifs qu'elles seraient incapables de satisfaire. Mais de nombreux autres facteurs, tradition, structure politique, influence et valeur personnelle des dirigeants syndicaux jouent évidemment un rôle important. Au total, même dans des villes comme Brest et Lorient, les conflits sociaux n'ont jamais eu le caractère de gravité qu'ils ont pu prendre dans certains centres de la Loire-Inférieure, et ils n'ont jamais entravé très sérieusement l'avenir d'une entreprise.

Un chef d'entreprise peut désirer connaître l'influence exercée par les différents syndicats ouvriers dans la ville où il envisage de créer un nouvel établissement. La proportion des syndiqués est très faible dans les villes où la population ouvrière est peu nombreuse, elle est plus forte dans

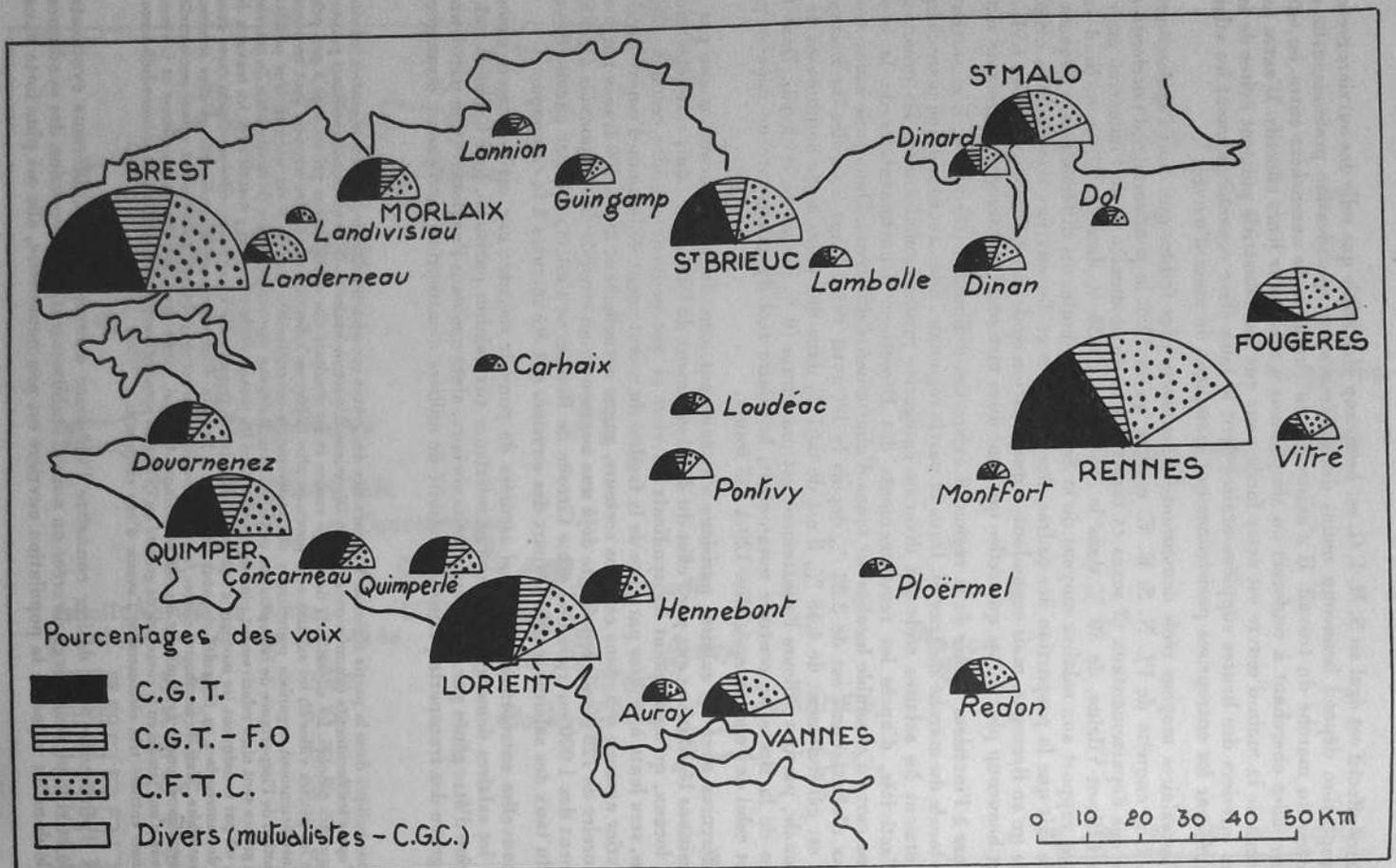


Fig. 7. — LA STRUCTURE SYNDICALE
 (D'après les résultats des élections à la Sécurité Sociale, 17 novembre 1955)

les centres où il existe des établissements importants, notamment des usines métallurgiques (Brest, Lorient, Hennebont) ou une tradition industrielle ancienne (Fougères). Les résultats des élections à la Sécurité Sociale du 17 novembre 1955 donnent une idée approximative de l'influence des divers syndicats pour chacune des villes étudiées et une carte d'ensemble montre les variations géographiques.

Les centres où la C. G. T. détient la majorité absolue sont peu nombreux. La C. F. T. C. exerce partout une très grosse influence, notamment en Bretagne orientale, dans le Nord-Finistère et le Morbihan. La C. G. T.-F. O. exerce surtout son influence dans les villes administratives et dans le centre industriel de Fougères.

Les chefs d'entreprises peuvent être intéressés par la structure politique de la ville où ils songent à installer une usine. Dans les petites villes où la fonction commerciale domine, la municipalité est presque toujours composée d'Indépendants; dans les villes plus importantes à fonctions complexes, la composition de la municipalité résulte souvent d'une entente M. R. P.-S. F. I. O., généralement à direction M. R. P. Le parti communiste a perdu les mairies qu'il détenait autrefois, comme celle de Douarnenez. Le plus souvent les questions politiques jouent d'ailleurs assez peu et les conseils municipaux forment des équipes dont le seul but est la bonne gestion des affaires locales.

Ces caractères de la structure syndicale et politique ne signifient évidemment pas que les chefs d'entreprises doivent s'attendre à trouver en Bretagne une main-d'œuvre particulièrement docile. L'action revendicatrice des syndicats libres est souvent plus vive que celle de la C. G. T. La tendance « Reconstruction » prévaut nettement au sein de la C. F. T. C. Mais les dirigeants de ces syndicats ont compris qu'il était nécessaire de dépasser le stade des oppositions stériles. Fougères a notamment été le théâtre d'intéressantes expériences entre un syndicalisme sûr de sa force, mais conscient que l'amélioration de la condition ouvrière dépend de la bonne marche des entreprises et un patronat éclairé, soucieux d'assurer aux ouvriers la sécurité de l'emploi. Les milieux patronaux sont unanimes à reconnaître que la main-d'œuvre bretonne « honnête, calme, a un excellent esprit, qu'elle considère ses rapports avec ses employeurs comme une collaboration ».

Qualification et formation de la main-d'œuvre.

Les avantages qu'un industriel peut attendre de ces caractères de la main-d'œuvre bretonne ne sont-ils pas annulés par le fait que celle-ci est peu qualifiée, que son rendement est inférieur à celui de l'ouvrier parisien, que la formation professionnelle est assurée dans la région d'une façon très insuffisante ?

Les Chambres de Commerce de la région constatent que « *les milieux industriels ont quelquefois une prévention contre la main-d'œuvre de l'Ouest de la France, qu'elle n'a pas la tradition industrielle, qu'elle n'a pas l'initiative, l'agilité...* ».

Il est certain que les échecs de quelques affaires industrielles peuvent s'expliquer par certains caractères défavorables de la main-d'œuvre, notamment lorsque celle-ci est composée d'ouvriers paysans, conservant non seulement un domicile rural mais aussi une petite exploitation. Si ce genre de vie mixte présente l'avantage d'assurer une sécurité en cas de crise et permet à l'ouvrier de se contenter de salaires très bas, ses inconvénients sont incontestables. L'ouvrier, fatigué par le double travail de la terre et de l'usine, par de longs déplacements quotidiens, n'a pas un rendement normal; la qualité de son travail n'est pas améliorée par l'abus de la consommation du cidre et de l'alcool qu'il produit en abondance sur sa petite exploitation et qu'il consomme parce qu'il ne sait qu'en faire. Pendant les périodes de grands travaux agricoles, l'absentéisme peut entraver la marche normale de l'usine. Assuré de pouvoir toujours vivoter sur son petit coin de terre, l'ouvrier ne cherche pas à améliorer sa qualification professionnelle; il n'en a d'ailleurs ni le temps ni les moyens.

Il est également certain que l'Enseignement Technique ne dispose pas encore des moyens suffisants pour assurer une formation efficace de la main-d'œuvre. Actuellement 46 % des candidats garçons aux Centres d'Apprentissage ne peuvent être admis faute de place!

Nous avons remarqué dans le rapport d'ensemble sur un Plan d'Aménagement, de Modernisation et d'Équipement de la Bretagne que ces caractères défavorables constituaient le plus sérieux handicap au développement de l'industrie en Bretagne et nous avons insisté sur l'impérieuse nécessité d'assurer la formation et le logement de la main-d'œuvre.



Fig. 8. — ÉTABLISSEMENTS PUBLICS D'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE

En entreprenant une enquête systématique auprès des dirigeants de presque toutes les entreprises nouvellement créées en Bretagne pour connaître leur sentiment sur la valeur de la main-d'œuvre et les procédés de recrutement et de formation, nous pensions que certains jugements seraient défavorables. Et pourtant, de la grosse usine de pièces automobiles au petit atelier de matériel de télécommunication, en passant par l'usine de briquets, de matériel d'optique et la beurrerie moderne, les réponses ont été unanimes : les chefs de ces nouveaux établissements sont tous très satisfaits des caractères et du rendement de la main-d'œuvre.

Les demandes d'emploi sont si abondantes qu'il est possible d'abord d'exercer un choix non seulement sur le plan de la qualification professionnelle, mais aussi sur le plan médical et moral. D'autre part, ces nouvelles entreprises de type très moderne, analogues à celles qui ont le plus de chances de s'établir en Bretagne emploient un matériel très perfectionné mais de conduite facile. Le travail de l'ouvrier qui fabrique des instruments de précision, des briquets, des lampes de radio, est une simple succession de gestes élémentaires dont il est aisé d'acquérir l'automatisme en quelques semaines. La dextérité des jeunes filles qui fabriquent les briquets de Redon et les bobinages de postes de radio de Trébeurden est vraiment étonnante. Cette main-d'œuvre d'ouvriers spécialisés a toujours été jusqu'ici formée dans l'usine elle-même; la période d'initiation est un peu plus longue que dans la région parisienne, mais la main-d'œuvre est plus souple, plus malléable, accepte plus facilement des méthodes modernes de formation. Cependant pour répondre aux besoins de nouvelles industries, il serait facile d'organiser des centres de F. P. A. analogues à ceux qui ont rendu de grands services pour la main-d'œuvre du bâtiment dans les villes sinistrées.

Les salaires de ces ouvriers spécialisés, généralement calculés au rendement, sont suffisants pour qu'ils renoncent au travail mixte et les employeurs ne se plaignent pas de l'absentéisme saisonnier. Nous pensions que dans les stations touristiques, l'attrait des gains réalisés dans l'hôtellerie et le commerce risquait de déterminer un très fort absentéisme estival. L'exemple de la nouvelle usine de Trébeurden, dont beaucoup d'ouvrières travaillaient autrefois pendant l'été pour le tourisme, montre que le personnel préfère la sécurité d'un emploi permanent à des travaux saisonniers, même bien rémunérés.

Il est plus difficile de recruter des ouvriers qualifiés, chargés d'opérations particulièrement délicates et du réglage et de l'entretien des machines.

Certaines entreprises ont fait accomplir des stages à de jeunes ouvriers bretons dans leurs usines parisiennes. Dans les zones littorales, il est facile de recruter pour des industries mécaniques et électriques d'anciens spécialistes de la marine qui constituent des techniciens et des cadres moyens excellents.

Il est cependant évident que les nouvelles techniques industrielles exigeront des ouvriers très qualifiés, des techniciens et des cadres en nombre toujours croissant. C'est pourquoi le Plan Breton a mis au premier rang de ses préoccupations le renforcement des moyens dont dispose l'Enseignement Technique. Une carte d'ensemble montre la localisation des établissements existants, et dans la partie régionale nous indiquons les ressources de chaque centre urbain. On compte dans la région 7 Collèges Techniques, 8 sections techniques de Collèges et Lycées, 6 sections professionnelles de Cours Complémentaires, 30 Centres publics d'Apprentissage, 1 Ecole des Métiers; en outre une dizaine d'établissements libres possèdent des sections techniques parfois importantes. De nouveaux établissements vont être créés, d'autres vont s'agrandir (5 projets sont retenus, 29 autres propositions ont été faites à la Direction Générale). Aussi un chef d'entreprises qui signalerait à temps à l'Enseignement Technique quels seraient ses besoins futurs aurait les plus grandes chances de les voir satisfaits. Déjà les chefs de nouvelles entreprises collaborent avec l'Enseignement Technique en fournissant certaines machines aux établissements qui forment leurs futurs ouvriers.

L'Université de Rennes forme enfin des cadres supérieurs et des techniciens. Les différents Instituts d'Université, Institut de Chimie Appliquée, de Géologie, de Géographie peuvent répondre à des besoins accrus. Le nouveau Centre Régional d'Etudes et de Formation Economiques qui collabore avec le Commissariat Général à la Productivité permet de compléter la formation économique des chefs d'entreprises et des cadres supérieurs, tandis que l'Institut d'Administration des Entreprises forme des jeunes gens aux techniques modernes de gestion des entreprises. Le Plan Breton prévoit diverses mesures de décentralisation intellectuelle, destinées à renforcer ce rôle capital de l'Université de Rennes.

Le rôle de l'Artisanat.

De grandes entreprises industrielles ont souvent avantage à faire exécuter par de petits sous-traitants certaines pièces assemblées dans leurs ateliers de montage. Cette pratique est courante dans le Jura et la région de Montbéliard où un artisanat actif et très modernisé joue un rôle essentiel dans le complexe économique régional (horlogerie, petite mécanique, automobile). En Bretagne, les Chantiers de Saint-Nazaire font aussi traditionnellement appel aux artisans pour les pièces les plus diverses qui entrent dans la construction des navires.

Dans les quatre départements bretons, on compte plus de 50 000 artisans qui constituent une réserve de main-d'œuvre particulièrement qualifiée. Les Chambres de Métiers, animées par des hommes très dynamiques, sont prêtes à constituer des sociétés coopératives artisanales avec lesquelles de nouvelles entreprises industrielles pourraient traiter pour s'assurer la fourniture régulière et économique de pièces détachées. L'artisanat de prestation de services qui comprend environ 75 % des effectifs est prêt également à assurer l'entretien et la réparation des bâtiments et du matériel de nouvelles usines.

Enfin, le rôle joué par l'artisanat dans la formation professionnelle est très important. De nouvelles industries peuvent recruter un personnel très qualifié parmi les 10 000 apprentis qui sont formés « sur le tas » par les artisans bretons.

Le logement de la main-d'œuvre et des cadres.

A Paris, les industriels ne se préoccupent pas du logement de la main-d'œuvre et des cadres. Il est évident qu'en s'installant en province, ils préféreront consacrer leurs disponibilités financières aux investissements intéressant directement leur usine plutôt qu'à la construction de logements pour leur personnel.

Pour la main-d'œuvre recrutée sur place, le problème du logement est du ressort des collectivités locales et de l'Etat. Si le M. R. L. veut effectivement favoriser la déconcentration industrielle, il doit affecter en priorité les crédits H. L. M. aux centres où s'implantent de nouvelles usines. Municipalités, Chambres de Commerce, C. I. L. ont accompli déjà une œuvre remarquable et en dehors même des travaux de reconstruction, la construction a fait de très gros progrès dans la plupart des villes bretonnes. Il est d'ailleurs souhaitable, pour la bonne marche des entreprises, de rapprocher le domicile de l'ouvrier de son lieu de travail, c'est pourquoi beaucoup d'entreprises bretonnes ont adopté une large politique d'aide à la construction. Cependant, au moins dans une première phase, des entreprises nouvelles sont assurées de pouvoir recruter une main-d'œuvre déjà logée en ville ou dans ses environs. Les transports suburbains, dont nous indiquons l'importance dans la partie régionale, pourraient d'ailleurs être renforcés aisément pour répondre à des besoins nouveaux. Ces moyens de transports collectifs et les nouveaux moyens de transports individuels ont permis par exemple à un établissement comme l'usine Citroën de Rennes, d'employer plus de 500 ouvriers conservant un domicile rural, sans avoir besoin d'organiser de services de ramassage par car.

En fait, le problème du logement ne se pose donc que pour les cadres que la nouvelle entreprise devrait faire venir de l'extérieur. Ce problème serait souvent difficile à résoudre pour des effectifs assez nombreux. Malgré les progrès de la construction, les logements à louer sont généralement très rares, sauf peut-être dans les villes reconstruites où le prix du loyer des appartements neufs incite beaucoup d'ouvriers à continuer à habiter dans des baraques. Cependant le problème du logement a pu être résolu, même à Rennes où la crise est certainement la plus aiguë. Il existe partout des appartements à vendre qui peuvent convenir au personnel de direction. L'entreprise peut s'entendre avec des organismes locaux, Offices d'H. L. M., C. I. L. et réserver un certain nombre de logements sur les programmes en cours, en affectant à leur construction le montant de la taxe de 1 %. Les municipalités peuvent aussi très souvent mettre à la disposition des nouvelles entreprises des terrains tout aménagés pour effectuer immédiatement des constructions. Enfin les cadres peuvent faire construire individuellement en bénéficiant de tous les avantages légaux. Presque toujours les municipalités apporteront un appui précieux aux chefs de nouvelles entreprises pour les aider à résoudre ce problème du logement des cadres.

Les cadres parisiens, généralement indispensables pour lancer de nouvelles techniques de fabrication et assurer la formation de la main-d'œuvre locale acceptent-ils facilement leur « exil » en Bretagne ? D'après les enquêtes que nous avons pu faire, ce départ pour la province correspond

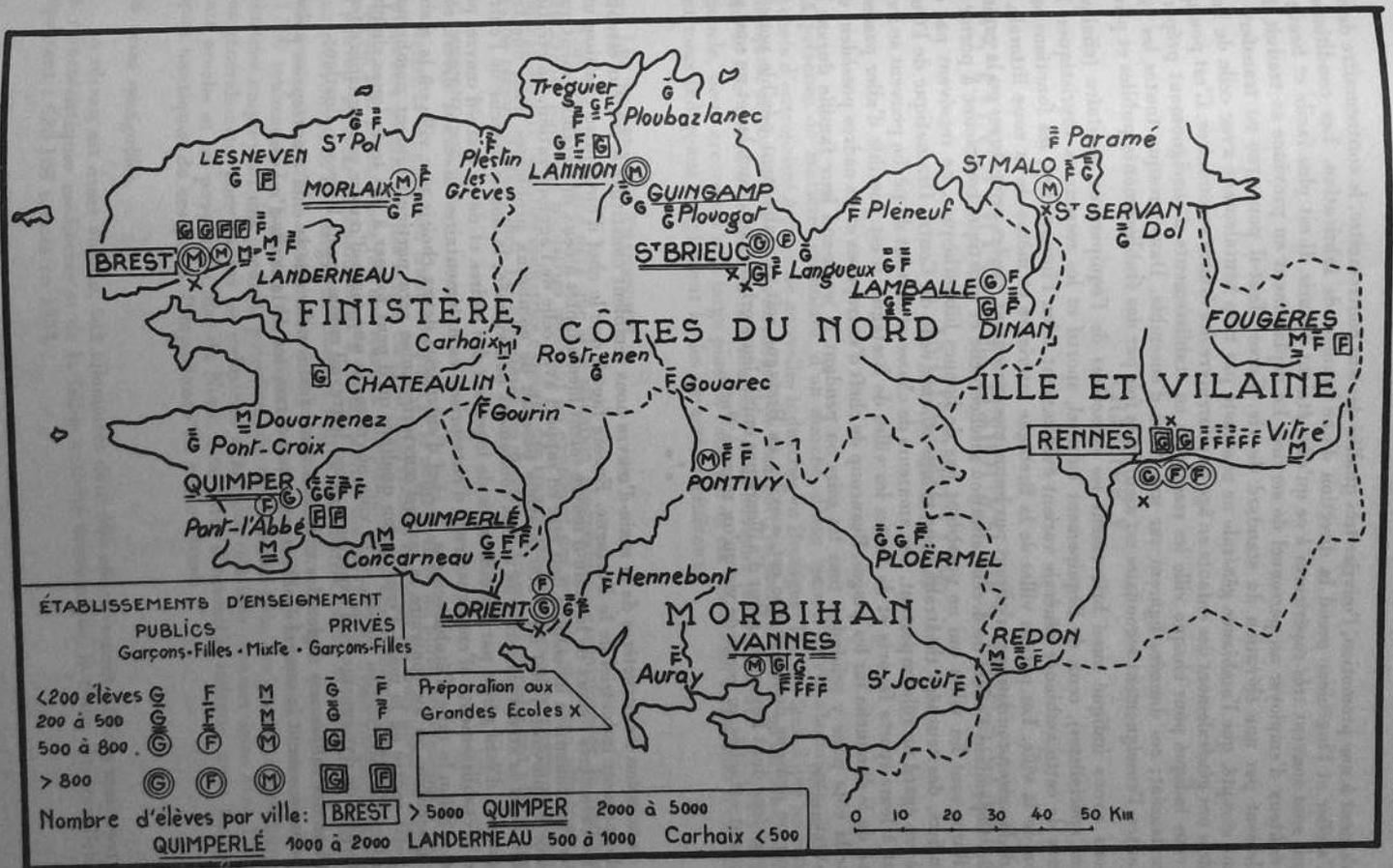


Fig. 9. — ÉQUIPEMENT EN ÉTABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT DU SECOND DEGRÉ

généralement à une promotion, l'ouvrier très qualifié devient contremaître, le contremaître devient chef d'atelier et l'ingénieur prend la direction d'une branche de fabrication. Les conditions de logement sont souvent très supérieures à ce qu'elles étaient à Paris. Il est plus facile et beaucoup moins coûteux d'employer un personnel de service. Le déplacement en province se traduit donc généralement par une élévation du standard de vie. Encore faut-il pour que ce transfert soit aisément accepté, que l'ambiance générale ne contraste pas trop brutalement avec celle de Paris. Les cadres ont généralement des enfants en âge de poursuivre des études secondaires. C'est pourquoi nous avons indiqué pour chaque ville les ressources en établissements d'enseignement préparant au baccalauréat; ces données figurent sur une carte d'ensemble. Dans presque toutes les villes importantes, l'enseignement secondaire est assuré à la fois par des établissements publics et privés.

Nous avons indiqué aussi brièvement les caractères de l'équipement sanitaire (cliniques, médecins spécialistes), ceux de l'équipement culturel, sportif et les ressources touristiques. Les caractères de cette ambiance générale varient évidemment selon l'importance, les fonctions et la situation de la ville. Les petites villes de la Bretagne intérieure et même de la zone littorale, en dehors de la saison touristique, n'offrent pas les mêmes ressources que les préfectures ou la capitale régionale. Cependant l'effort de décentralisation intellectuelle et artistique commence à porter ses fruits. Rares sont les villes qui ne possèdent pas de bonnes bibliothèques, ne reçoivent pas des conférenciers, des tournées théâtrales; une troupe comme celle du Centre Dramatique de l'Ouest exerce à cet égard un rôle important. Les amateurs de chasse et surtout de pêche peuvent se livrer aisément à leurs sports favoris et de toutes les villes de Bretagne, il est possible d'aller passer le week-end ou le dimanche sur les plages. Beaucoup de chefs d'entreprises et de cadres possèdent une villa sur la côte pour y rejoindre tous les soirs ou pendant le week-end leur famille durant les grandes vacances.

Nous ne pensons donc pas que cet « exil » en Bretagne soit véritablement pénible pour les cadres parisiens dont beaucoup n'ont d'ailleurs pas oublié leurs origines provinciales et ne sont pas spécialement attachés au genre de vie qu'on mène à Paris.

.

En conclusion les caractères de la main-d'œuvre nous semblent constituer le facteur essentiel du développement industriel de la Bretagne. Encore faut-il que le chef d'entreprise choisisse une ville où les caractères locaux de la main-d'œuvre soient bien adaptés à ceux de l'établissement qu'il veut créer. La dimension de celui-ci doit être en rapport avec celle de l'agglomération. La création d'une usine employant 1 000 ou 2 000 ouvriers poserait de nombreux problèmes dans une très petite ville dont la structure serait de ce fait totalement bouleversée; la bonne marche de l'entreprise risquerait d'être gênée par les difficultés de logement des cadres et de la main-d'œuvre, par l'absence d'établissements d'enseignement, d'entreprises complémentaires assurant divers services, etc... Selon le type d'établissement, le chef d'entreprise devra choisir une ville où la main-d'œuvre masculine ou au contraire la main-d'œuvre féminine sera particulièrement nombreuse, entre le petit centre où la main-d'œuvre non qualifiée qu'il peut former à des techniques simples se contentera de salaires peu élevés, et la ville ouvrière où une main-d'œuvre plus qualifiée fera preuve de plus de dynamisme et d'expérience, pour le travail comme pour les revendications.

Il existe des différences régionales et locales assez fortes pour que le chef d'entreprise puisse adapter judicieusement le nouvel établissement aux caractères de la main-d'œuvre.

CHAPITRE V

LES CONDITIONS TECHNIQUES DES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

LA présence de matières premières, d'un marché, d'une main-d'œuvre abondante, peut inciter des chefs d'entreprises à créer de nouvelles industries en Bretagne. Encore faut-il que les conditions techniques, disponibilité et coût en moyens de transport, en énergie, en eau, en terrains, ne puissent gêner le bon fonctionnement et la rentabilité des nouveaux établissements. Au cours de l'étude régionale, nous accordons une large place à l'analyse de ces conditions techniques d'implantation dont nous indiquons simplement ici les caractères généraux.

I. — LES MOYENS DE TRANSPORTS

Nous avons souligné déjà que si la situation géographique excentrique de la Bretagne était avantageuse pour des industries recevant ou expédiant des produits par mer, elle constituait un handicap sérieux pour des industries exigeant des transports lourds en provenance ou à destination d'autres régions du territoire. Les caractères des moyens de transport ne réduisent pas cet handicap.

Les transports par mer.

Malgré la longueur du front maritime et le nombre élevé de ports, les transports par mer ne peuvent être assurés par des cargos du type Liberty-Ship que dans les trois ports de Brest, Lorient et depuis peu Douarnenez (où des travaux complémentaires sont encore nécessaires). Saint-Malo va pouvoir recevoir prochainement à toutes marées des navires de 6 000 tonneaux. Concarneau peut recevoir aussi des cargos de tonnage moyen. Les autres ports, extrêmement nombreux (25 ports assurent un trafic marchandises) ne peuvent au mieux recevoir que des caboteurs de 1 000 à 1 500 tonneaux. La présence de ces petits ports peut être, néanmoins, intéressante pour des industries employant des produits pétroliers, du charbon, du bois, des produits métallurgiques et plus généralement pour toutes les industries ayant des relations commerciales avec l'Angleterre toute proche et les pays de la Mer du Nord. Une carte d'ensemble indique, avec les caractéristiques nautiques de ces ports, l'importance du trafic actuel.

Les voies navigables.

Le réseau est assez étendu, 542 kilomètres dont 506 effectivement utilisés mais, par suite de ses caractéristiques médiocres et de la faible activité économique, le trafic est actuellement peu important : 520 108 tonnes en 1954.

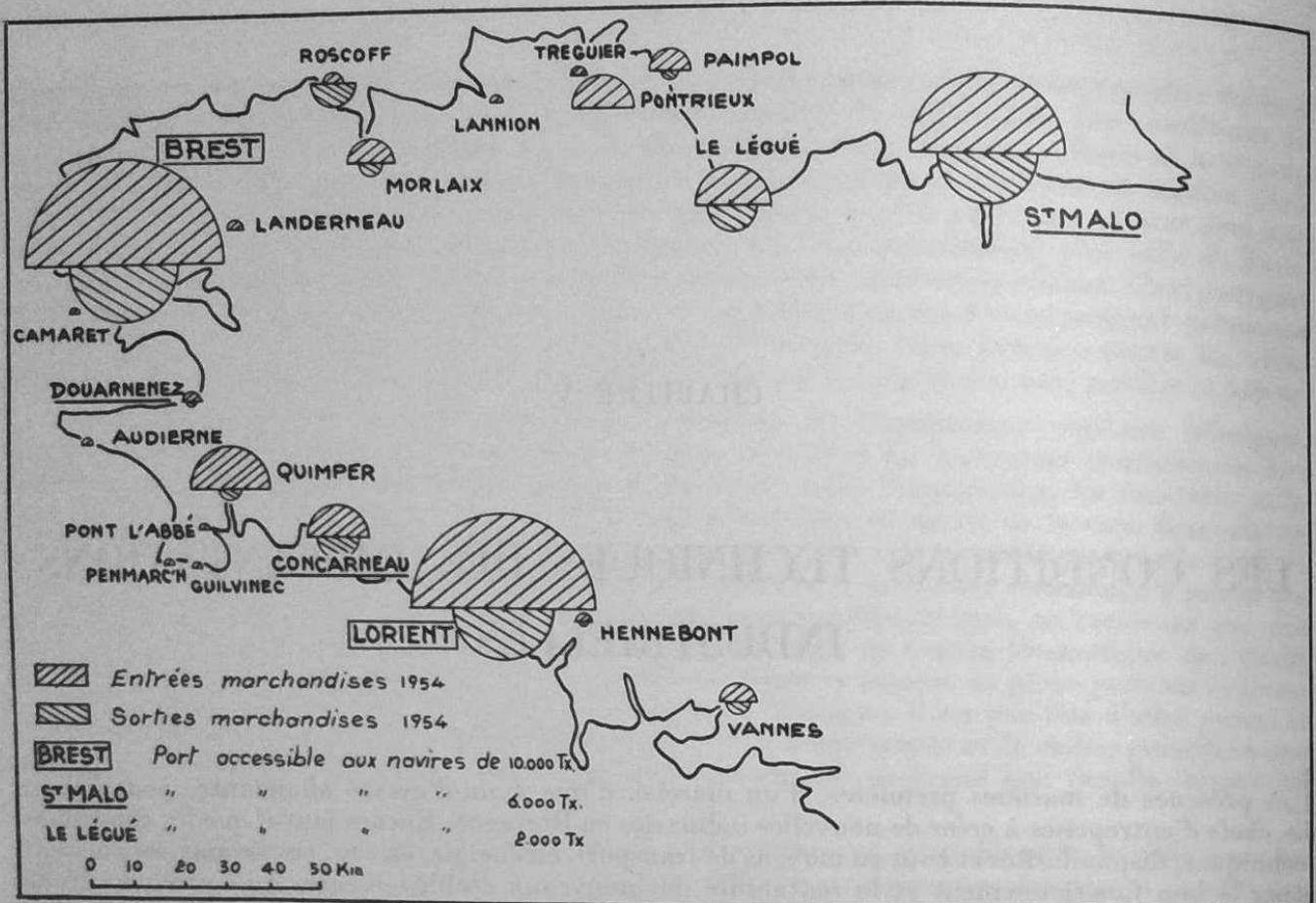


Fig. 10. — LES PORTS DE COMMERCE

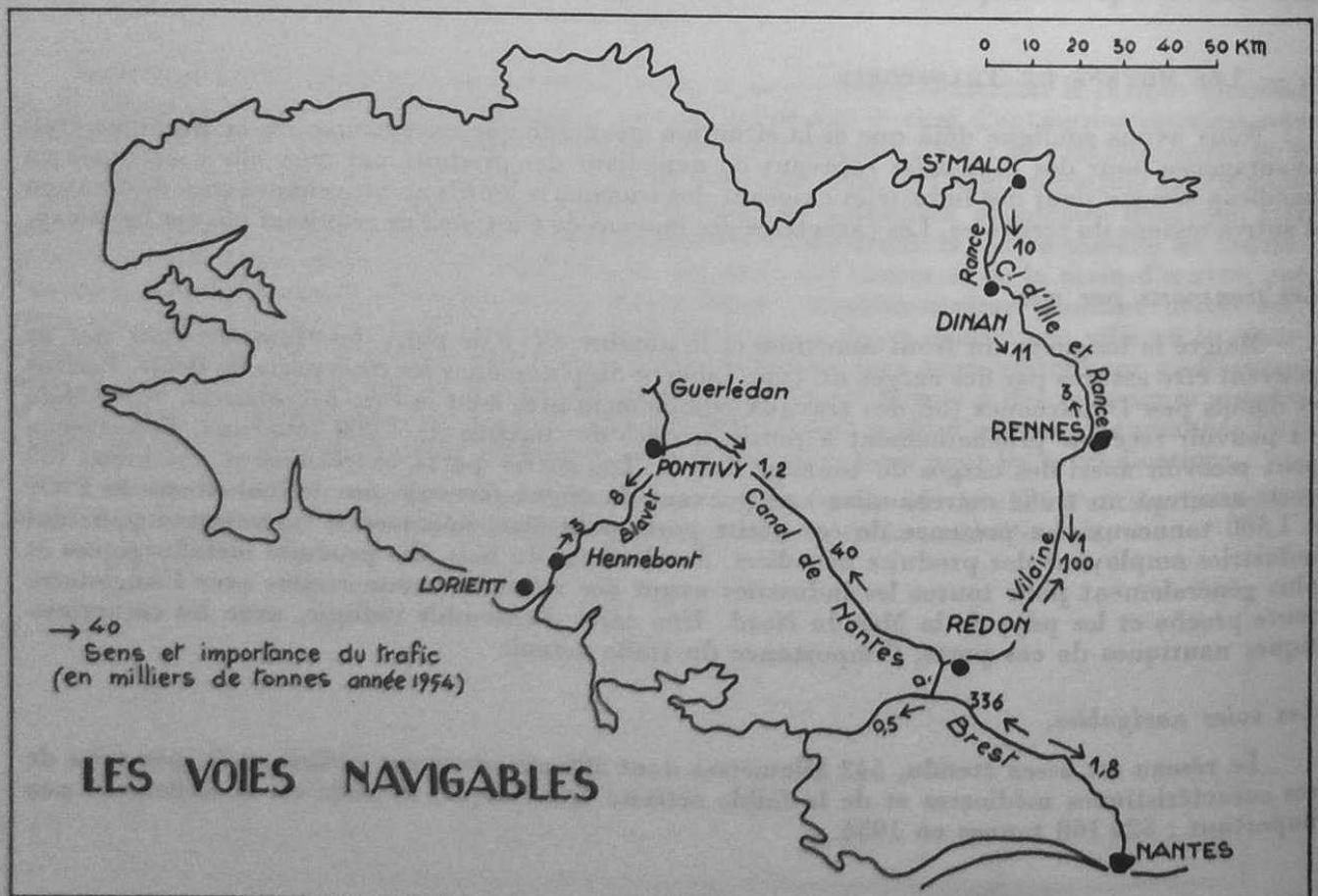


Fig. 11.

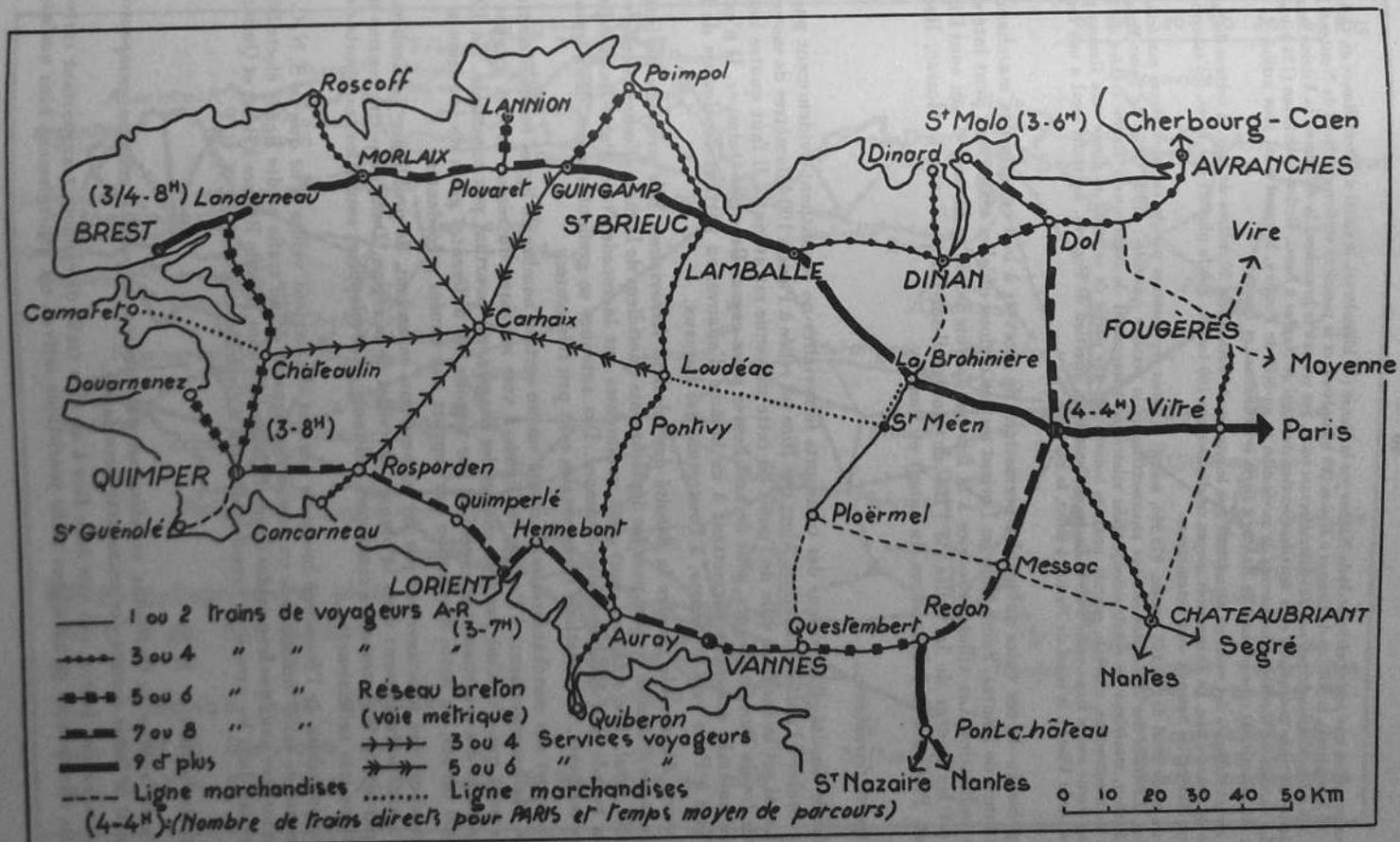


Fig. 12. — LES RELATIONS FERROVIAIRES

Il comprend un axe principal Saint-Malo-Nantes par la Rance (16 kilomètres), le canal d'Ille-et-Rance du Châtelier à Rennes (85 kilomètres), la Vilaine de Rennes à Redon (89 kilomètres) et la première section du canal de Nantes à Brest, de Redon à Nantes (95 kilomètres), soit 285 kilomètres au total. Sur cet axe se branchent la section de la Vilaine maritime (33 kilomètres) au trafic insignifiant et la deuxième section du canal de Nantes à Brest, Redon-Guerlédan (128 kilomètres utilisés). Le barrage de Guerlédan interrompt la navigation et au-delà de Pontivy, le canal n'est plus utilisé. Le canal du Blavet (60 kilomètres) relie le canal de Nantes à Brest à Hennebont et Lorient.

Les caractéristiques des voies ne permettent que le passage de bateaux de 20 mètres de long, 4 mètres de large et 1,50 mètre de tirant d'eau. Le chargement moyen ne dépasse pas 100 tonnes. Sur la plupart des voies, à l'exception de l'axe Redon-Nantes, les bateaux sont automoteurs.

Sur un trafic total de 520 108 tonnes, 473 900, soit 91 %, sont représentées par du sable et divers matériaux de construction. Le trafic des différentes sections se caractérise de la manière suivante : faible trafic de Saint-Malo vers Rennes (charbon, matériaux de construction); trafic relativement important de Nantes vers Redon (sables de Loire, matériaux de construction, charbon, engrais, produits industriels); une partie de ce trafic se dirige vers Rennes par la Vilaine, une partie moins importante vers la Bretagne Centrale en direction de Pontivy. Le trafic local a une certaine importance sur la Vilaine, le canal de Nantes à Brest, le Blavet.

La présence de ces voies navigables permettant de recevoir à bon compte des marchandises en provenance de Nantes, Saint-Malo ou Lorient ou des régions qu'elles traversent peut intéresser certaines industries. Les villes desservies à la fois par la voie ferrée et la voie d'eau sont Dinan, Rennes (et les bourgs de la vallée de l'Ille de Montreuil-sur-Ille à Rennes), Messac, Redon, Malestroit, Ploërmel (à 5 kilomètres du canal) et Pontivy.

Les transports ferroviaires.

La faible densité et la lenteur des transports ferroviaires ne constituent évidemment pas un facteur favorable à l'industrialisation. Alors que Nice est reliée à Paris à 100 kilomètres de moyenne horaire, Laval est la dernière ville de l'ouest où cette moyenne est atteinte. Il faut quatre heures pour se rendre de Paris à Rennes, plus de huit heures pour gagner Brest ou Quimper. Il n'existe pas encore un train commode permettant à un homme d'affaires, en partant de Rennes de bon matin, d'être à Paris vers 10 heures, à l'ouverture des bureaux.

Une carte d'ensemble montre la densité des relations ferroviaires. Elle présente un intérêt pour les voyages d'affaires comme pour les déplacements quotidiens de la main-d'œuvre conservant un domicile rural. Les relations sont plus nombreuses sur la rocade Nord Paris-Rennes-Brest que sur la rocade Sud Rennes-Redon-Quimper. Des antennes se greffent sur ces deux grandes lignes vers les ports. Les relations transversales sont peu fréquentes.

Le transport des marchandises reste assuré sur un certain nombre de lignes fermées au trafic voyageurs. Malheureusement, à l'ouest, les lignes à voie métrique du réseau breton exigent un transbordement qui, s'il n'est pas à la charge des usagers, est pourtant peu commode. En 1954, le tonnage total des marchandises expédiées par wagons des différentes gares de la région a été de 1 232 000 tonnes, en nette diminution par rapport aux années précédentes.

Le transport des marchandises par fer ne pose pas, cependant, de problèmes particuliers et peut être assuré normalement dans la plupart des villes de la région. Dans de petits centres non desservis par le rail, le système des remorques rail-route se développe et assure les transports dans des conditions très satisfaisantes.

Les responsables de l'économie bretonne devront simplement veiller à ce que la S. N. C. F. n'applique pas de tarifs différentiels en faveur des lignes à grand trafic et des lignes électrifiées. Ils doivent insister pour que les grandes lignes du Mans à Rennes, puis de Rennes à Brest et Quimper soient inscrites dans les premières tranches du plan d'électrification de la S. N. C. F.

Les transports routiers.

Le réseau routier et la bonne organisation des transports publics routiers compensent heureusement la faible densité des transports ferroviaires.

Le réseau routier breton, qui doit faire face à un gros trafic de camions transportant surtout des produits alimentaires et à un gros trafic touristique estival, est généralement bien aménagé

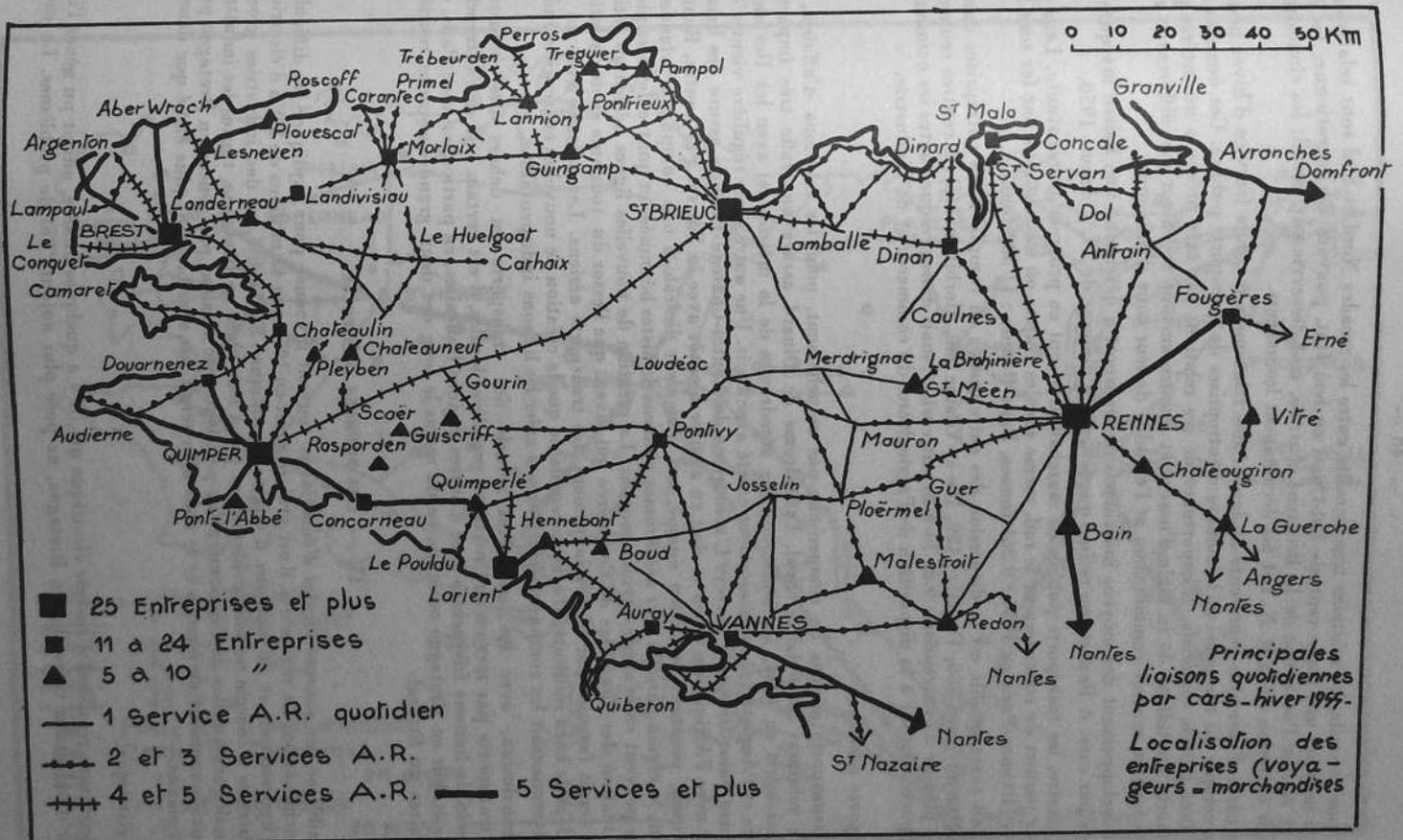


Fig. 13. — TRANSPORTS ROUTIERS

dans la zone littorale, les relations transversales entre les rocales Nord et Sud sont relativement bonnes, il manque une route centrale Est-Ouest en bon état, pouvant décongestionner les deux rocales et vivifier l'économie de la Bretagne centrale, mal desservie par le rail; les sinuosités et le mauvais entretien de la R. N. 164 bis découragent les usagers.

Une carte d'ensemble représente la densité des relations voyageurs (service d'hiver pour ne pas tenir compte du tourisme) et le nombre d'entreprises de transports publics. Ces données sont reprises dans l'étude régionale. L'importance de ces relations par cars présente un intérêt pour les transports quotidiens de la main-d'œuvre et montre surtout la valeur des différentes villes bretonnes comme centres commerciaux et l'étendue de leur zone d'influence.

Le développement des moyens individuels de transport a déterminé une baisse marquée des transports par cars. A Rennes, on estime que le trafic a diminué de 25 % depuis 1950.

Par contre, les transports publics de marchandises sont en progression constante. Leur souplesse leur permet de concurrencer le rail, même sur des trajets où les relations par fer sont bien organisées (Rennes-Paris en 1954 : 9 264 tonnes, Paris-Rennes : 11 582 tonnes).

Un fait remarquable est la dispersion des entreprises : on compte 1 495 entreprises dans la région (Côtes-du-Nord 380, Finistère 420, Ille-et-Vilaine 350, Morbihan 345); 5 centres seulement comptent plus de 25 entreprises, 9 de 11 à 24 entreprises, mais dans presque toutes les communes, des transporteurs sont à la disposition de l'agriculture, du commerce et de l'industrie.

Les transports aériens.

Les transports aériens ne compensent pas actuellement, pour les relations d'affaires, les médiocres relations ferroviaires. Seul, l'aérodrome de Dinard assure un trafic très important (47 636 passagers en 1954, huitième rang des aérodromes de la métropole) avec les Iles anglo-normandes et l'Angleterre, accessoirement en été avec Paris. Une autre ligne régulière vient d'être établie entre Saint-Brieuc et Jersey. L'aérodrome de Nantes-Château-Bougon assure des liaisons régulières avec l'Afrique du Nord et doit en assurer bientôt avec la Suisse. Par contre, Rennes-Saint-Jacques, pourtant très bien équipé, sert seulement d'escale à une compagnie irlandaise. Cependant, la région possède huit aérodromes pourvus de pistes bétonnées et quatre dont les pistes gazonnées peuvent recevoir des avions moyens. La création de nouvelles lignes aériennes retient toute l'attention des Chambres de Commerce qui savent que l'essor du tourisme et des relations d'affaires serait favorisé par le développement des transports aériens. Les liaisons avec les îles donnent déjà de bons résultats. Il est vraisemblable que la création de nouvelles entreprises industrielles déterminerait les compagnies aériennes à créer les liaisons indispensables.

En conclusion, avec les caractères actuels des transports en dehors des industries liées aux transports par mer ou aux matières premières locales, il est certain que des entreprises ayant besoin de liaisons fréquentes avec d'autres régions françaises, en particulier avec Paris, ont intérêt à s'établir en Bretagne orientale ou du moins le long des deux grandes rocales routières et ferroviaires du littoral.

II. — LES SOURCES D'ÉNERGIE

La faiblesse des sources locales d'énergie est souvent invoquée pour expliquer les difficultés de l'industrialisation. La région n'a, il est vrai, produit en 1954 que 43 millions de kWh d'électricité d'origine hydraulique et 86 millions d'origine thermique. En réalité, si des industries grosses consommatrices d'énergie ne sont évidemment pas à leur place en Bretagne, toutes les industries légères, analogues à celles de l'agglomération parisienne, ne seraient pas gênées en Bretagne pour leur approvisionnement en énergie et le coût n'en serait pas sensiblement plus élevé que dans la région parisienne.

L'énergie électrique.

La fourniture régulière d'énergie électrique qui, il y a quelques années, aurait pu gêner l'implantation d'industries nouvelles en Bretagne, ne pose plus aujourd'hui de problèmes. La cons-

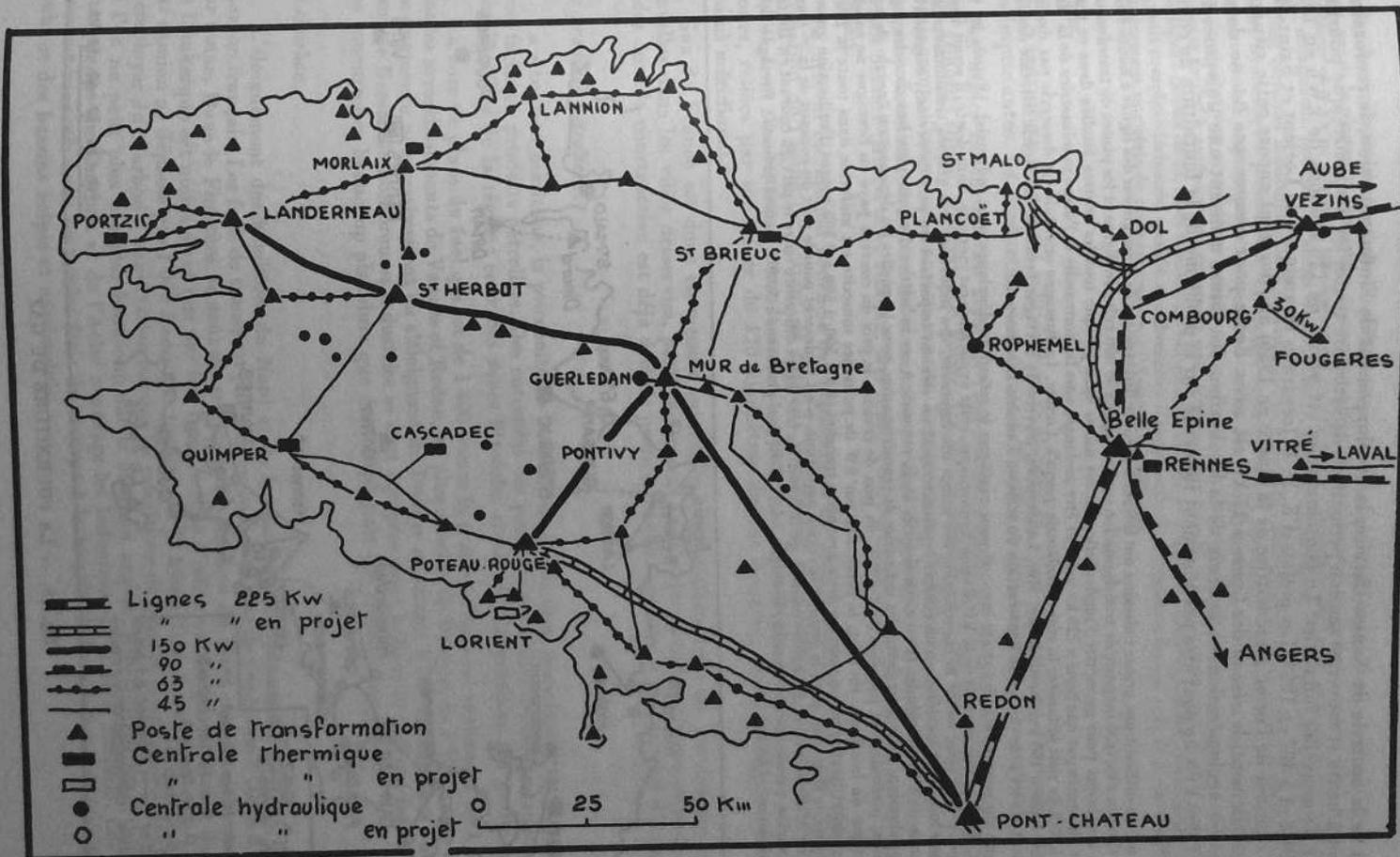


Fig. 14. — ÉNERGIE ÉLECTRIQUE

truction de la centrale de Nantes-Cheviré, le développement de l'interconnexion, le renforcement du réseau à haute et moyenne tension permettent de satisfaire toutes les demandes qui pourraient formuler de nouvelles industries. La consommation est passée de 126 millions de kWh en 1938 à 294 en 1948 et à 487 en 1954. Les projets d'E. D. F. (centrales thermiques de Lorient et Saint-Malo, mise en chantier de l'usine marémotrice de la Rance en 1956) amélioreront encore cette situation; mais, actuellement, le réseau des lignes à 15 kv est assez dense pour assurer une bonne desserte de toutes les agglomérations et le choix de la localisation des usines utilisant une puissance inférieure à 1 000 kvA ne peut être pratiquement influencé par le problème de la fourniture de courant électrique.

Des usines utilisant une grosse puissance ont intérêt à prendre directement de l'énergie sur des lignes à haute tension, à Rennes, Citroën a installé un poste de transformation sur une ligne à 90 000 volts; les lignes et les postes de transformation sont assez nombreux pour permettre l'implantation de ces usines dans presque tous les centres étudiés dans ce travail. Rennes est alimentée par une ligne à 225 kv qui doit être prolongée vers la Normandie et l'usine marémotrice de la Rance. Une ligne à 225 kv doit alimenter la côte méridionale jusqu'à Lorient. La Bretagne orientale est desservie par des lignes à 90 kv. Une ligne à 150 kv, Pontchâteau, Mur, Landerneau, traverse la Bretagne centrale. La boucle littorale des lignes à 63 kv vient d'être achevée par la construction du tronçon Lannion-Landerneau.

Le prix du courant a souvent été invoqué pour expliquer le retard du développement industriel. D'après les techniciens d'E. D. F. et une enquête de la VI^e Région Economique, cette explication est inexacte. Sans doute, il serait absurde d'implanter en Bretagne, avant la construction des usines marémotrices, des industries très grosses consommatrices de courant pour lesquelles les dépenses en énergie représenteraient un élément important du prix de revient, comme l'électrometallurgie ou l'électrochimie. Il est normal qu'E. D. F. consente à ces industries des prix plus bas dans les régions de grosse production, mais pour toutes les industries de transformation, pour lesquelles les dépenses en énergie électrique ne constituent généralement pas plus de 2 à 3 % du prix de revient, le prix du courant payé en Bretagne ne constitue absolument pas un handicap. En effet, la prime fixe par kW de puissance souscrite est uniforme dans toute la France; le prix du courant haute tension pour les deux premières tranches (0 à 1 500, 1 500 à 2 500 heures d'utilisation annuelle) sont identiques en Bretagne, dans le Nord et la région parisienne. C'est seulement pour le prix du courant de la 3^e tranche (au-dessus de 2 500 heures) et des heures creuses, qu'il existe une très légère différence entre le prix du courant en Bretagne et dans la région parisienne (3^e tranche, Bretagne : 6,17 f, Région parisienne : 5,80 f; heures creuses : Bretagne 4,88 f, Région parisienne : 4,60 f).

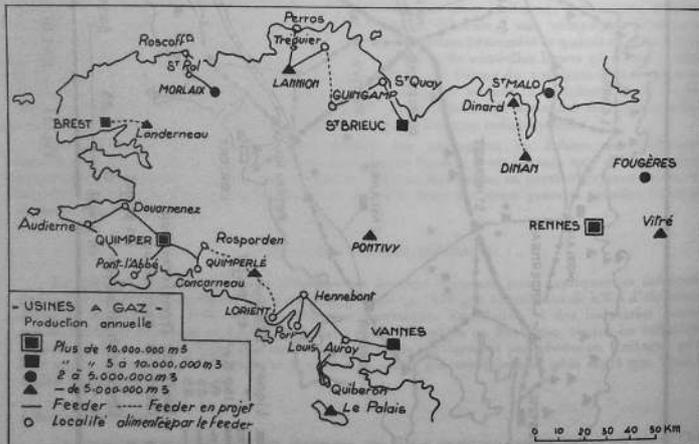


Fig. 15. — LA FOURNITURE DU GAZ.

Par conséquent, pour une industrie utilisant du courant haute tension huit heures par jour en dehors des heures creuses, cas de la plupart des industries de transformation, les dépenses en courant électrique sont absolument identiques en Bretagne et à Paris; elles sont très légèrement plus élevées si l'entreprise emploie du courant plus de huit heures par jour et, notamment, pendant les heures creuses. Mais les différences dans les prix de revient sont à peu près négligeables.

Pour certaines industries grosses consommatrices (papier, céramique), il serait possible d'aménager de petites centrales hydrauliques particulières. Un certain nombre d'usines, minoteries, papeteries, usines de broyage du maïs produisent ainsi la majeure partie du courant dont elles ont besoin. L'équipement récent de petites centrales de la Vire, dotées de génératrices asynchrones montre que de telles installations peuvent être intéressantes pour diverses industries. Les chutes faciles à aménager ne manquent pas. Ainsi, près du Faouët, sur l'Elle et le Pont Rouge, il serait possible d'aménager 3 chutes de 48, 54 et 16 mètres, d'une puissance totale de 3 000 kvA. Cette installation constituerait un élément d'un petit complexe industriel qualifié avec beaucoup d'exagération de « Tennessee breton ». E. D. F. envisage d'installer prochainement une série de microcentrales sur l'Aulne et ses affluents.

Le gaz.

La fourniture du gaz est assurée dans la plupart des villes susceptibles d'accueillir des industries importantes. La production s'est élevée à 62 millions de m³ en 1954 (37 en 1938, 54 en 1949).

Des usines indépendantes assurent l'approvisionnement de Rennes, Vitré, Fougères, Saint-Malo, Dinard, Dinan, Pontivy, Le Palais. Un feeder partant de Saint-Brieuc dessert Saint-Quay et Guingamp, l'usine de Lannion dessert Perros-Guirec et Tréguier. On prévoit qu'une liaison Guingamp-Lannion permettra de concentrer à Saint-Brieuc toute la production de cette région. Morlaix dessert Saint-Pol et Roscoff. Des feeders doivent relier aussi Brest à Landerneau, Dinard à Dinan.

Le littoral méridional bénéficie des installations les plus complètes et les plus modernes. La destruction de l'usine de Lorient, la capacité insuffisante des usines de Vannes et Quimper ont conduit Gaz de France à remplacer huit usines par deux centrales modernes à Quimper et Vannes, reliées par un feeder de 170 kilomètres devant desservir toute les agglomérations du littoral méridional.

Gaz de France est donc en mesure aujourd'hui de satisfaire tous les besoins des industries nouvelles dans les villes desservies, particulièrement sur la côte méridionale, en attendant qu'un feeder dont la construction est déjà décidée jusqu'à Nantes, apporte le gaz naturel d'Aquitaine.

Les produits pétroliers.

La situation maritime, la proximité de la raffinerie de Donges, permettent un approvisionnement facile en produits pétroliers. Des entrepôts des produits pétroliers de Donges sont aménagés dans 12 villes de la région; ceux des zones littorales reçoivent les produits par petits caboteurs.

La cote de place du fuel qui est de 1 400 francs la tonne à Paris est seulement de 1 300 francs dans les arrondissements de Vannes et Redon, les plus proches de Donges, de 1 700 francs à Rennes; elle augmente progressivement en s'éloignant de Donges et atteint 3 200 francs dans l'arrondissement de Brest. De nombreuses industries se sont équipées pour utiliser le fuel qui fait au charbon une concurrence beaucoup plus dure que dans la plupart des régions françaises.

Le charbon.

L'éloignement des houillères du Nord et de Lorraine rend évidemment onéreux l'emploi du charbon français. Les frais de transport par wagons complets sont de l'ordre de 2 500 à 3 000 francs par tonne. Dans le Finistère, le coût du transport du charbon du Nord par des caboteurs partant par Dunkerque est moins élevé que par fer. Dans la zone d'influence des ports, le coût du transport par camion ne dépasse pas 1 000 francs par tonne pour 80 kilomètres. Aussi, est-il plus avantageux d'employer du charbon d'importation lorsque les conditions du marché international sont normales. Si l'on ne peut plus compter beaucoup sur le charbon anglais, l'institution de la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier avantage les industries de la zone littorale. Ces industries peuvent recevoir avec de faibles frais de transport la houille et les produits sidérurgiques de la Ruhr et des bassins belges et néerlandais.

L'augmentation des importations en provenance des pays de la C. E. C. A., enregistrée de 1951 à 1954, est bien caractéristique. Dans vingt ports de l'Ouest, du Tréport à Rochefort, la part des importations en provenance d'Allemagne, de Belgique et des Pays-Bas est passée de 6,8 à 36,3 % des importations charbonnières. A Saint-Malo, les importations en provenance des pays de la C. E. C. A. sont passées de 13 000 à 42 000 tonnes, à Brest de 1 000 à 24 000 tonnes, à Lorient de 2 000 à 30 000 tonnes et de petits ports comme le Légué, Morlaix, Quimper, Vannes, enregistrent un renouveau de leur trafic, grâce aux caboteurs qui leur apportent du charbon de la Ruhr.

La pénurie actuelle de charbon dans les pays de la C. E. C. A. contrarie cette évolution. D'une enquête effectuée au printemps 1956 par la Direction des prix d'Ille-et-Vilaine, il ressort que le coût du charbon importé par les industries utilisatrices est plus élevé que celui du charbon français, mais cette situation est sans doute temporaire, les courants commerciaux qui ont commencé à s'établir entre la Bretagne et la région rhénane peuvent contribuer à favoriser l'implantation de nouvelles industries.

L'approvisionnement en eau.

Un approvisionnement insuffisant en eau peut empêcher l'installation d'une industrie dans un centre où tous les autres éléments sont favorables. Dans la partie régionale, nous avons indiqué quelles sont, pour chaque centre urbain, les disponibilités actuelles et prévisibles à brève échéance. On remarquera que, dans beaucoup de cas, les disponibilités actuelles sont assez faibles, mais que les municipalités ont engagé des travaux importants pour les augmenter dans de fortes proportions. En effet, l'approvisionnement des villes bretonnes s'est effectué d'abord par le captage de sources dont le débit s'est révélé insuffisant avec l'accroissement des besoins urbains. Les villes ont dû alors modifier leur mode d'approvisionnement en ayant recours à l'eau de rivière, traitée dans des usines d'épuration. Ces stations sont généralement conçues pour pouvoir traiter des quantités très supérieures à celles qui seront effectivement utilisées au cours des prochaines années.

C'est pourquoi, si les disponibilités actuelles seraient souvent insuffisantes pour des industries grosses consommatrices, à brève échéance, dans presque toutes les villes bretonnes, le problème de l'approvisionnement en eau ne gênera pas l'implantation de nouvelles industries.

Des industries peuvent, d'ailleurs, assurer leur propre approvisionnement par captage dans les rivières ou même dans la mer. Des centrales thermiques importantes ne pourraient ainsi être édifiées que sur le littoral, à cause de leurs énormes besoins en eau de refroidissement. Certaines industries, comme les papeteries, peuvent enfin être attirées par les qualités particulières des eaux des rivières bretonnes.

Le prix de l'eau est généralement plus élevé qu'à Paris où les installations sont depuis longtemps amorties, mais le développement de la consommation permettra de réduire les tarifs pour usages industriels.

Les terrains.

Le manque de place empêche souvent le chef d'entreprise parisienne d'organiser rationnellement de nouvelles fabrications; très souvent, cet obstacle constituera le facteur décisif de la création d'une nouvelle usine en province. Plutôt que de procéder à des aménagements coûteux et imparfaits, il est plus avantageux, sur un terrain à bon marché, de construire des bâtiments modernes, spécialement conçus pour un type déterminé de fabrication en réservant de la place pour des extensions futures.

Dans certains cas pourtant, il peut être avantageux d'utiliser des bâtiments industriels vacants; ils ne manquent pas en Bretagne, dans les villes où les industries sont en crise, à Fougères, à Saint-Malo, dans les ports de pêche avec la concentration de la conserverie. Nous les signalons au cours de l'étude régionale, la Direction de l'Aménagement du Territoire met à la disposition des intéressés une liste constamment tenue à jour.

Les industries récentes se sont pourtant généralement installées dans des usines neuves. Le choix du chef d'entreprise est alors souvent déterminé par la facilité de trouver un terrain bien

situé, à prix raisonnable, aménagé ou pouvant l'être rapidement. C'est pourquoi les collectivités locales, Chambres de Commerce et municipalités, ont commencé à aménager des zones industrielles, ou ont, au moins, réservé des terrains à cet effet dans le plan d'urbanisme.

Dans ces zones, les collectivités ont la possibilité de procéder à des expropriations, ce qui facilite énormément les transactions amiables; elles peuvent se charger des aménagements et revendre les terrains ainsi équipés au prix coûtant. Le Fonds spécial d'Aménagement du Territoire consent des prêts pour faciliter ces opérations.

En fait, si les zones industrielles prévues sur les plans d'aménagement sont nombreuses, rares sont les villes où des chefs d'entreprises pourraient immédiatement acquérir des terrains déjà possédés et équipés par les collectivités locales. Rennes est, à cet égard, nettement en avance sur les autres villes bretonnes, elle est suivie par Fougères, Lorient, Quimper et Brest. On comprend que les collectivités locales puissent hésiter à se lancer dans une opération dont le résultat demeure incertain. Il paraît pourtant évident que les chefs d'entreprises hésiteront à s'installer dans une ville où ils devront eux-mêmes se charger des achats et des aménagements de terrains, alors que des propositions précises et avantageuses ne leur manquent pas. Les municipalités devraient au moins pousser les études le plus loin possible, afin de pouvoir procéder aux achats et aux travaux d'équipement dans un très bref délai, si un industriel manifeste l'intention de monter une usine.

Dans la partie régionale, nous accordons une place importante à l'analyse des caractéristiques des terrains propres à l'installation de nouvelles usines, qu'ils soient ou non inscrits au plan d'aménagement: nature, surface, localisation, desserte en voies de circulation, notamment possibilité de raccordement à la voie ferrée, équipement en eau, gaz, électricité, égouts. Très souvent, les municipalités s'engagent à faciliter l'aménagement des terrains en prenant en charge les frais d'amenée du réseau d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouts.

Les prix varient évidemment beaucoup d'une ville à l'autre et dépendent aussi de la situation du terrain. Dans la zone industrielle portuaire de Lorient, dont la situation est exceptionnelle, les prix sont de l'ordre de 1 000 francs le m², dans la zone industrielle de Rennes, de 800 à 1 000 francs, mais dans beaucoup de villes, le prix des terrains aménagés serait inférieur à 500 francs et même dans de nombreux petits centres à 100 francs le m².

Ces conditions avantageuses permettent aux chefs d'entreprises d'acquérir des surfaces plus importantes que celles qu'ils utiliseraient immédiatement, afin de réserver l'avenir. Ainsi, la Société Citroën a acquis 30 hectares sur la zone industrielle de Rennes et n'en utilise actuellement que 5.

Dans les « zones critiques », les collectivités locales ont la possibilité de constituer, avec la participation de l'Etat, des Sociétés d'Economie mixte, en vue d'acquérir, de construire, d'aménager pour la location, la vente ou la location-vente des immeubles à usage industriel (décret 55.880 du 30 juin 1955). Au moment où nous mettons sous presse, la constitution d'une Société d'Economie mixte est à l'ordre du jour des travaux de la Commission Régionale d'Expansion Economique.

En conclusion, les conditions techniques ne constituent généralement pas un obstacle à l'implantation en Bretagne d'industries nouvelles, notamment d'établissements industriels issus d'opérations de décentralisation.

CHAPITRE VI

LES AVANTAGES FISCAUX ET FINANCIERS

LES chefs d'entreprises qui collaborent à la politique de décentralisation industrielle en créant de nouvelles usines en province, sont en droit de compter sur l'appui de l'Etat et des collectivités locales. Des mesures importantes ont été prises pour encourager les implantations industrielles en province, particulièrement dans les « zones qui souffrent de sous-emploi ou d'un développement économique insuffisant ».

Mais les chefs d'entreprises doivent prendre des précautions pour bénéficier effectivement de ces avantages. Nous connaissons des entreprises récemment installées en Bretagne, qui faute d'une information suffisante, n'ont pu bénéficier des avantages auxquels ils auraient pu prétendre. Ce manque d'information s'explique d'ailleurs fort bien par la multiplicité des textes législatifs et des services chargés de leur application.

La question des « zones critiques ».

L'importance de ces avantages fiscaux et financiers varie à l'intérieur de la région. Si dans toute la Bretagne, comme d'ailleurs dans la France entière, les nouvelles entreprises peuvent bénéficier d'avantages généraux, dans les *zones critiques, zones souffrant d'un sous-emploi grave et permanent, ou d'un développement économique insuffisant*, d'autres avantages leur sont consentis : possibilité d'une exonération totale de la patente pendant 5 ans, réduction des droits de mutation pour achats de terrains à usage industriel, constitution de Sociétés d'Economie mixte pouvant acquérir, construire et aménager des immeubles à usage industriel et surtout prime spéciale d'équipement pouvant atteindre 20 % du montant des charges d'investissement.

Trois critères ont été retenus par un arrêté interministériel du 28 août 1955 pour délimiter ces zones : existence d'un chômage total ou partiel de caractère permanent, chômage prévisible à brève échéance, surpeuplement agricole particulièrement important.

C'est au titre des deux premiers critères que l'arrêté du 20 janvier 1956 a retenu en Bretagne comme « zones critiques » les zones urbaines de Fougères, Brest, Lorient-Hennebont. Le Comité d'Étude et de Liaison des Intérêts Bretons a demandé instamment que l'ensemble de la région qui se caractérise bien par l'existence d'un surplus de main-d'œuvre rurale d'importance exceptionnelle soit retenu comme zone critique, au titre du surpeuplement agricole. Le décret 55.873 du 30 juin 1955, prévoyait qu'à l'élaboration des programmes d'action régionale seront associés les représentants des collectivités locales ainsi que les organismes existants dans chacune des régions et s'intéressant à leur mise en valeur et à l'exploitation de leurs possibilités. On pouvait donc penser que le vœu du C. E. L. I. B. et de la Commission d'Expansion serait finalement adopté. Ce travail démontre que dans tous les centres urbains étudiés et dans bien d'autres encore, certains types d'industries

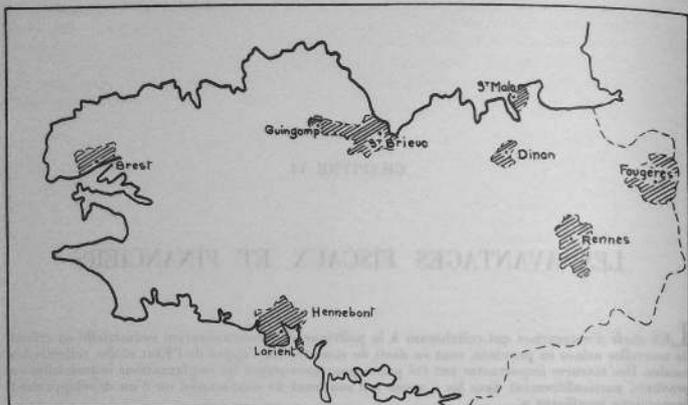


Fig. 16. — LES ZONES CRITIQUES (Arrêté du 13 Juillet 1956)

sont parfaitement viables. Limiter l'étendue des zones critiques, c'est réduire les chances d'un développement industriel, car certaines industries qui ne seraient pas à leur place dans les zones retenues pourraient fort bien s'établir ailleurs, si les chefs d'entreprises bénéficiaient là des mêmes avantages. Cependant l'arrêté interministériel du 13 juillet 1956 qui adopte le programme d'action régionale pour la Bretagne ne retient que trois nouvelles zones critiques : Rennes, Saint-Malo-Dinan, Saint-Brieuc-Guingamp.

Les avantages fiscaux.

Les avantages fiscaux portent sur la réduction des droits de mutation en vue de l'acquisition de terrains et sur le dégrèvement de la patente.

Une réduction de 10,80 à 3 % du droit de vente immobilière perçu au profit de l'Etat et une exemption du versement de la taxe de première mutation sont accordées par le décret 54.943 du 14 septembre 1954, aux opérations immobilières correspondant à une décentralisation hors d'un grand centre par voie de transfert ou d'extension d'une installation industrielle. Cette réduction est applicable dans l'ensemble de la région. Dans les zones critiques, la création d'une activité nouvelle, ne dépendant pas d'une opération de décentralisation donne droit aux mêmes exonérations (décret 55.879 du 30 juin 1955).

Mais, préalablement à la réalisation de l'acquisition, l'opération doit être agréée par le M. R. I. et le Ministre chargé du budget, après avis du Comité spécialisé du Fonds de Développement Economique et Social.

Le deuxième avantage fiscal est constitué par une exonération temporaire de la patente. L'article 1473 bis du Code général des Impôts autorise les collectivités locales à exonérer de 50 % au maximum et pour une durée ne dépassant pas 5 ans, les entreprises ayant réalisé des transferts ou créations d'établissements industriels et commerciaux. Mais celles-ci doivent bénéficier, soit d'un prêt du Fonds de Développement Economique et Social, soit des exonérations des droits d'enregistrement mentionnées ci-dessus. En Bretagne, des entreprises récemment installées, ayant négligé de solliciter ces prêts ou ces dégrèvements n'ont pu bénéficier de cette disposition qui constitue un avantage d'autant moins négligeable

que le taux de la patente est généralement fort élevé en Bretagne, les charges d'équipement urbain étant lourdes et la matière imposable peu importante. Ainsi la valeur du centime-le-franc des patentes est en 1954 de 64,50 francs à Paris et Boulogne-Billancourt, de 147 francs à Saint-Denis, de 187 francs à Joinville-le-Pont (valeur la plus élevée du département de la Seine). Elle dépasse souvent 200 francs en Seine-et-Oise dans les communes-dortoirs qui ont de lourdes charges et des ressources limitées, mais elle est souvent plus élevée encore dans les villes bretonnes : Rennes 241 francs, Vannes 190 francs, Saint-Brieuc 179 francs. Ainsi une entreprise de construction de machines employant 20 ouvriers et dont les bâtiments auraient une valeur locative de 600 000 francs paierait 651 770 francs de patentes à Boulogne-Billancourt, 1 708 795 francs à Saint-Brieuc et 2 435 000 francs à Rennes.

Les collectivités locales ont bien compris qu'un dégrèvement de la patente qui ne se traduit d'ailleurs pour elles que par un manque à gagner sur des ressources nouvelles pouvait favoriser l'installation d'entreprises industrielles. Les conseils généraux (à l'exception de celui d'Ille-et-Vilaine qui doit prochainement étudier cette question) ont déjà accordé un dégrèvement de 50 %. La plupart des municipalités des villes importantes et parfois celles de petits centres ont adopté la même mesure. Rares sont les municipalités comme celles de Rennes, Dinard, Guingamp qui sont indifférentes ou hostiles. Nous signalons au cours de l'étude régionale les villes dont les municipalités accorderaient un dégrèvement maximum, c'est-à-dire un dégrèvement total pour une durée de 5 ans, si leur classement en « zone critique » leur en donnait la possibilité. En effet, le décret 55.879 du 30 juin 1955 autorise les collectivités locales des zones critiques à accorder un dégrèvement total pour une durée de 5 ans. Les municipalités des premières zones intéressées ont immédiatement accordé cet avantage.

Les avantages financiers.

Les chefs d'entreprises décidés à créer de nouvelles usines en province peuvent aussi bénéficier de certains avantages financiers.

Par l'intermédiaire des collectivités locales, ils bénéficient de l'aide du Fonds spécial d'Aménagement du Territoire. Celui-ci accorde des prêts aux collectivités locales pour l'aménagement des terrains qui seront cédés ou loués aux industriels.

Des entreprises parisiennes qui, pour augmenter leur capacité de production, auraient besoin d'une aide de l'Etat pour obtenir des crédits à long terme auraient plus de chances de bénéficier de cette aide, si en s'installant en province, elles contribuaient à l'essor économique régional.

Le décret 55.874 du 30 juin 1955 prévoit que le concours financier de l'Etat sera plus spécialement accordé aux entreprises procédant à des opérations de décentralisation. L'Etat peut non seulement donner sa garantie aux emprunts émis dans le public, mais il peut accorder des bonifications d'intérêt et des prêts directs ; ceux-ci sont consentis par la section 2 du Fonds de Développement Economique et Social. L'octroi de bonifications d'intérêts, accordé par le Ministère des Finances après avis du Comité de Direction du Fonds de Développement Economique et Social, représente en fait une véritable subvention qui peut être aussi avantageuse pour une entreprise que l'octroi de la prime spéciale d'équipement réservée aux seules « zones critiques ».

A l'intérieur de ces zones, le décret 55.878 prévoit que les entreprises qui créeront des installations industrielles nouvelles, remettront en marche des installations désaffectées ou étendront considérablement les installations existantes pourront bénéficier jusqu'au 31 décembre 1957 d'une prime spéciale d'équipement dont le taux est limité à un maximum de 20 % du montant des charges d'investissement supportées par l'entreprise.

L'obtention de cette prime ne constitue pas un droit et le taux de 20 % est un maximum qui sera sans doute rarement appliqué. Il s'agit là pourtant de la mesure la plus importante consentie par l'Etat en faveur de l'essor industriel régional.

Pour bénéficier de ces dispositions, les industriels auront intérêt à se mettre en rapport avec le bureau d'information créé près du Commissariat au Plan.

Les Capitaux régionaux. La Société de Développement Régional.

La faiblesse des capitaux régionaux constitue une des causes essentielles du médiocre développement industriel de la Bretagne. Un historien qui montrerait comment les capitaux des

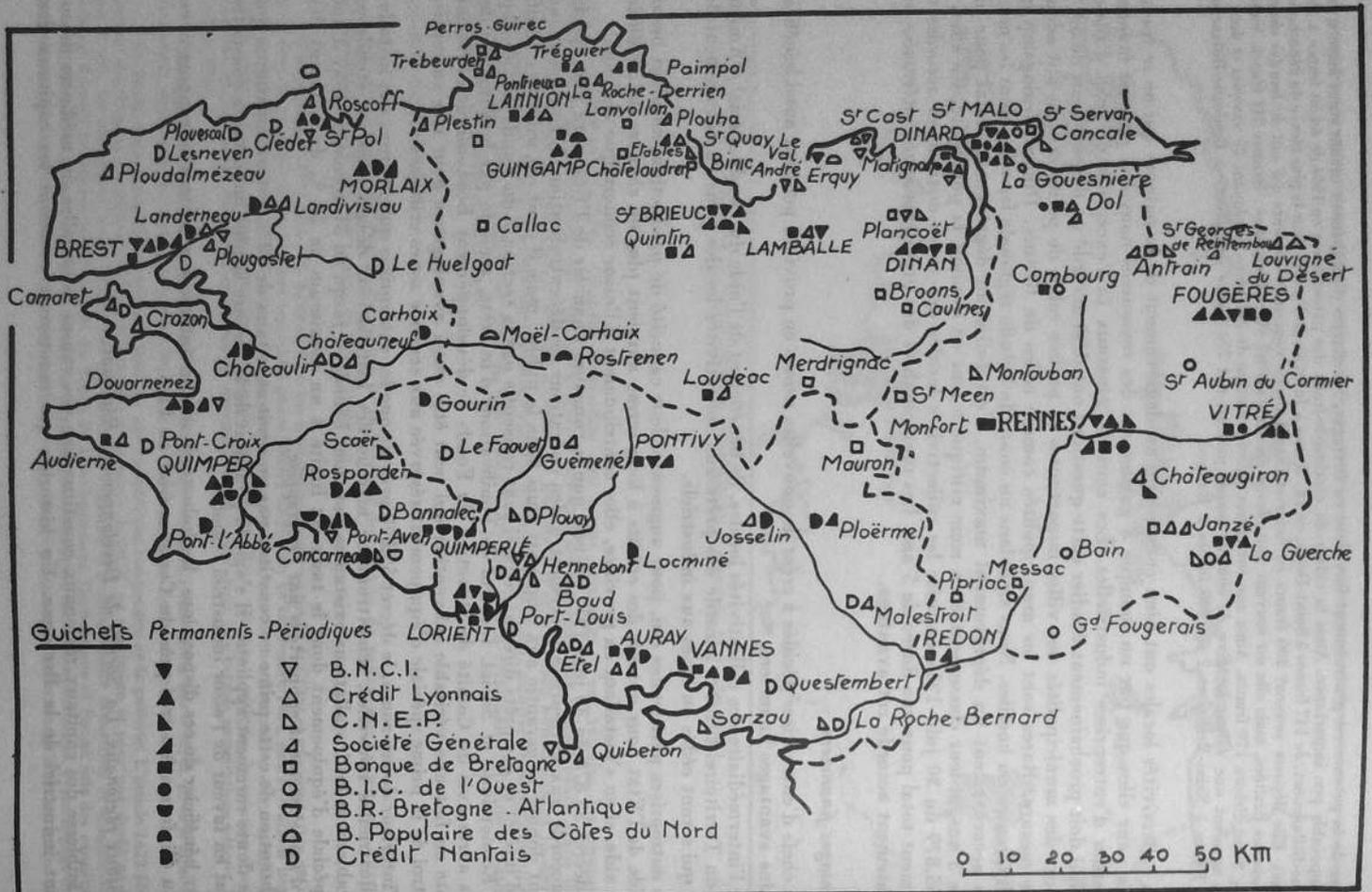


Fig. 17. — LE RÉSEAU BANCAIRE

armateurs, des marchands de toile, des maîtres de forges du XVIII^e siècle ont été investis dans des placements fonciers ou des placements mobiliers étrangers à la région expliquerait sans doute pourquoi la Bretagne, grande région industrielle jusqu'au milieu du XIX^e siècle, est actuellement sous-industrialisée.

La mobilisation des ressources locales, l'apport des capitaux extérieurs peuvent provoquer un nouvel essor de l'industrie.

Une carte d'ensemble du réseau bancaire présente surtout l'intérêt de montrer la valeur commerciale des différentes villes bretonnes. Elle témoigne aussi que le réseau constitué par les agences des banques nationalisées et de quelques banques régionales peut répondre aux besoins courants des entreprises dans toutes les villes bretonnes. Mais il manque une banque régionale d'affaires, utilisant les capitaux locaux et attirant des capitaux extérieurs pour lancer et soutenir des opérations industrielles en Bretagne.

C'est pour encourager l'épargne privée à s'investir dans les régions insuffisamment développées que le décret 55.876 du 30 juin 1955 a consenti un certain nombre d'avantages, en particulier des exonérations fiscales et la garantie d'un dividende minimum à des sociétés dites « Sociétés de Développement Régional ».

Assez proches des Sociétés d'investissement, elles devront surtout suppléer les banques d'affaires dans la mise en valeur régionale.

En Bretagne, le Comité de Liaison des Intérêts Bretons a provoqué la constitution d'une Société d'Etudes qui doit rechercher s'il est possible de réunir les 250 millions de capital minimum, indispensables pour que la Société soit reconnue par l'Etat, et si des entreprises se montrent intéressées par les avantages que la société peut leur procurer. Les Banques, des collectivités locales (Chambres de Commerce, d'Agriculture) et des industriels ont souscrit les 20 millions qui constituent le capital de la Société d'Etudes.

Le rôle de la Société de Développement Régional, qui sera vraisemblablement constituée dans quelques mois, consistera à favoriser à la fois le développement des entreprises existantes et l'implantation de nouvelles affaires. L'apport en capital, intéressant en lui-même, peut favoriser l'attribution de prêts des Fonds spéciaux, l'octroi de ces prêts étant souvent subordonné à une augmentation du capital de l'entreprise. Le contrôle de l'Etat, exercé par un Commissaire du Gouvernement, le fait que la Société ne peut souscrire plus de 25 % de son capital dans une même affaire et que cet apport ne peut représenter plus de 35 % du capital de cette entreprise, garantit celle-ci du risque d'une absorption par un groupe financier. La diversité d'origine des capitaux de la S. D. R. doit constituer une autre garantie. Dans la Société d'Etudes aucun actionnaire ne possède plus du 1/20 du capital souscrit. Il serait souhaitable que cette règle soit appliquée aussi lors de la constitution de la S. D. R. et que de nombreux petits épargnants de la région contribuent autant que de grandes banques d'affaires à l'essor économique breton.

Les modalités pratiques d'implantation. Le rôle de la Société d'Etudes.

Avant même que la Société de Développement Régional soit constituée, la Société d'Etudes peut jouer un rôle pratique important. En étudiant les affaires auxquelles la future Société de Développement Régional serait susceptible de fournir un apport en capital, elle pourra suggérer des programmes de développement, donner des avis sur la constitution des dossiers de prêts adressés aux diverses sections du Fonds de Développement Economique et Social, suivre ces dossiers dans les bureaux parisiens, coordonnant ainsi sur le plan régional les demandes de prêts à long terme qui demeurent souvent sans résultats lorsqu'elles sont dispersées.

Un chef d'entreprise qui sera intéressé par les possibilités qui lui sont offertes en Bretagne devra faire de multiples enquêtes et démarches avant de se décider à monter son usine. Cet inventaire ne peut évidemment donner que des indications générales, il permet seulement de faire un premier choix, des enquêtes directes beaucoup plus poussées seront indispensables avant que ce choix soit définitif. Nous avons insisté sur la nécessité de prendre toutes précautions pour bénéficier de tous les avantages consentis par l'Etat et les collectivités locales. Sans doute les divers organismes nationaux, régionaux et locaux faciliteront de leur mieux l'installation de la nouvelle usine, mais la Société d'Etudes peut jouer pourtant un rôle efficace de conseiller technique, en attendant que l'Etat nomme des « Commissaires à l'industrialisation » dans les régions où il est souhaitable de provoquer un vigoureux développement industriel.

* *

Si certains types d'industries ne seraient effectivement pas à leur place en Bretagne, pour la plupart des industries et notamment pour celles qui sont susceptibles d'être transférées de Paris en province, la Bretagne offre des conditions générales qui, dans l'ensemble, sont favorables.

Mal placée pour attirer au XIX^e siècle les industries liées au charbon, elle peut bénéficier aujourd'hui des transformations de la civilisation technique. Des matières premières encore insuffisamment utilisées, un marché régional important, une main-d'œuvre surabondante constituent des facteurs favorables. Mais les chefs d'entreprises doivent encore choisir entre les régions et les villes bretonnes l'emplacement le mieux adapté à la nature et aux caractères de l'usine qu'ils veulent créer. La deuxième partie de ce travail est destinée à orienter leur choix.

DEUXIÈME PARTIE

Les secteurs régionaux

NOUS avons classé les villes bretonnes en cinq secteurs régionaux dont les caractères géographiques particuliers sont susceptibles d'attirer différents types d'industries.

Les villes de la Bretagne orientale sont les mieux placées pour accueillir des établissements industriels créés par décentralisation d'entreprises parisiennes, conservant des liens techniques étroits avec ces dernières, désirant bénéficier des services divers qu'assure une capitale régionale.

Le long de la zone littorale, les centres urbains se localisent soit directement sur le front maritime, soit plus fréquemment au fond d'estuaires, sur le passage de la grande rocade routière et ferroviaire de l'Armor.

Dans les villes du secteur septentrional, de Lamballe à Morlaix, les communications faciles, la présence de matières agricoles insuffisamment utilisées rendent possible l'implantation d'industries de divers types, mais ce secteur manque de ports en eau profonde.

Le secteur occidental, de Brest à Donarnenez est gêné par sa situation excentrique, mais il est possible d'utiliser cette situation en attirant vers des ports excellents, une partie de l'intense trafic maritime qui longe la pointe du Finistère.

Le secteur méridional, de Quimper à Vannes, connaît déjà un développement industriel relativement important, grâce à l'utilisation des produits du sol et de la mer; d'autres industries du même type peuvent être créées, mais surtout la situation géographique est ici plus favorable à la création d'industries non « déterminées » et la zone industrielle du port de Lorient conviendrait admirablement à l'implantation d'industries liées au trafic maritime.

La Bretagne centrale, mal desservie en moyens de communications, paraît plus difficile à industrialiser. L'importance de la production agricole, la présence d'une main d'œuvre nombreuse et peu exigeante peuvent déterminer la création d'industries liées à l'agriculture et d'industries légères, pour lesquelles le problème des transports aurait peu d'importance.

CHAPITRE PREMIER

LA BRETAGNE ORIENTALE

LA Bretagne orientale, le département d'Ille-et-Vilaine, auquel on peut joindre la ville de Dinan, constitue le secteur le mieux placé pour attirer de nouvelles entreprises industrielles.

Le département d'Ille-et-Vilaine n'est pourtant pas, actuellement, le département breton le plus industrialisé. Les industries de transformation emploient 36 840 travailleurs (13,2 % de la population active), alors que dans le Finistère, elles en emploient 48 800 (14,8 % de la population active). Seule, la ville de Fougères est typiquement industrielle; Rennes demeure encore essentiellement un centre administratif et commercial; à Saint-Malo, l'activité industrielle tient moins de place que le tourisme; si Redon tend à s'industrialiser, les autres petites villes sont surtout des marchés agricoles.

Cependant, grâce à sa situation, la Bretagne orientale peut aisément exploiter les chances que la nouvelle civilisation technique offre aux régions à forte population agricole.

Comme dans les autres secteurs de Bretagne, des matières premières sont encore insuffisamment exploitées et la main-d'œuvre est surabondante, mais des avantages particuliers, en rapport avec la situation géographique, sont susceptibles d'attirer certains types d'entreprises : densité des voies de circulation, présence d'un port, proximité relative de Paris, situation centrale entre la Bretagne péninsulaire, la Normandie, les marges armoricaines, régions de forte densité de population. Aussi, c'est en Bretagne orientale que devraient s'établir des entreprises désirant travailler essentiellement pour un débouché régional, ainsi que les établissements qui garderaient des liens techniques étroits avec des entreprises parisiennes.

C'est effectivement en Bretagne orientale que se sont établies ou vont s'établir les premières entreprises « décentralisées » : usine Citroën et ateliers de conditionnement à Rennes, fabrique de matériel de précision et usine de briquets à Redon, centre de conservation des titres bancaires à Dinan, matériel téléphonique à Saint-Malo, usine de matières plastiques à Fougères.

Si la facilité des communications et la proximité relative de Paris constituent l'avantage essentiel, la présence de la capitale administrative, intellectuelle et commerciale de la Bretagne représente aussi un facteur très favorable. Les chefs d'entreprises et les cadres de toutes les villes de Bretagne orientale peuvent, au prix d'une heure d'auto, bénéficier de tous les services qu'offre la ville de Rennes sur le plan administratif, bancaire, commercial, technique, sanitaire, intellectuel et culturel. Cet avantage considérable peut favoriser les implantations industrielles dans les villes satellites de la capitale bretonne.

RENNES, capitale de la Bretagne

L'INSTALLATION des importants ateliers de la Société Citroën qui emploient actuellement 980 salariés et sont susceptibles d'en employer 4 000 dans quelques années, la multiplication des entrepôts et des ateliers de conditionnement de produits divers montrent bien que la capitale bretonne est une des villes les mieux placées pour attirer de nouvelles industries.

La population de Rennes est passée de 98 538 habitants en 1936, à 113 781 en 1946, et à 124 122 en 1954, soit une augmentation de 26 % par rapport à 1936. Rennes vient au premier rang de toutes les villes françaises de plus de 100 000 habitants pour le pourcentage d'augmentation enregistré durant la période 1936-1954. L'essor de la capitale bretonne se manifeste aussi sur la population des communes voisines. La population rurale des quatre cantons de Rennes est passée de 25 000 à 30 000 habitants; 4 communes seulement enregistrent une légère baisse, 21 des gains souvent importants.

L'influence rennaise s'exerce sur la population rurale d'un vaste secteur qui s'étend jusqu'à Vitré à l'est, jusqu'à Montfort-sur-Meu à l'ouest. Des habitants de nombreuses communes rurales viennent chaque jour travailler à Rennes, tandis qu'une production agricole qui s'intensifie permet de maintenir à la terre une main-d'œuvre nombreuse. Sur une carte d'ensemble de la Bretagne, la région rennaise apparaît comme le seul secteur de quelque étendue enregistrant un net essor démographique.

Cet essor signifie-t-il que la capitale administrative, intellectuelle et commerciale de la Bretagne est en train de devenir aussi une ville industrielle?

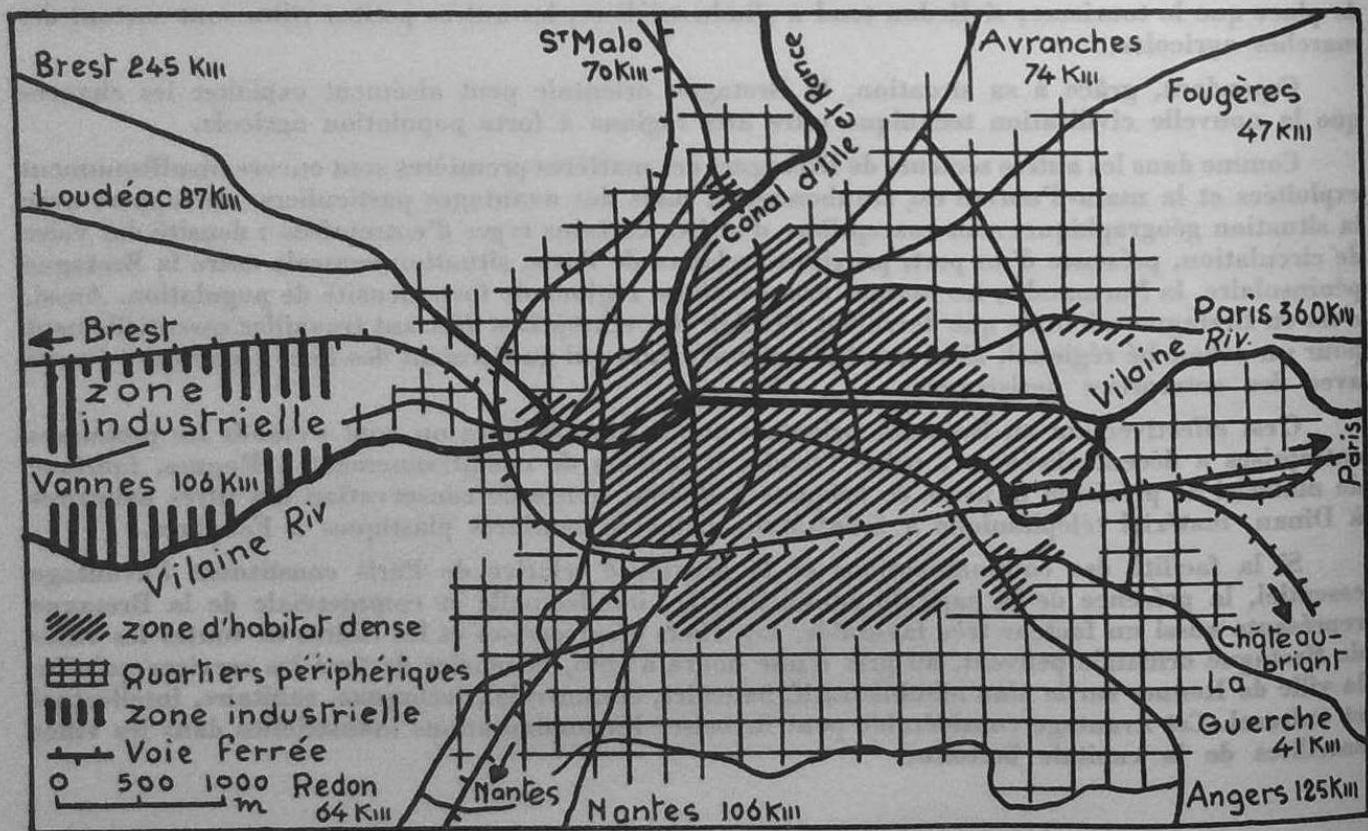


Fig. 18. — RENNES : Ville carrefour



Cliché I.G.N., Loudéac-Rennes, 1952, 0918-1216, n° 72.

Fig. 19. — LA ZONE INDUSTRIELLE DE RENNES. La voie ferrée Rennes-Brest borde la zone industrielle au nord; elle est desservie par plusieurs embranchements particuliers. La route de Rennes à Lorient constitue l'axe de la zone industrielle bordée au sud par la Vilaine canalisée. 1. Terrains appartenant à des entreprises industrielles. — 2. Terrains acquis par la Chambre de Commerce ou réservés par la ville de Rennes. — 3. Terrains restant à acquérir par la Chambre de Commerce.

La structure de la population.

La population active, qui s'élevait à 51 712 personnes en 1946, n'en comprend que 50 280 en 1954, d'après le sondage au 1/20. Cette diminution assez sensible de la proportion de la population active (45,4 à 40,5 %) s'explique par l'augmentation du nombre d'enfants, due à une forte natalité, et, dans une moindre mesure, par l'augmentation du nombre des personnes âgées. Le groupe des enfants de moins de 15 ans est passé de 23 821 à 29 040, celui des personnes âgées de 65 ans et plus, de 8 031 à 11 000. Une population active à peu près égale à celle de 1946 supporte donc aujourd'hui des charges beaucoup plus lourdes, notamment pour l'éducation.

On ne peut pourtant en conclure que l'activité économique ne se soit pas développée depuis 1946. En effet, de plus en plus, des travailleurs résidant dans les communes rurales, souvent à assez grande distance de la ville, viennent exercer leur profession chaque jour à Rennes, alors que ces migrations journalières étaient beaucoup moins fréquentes en 1946. La Direction départementale du Travail estime que la proportion des travailleurs conservant un domicile rural atteint 8 % pour les hommes, 6 % pour les femmes.

Il est donc assez difficile de comparer les effectifs réellement employés dans les diverses branches d'activités en 1946 et en 1954. On peut seulement remarquer une augmentation considérable des effectifs du bâtiment, une diminution des effectifs des autres secteurs industriels, et la stabilité du secteur « tertiaire ».

La structure de la population active se caractérise par une nette prépondérance de la main-d'œuvre masculine (29 760 hommes, 59,2 %, 20 520 femmes, 40,8 %). Cette prépondérance, moins forte pourtant qu'à Brest et Lorient, est due essentiellement à l'importance des effectifs du bâtiment (5 280, 10,5 %).

Les autres industries de transformation emploient 9 580 travailleurs (10,1 %), dont 6 000 hommes et 3 580 femmes; les industries mécaniques sont les plus importantes (2 300), suivies par les industries de l'habillement (1 720), l'imprimerie (1 660), les industries alimentaires (860), les réparations mécaniques et électriques (700).

Le secteur tertiaire emploie avec 33 980 personnes, 67,6 % de la population active : transports (3 940, 7,8 %), commerce, assurances, banques, spectacles (11 000, 21,9 %, dont 5 540 femmes) services (7 840, dont 5 760 femmes), services publics, administration, armée (11 200, dont 4 620 femmes).

La fonction administrative et commerciale demeure donc encore prépondérante. Quelles sont les chances d'un développement industriel qui permettrait de mieux équilibrer l'économie de la capitale bretonne?

L'utilisation des matières premières.

Comme nous l'indiquions déjà en 1952, principal nœud routier et ferroviaire d'une riche région agricole, Rennes est bien placée pour devenir un grand centre de conditionnement, de conservation et de redistribution des produits agricoles (1).

La ville est déjà le siège de nombreuses entreprises de commercialisation des produits agricoles : 11 coopératives, une centaine de grossistes collectent les produits des campagnes dans un vaste périmètre et en dirigent une bonne partie vers Paris et les autres départements.

Les industries alimentaires sont déjà importantes, notamment la meunerie avec trois gros établissements, la brasserie avec une des plus grandes entreprises de l'Ouest; on compte 4 biscuiteries, deux gros établissements de ramassage et de pasteurisation du lait, 6 cidreries, 2 distilleries, 3 fabriques de conserves, mais ces établissements sont peu importants.

Seul, un projet de la municipalité rennaise semble susceptible de provoquer un essor nouveau des industries alimentaires. Ce projet concerne la construction d'un grand abattoir moderne, d'un frigorifique polyvalent et d'un marché-gare.

Rennes, qui est l'un des premiers marchés de France pour le commerce de la viande, ne possède qu'un abattoir vétuste, non relié à la voie ferrée et dépourvu de frigorifique. Cet abattoir ne reçoit lui-même que les 2/5 de la viande

(1) *Bretagne Industrielle*, novembre 1952.

commercialisée dans la ville; plus de 3 000 tonnes de « viandes foraines » proviennent du millier de tueries particulières que les services vétérinaires recensent dans le département et sont en bonne partie réexpédiées vers les grands centres de consommation. De multiples inconvénients résultent d'un tel système : contrôle sanitaire difficile à exercer, non respect des règles élémentaires d'hygiène, temps perdu en manipulations inutiles, gaspillage des sous-produits, impossibilité de pratiquer un stockage qui permettrait de régulariser les cours.

Ces inconvénients disparaîtront avec la mise en marche d'un grand abattoir moderne. Les besoins urbains constitueront un volant régulateur, le frigorifique permettra le stockage et l'expédition en fonction des demandes extérieures. La municipalité réserve à proximité de l'abattoir situé dans la zone industrielle, des emplacements pour des industriels qui désireraient utiliser les sous-produits ou conditionner la viande (désossage, viande sous cellophane, conserve).

Le frigorifique polyvalent sera utilisé pour la conservation du beurre, des légumes, des fruits, des œufs. Le marché-gare aura une double fonction : expédition des produits de la région vers d'autres centres urbains, ou pour l'exportation, et ravitaillement du commerce local. La centralisation de tous ces produits agricoles peut intéresser certaines entreprises industrielles (conserves, conditionnement, emballages).

À côté des matières premières d'origine agricole, il serait possible d'utiliser des produits minéraux pour les matériaux de construction : gisements calcaires de la région de Chartres-de-Bretagne pour le ciment, alluvions de la Vilaine pour les éléments préfabriqués, limons pour les briques. Ces matériaux trouveraient de gros débouchés locaux et régionaux.

Le marché régional : l'exploitation du carrefour commercial.

À l'inverse des industries utilisant des matières premières locales, d'autres peuvent, au contraire, en utilisant des matières premières ou des produits demi-finis en provenance d'autres régions, rechercher un débouché en Bretagne et dans toute la France de l'Ouest.

Nous ne reviendrons pas ici sur les types de produits susceptibles de trouver un marché intéressant dans la région.

Rennes est certainement la ville de l'Ouest la mieux placée pour jouer le rôle de centre de distribution de produits fabriqués. Si le carrefour ferroviaire lui a valu un premier essor dans la deuxième moitié du XIX^e siècle, l'automobile a mieux encore développé sa vocation commerciale. Le carrefour routier est, en effet, exceptionnel. Après Paris, Rennes est la ville française d'où rayonnent le plus grand nombre de routes nationales (11 routes).

La diffusion dans 18 départements d'un grand quotidien régional montre la facilité des liaisons avec toutes les agglomérations de la France de l'ouest; aussi, le commerce de gros est-il particulièrement développé et emploie plus de 2 500 personnes. Rennes compte, en 1954, 779 représentants de commerce; beaucoup voyagent dans plus de 10 et même de 15 départements. L'importance chaque année croissante de la Foire-Exposition témoigne aussi du rayonnement commercial de la ville.

C'est pour exploiter cette situation exceptionnelle au point de vue commercial que de nombreuses firmes étrangères à la Bretagne ont créé des entrepôts dont certains sont associés à des ateliers de conditionnement. Les produits, particulièrement les produits alimentaires, arrivent en vrac et sont conditionnés à Rennes. Il existe encore de très intéressantes possibilités pour de nombreuses firmes.

Celles-ci pourraient d'ailleurs passer du conditionnement ou de la fabrication d'objets destinés au marché régional, à d'autres types de productions. C'est l'origine d'une usine de produits chimiques conçue pour fabriquer de l'eau de javel, dont le coût du transport à longue distance est plus élevé que la valeur du produit. On est passé à des fabrications très différentes comme celles de produits organiques, certaines matières premières viennent d'Indochine et les produits sont exportés dans le monde entier. De même, une importante papeterie, conçue à l'origine pour satisfaire les besoins d'un quotidien régional, travaille actuellement pour une clientèle très différente.

Les industries de transformation : les établissements décentralisés.

À côté des industries liées aux matières premières ou au marché régional, les industries légères les plus diverses provenant, notamment, d'opérations de décentralisation seraient particulièrement bien placées à Rennes, comme le montre le choix de la Société Citroën qui fabrique des roulements à billes et des pièces diverses de caoutchouc. Les caractères du marché du travail et surtout la facilité des communications avec Paris constituent des éléments favorables, notamment pour les établissements qui garderaient des liens techniques étroits avec des entreprises parisiennes.

La main-d'œuvre.

Dans les campagnes voisines de Rennes, le surpeuplement rural est légèrement plus faible que dans la plupart des secteurs ruraux de Bretagne. Cependant, la Société Citroën a reçu plus de 3 000 candidatures, dont 1 800 en provenance des campagnes voisines et, tout en pouvant choisir, elle a recruté près de 1 000 travailleurs sans avoir à organiser de système de ramassage par car, sans perturber les caractères du marché du travail, sans déterminer une élévation locale des salaires.

Les trains, les autocars et, de plus en plus, les motos et vélomoteurs transportent chaque jour plus de 5 000 ruraux à Rennes. Ce nombre pourrait être aisément doublé : les journaliers agricoles, qui gagnent 300 à 500 francs par jour, les enfants de petits exploitants s'embaucheraient volontiers dans de nouvelles usines.

Sur place, on compte en moyenne 800 à 1 000 demandes d'emploi non satisfaites, les deux tiers de ces chômeurs pourraient effectivement être employés. Le chômage féminin est plus accentué. En novembre 1955, sur 923 demandes, 296 émanent de travailleurs masculins, 627 de personnel féminin. Malgré le nombre des emplois commerciaux, des emplois de bureau et des services, par suite du chiffre élevé de la main-d'œuvre masculine employée dans le bâtiment, de nombreuses femmes désireuses de travailler sont sans emploi.

Des industries employant une forte proportion de main-d'œuvre féminine seraient donc particulièrement bien placées. Au total, la Direction départementale de la Main-d'Œuvre estime que de nouvelles entreprises pourraient immédiatement recruter 3 000 personnes.

Pour l'avenir, nous avons déjà signalé que le groupe de jeunes était beaucoup plus important qu'en 1946. Le groupe de jeunes de 5 à 14 ans, dont les générations vont progressivement rechercher un emploi au cours des prochaines années, est passé de 15 412 en 1946 à 20 080 en 1954.

Une grande partie de la main-d'œuvre d'origine rurale devrait continuer à résider à la campagne, car, malgré l'activité considérable de la construction, le problème du logement est loin d'être résolu, même pour les seules familles travaillant actuellement à Rennes. Depuis 1946, le nombre moyen d'habitants par pièce a même augmenté, passant de 1,1 à 1,3, ce qui est dû surtout à l'augmentation du nombre d'enfants, passé de 20 à 23 pour 100 habitants.

La municipalité a bien compris que le problème du logement risquait de constituer un goulot d'étranglement pour l'essor économique et, notamment, pour l'essor industriel de la ville. Elle a réalisé de très importants achats de terrains pour la construction, mis au point de très grands programmes d'I. L. M. Malheureusement, à l'heure actuelle, certains crédits qui devaient être affectés à la ville ont reçu d'autres destinations. Même si les programmes étaient rapidement exécutés, il serait très difficile de loger immédiatement une forte proportion d'ouvriers attirés à Rennes par de nouvelles industries.

Il serait relativement aisé à un industriel de recruter quelques ouvriers qualifiés de diverses professions, mais la plus grande partie de la main-d'œuvre étant d'origine rurale n'aurait pas plus de qualification professionnelle que dans les autres secteurs de Bretagne. Mais Rennes est mieux équipée que beaucoup de villes pour former cette main-d'œuvre. Un Collège technique masculin prépare au baccalauréat technique, au concours des Arts et Métiers et à une dizaine d'activités professionnelles. Le Collège moderne de jeunes filles possède une importante section technique. La ville possède deux centres d'apprentissage, un centre de métiers du bâtiment, un C. F. P. A. du bâtiment. Si le besoin s'en faisait sentir, un centre de C. F. P. A. de la métallurgie pourrait être rapidement créé. Un chef d'entreprise qui signalerait à l'Enseignement Technique quels seraient

ses besoins dans les années suivantes serait assuré de recruter de jeunes ouvriers ayant déjà une bonne formation. Cependant, il serait plus sûr pour un industriel d'avoir à recruter une forte proportion d'O. S. pouvant être formés en 1 à 3 mois.

Le coût réel de la main-d'œuvre, beaucoup plus faible qu'à Paris, est sensiblement plus élevé que dans les petits centres. L'abattement de zone est de 4,45 % depuis le 1^{er} avril 1956.

Les salaires réels varient sensiblement selon les types d'entreprises. Ils sont relativement élevés dans l'imprimerie, et plus spécialement dans les entreprises de presse, où le salaire d'un ouvrier très qualifié peut atteindre et dépasser 180 à 200 francs de l'heure.

Dans le bâtiment, les taux de 165 à 170 francs pour des ouvriers hautement qualifiés sont assez souvent observés. Les traitements mensuels réels des employés du commerce très qualifiés peuvent atteindre 35 à 40 000 francs. Les ouvriers spécialisés obtiennent généralement de 132 à 135 francs de l'heure, mais beaucoup travaillant aux pièces ou au rendement reçoivent des primes qu'on peut évaluer à 10 ou 15 % de leur salaire. Les manœuvres ordinaires sont très peu nombreux, leur salaire varie du S. M. I. G. (120,40) à 126 francs pour les manœuvres de fabrication.

Ces salaires sont surtout appliqués dans des entreprises d'une certaine importance. Beaucoup d'entreprises artisanales employant de très jeunes ouvriers ou des ouvriers âgés pratiquent des salaires sensiblement inférieurs, en respectant pourtant le S. M. I. G.

Sur le plan social, les conflits ne sont pas inconnus comme dans les petits centres, mais ils n'ont jamais présenté un caractère de gravité et sont généralement de durée limitée.

Les avantages propres à une ville-capitale.

Si les cadres d'origine parisienne avaient à choisir entre les différentes villes bretonnes pour l'implantation d'un établissement décentralisé, il est vraisemblable que la ville de Rennes obtiendrait leur préférence.

Sans doute, le problème du logement serait délicat à résoudre. Il existe, cependant, beaucoup d'appartements inoccupés à vendre, ce qui permettrait de loger immédiatement quelques cadres supérieurs. Pour les cadres moyens, un chef d'entreprise pourrait prendre contact avec les Offices d'H. L. M. et le C. I. L. et retenir des logements dans les programmes de construction en cours, en engageant le produit de la cotisation patronale de 1 %. La Société Citroën n'a pas éprouvé de grandes difficultés à loger ses cadres venus de Paris. Beaucoup de cadres construisent d'ailleurs eux-mêmes des maisons individuelles.

Les services qu'assure une ville capitale exercent évidemment un grand attrait pour les cadres. L'équipement scolaire et universitaire est pratiquement équivalent à celui de Paris. Les lycées de garçons et de jeunes filles assurent la préparation aux grandes écoles (Lettres et Mathématiques supérieures, Agro, Alfort, H. E. C., Saint-Cyr), deux grands collèges privés de jeunes gens, cinq institutions libres de jeunes filles assurent la préparation au baccalauréat (un collège prépare Saint-Cyr et H. E. C.). Deux nouveaux lycées, un nouveau collège technique, deux centres d'apprentissage vont être prochainement créés.

Avec la transformation de l'Ecole de Médecine et de Pharmacie en Faculté, l'Université est maintenant complète. Avec son Ecole d'Architecture et des Beaux-Arts, son Conservatoire de Musique et d'Art dramatique, son Ecole nationale d'agriculture, son Ecole nationale ménagère, Rennes dispose d'un système d'enseignement très complet.

Pour les adultes, les ressources culturelles ne sont pas moins importantes : bibliothèques, conférences, théâtre (3 ou 4 représentations par semaine en saison), cinémas (les nouveaux films sont présentés en même temps à Rennes et Paris), une vie de société très active (clubs, bals, soirées).

Rennes peut enfin satisfaire à la fois les amateurs de spectacles sportifs et ceux qui veulent personnellement se livrer aux différents types de sports. La ville est aussi un centre d'excursions touristiques et les plages de la Côte d'Emeraude attirent de nombreux Rennais pour le week-end.

Rennes offre aussi de nombreux services pour le bon fonctionnement des entreprises : présence des organismes administratifs régionaux, des organismes professionnels, des agences-mères des

banques nationales et du siège social de banques régionales, entrepôts de pièces détachées, ateliers de réparations.

Les organismes universitaires peuvent également rendre des services directs aux entreprises : Institut de Géologie, de Géographie, de Chimie appliquée. L'Institut de préparation aux Affaires et le Centre de recherche et de formation économique de la Faculté de Droit permettent d'améliorer la formation économique des cadres et d'entreprendre des études de marché ou d'amélioration de la productivité.

La facilité des communications.

Aucune autre ville bretonne ne bénéficie de telles facilités de communications.

Le réseau de transports urbains comprend 28,5 kilomètres de lignes; 29 cars ont assuré le transport de 5 530 000 voyageurs en 1954.

Les marchandises lourdes en provenance de Saint-Malo ou de Nantes peuvent emprunter la voie d'eau (trafic de 101 000 tonnes sur la Vilaine canalisée, de 14 530 tonnes sur le canal d'Ille-et-Rance en 1954).

La gare routière enregistre un trafic annuel de 25 000 départs de cars. Le trafic journalier des voyageurs s'élève à 3 800 en été, varie de 2 250 à 3 000 durant les autres mois. On compte 17 lignes régulières, totalisant 52 services quotidiens en hiver et de très nombreux services hebdomadaires.

La gare assure aussi un gros trafic de voyageurs. 39 trains de voyageurs partent chaque jour dans 5 directions différentes.

Les relations avec Paris sont particulièrement faciles (4 express dans chaque sens, temps moyen de parcours : 4 heures). Un train partant de Rennes à 8 h 30 permet de passer tout l'après-midi à Paris et d'être de retour à 23 heures. Il manque encore un train permettant d'arriver à Paris vers 10 heures, à l'ouverture des bureaux.

L'aérodrome de Rennes-Saint-Jacques, bien équipé, n'assure encore que des liaisons irrégulières avec l'Irlande; mais il est facile de gagner l'aérodrome de Dinard (liaisons régulières avec l'Angleterre) ou celui de Nantes (liaisons avec l'Afrique du Nord, l'Afrique noire, et bientôt avec la Suisse).

Les conditions techniques d'implantation : la zone industrielle.

De nouvelles industries ne rencontreraient pas de difficultés techniques pour leur installation. Les fournitures de courant électrique (ligne à 225 kw) et de gaz sont pratiquement illimitées. Pour l'approvisionnement en eau, la nouvelle usine Citroën a pu s'assurer la fourniture quotidienne de 1 500 m³ et puise, en outre, de l'eau dans la Vilaine. Pour répondre à des besoins énormément accrus, la Ville est obligée d'organiser un nouveau système d'approvisionnement en utilisant le barrage de Rophémel, sur la Rance (30 000 m³ supplémentaires par jour). Dans 3 ou 4 ans, les demandes les plus considérables pourraient être satisfaites, ce qui est extrêmement rare en Bretagne.

Les bâtiments industriels disponibles sont très rares. En dehors de quelques petits bâtiments, nous ne connaissons qu'un établissement utilisé autrefois pour la fabrication des pâtes alimentaires (surface totale : 1 074 m², surface couverte au sol : 718 m²), et les anciens bâtiments des Tanneries de France.

Les industriels rennais tendent d'ailleurs à abandonner les installations de la zone urbaine pour monter des établissements modernes dans la zone industrielle organisée par la Chambre de Commerce, avec l'appui de la Municipalité et du M. R. L. Les réalisations rennaises ont servi de modèle pour l'aménagement des autres zones industrielles sur l'ensemble du territoire.

La zone industrielle, d'une superficie de 145 hectares, est située à la sortie ouest de la ville, de part et d'autre de la route de Lorient. Elle est constituée de terrains plats, couverture de limon sur schiste au nord de la route, terres alluviales en bordure de rivière (fondations spéciales pour bâtiments lourds dans ce secteur). Au sud-ouest, dans une partie non encore acquise par la Chambre de Commerce, un remblaiement de un mètre serait nécessaire pour mettre totalement les terrains à l'abri du risque d'inondation.

Sur les 145 hectares, 55 sont déjà occupés ou réservés par des entreprises industrielles (Citroën 30 hectares, Papeteries de Bretagne 10 hectares, Air Liquide 4,45 ha, usine Véron 10 hectares). La ville de Rennes a acquis 11 hectares dans l'angle nord-ouest, entre la route et la voie ferrée pour la construction du nouvel abattoir et elle réserve 4 hectares pour le marché-gare et les entreprises annexes. La Chambre de Commerce possède actuellement 39 hectares, dont 10 dans l'angle sud-est, entre la route et la Vilaine et 29 au nord, entre les terrains Citroën et ceux de la ville.

Les 10 hectares du sud-est ont été lotis. Les routes, le quai en bordure de la Vilaine, le centre social occupent 3 hectares. Sur les 7 hectares disponibles, 3,16 ha ont déjà été vendus à 10 entreprises. Les acquéreurs sont surtout des industriels rennais qui transfèrent leur établissement du centre de la ville dans la zone industrielle. Les terrains serviront davantage pour des entrepôts que pour des industries de transformation.

En mars 1956, 3,80 ha sont encore à vendre dans ce secteur. Ces terrains sont aménagés (eau, gaz, électricité, voirie, égouts). Ils se trouvent à proximité du quai de la Vilaine et seront prochainement reliés à la voie ferrée. Le prix est actuellement fixé à 650 francs le m², 1 000 francs en bordure de la route de Lorient.

Pour des établissements importants, la Chambre de Commerce dispose immédiatement de terrains situés au nord de la route, d'une surface de 10 hectares environ. Sur les 19 hectares qu'elle possède dans ce secteur, 4 sont réservés pour des industries de transformation de produits agricoles et 5 hectares sont acquis ou réservés par des entreprises (épicerie en gros, coopérative agricole, groupe de mineurs). Ces terrains sont en cours d'aménagement, deux voies ferrées sont déjà posées jusqu'en bordure de route. Le prix est fixé à 1 000 francs en bordure de route, à 800 francs ailleurs (y compris l'usage de la voie ferrée).

Si ces terrains étaient insuffisants, la Chambre de Commerce est susceptible d'acquiescer immédiatement 50 hectares au sud-ouest de la route, mais ces terrains devraient être partiellement remblayés. Le prix de vente serait du même ordre que celui des terrains du nord-ouest.

De nouvelles entreprises sont donc assurées de trouver immédiatement dans cette zone industrielle des terrains répondant à tous les besoins. Les terrains du sud-est conviendraient à de petits établissements, ceux du nord-ouest à des établissements moyens (1 à 10 hectares). Une très grande entreprise pourrait disposer de 50 hectares au sud-ouest, en bordure de la Vilaine.

..

Il existe donc incontestablement de nombreux facteurs favorables à l'implantation de nouvelles industries à Rennes. La ville et sa banlieue ayant été récemment reconnue comme « zone critique » la municipalité doit décider d'accorder un dégrèvement total de la patente aux nouvelles entreprises qui viendront renforcer l'essor industriel de la capitale bretonne.

LES VILLES SATELLITES DE RENNES

CERTAINES entreprises peuvent souhaiter bénéficier de la proximité de Rennes, en évitant certains inconvénients propres à la grande ville.

En dehors des communes purement rurales, on peut signaler les possibilités offertes par de petits centres urbains, situés sur le grand axe ferroviaire breton, et dont une partie de la population va chaque jour travailler dans les entreprises rennaises. Il existe donc là des possibilités de recrutement d'une main-d'œuvre déjà logée et qui a partiellement l'habitude du travail industriel.

C'est le cas de Vitré, du petit centre de Châteaubourg et, à l'ouest de Rennes, de Montfort-sur-Meu, agglomérations dont les municipalités ont accordé un dégrèvement de la patente, afin de favoriser les implantations de nouvelles industries.



VITRÉ : l'avenir industriel d'une ville médiévale

VITRÉ, ville médiévale, avec son admirable château, ses pittoresques maisons, constitue pour le touriste, une halte aimable au seuil de la Bretagne.

Sa situation sur le grand axe de circulation Paris-Rennes peut favoriser un développement industriel qui serait bien nécessaire pour assurer le plein emploi d'une population dont une partie quitte chaque jour la ville pour travailler à Rennes ou dans les communes industrielles de la Mayenne.

A l'inverse des villes en expansion économique dont les activités attirent quotidiennement les populations du voisinage, Vitré joue le rôle d'une ville-dortoir. La population excédentaire des campagnes voisines y cherche un logement parce que le séjour y est plus agréable et les relations avec Rennes plus faciles que dans les communes rurales.

La population est en nette augmentation (8 506 habitants en 1936, 9 367 en 1946, 9 611 en 1954), alors que la population rurale des deux cantons de Vitré diminue depuis 1946 (14 982 en 1946, 14 398 en 1954); mais le chiffre de la population active de Vitré a diminué de 9 % depuis 1946 et une partie importante de cette population recensée à Vitré travaille ailleurs. Comment s'explique cette évolution défavorable?

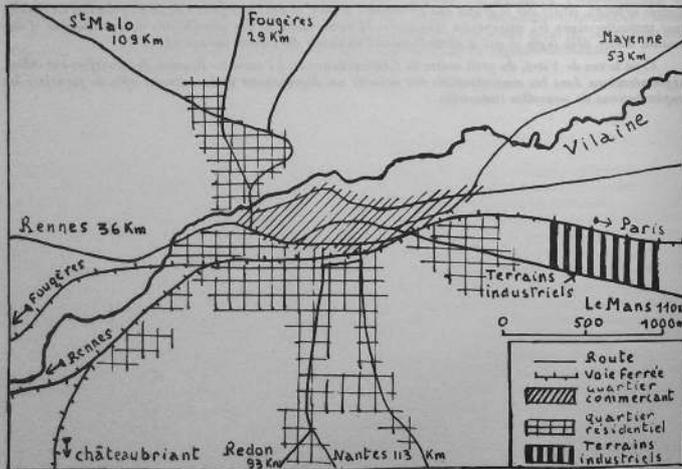


Fig. 20. — VITRÉ

L'évolution et la structure économique.

Après la phase militaire du Moyen âge, qui vaut à la ville, gardienne de la frontière du Duché de Bretagne, son château et ses remparts, du XVI^e au XVIII^e siècle, Vitré participe au grand commerce international. Ses marchands de toile fréquentent les grandes foires d'Europe et exportent outre-mer.

Le XIX^e siècle marque la décadence des industries traditionnelles qui achèvent de disparaître entre les deux guerres mondiales. Certaines industries nouvelles connaissent des crises graves ou disparaissent, comme celle de la fourrure.

Sur le plan commercial, l'influence de Laval et surtout celle de Rennes se développent aux dépens de Vitré. Après la Grande Guerre, la ville perd sa garnison et, après 1926, avec la suppression de l'arrondissement de Vitré, la plus grande partie de ses fonctions administratives. Aussi, la population demeure inférieure à celle de la fin du XVIII^e siècle (on l'évalue à 10 509 en 1787). De 1901 à 1936, Vitré perd plus de 2 000 habitants.

Quelles sont les fonctions actuelles de la ville?

Sur une population active de 3 940 personnes, l'agriculture en occupe 440, car la partie rurale de la commune est assez étendue; le secteur tertiaire est le plus important (transport 240, commerce 840, services 720, administration, armée 340).

Si le tourisme est essentiellement un tourisme de passage, car l'équipement hôtelier est réduit, le rôle de marché agricole est très important. La ville concentre la production agricole et assure l'approvisionnement des ruraux dans un rayon de 15 kilomètres. On compte 315 établissements commerciaux, mais 4 seulement comptent plus de 10 salariés.

Le bâtiment est assez actif et emploie 180 personnes, les industries de transformation en emploient 1 140. 3 entreprises comptent de 5 à 10 salariés, 13 de 10 à 25, 6 de 25 à 50, 2 de 100 à 200.

Les industries, fondées sur l'utilisation des matières premières du pays, sont peu importantes, mais on ne peut pourtant espérer l'implantation de nouvelles industries de ce type, de quelque importance, car la région est déjà relativement bien équipée.

Deux minoteries ont un rôle purement local. Deux scieries exploitent les ressources forestières de la région, mais le « broussaillu », mal utilisé, pourrait intéresser une papeterie ou une fabrique d'agglomérés. La production de pommes est traitée par deux distilleries, dont une fabrique aussi du cidre. Deux petites beurrieres ramassent la crème dans la zone d'influence de la ville. Seule, la viande pourrait donner lieu à un traitement industriel. Le pays de Vitré est gros producteur de bovins de qualité et de porcs. L'abattoir municipal, bien modernisé, pourvu d'un frigorifique, est partiellement utilisé pour l'expédition vers Paris. 10 000 bêtes, dont 2 500 porcs, ont été abattues en 1955. Une entreprise envisage d'installer un atelier de désossage.

La ville doit donc compter essentiellement sur l'installation d'industries de transformation. La bonneterie constitue la dernière survivance de l'industrie textile, de petites entreprises emploient surtout des femmes travaillant à domicile. Des entreprises de confection, de tricot, de sous-vêtements, pourraient recruter facilement une main-d'œuvre féminine qui n'a pas encore perdu la tradition du travail du textile.

Des industries, destinées primitivement à satisfaire principalement des besoins régionaux, ont élargi leurs débouchés. C'est le cas de deux entreprises de fabrication de meubles métalliques (lits, chaises, matériel scolaire, 40 et 20 ouvriers), d'une fabrique d'articles de sports (ballons, matériel de camping); l'industrie la plus importante, celle de la chaussure, est encore représentée par deux usines (50 et 200 ouvriers), 5 usines ont fermé depuis 25 ans. Une usine de matériel agricole emploie 120 ouvriers.

Les possibilités d'implantations industrielles.

Ce sont ces industries légères de types divers qui seraient particulièrement bien placées à Vitré. La facilité des communications avec Paris (327 kilomètres par fer, 4 express par jour, durée

moyenne du trajet : 3 h 30), constitue un élément très favorable pour des établissements gardant des liens étroits avec une entreprise parisienne. La proximité de Rennes (36 kilomètres), de son Université, de ses services administratifs, techniques et commerciaux, est également précieuse.

Quels sont les caractères de la main-d'œuvre ? Si le chômage déclaré est peu important, grâce à l'activité de la construction (offres d'emploi non satisfaites : en 1955, 10 hommes, 38 femmes), en fait, il serait facile à un chef d'entreprise de recruter immédiatement 800 à 1 000 personnes, principalement des femmes. Comme à Fougères, les difficultés de l'industrie de la chaussure risquent d'accroître le chômage réel.

Le taux des salaires est plus bas qu'à Rennes (abattement de 6,67 % depuis le 1^{er} avril 1956), les salaires réels varient de 117 francs pour les manœuvres à 130 francs pour les ouvriers spécialisés. Les mouvements sociaux sont à peu près inconnus.

La main-d'œuvre d'origine terrienne, dont on se plaint à louer « le bon esprit et la bonne volonté » n'a généralement pas de qualification professionnelle mais peut fournir de bons ouvriers spécialisés. Quelques ouvriers qualifiés travaillant actuellement à Rennes pourraient être employés par de nouvelles entreprises locales.

Si le problème du logement ne se pose pas pour la main-d'œuvre recrutée sur place, déjà logée en ville ou dans les campagnes voisines, il serait actuellement assez difficile de loger des cadres venus de l'extérieur, bien qu'on ait construit 50 logements en moyenne par an depuis 1950. Mais deux importants immeubles collectifs sont en chantier et la situation peut s'améliorer rapidement. Pour l'enseignement des enfants, les cadres disposeraient d'un collège mixte préparant au baccalauréat.

La municipalité n'a pas envisagé jusqu'ici d'inscrire des terrains à usage industriel au plan d'urbanisme. Afin de faciliter les acquisitions éventuelles, elle paraît décidée aujourd'hui à faire reconnaître comme zone industrielle un beau terrain d'une dizaine d'hectares, en pente légère, situé à la sortie de la ville, entre la route de Laval et la voie ferrée. Un raccordement à la voie ferrée serait possible. Le terrain est situé à proximité du réservoir d'eau de la ville (800 m³ disponibles par jour), il est longé par une ligne haute tension et peut être raccordé aux canalisations de gaz. A cause de la pente, dans certains secteurs, les bâtiments devraient être parallèles aux courbes de niveau, mais les travaux de terrassement seraient réduits. Le prix de vente de ces terrains, actuellement en cultures, ne dépasserait pas 50 à 100 francs le m², la ville prenant à sa charge les aménagements nécessaires. La municipalité a, d'autre part, consenti un dégrèvement maximum de la patente pour une durée de 5 ans.

Cette cité médiévale peut donc attirer, aux portes de la Bretagne, des entreprises décentralisées qui animent son économie.

CHATEAUBOURG : un petit centre entre Rennes et Vitré

Ami-chemin entre Rennes et Vitré, sur la R. N. 157 et la voie ferrée, le petit centre de Châteaubourg est susceptible, par sa situation, d'attirer des industries de transformation recherchant la proximité de Rennes.

La municipalité l'a bien compris et a accordé un dégrèvement de la patente aux entreprises nouvelles.

La population (1 396 habitants, dont 950 agglomérés) est en nette augmentation. De nombreux jeunes ruraux ont cherché un logement à Châteaubourg, où l'on construit beaucoup, et vont travailler chaque jour à Rennes. Deux entreprises de construction de semoirs ont été créées depuis la guerre et emploient au total une centaine d'ouvriers. Cet exemple montre que des établissements d'industries mécaniques ne seraient pas mal placés.

Il serait possible de recruter immédiatement 100 à 200 ouvriers, sans avoir à se préoccuper du problème du logement autrement que pour les cadres, mais il existe des terrains à bâtir équipés.

Les salaires sont ceux d'une zone rurale (abattement de 8 % depuis le 1^{er} avril 1956).

Le bourg est alimenté par une ligne à 5 000 volts; le système de distribution d'eau ne pourrait satisfaire de gros besoins industriels, mais il y a des possibilités de captage dans la Vilaine.

La municipalité, qui envisage d'effectuer d'importants achats fonciers, pourrait céder plusieurs hectares au prix coûtant à un industriel. Une pièce d'un hectare est particulièrement bien placée au sud de la voie ferrée, à l'est de la gare, elle est longée par une voie de débord, ce qui dispense d'un embranchement particulier. La ville se chargerait d'aménager le chemin d'accès et d'installer l'eau et l'électricité. Des extensions sont possibles au sud du chemin sur plusieurs hectares.

MONTFORT-SUR-MEU : une ville-dortoir qui souhaite s'industrialiser

À l'ouest de Rennes, la petite ville de Montfort-sur-Meu présente pour l'implantation de nouvelles industries certains caractères analogues à ceux de Vitré. Elle est située au contact du bassin de Rennes et des collines plus élevées, au sol plus pauvre, en partie boisées, dont les caractères annoncent ceux de la Bretagne centrale.

Ville de contact, Montfort est aussi ville-pont. La voie ferrée et la R. N. 164 bis, axe routier de la Bretagne intérieure, franchissent le Garun à son confluent avec le Meu. Cette situation avait valu à Montfort d'être choisie comme chef-lieu d'arrondissement. Malgré la suppression de l'arrondissement de Montfort, la ville conserve certaines de ses anciennes prérogatives administratives et commerciales (Tribunal, Enregistrement, Contributions directes et indirectes, marchés et foires).

L'augmentation récente de la population (2 250 habitants en 1936, 2 518 en 1954) tient essentiellement au fait que la ville attire une partie de la population agricole exrédentaire du canton. Trouvant difficilement un logement à Rennes, mais ne trouvant pas de travail sur place, cette population d'origine rurale réside à Montfort et prend tous les jours le train pour Rennes. Ces migrations quotidiennes intéressent plus de 150 personnes.

La municipalité facilite cette évolution, qui tend à faire de Montfort une ville-dortoir, satellite de Rennes. Sur le plan de l'urbanisme, ses réalisations sont remarquables. La ville, sinistrée à 33 %, comprend de belles maisons neuves; 3 lotissements ont été créés et les ouvriers d'origine paysanne bénéficient ici de conditions d'existence plus agréables que dans les communes rurales (bon équipement scolaire avec deux cours complémentaires, deux écoles ménagères, un dispensaire, un hôpital-hospice, un cinéma, deux bibliothèques; un terrain de sport est en cours d'aménagement).

Cependant, comme dans toutes les agglomérations-dortoirs, il existe une disproportion entre les charges et les ressources et il serait rationnel d'employer sur place la main-d'œuvre qui part travailler chaque jour à Rennes. Dès 1952, nous avions suggéré, en étudiant les caractères du canton de Montfort que nous proposons de classer comme « canton-pilote », de faire de ce petit centre commercial et résidentiel un centre industriel satellite de Rennes (1).

L'utilisation des matières premières locales devrait porter surtout sur le bois. La proximité des vastes forêts de Montfort et de Paimpont, des peupleraies de la vallée du Meu, pourrait favoriser l'implantation de divers types d'industries du bois (emballage notamment, fabrique de panneaux agglomérés). Si les matières premières agricoles sont abondantes, il existe déjà dans la région plusieurs laiteries industrielles (L'Hermitage, Bécherel, Montauban), et le nouvel abattoir de Rennes suffira à satisfaire tous les besoins régionaux.

On doit compter surtout sur des industries de transformation n'utilisant pas de matières premières locales. La proximité de Rennes (20 minutes par la route ou le train, 5 trains par jour) constitue un élément favorable. La création récente d'un petit atelier de fabrication de matériel de camping, dont quelques cadres sont immigrés et la main-d'œuvre ordinaire recrutée sur place, montre que divers types d'industries légères pourraient parfaitement réussir.

Le principal avantage est représenté par l'économie des dépenses en main-d'œuvre. L'abattement de zone est maximum, les salaires réels varient de 115 à 135 francs. Avec la fin des travaux de reconstruction et le surpeuplement rural des communes voisines, il serait possible de recruter très rapidement 300 à 400 ouvriers, évidemment sans qualification professionnelle.

Le problème du logement ne se poserait que pour les cadres, mais la municipalité est décidée à faciliter la construction et dispose déjà de terrains aménagés. Elle a accordé un dégrèvement maximum de la patente.

(1) M. PIERPONTAUX, *Études sur le canton de Montfort-sur-Meu*, Comité d'Études rurales d'Ille-et-Vilaine.

Des terrains à usage industriel ont été réservés sur le plan d'aménagement. Ils s'étendent au sud de la ville, sur la rive gauche du Meu, immédiatement à l'aval du confluent. Cet emplacement nous a paru assez mal choisi, une partie des terrains étant inondable, une autre en pente trop forte, le raccordement à la voie ferrée y est à peu près impossible. Il existe, plus au nord, un grand terrain d'une dizaine d'hectares bordé au sud par la D. 30, au nord par la voie ferrée, avec possibilité de raccordement. Le prix de vente ne dépasserait pas 100 francs le m².

Les disponibilités en eau ne pourraient pas répondre à de gros besoins : le débit du Meu est souvent très faible en été, mais des captages des sources de la rive droite seraient faciles à réaliser. La capacité actuelle de fourniture de courant électrique va être très prochainement renforcée et répondra à tous les besoins.

Des implantations d'industries nouvelles sont donc possibles dans cette vieille ville devenue commune-dortoir, mais qui souhaite aujourd'hui devenir un petit centre industriel satellite de la capitale bretonne.

REDON : un centre industriel en expansion

REDON est une des rares villes bretonnes où l'activité industrielle apparaît en nette expansion, des initiatives extérieures sont à l'origine de nouveaux établissements industriels actuellement en plein développement.

Aussi la population est en fort accroissement, passant de 6 565 habitants en 1936 à 7 401 en 1946 et à 7 869 en 1954. Plus caractéristique est l'augmentation de la population active, passée de 3 144 en 1946 à 3 460 en 1954, cette augmentation de 10 % est une des plus considérables observées dans l'ensemble de la Bretagne. Ce fait est d'autant plus remarquable que 20 % environ des travailleurs employés dans les entreprises redonaises conservent un domicile rural et ne sont pas comptés dans la population active de la ville. Si la fonction commerciale demeure importante (600 personnes employées dans le commerce, 700 dans les services), avec 1 020 travailleurs, les effectifs des industries de transformation représentent 32 % de la population active.

Les industries nouvelles.

Redon est connue comme « la Capitale mondiale du Briquet »; c'est aussi un centre de production d'appareils d'optique, de machines agricoles, de produits gélifiants à base de pectine de pommes, d'échelles et échafaudages métalliques; la ville possède le plus grand entrepôt frigorifique et l'une des beurreries les plus modernes de Bretagne, un atelier de maroquinerie qui emploie 70 personnes et un atelier de couture de luxe travaillant pour des maisons parisiennes.

A l'exception de l'usine de matériel agricole qui emploie 400 ouvriers et dont l'origine est ancienne, toutes ces entreprises sont récentes et leur réussite témoigne que Redon est apte à accueillir des industries de type moderne.

Sans doute des industries plus anciennes ont disparu, cas d'une usine annexe de la Cristallerie de Baccarat et d'une fabrique d'abrasifs et certaines industries récentes sont nées d'un hasard.

C'est le cas de la S. R. P. I. (matériel de précision et matériel d'optique) dont l'installation à Redon, peu avant la guerre de 1939, est l'effet d'une décentralisation d'ordre stratégique, l'usine-mère de Poteaux apparaissant trop vulnérable. Au cours d'un déplacement touristique, le Directeur remarque la présence d'un bâtiment désaffecté qui a servi de nouveau au nouvel établissement. Après 1945, l'usine convertit ses fabrications et produit des briquets à gaz pour le compte d'une grande marque française. Elle va abandonner cette production pour se consacrer à nouveau à la fabrication d'appareils d'optique; mais la fabrication des briquets s'effectue dans un établissement voisin récemment construit et qui est en train de s'agrandir considérablement. Chacune de ces entreprises emploie 200 personnes environ.

L'origine des entrepôts frigorifiques est liée à la constitution d'un grand dépôt de l'armée britannique en 1939. Les Allemands le reprennent et y adjoignent de grands frigorifiques que les Domaines ont cédés après l'Armistice à une Société d'exploitation et de transports. La grande beurrerie industrielle qui vient d'être créée par une firme parisienne utilise les bâtiments d'une ancienne minoterie.

Si le hasard a une part dans l'origine des nouvelles industries, celles-ci auraient difficilement prospéré si le milieu ne leur avait été favorable.

La situation géographique, les communications.

A mi-chemin entre les deux grands centres de Rennes et de Nantes, Redon est une ville-pont, une ville de confluent, une ville de fond d'estuaire.

De petits navires de mer pouvaient remonter jusqu'à Redon avant la dernière guerre (le pont de bateaux de la Roche-Bernard interdit aujourd'hui tout trafic). Au confluent de l'Oust et de la Vilaine, Redon est le point d'éclatement du trafic du canal de Nantes à Brest qui demeure assez important de Nantes à Redon (338 000 tonnes en 1954). Une partie des marchandises en provenance de Nantes est transbordée par fer ou route, pour le reste les 2/3 se dirigent vers Rennes, 1/3 vers Pontivy.

Le nœud ferroviaire est également très important, plus que le nœud routier (6 trains par jour vers Rennes, 6 vers Lorient et Quimper, 7 vers Nantes, 4 vers Saint-Nazaire, dont un train ouvrier sans changement à Savenay, 3 express par jour vers Paris, trajet en 5 h 30).

La facilité des communications contribue au succès d'entreprises qui gardent des liens étroits avec Paris. Elle explique aussi l'activité des entrepôts frigorifiques qui reçoivent des marchandises de toute la Bretagne, viande surtout, mais aussi beurre, œufs, fruits, notamment fraises de Plougastel, pour les réexpédier dans toute la France et à l'étranger. De même, la nouvelle beurrerie va créer dans toute la région des centres de ramassage de crème d'où des camions gros porteurs partiront vers Redon.

Le réseau de circulation peut jouer dans l'autre sens et favoriser l'exploitation d'un vaste marché régional (littoral méridional de la Bretagne, Maine-et-Loire et Vendée).

La main-d'œuvre.

Le réseau de communications permet aussi d'importants déplacements quotidiens de la main-d'œuvre. Le surpeuplement agricole est particulièrement grave dans ce pays au sol pauvre, où les très petites exploitations aux terres morcelées prédominent. Beaucoup de jeunes ruraux vont travailler tous les jours à Saint-Nazaire, dans le bâtiment et les chantiers de constructions navales tandis que la femme continue à cultiver un lopin de terre et à élever quelques bêtes. Les jeunes filles cherchent surtout du travail à Redon.

Nous ne reviendrons pas ici sur les avantages et les inconvénients de ce genre de vie mixte. Si les entreprises se plaignaient autrefois d'un absentéisme saisonnier pendant les travaux des champs, ce défaut est aujourd'hui plus rare. Les dirigeants des deux entreprises de mécanique de précision louent la qualité de la main-d'œuvre féminine qui, en un ou deux mois, s'adapte parfaitement à des fabrications très délicates, effectuées à des cadences rapides.

Si les demandes d'emploi non satisfaites sont très peu importantes, il serait aisé de recruter immédiatement 700 à 800 travailleurs, une forte proportion de main-d'œuvre féminine serait souhaitable.

Il serait possible de recruter quelques ouvriers qualifiés travaillant actuellement à Saint-Nazaire. Les nouvelles entreprises forment elles-mêmes leurs ouvriers spécialisés et accueillent d'anciens élèves de la section technique d'une école privée et du Centre d'apprentissage. Après une période de formation, ils deviennent pour la plupart de bons ouvriers qualifiés.

Les salaires sont sensiblement analogues à ceux de Rennes. L'abattement de zone est le même (4, 45 depuis le 1^{er} avril). Dans le travail des métaux, les salaires réels sont de 126 francs pour les manœuvres, 135 francs pour les O. S. et 145 à 180 francs pour les différentes catégories d'ouvriers qualifiés.

Malgré la proximité relative de Saint-Nazaire et de Nantes, les conflits sociaux sont rares : 5 mouvements de grève ont affecté trois entreprises depuis 1952.

S'il existe une crise du logement due au fait que les ouvriers ruraux voudraient se rapprocher de leur lieu de travail, les cadres des nouvelles entreprises ont trouvé assez facilement à se loger et paraissent satisfaits des conditions de vie à Redon. Un collège mixte et deux établissements privés préparent au baccalauréat.

Conditions d'installation pour de nouvelles entreprises.

Une mise en valeur intensive des marais de la Vilaine, en déterminant un fort accroissement de la production agricole, permettrait peut-être la création de nouvelles industries alimentaires. Mais actuellement, les matières premières d'origine locale sont assez bien utilisées : le bois par une importante caisserie-parqueterie, le lait par la nouvelle beurrerie, les pommes par la fabrique de pectine et une distillerie. Seule, la viande pourrait donner lieu à des utilisations industrielles plus importantes grâce à la présence du frigorifique. Il est fâcheux que l'abattoir municipal qu'on

vient de moderniser soit à l'écart des entrepôts frigorifiques. La société qui exploite ces derniers envisage de construire un abattoir privé. Une entreprise a préparé de la viande sous cellophane, mais a été transférée au Mans, d'où les expéditions vers Paris sont plus aisées.

Le kaolin et l'argile sont utilisés par une petite faïencerie à Saint-Jean-la-Poterie, mais pourraient donner lieu à des fabrications plus importantes.

On doit donc compter surtout sur des industries de transformation dont certaines pourraient travailler pour des débouchés régionaux, par exemple la fabrication d'éléments divers pour les constructions navales de Nantes et de Saint-Nazaire, et éventuellement, si on entreprend les grands travaux de mise en valeur de la vallée de la Vilaine, la fabrication du matériel de drainage. Enfin, les types les plus divers d'industries légères et même semi-lourdes seraient bien placés à Redon.

Si l'usine à gaz vient d'être fermée, la construction d'une nouvelle ligne à 63 kw va rendre illimitée la fourniture d'énergie électrique qui n'était assurée que par une ligne unique à moyenne tension. Avec la possibilité de captage des eaux de la Vilaine et de l'Oust, les disponibilités en eau à usage industriel sont pratiquement illimitées.

Quelques anciens bâtiments industriels sont disponibles : une ancienne fabrique d'abrasifs (6 100 m² dont 2 600 couverts), les ruines de la cristallerie, placée entre le canal et la voie ferrée.

Des terrains convenant à l'industrie sont disponibles à l'ouest de la ville, entre l'Oust et le canal de Nantes à Brest (3 hectares, non raccordables à la voie ferrée) et au nord-ouest (4 hectares, route, canal et voie ferrée, mais terrains en pente assez sensible).

Des terrains beaucoup plus étendus pourraient être utilisés au nord de la ville, mais ils ne sont pas raccordables à la voie ferrée. A Saint-Nicolas-de-Redon, des terrains sont très bien placés entre la R. N. 775 et la voie ferrée, près de la nouvelle usine de tubes métalliques. La valeur des terrains varie de 500 francs le m² pour ceux qui sont très proches du centre de la ville à 100 francs pour les autres. La municipalité qui a accordé un dégrèvement de la patente faciliterait l'aménagement de ces terrains, notamment pour les canalisations d'eau, s'ils ne sont pas trop éloignés de l'agglomération.

Redon peut donc espérer poursuivre son expansion industrielle, animant ainsi l'économie d'une région où le surpeuplement agricole est particulièrement aigu.



Cliché I.G.N., Ile-de-France-Loire, 1952, 0721-1221, n° 100

Fig. 27. — REDON. La ville s'étend au confluent de l'Oust et de la Vilaine, en dehors des terres inondables de vastes marais. Elle est traversée d'est en ouest par le canal de Nantes à Brest et par la voie ferrée. Les terrains à usage industriel sont nombreux et dispersés.



Cliché I.G.N., Saint-Hilaire-Châteaubriant, 1949, 1316-1320, n° 451.

Fig. 22. — FOUGÈRES. La ville s'étend à l'est du château féodal qui domine le Nançon à sa sortie du massif granitique de Fougères. De nombreuses usines sont installées en pleine ville. Certaines, aujourd'hui désaffectées seraient utilisables par de nouvelles entreprises. La zone industrielle s'étend au sud-est, entre la route de Paris et la voie ferrée Fougères-Vitré.

FOUGÈRES : un centre industriel trop spécialisé

FOUGÈRES est l'une des trois villes de Bretagne reconnues comme « zones critiques » dans la première liste arrêtée le 25 janvier 1956. Cette reconnaissance qui vaut à Fougères de précieux avantages était amplement justifiée par l'importance du chômage total et partiel qui, depuis de nombreuses années, affecte une partie de la population ouvrière de la chaussure (en novembre 1955 on compte 245 demandes d'emploi non satisfaites pour les hommes, 341 pour les femmes et, pour le chômage total secouru, 168 hommes, 238 femmes sur un total de 7 700 salariés). Le chômage partiel touche plus de 1 000 ouvriers, sa gravité est soulignée par une dérogation du Ministère du Travail, portant le plafond des heures chômées remboursées à 480 pour l'année.

Cette situation s'explique par le fait que Fougères consacre presque toute son activité industrielle à la chaussure, une des branches de production qui marque le plus nettement une stagnation par rapport à l'avant-guerre sans avoir de grands espoirs d'amélioration. Sans doute, certaines entreprises ont su s'adapter, améliorer leur productivité, leurs méthodes de fabrication et de vente et connaissent un net développement, mais beaucoup plus nombreuses sont celles qui ont dû cesser toute activité ou travailler au ralenti.

Pour assurer simplement le plein emploi de la main-d'œuvre fougèraise, il serait nécessaire que 800 à 1 000 ouvriers puissent trouver du travail dans des entreprises nouvelles. En tenant compte de la main-d'œuvre disponible dans les campagnes voisines, particulièrement au sud de la ville, ce chiffre pourrait être largement doublé.

Cet objectif, qui est celui de la municipalité, de la Chambre de Commerce et des syndicats ouvriers a-t-il des chances d'être atteint?

Les facteurs favorables à l'industrialisation : la main-d'œuvre.

Nous avons déjà signalé que Fougères est une des villes de Bretagne ayant le plus de chances d'attirer de nouvelles industries (1).

C'est la seule ville typiquement industrielle de Bretagne et la tradition industrielle est fort ancienne : la qualité des eaux du Nançon valut à Fougères, dès le moyen âge, une importante industrie du cuir, des draps, de la teinture, et à partir du XVII^e siècle de la toile, du papier, de la verrerie. Ces industries, à l'exception d'une cristallerie, disparaissent devant l'industrie de la chaussure. Mais grâce à celle-ci, dans aucune autre ville bretonne la proportion de population active employée dans les industries de transformation n'est aussi élevée (50,4 %); grâce à l'importance de la main-d'œuvre féminine employée dans l'industrie de la chaussure, Fougères est la ville de Bretagne où la proportion de population active féminine est la plus forte (48 %); sur une population active de 10 440 personnes, l'industrie du bâtiment en emploie 1 060, les industries de transformation 5 260, le secteur tertiaire 4 040.

La présence d'une importante main-d'œuvre ouvrière, traditionnellement habituée au travail industriel est un fait rare en Bretagne et peut constituer un facteur déterminant du choix d'un industriel. Cette main-d'œuvre est déjà logée en ville ou dans les communes voisines (12 % des hommes, 3 % des femmes, conservent un domicile rural; un Foyer du Jeune Travailleur pour les jeunes gens, un Foyer pour Jeunes Filles facilitent l'accueil des jeunes d'origine rurale). Cette main-d'œuvre est capable de s'adapter très rapidement à des fabrications diverses et aux techniques les plus délicates. Le travail de la chaussure demande, en effet, des qualités d'attention, de précision, de goût, de méthode. La formation traditionnelle par l'apprentissage direct à l'usine donne de bons résultats, mais la Direction de l'Enseignement Technique et le Ministère du Travail

(1) *Ouest Industriel*, septembre-octobre 1955.

pourraient créer très rapidement une école ou un centre de F.P.A. préparant aux professions nouvelles qui seraient offertes aux jeunes, par des entreprises qui s'installeraient à Fougères.

Le niveau des salaires est à peu près identique à celui de Rennes (même abattement de zone, 4,45 % depuis le 1^{er} avril). Dans l'industrie de la chaussure, le salaire réel moyen de l'ouvrier spécialisé s'établit aux environs de 135 francs, le manoeuvre obtient en moyenne 120 à 122 francs.

L'ancienneté et l'importance de l'industrie expliquent qu'au début du siècle, des luttes sociales farouches aient opposé patrons et ouvriers. Si par la suite, chaque clan s'est « raidi et replié sur lui-même », on a pris conscience de part et d'autre que cette attitude ne pouvait que favoriser la stagnation économique, et, depuis quelques années, Fougères est au contraire le théâtre d'intéressantes expériences de collaboration entre le patronat et les syndicats ouvriers libres.

Les chefs d'entreprises désireux de s'établir à Fougères doivent donc savoir qu'ils ne recruteront pas une main-d'œuvre rurale inorganisée; mais dans les milieux patronaux, on reconnaît que la main-d'œuvre fougéroise a un excellent esprit, qu'elle considère ses rapports avec ses employeurs comme une collaboration (nombre important de médaillés du travail, absence presque complète de grèves depuis 1932). La main-d'œuvre fougéroise a dépassé le stade du syndicalisme purement revendicatif pour aborder celui d'un syndicalisme réaliste, conscient que l'élévation du niveau de vie des travailleurs est liée à la bonne marche des entreprises.

Si les industriels sont assurés de recruter facilement un type de main-d'œuvre assez rare en Bretagne, ils pourraient aussi loger assez aisément leurs cadres. La ville a souffert fortement de la guerre, mais le capital immobilier a été reconstruit et l'augmentation de la population est due essentiellement au rattachement à la ville d'une partie des communes suburbaines (20 433 habitants en 1936, 21 786 en 1946, 23 151 en 1954). De nombreux programmes de construction sont en cours et il serait possible de loger immédiatement quelques familles de cadres.

Les cadres venant de Paris n'auraient pas une trop forte impression d'isolement. Un collège mixte et des établissements d'enseignement secondaire privés assurent la préparation au baccalauréat; en une heure de car les jeunes gens peuvent se rendre à Rennes pour y suivre les cours des diverses Facultés. L'équipement sanitaire est très satisfaisant. Avec les soirées artistiques et théâtrales, un centre culturel actif, les bals, les réceptions, les cinémas, les réunions sportives, les distractions ne manquent pas dans cette ville provinciale très vivante, qui est aussi un grand centre touristique avec son château, sa magnifique forêt toute proche, les excursions qu'on peut faire le dimanche vers la Côte d'Emeraude.

Une excellente situation géographique.

La situation géographique constitue aussi un excellent facteur d'implantation d'industries nouvelles. Fougères est d'abord la ville de Bretagne la plus proche de Paris par la route. Par la R.N. 12, grand axe routier de Paris à la côte nord de Bretagne, on gagne Paris, distant de 295 kilomètres, en quelques heures par Mayenne et Alençon. Cette « route verte » est aussi agréable pour les amateurs de vitesse que pour les amateurs de beaux paysages. La liaison par fer s'effectue avec le grand axe Paris-Rennes par un embranchement à partir de Vitré (4 liaisons quotidiennes dans chaque sens). Un homme d'affaires peut partir le matin de Fougères, passer l'après-midi à Paris et être de retour chez lui à minuit.

Ces liaisons faciles avec Paris constitueraient un avantage essentiel pour des établissements gardant des liens techniques étroits avec des entreprises parisiennes, cas d'une entreprise de matières plastiques de Courbevoie qui envisage d'installer un atelier à Fougères pour fabriquer en série des prototypes mis au point dans l'usine parisienne.

Fougères est aussi un grand carrefour routier : 7 voies à grande circulation y convergent; en Bretagne, seules les villes de Rennes et de Nantes voient se croiser un nombre plus élevé de routes à grand trafic. Des services de car assurent des liaisons quotidiennes avec la Normandie (Caen par Vire, Avranches, Granville), le Maine (Mayenne et Laval) et les autres villes bretonnes

(Vitré, Dinan, Saint-Malo); 6 services quotidiens relient Rennes et Fougères. Les jours de marché, 38 services témoignent du rayonnement commercial de la ville.

Cette situation, au contact de la Bretagne, de la Normandie et du Maine explique le choix récent d'une grande entreprise d'épicerie en gros qui vient d'installer à Fougères un important dépôt de conditionnement et de redistribution. Fougères serait bien placée pour toute industrie travaillant pour un débouché régional (mécanique agricole, matériel pour industries agricoles en particulier).

L'utilisation des ressources locales.

Toutes les industries ne nécessitant pas l'utilisation de très grandes quantités de matières premières, ayant surtout besoin d'une main-d'œuvre habituée au travail en usine et de liaisons faciles avec Paris seraient donc bien placées à Fougères. C'est pourquoi la ville peut espérer attirer des établissements issus d'une décentralisation à partir de Paris.

Les conditions locales présentent cependant un intérêt pour divers types d'industries. Toutes les industries du cuir, des étoffes, du caoutchouc, des plastiques bénéficieraient de la présence d'une main-d'œuvre particulièrement capable, de par sa formation antérieure, de s'adapter très rapidement à ces techniques. L'industrie de la chaussure assurerait un débouché local pour certaines fabrications, tannerie, mégisserie, caoutchouc, matières plastiques, vernis, cartonnerie.

La région possède en outre certaines matières premières susceptibles d'alimenter des industries. La Forêt de Fougères est une des plus vastes de Bretagne et il existe en direction de Rennes d'autres massifs forestiers importants. Les matières premières ne manqueraient donc pas pour diverses industries du bois, grosse menuiserie, contreplaqué, ébénisterie, jouets. Les matières premières agricoles sont diverses et abondantes et leur traitement industriel est à peine amorcé. Fougères va être dotée prochainement d'un abattoir moderne d'expédition et d'un frigorifique polyvalent. Aux confins de la Normandie, la ville est au centre d'une région d'élevage justement réputée. Des industries annexes, préparation de la viande, conserveries, la ville est au centre d'une région d'élevage justement réputée. Des industries annexes, préparation de la viande, conserveries, utilisation des sous-produits seraient bien placées dans la zone industrielle, à proximité de l'abattoir. Il existe une laiterie-usage des sous-produits seraient bien placées dans la zone industrielle, à proximité de l'abattoir. Il existe une laiterie-ferrière, mais la fabrication du beurre fermier demeure encore importante. Une usine de lait condensé ou en poudre, fromagerie, grâce à la convergence des voies de circulation pourrait drainer la production laitière d'un vaste secteur. La production avicole est également considérable et pourrait intéresser des fabrications d'œufs en poudre et de produits dérivés. Il existe déjà un atelier de préparation d'œufs congelés. La production de pommes, surabondante, pourrait être utilisée par des confiseries, des fabrications de jus de fruits, des cidreries industrielles. Les industries utilisant de l'alcool disposeraient aussi de très gros contingents.

Des emplacements pour les industries nouvelles.

Les industriels sont enfin assurés de trouver immédiatement, sans vaines démarches, d'excellents emplacements pour leurs entreprises.

Il existe d'abord une douzaine d'usines désaffectées, dont la surface couverte varie de 300 à 1 500 m², pouvant convenir à des industries légères employant de 50 à 150 ouvriers. Certaines possèdent encore un certain matériel d'équipement, notamment des installations d'aspiration de poussières.

Certains industriels préféreraient sans doute construire des bâtiments spécialement adaptés à une activité bien définie, disposer de terrains pour un agrandissement éventuel, ceux-ci pouvant en outre être reliés directement à la voie ferrée. C'est pourquoi la Chambre de Commerce, à l'imitation de celle de Rennes, s'est préoccupée de créer une zone industrielle. Elle négocie actuellement l'achat de 7 hectares de terrains groupés au sud de la ville, de part et d'autre de la voie ferrée et à proximité de la R.N. 12. Cette surface pourrait être facilement doublée si le besoin s'en faisait sentir, le plan d'urbanisme réservant d'autres terrains à usage industriel dans ce secteur.

La ville prend à sa charge les frais d'aménagement du terrain, voirie, eau, gaz, électricité, égouts. Les disponibilités en gaz et en électricité sont illimitées (ligne de 30 000 volts). Il existe des installations de stockage de produits pétroliers. La distribution d'eau est assurée par conduite de 100 mm, les disponibilités sont à peu près illimitées (27 francs le m³). L'évacuation des eaux usées par le réseau d'égouts ne présente pas de difficultés particulières.

La ville a commencé la construction de deux routes desservant la zone industrielle. Les parcelles situées immédiatement au nord de la voie ferrée sont remarquablement bien situées, le terrain plat ne nécessite aucun travail de terrassement et le raccordement au rail est aisé.

La Chambre de Commerce cèdera ces terrains tout aménagés au prix coûtant. Les prix ne sont pas encore fixés, mais grâce aux sacrifices consentis par la ville pour leur aménagement, ils ne dépasseront sans doute pas 500 francs le m².

* *

Classée comme zone critique, la ville a immédiatement accordé un dégrèvement total de la patente pour une durée de 5 ans et les industries nouvelles pourront bénéficier de la prime spéciale d'équipement.

Aussi, Fougères apparaît bien placée pour recevoir des entreprises nouvelles dont l'implantation est ici particulièrement nécessaire pour résoudre un problème social d'une gravité extrême.

DOL-DE-BRETAGNE : un centre ferroviaire qui a foi en son avenir industriel

PAR délibération du 23 octobre 1955, le Conseil municipal de Dol « considérant qu'il existe à Dol-de-Bretagne des possibilités techniques et économiques d'implantations d'entreprises viables », ainsi qu'un sous-emploi et un surpeuplement agricole importants, demandait le classement de la commune parmi les localités pouvant bénéficier des avantages spéciaux reconnus aux « zones critiques ».

La municipalité affirmait ainsi sa foi dans l'avenir industriel de cette vieille cité dont la situation géographique peut effectivement attirer de nouvelles entreprises. Au contact des marais qui, sur 15 000 hectares, s'étendent vers le nord au-dessous du niveau des hautes mers, et des collines schisteuses du « Terrain », la ville est un gros marché agricole dont la zone d'influence est limitée par la Rance, à l'ouest, et par le Couesnon, à l'est. C'est surtout un centre ferroviaire important, au croisement des deux lignes Rennes-Saint-Malo et Lison-Lamballe, par Folligny et Dinan (6 trains par jour vers Dinan, dont 3 se dirigent vers Dinard et 3 vers Saint-Brieuc, 4 trains vers Folligny, 7 trains vers Rennes et vers Saint-Malo). C'est aussi un carrefour routier avec les deux grands axes Saint-Malo-Orléans par Fougères et Laval (R.N. 155) et la R.N. 176, grande voie de la Bretagne septentrionale vers la Normandie et le nord de la France.

Les possibilités d'implantations industrielles.

Cette situation justifie la présence d'une importante usine de superphosphates qui emploie une centaine d'ouvriers. Elle serait mieux placée à Saint-Malo pour recevoir ses matières premières par mer, mais sa localisation lui permet plus aisément de desservir la clientèle de toute la Bretagne septentrionale jusqu'à Paimpol et des marchés armoricains jusqu'à Mayenne. De même, un atelier de petite mécanique agricole est bien placé pour toucher une clientèle qui dépasse d'ailleurs le cadre régional.

La situation de Dol avantagerait donc des industries travaillant surtout pour un marché agricole régional. Elle conviendrait aussi à tous les types d'industries légères ou même semi-lourdes, gardant des liens avec Paris, pouvant bénéficier de la proximité du port de Saint-Malo et des services divers offerts par la ville de Rennes.

Certaines industries pourraient en outre utiliser des matières premières locales. Dans le « Marais » comme sur le « Terrain », l'élevage bovin est important. Une grande partie de la crème est ramassée par des entreprises normandes, les plus proches laiteries industrielles sont localisées à Combourg et Saint-Malo, une industrie laitière paraît donc viable. Une cidrerie ou une fabrique de jus de fruits pourraient utiliser rationnellement une forte production de pommes. Une conserverie disposerait de grosses quantités de viandes et surtout des légumes produits en abondance sur le littoral. La tourbe des marais noirs pourrait être utilisée industriellement. Une fabrique de glace trouverait des débouchés sur la côte. La présence d'une usine produisant de l'acide sulfurique favoriserait toutes les industries utilisatrices de ce produit de base. Le bois de la forêt de Trans est déjà utilisé par une fabrique d'emballages et de baraquements. Certaines matières agricoles ne sont pas utilisées industriellement sur place (lin, pommes de terre, tabac) mais nous ne pensons pas qu'elles justifieraient la création d'entreprises industrielles.

La main-d'œuvre.

La population, en augmentation par rapport à 1936, a légèrement diminué depuis 1946 (4 861 habitants en 1946, 4 773 en 1954). La proportion de population active est faible (1 600 personnes) et les industries de transformation n'en emploient que 220. Aussi, s'il n'existe pas de caisse de chômage, le chômage non déclaré est important, en particulier pendant la période d'hiver. En été les chômeurs trouvent de l'embauche dans la culture, certains vivent, très mal,

en pratiquant la pêche à pied sur l'estran dans la région du Vivier. Il existe également un fort surpeuplement agricole dans les campagnes voisines et il serait aisé de recruter immédiatement 500 à 1 000 travailleurs, déjà logés en ville ou pouvant venir chaque jour des villages voisins.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril 1956. Les salaires réels s'échelonnent de 120 francs pour les manœuvres à 150 francs pour d'excellents ouvriers qualifiés. On n'a pas enregistré de conflits sociaux depuis 10 ans.

Si la main-d'œuvre n'a pas de qualification professionnelle, un Collège technique auquel est annexé un Centre d'apprentissage prépare à diverses spécialités, des jeunes gens qui, actuellement, trouvent difficilement des débouchés sur place.

Il serait aisé à un industriel de loger quelques familles de cadres venues de l'extérieur, des programmes de construction sont en cours de réalisation (20 logements) et à l'étude (50 logements).

L'équipement scolaire comprend avec le Collège technique, un cours complémentaire mixte et des établissements privés préparant au baccalauréat. Les conditions de vie seraient assez agréables (théâtre, bibliothèque, sports, pêche et chasse, proximité des plages).

Les conditions techniques d'implantation.

Les conditions techniques d'implantation sont favorables comme l'indique la présence d'une industrie chimique lourde (lignes électriques de 15 000 et 63 000 volts, 200 m³ d'eau par jour disponibles pour une nouvelle industrie, possibilité de captage particulier dans le Goyoult).

Deux locaux industriels seraient immédiatement disponibles : une minoterie fermée depuis 1954 (deux bâtiments de quatre étages pouvant convenir à une industrie de mécanique générale, au sud de la ville, à 1 800 mètres de la gare), une tannerie fermée depuis 1954 (4 800 m², matériel, transformateurs, chaudière à vapeur, locaux d'habitation).

Il n'existe pas encore officiellement de zone industrielle, mais deux terrains conviendraient parfaitement à l'installation d'une industrie : un terrain d'un hectare attenant à la gare (desserte directe par fer), un terrain de 2,75 ha, au sud de la voie ferrée d'Avranches, entre les deux terrains de sport, avec possibilité d'aménager un embranchement particulier. Les prix seraient de l'ordre de 200 francs le m². La ville prendrait à sa charge la réalisation des aménagements indispensables.

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente. Elle est décidée à apporter son concours le plus entier à toute entreprise qui envisagerait de s'installer à Dol-de-Bretagne.

**LE PORT DE LA BRETAGNE ORIENTALE : (1)
SAINT-MALO et l'AGGLOMÉRATION MALOUISE**

UN industriel désirant bénéficier à la fois des avantages liés à la situation géographique de la Bretagne orientale et à la présence d'un port, s'orientera nécessairement vers Saint-Malo ou ses villes satellites, Saint-Servan et Paramé, avec lesquelles la Cité Corsaire forme une seule agglomération de 36 000 habitants.

Commandant l'accès de l'estuaire de la Rance, la vieille ville, avec ses remparts et ses maisons de granit remarquablement reconstruites après les destructions de 1944, occupe un flot rocheux relié au littoral par un étroit cordon sableux, le « Sillon ». Au delà, s'étendent les quartiers modernes de Rocabey, de la gare et du port, et plus à l'est, la cité balnéaire de Paramé. Saint-Servan est situé au sud d'une zone basse, estuaire envasé du ruisseau du Routhouan. C'est dans cette zone qu'ont été creusés les quatre bassins à flot, trois bassins entourant le bassin intérieur dit « la mare aux canards ».

Les activités actuelles et les ressources en main-d'œuvre.

Comme le plan, les fonctions de l'agglomération sont complexes, des activités nouvelles se sont peu à peu substituées aux activités anciennes. Le passé héroïque de la Cité Corsaire contribue à son succès touristique; la fonction de port morutier s'est maintenue, mais au prix d'une totale transformation des caractères de la pêche. Les exportations de primeurs vers l'Angleterre ont été considérablement réduites par suite des mesures protectionnistes britanniques (2), mais Saint-Malo devient grand exportateur de blé. Il importe beaucoup moins de charbon mais ses importations d'hydro-carbures et de vin se développent rapidement; les importations de bois, de papier et de pâte à papier en provenance des pays du Nord demeurent importantes; la construction des navires en bois disparaît mais est relayée par celle des navires d'acier.

À l'heure actuelle, la fonction touristique est prépondérante et il serait souhaitable que de nouvelles activités industrielles puissent assurer le plein emploi durant l'année entière. Sur une population active de 13 180 personnes, 6 240 sont employées dans les transports, le commerce, les services. Avec les travaux de reconstruction, le bâtiment emploie 2 140 travailleurs (2 520 en comptant ceux qui résident dans les communes rurales voisines). Les industries de transformation emploient 2 020 travailleurs.

Comme dans toutes les villes où, par suite des travaux de reconstruction, la main-d'œuvre masculine employée dans le bâtiment est nombreuse, il existe un net déséquilibre entre la main-d'œuvre masculine et féminine : 8 200 hommes et 4 980 femmes.

On ne saurait pourtant en conclure qu'il serait plus facile à un industriel d'employer une nombreuse main-d'œuvre féminine : en effet, beaucoup de femmes exercent une activité saisonnière dans les hôtels et commerces, pendant la saison touristique, dans les sécheries de morues, dans l'agriculture au moment des grands travaux. Ce travail temporaire, généralement bien rémunéré, peut suffire souvent et un industriel éprouverait peut-être quelques difficultés à conserver sa main-d'œuvre féminine pendant la saison touristique. Des exemples d'implantations industrielles récentes dans des zones touristiques montrent pourtant que les femmes sont aussi attachées à la sécurité de l'emploi, un industriel de Trébeurden ne se plaint pas de l'absentéisme saisonnier; il en est d'ailleurs de même pour les entreprises malouines employant une nombreuse main-d'œuvre féminine, imprimerie, grands magasins de détail. Il semble possible de recruter immédiatement 300 à 500 femmes pour un travail permanent.

(1) Le terme traditionnel de Haute-Bretagne auquel sont attachés les Malouins rend mieux compte de la situation géographique avantageuse de ce secteur.
(2) De récents accords vont permettre une sévère reprise de ce trafic.

Cependant, les disponibilités en main-d'œuvre masculine apparaissent actuellement plus considérables, la fin des travaux de reconstruction va libérer de nombreux travailleurs et le chômage masculin est déjà plus important et plus constant que le chômage féminin (octobre 1955, demandes d'emploi non satisfaites : 403 hommes, 272 femmes; chômeurs secourus : 216 hommes, 53 femmes).

Il existe, d'autre part, un fort surpeuplement agricole dans cette région de très petites exploitations; sans doute, la production agricole est très intensive et nécessite une main-d'œuvre nombreuse, mais les exploitations se sont bien modernisées et utilisent un matériel mécanisé. Ainsi, dans la commune de Saint-Méloir-des-Îles, où l'on employait en 1938, 220 ouvriers agricoles permanents et 200 temporaires, en 1955, 97 permanents et 50 temporaires. Aussi, beaucoup de ruraux cherchent du travail à Saint-Malo, la proportion des travailleurs employés dans l'agglomération malouine et conservant un domicile rural est très forte : on l'évalue à 30 %, pour les hommes, à 12 %, pour les femmes. 500 à 800 travailleurs ruraux seraient immédiatement disponibles. Le réseau de transports est bien organisé et permettrait facilement d'étendre l'aire de drainage de la main-d'œuvre (réseau urbain de 9 500 km par car et trolleybus, réseau suburbain vers Cancale, vedettes vers Dinard, 5 trains omnibus vers Rennes, 1 semi-direct, 1 express, 7 services de cars vers Rennes, 4 vers Dol, 4 vers Dinan, 3 vers Fougères, 1 vers Granville, services d'été beaucoup plus nombreux).

Enfin, la proportion des éléments jeunes est élevée; au 1^{er} octobre 1955, la population scolaire des trois villes est de 8 940 élèves; dans quelques années, les demandes d'emploi seront très nombreuses.

Sans doute, l'ouverture des chantiers de l'usine marémotrice de la Rance va-t-elle modifier assez profondément les caractères actuels du marché du travail. Mais si, comme il est prévu, les chantiers n'emploient que 1 000 à 1 500 travailleurs, des entreprises nouvelles n'éprouveraient aucune difficulté à recruter encore plusieurs centaines de personnes, la main-d'œuvre libérée par la fin des travaux de reconstruction comprenant plus de 2 500 travailleurs; d'autre part, la construction de l'usine ne peut améliorer la situation de l'emploi de la main-d'œuvre féminine.

Avec l'activité touristique estivale, le coût de la vie et les salaires sont relativement élevés. Depuis le 1^{er} avril, l'abattement de zone est de 4,45 % comme à Rennes. Les salaires réels moyens sont voisins de ceux de Rennes, un peu plus faibles pourtant dans la métallurgie (O.S. 130 francs, O.Q. 145 à 160 francs).

Si la plus grande partie de la main-d'œuvre n'a pas de qualification professionnelle, il serait possible pourtant de recruter pour les industries mécaniques et électriques, quelques bons ouvriers qualifiés et des cadres moyens parmi les anciens mécaniciens et spécialistes divers de la Marine. Des ouvriers qualifiés émigrés reviendraient volontiers à Saint-Malo, s'ils trouvaient du travail.

Deux sections professionnelles de cours complémentaires et un centre d'apprentissage préparent à des spécialités diverses. Ces établissements sont susceptibles de s'adapter rapidement à toute demande de main-d'œuvre qualifiée pendant les délais nécessaires à la mise en place d'industries nouvelles. Il existe une école d'apprentissage maritime et il serait facile de créer de centres de F.P.A. de la métallurgie, si le besoin s'en faisait sentir. On prévoit enfin la construction d'un Collège technique de 500 à 600 élèves.

Il serait actuellement relativement facile de loger des cadres venus de l'extérieur, et les conditions de vie dans cette agglomération touristique sont fort agréables. L'équipement scolaire est satisfaisant (collège public mixte, un collège privé de garçons, 2 collèges privés de jeunes filles).

Les conflits sociaux sont rares dans une agglomération qui souffre du chômage (5 grèves de courte durée de 1950 à 1955).

Les municipalités sont décidées à favoriser l'implantation d'industries nouvelles (dégrèvement de la patente, prise en charge des aménagements de terrains industriels) et l'agglomération malouine vient d'être reconnue comme « zone critique » par l'arrêté du 13 juillet 1956.

Les industries « déterminées ».

Comme dans toute la Bretagne orientale, les caractères actuels du marché du travail et la situation géographique générale sont favorables à des types divers d'industries de transformation, en particulier des industries de mécanique légère. Une entreprise parisienne de matériel téléphonique vient ainsi de monter une usine pouvant employer 100 à 200 ouvriers, mais elle n'a pas encore commencé à fonctionner. Quels types d'entreprises bénéficieraient plus spécialement d'avantages propres à la situation géographique et à la fonction portuaire?



CHAM L.G.N., Etablissements-Saint-Michel, 1952, 0015-1411, n° 24.

Fig. 33. — SAINT-MALO. La vieille cité corsaire, ceinte de remparts est reliée par un cordon littoral à la partie moderne de la ville et à l'agglomération balnéaire de Paramé au nord-est. Au sud des bassins à flot, creusés dans les marais du Rothouan, s'étend la ville de Saint-Servan. Les terrains à usage industriel sont rares en bordure ou à proximité immédiate des quais, mais de vastes zones peuvent être aménagées à l'est de l'agglomération, en bordure ou à proximité de la voie ferrée.

L'utilisation des matières premières locales pourrait donner lieu à diverses activités. On vient de décréter la fermeture d'une importante distillerie, sa conversion pourrait être envisagée : une fabrique de jus de fruits et une cidrerie produisant du cidre en bocks trouveraient d'importants débouchés sur la côte, en été.

Une partie de la production de choux-fleurs pourrait être utilisée pour la préparation de pickles aisément exportés vers l'Angleterre. On aurait pu concevoir l'organisation de l'abattoir intercommunal en fonction des débouchés extérieurs, anglais et russes. D'importants ateliers de préparation de la morue ont traité 15 000 tonnes en 1955, on pourrait utiliser aussi les huiles et issues pour diverses préparations (produits pharmaceutiques, aliments vitaminés pour le bétail).

Mais surtout le port permet d'utiliser à bon compte des matières premières importées (bois, produits sidérurgiques de la Ruhr). Une Société d'économie mixte va construire un silo à grains, qui permettra d'exporter le blé dans de meilleures conditions (98 435 tonnes ont été exportées en 1955). Ce silo pourrait permettre de recevoir des céréales secondaires utilisées par des industries d'aliments du bétail.

La construction d'un chais à vin, d'une contenance de 20 000 hectolitres (52 100 hectolitres ont été importés en 1955) va renforcer le rôle de Saint-Malo comme centre de distribution de produits alimentaires. D'autres produits alimentaires pourraient être préparés ou conditionnés pour desservir toute la zone d'influence du port qui s'étend jusqu'à Laval, Rennes et Lamballe.

La fonction touristique assurerait un gros débouché à de petites industries orientées vers la production de jouets et de matériel de plage, de matériel hôtelier, pour toute une zone allant de l'estuaire de la Loire à celui de la Seine.

L'usine marémotrice de la Rance qui doit entrer en service 7 ans après le début des travaux peut attirer enfin des industries recherchant du courant à très bon marché aux heures creuses; la possibilité d'importer par mer des produits lourds favoriserait, en outre, l'électrométallurgie et l'électrochimie. Enfin, les travaux du Service d'études sur l'utilisation des marées révéleront bientôt s'il est économiquement intéressant de construire la gigantesque usine marémotrice des Iles Chausey. Si sa construction était décidée, d'énormes possibilités seraient offertes à de nombreux types d'industries, aussi bien pour la construction de l'usine (ciment, métallurgie, appareillage électrique) que pour l'utilisation future du courant. Dès à présent, de grandes firmes françaises pourraient prendre des options en montant quelques établissements et en acquérant des terrains dans la région malouine.

Les possibilités techniques d'implantation.

L'approvisionnement en énergie électrique (ligne de 63 000 volts) et en gaz ne pose pas de problèmes. Les installations pour l'approvisionnement en eau viennent d'être modernisées et sont susceptibles de faire face à de grosses demandes (prix du m³ à usage industriel : 50 francs à Paramé et Saint-Malo, 75 francs à Saint-Servan). L'eau de mer, par pompage dans les bassins, peut être utilisée pour le refroidissement ou la manutention. Il existe un syndicat intercommunal d'assainissement.

Nous ne reviendrons pas sur les caractéristiques des liaisons intérieures. Par mer, les British Railways assurent des liaisons régulières avec Jersey et Southampton (90 000 à 100 000 passages par an). Les liaisons par air se font par l'aérodrome de Dinard-Pleurtuit. Le terrain de Saint-Malo n'est accessible qu'aux avions de tourisme.

La grande écluse de 160 mètres de longueur utile permet l'accès de navires de 6 000 tonneaux. Le tirant d'eau des navires, limité à 6 mètres en marée de morte-eau, va être porté à 7 mètres en toute marée par l'installation d'une station de pompage, ce qui permettra de classer Saint-Malo comme port secondaire d'importation de produits pétroliers (réduction importante sur les frets de produits pétroliers).

L'outillage public comprend 13 grues (puissance maximum : 6 tonnes), un hangar entrepôt de 1 300 m² utilisables, une cale sèche pour navires de 1 500 tonneaux, un slip-way pour navires de 400 tonneaux, un entrepôt réel de douanes. Le port dispose en outre de grues plus puissantes,

dont un ponton-Digue de 50 tonnes. Les terre-pleins bordant les quais ont une surface totale de 177 000 m², dont 50 000 constitués par des parcs à charbon. Ils sont en partie banalisés, en partie concédés à des entreprises industrielles et commerciales.

Il serait sans doute possible d'installer ainsi, en bordure de quai, des établissements industriels de faible dimension car, par suite de la diminution du trafic, les terre-pleins ne sont pas complètement utilisés. Au besoin, une partie du bassin intérieur (la mare aux canards) pourrait être comblée, ce qu'on envisage de faire si l'E.D.F. construit une centrale thermique, mais le coût de l'opération serait considérable.

Une partie des terrains et des bâtiments du Centre civique de Saint-Malo, situé à 50 mètres des bassins, serait disponible, mais, en fait si la surface couverte est assez importante, les terrains voisins utilisables sont assez limités. Une industrie importante ne disposerait donc pas, comme à Lorient, d'une vaste zone en bordure ou à proximité immédiate de quai maritime, les terrains de la Grève de Chasles, situés à 200 mètres du bassin Bouvet, longés par la R.N. 137, et une voie ferrée, et qui auraient magnifiquement convenu pour des usages industriels, ayant été utilisés pour les terrains de sport des villes de Saint-Malo et Saint-Servan.

Il existe pourtant de multiples possibilités pour des établissements industriels de dimension réduite pouvant utiliser des usines ou entrepôts désaffectés, ou pour de grands établissements ne recherchant pas la proximité immédiate de quais maritimes.

Nous ne signalerons que ceux qui, par leur dimension et leur situation, nous paraissent présenter un intérêt :

- terrain de 5 000 m², comportant un bâtiment de 40 x 20 mètres donnant directement sur la gare S. N. C. F. et desservi par un embranchement particulier;
 - terrain de 3 969 m², avec 1 769 m² de surface couverte, desservi par un embranchement particulier, prix demandé : 13 millions de francs;
 - terrain de 11 000 m², dans l'angle constitué par les voies ferrées desservant la gare et le port (325 francs le m²);
 - 5 autres terrains de dimension plus réduite sont disponibles à Saint-Malo, certains comportent quelques bâtiments pouvant servir d'entrepôts ou d'ateliers. Tous ces terrains sont desservis par les réseaux d'eau, de gaz et d'électricité.
- Pour des usines plus importantes, il serait possible d'aménager à Saint-Malo une zone industrielle de 30 hectares environ, à l'est du Champ de Courses, au sud de la Montagne Saint-Joseph, avec possibilité de raccordement à la voie ferrée.

À Saint-Servan, on pourrait aménager 15 hectares de terrains, à l'est du cimetière, mais ces terrains ne peuvent être reliés à la voie ferrée. Un terrain d'un hectare, avec bâtiment industriel, est disponible.

Pararné dispose d'emplacements étendus, à des prix relativement avantageux, car ces terrains sont de modeste valeur agricole. Terrain de 2,5 ha à 200 mètres du centre communal, terrain de 24,5 ha à 500 mètres du centre, en bordure de la commune de Saint-Malo (eau, gaz, électricité), prix 600 à 800 francs l'hectare. Ces deux terrains ne sont pas reliés à la voie ferrée, distante de 300 à 500 mètres. Près de la voie ferrée, 5,5 ha sont disponibles avec possibilité de raccordement (sans eau, sans gaz, prix 500 francs le m²). Une partie de ce terrain en bordure de voie ferrée est située sur le territoire de Saint-Servan.

Signalons enfin un bâtiment industriel inoccupé, situé sur le territoire de Saint-Jouan-les-Guéréts, à 3 kilomètres de Saint-Servan (7 000 m², 2 bâtiments 52 x 12 mètres).

En conclusion, malgré l'absence d'une zone industrielle aménagée en bordure ou à proximité immédiate de quai maritime, l'agglomération malouine présente des avantages sérieux pour l'implantation de nombreux types d'industries légères ou semi-lourdes. Sans nuire au rôle de grand centre et de porte touristique de la Bretagne que joue Saint-Malo, le développement de l'industrie permettrait d'animer l'économie de cette zone littorale de la Bretagne orientale.

DINARD : une station touristique qui recherche des activités permanentes

SUR l'autre rive de l'estuaire de la Rance, Dinard est la plus importante station balnéaire de Bretagne. Convient-il, en favorisant l'implantation d'industries nouvelles, d'altérer les caractères de la « Perle de la Côte d'Émeraude » ?

L'agglomération malouine, avec son port, ses relations plus rapides et plus fréquentes avec Rennes, paraît mieux placée pour attirer des entreprises nouvelles. Cependant, l'implantation de certaines industries légères est possible et nous pensons qu'elle est souhaitable.

Dinard a déjà perdu son caractère de station de grand luxe, fréquentée par l'aristocratie franco-britannique. Le tourisme se démocratise et la ville s'est adaptée à cette évolution. Mais s'il est nécessaire de faire appel à une nombreuse main-d'œuvre temporaire pendant la saison, l'entretien des villas et des hôtels n'assure pas totalement le plein emploi des travailleurs des diverses corporations du bâtiment au cours de l'année; or le commerce et le bâtiment constituent à peu près les seules formes d'activité. Aussi le chômage saisonnier est-il proportionnellement plus grave encore qu'à Saint-Malo, particulièrement le chômage féminin (130 hommes, 241 femmes en octobre 1955 pour une population active de 3 180 personnes). Si la population totale se maintient par suite des excédents de naissances sur les décès (8 428 habitants en 1946, 8 516 en 1954), la population active a diminué de 10 % depuis 1946.

Sans doute l'ouverture prochaine du chantier de l'usine marémotrice va résorber le chômage masculin et peut même déterminer un afflux de travailleurs, mais cela ne résoudra pas le problème de l'emploi permanent de la main-d'œuvre féminine. Il serait donc souhaitable d'implanter à Dinard divers types d'industries légères employant essentiellement une main-d'œuvre féminine et qui, par leurs caractères et leur localisation, ne départiraient pas la station balnéaire.

Le réseau de transports est bien organisé : 3 trains par jour vers Rennes, 3 services de cars vers Rennes, 8 vers Dinan, 3 vers Saint-Brieuc, 15 vers Lancieux. Il permettrait le drainage de nombreux travailleurs ruraux. L'aérodrome de Dinard-Pleurtuit peut faciliter les voyages d'affaires, notamment vers l'Angleterre.

Le logement des cadres serait relativement facile à assurer et les conditions de séjour fort agréables. Il n'existe pas d'établissement d'enseignement préparant au baccalauréat, mais il est aisé de se rendre à Saint-Malo.

L'abattement de zones de salaires et les salaires réels sont identiques à ceux de Saint-Malo.

La municipalité n'a pas encore envisagé d'accorder un dégrèvement de la patente aux entreprises nouvelles, bien que la valeur du centime le franc soit élevée (190 francs), mais elle semble disposée à étudier les demandes qui lui seraient adressées à ce sujet. L'aménagement de terrains à usage industriel est prévu par le plan d'urbanisme. Il existe au sud de la ville, à l'ouest de la voie ferrée un terrain plat d'une dizaine d'hectares qui conviendrait parfaitement pour des industries. Une partie de ce terrain est occupée par une ancienne briqueterie et la S.N.C.F. envisage d'y installer un quai de déchargement pour les matériaux de l'usine marémotrice. Mais plusieurs hectares sont encore disponibles. Il serait aisé de relier ce terrain au réseau d'eau, de gaz, d'électricité et de construire un embranchement particulier. Un établissement industriel localisé sur ce terrain n'altérerait absolument pas le caractère du site de Dinard. Les prix seraient de l'ordre de 500 à 800 francs le m².

Un chef d'entreprise désirant créer en Bretagne un établissement industriel, employant principalement une main-d'œuvre féminine et recherchant un cadre agréable pour son personnel de direction, pourrait donc envisager de s'installer à Dinard. Par sa situation et ses caractères, Dinard pourrait également intéresser une firme britannique cherchant un emplacement pour une filiale se consacrant à des fabrications légères.

La municipalité paraît préférer à cette implantation de nouvelles industries un renforcement du rôle touristique de Dinard. Nous ne pensons pas que la création d'une industrie légère, localisée en dehors du front de mer, puisse gêner la fonction touristique de la ville. Si celle-ci doit évidemment demeurer essentielle, elle ne peut malheureusement pas résoudre le problème du chômage saisonnier.

DINAN : un vieux centre commercial qui recherche des industries

DINAN, sous-préfecture des Côtes-du-Nord, appartient encore à la Bretagne orientale. Elle est plus proche de Rennes (51 km) que de Saint-Brieuc (60 km), elle jalonne la seule voie d'eau de la Bretagne orientale permettant le transport économique de marchandises lourdes débarquées à Saint-Malo. Ville de fond d'estuaire, elle commande de ses pittoresques remparts le passage de la grande route qui relie la Bretagne septentrionale à la Normandie et au Nord de la France. Un embranchement ferroviaire joint la ligne Lison-Lamballe à Dinard, la ligne Dinan-La Brohinière reste ouverte au trafic marchandises.

La zone d'influence de la ville s'étend dans un rayon de 30 à 40 kilomètres mais ses grosses foires attirent des négociants de tous les départements bretons et de la Normandie bocaine. La vitalité de la fonction commerciale, renforcée par le tourisme de passage, contraste avec la faiblesse de l'industrie. Est-il possible de mieux équilibrer l'économie de la ville? La reconnaissance de Dinan comme « zone critique » par l'arrêté du 13 juillet 1956 peut contribuer à un essor de l'industrie.

Les activités actuelles et les ressources en main-d'œuvre.

La population est en augmentation régulière depuis 1936 (11 822 habitants en 1936, 12 737 en 1946, 13 844 en 1954). Mais cette progression est due partiellement au renforcement de la garnison (2 294 habitants comptés à part). Sur une population active de 5 240 personnes, 3 720 sont employées dans le secteur tertiaire, 840 seulement dans les industries de transformation et 360 dans le bâtiment, 500 salariés employés dans les entreprises de l'agglomération conservent un domicile rural.

La bonneterie, vieille spécialité dinannaise, connaît une profonde décadence et les industries textiles et d'habillement, malgré l'installation récente d'une petite entreprise de confection, n'emploient que 200 salariés, les industries des cuirs et peaux une cinquantaine, l'industrie du bois (fabrique d'emballages) et du meuble 150 ouvriers, les industries agricoles et alimentaires 150. Les industries mécaniques sont heureusement en progression avec la remarquable réussite d'une entreprise de carrosserie automobile passée du stade artisanal au stade industriel et qui emploie aujourd'hui une centaine d'ouvriers. L'hôpital psychiatrique avec ses 900 pensionnaires emploie 180 personnes et surtout le centre de conservation des titres de la B. N. C. I., créé en 1940, assure du travail à près de 600 employés.

Si le chômage déclaré est relativement peu important (chômage secouru : 11 hommes, 4 femmes; demandes d'emploi non satisfaites : 91 hommes, 46 femmes au 31 octobre 1955), il serait aisé à une nouvelle entreprise de recruter immédiatement 500 à 1 000 personnes, car le surpeuplement agricole est important dans les campagnes voisines (malgré une forte natalité, la population rurale des deux cantons a diminué de 512 habitants depuis 1946 par suite de l'émigration). Le réseau de transports permettrait de drainer la main-d'œuvre dans un rayon étendu (6 trains par jour vers Dol, 3 vers Dinard, 3 vers Saint-Brieuc, 11 services de cars vers Dinard, 2 vers Saint-Cast, 2 vers Bécherel, 3 vers Rennes, 1 vers Merdrignac). La proximité de l'aérodrome de Dinard-Pleurtuit peut faciliter les voyages d'affaires.

Malgré les craintes de certains employeurs de main-d'œuvre féminine qui redoutaient une désorganisation de leurs entreprises, la B. N. C. I. a pu recruter très facilement 600 employés. La main-d'œuvre s'est très bien adaptée aux techniques les plus modernes, mécanographie, machines électroniques. L'entreprise de carrosserie a recruté toute sa main-d'œuvre sur place et celle-ci donne toute satisfaction. Dinan possède, il est vrai, un excellent Collège Technique, un Centre féminin d'apprentissage et une école technique privée, il serait donc aisé à un industriel de recruter des éléments déjà formés.



Cliché I.G.N., Saint-Brieuc-Dol, 1952, 0916-1216, n° 244.

Fig. 24. — DINAN. La vieille ville avec ses remparts et son château domine la vallée très encaissée de la Rance. Les constructions modernes s'étendent à l'ouest vers la voie ferrée. De vastes terrains conviennent à des usages industriels au nord-ouest de l'agglomération, en bordure de la voie ferrée.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril; les salaires réels varient selon la qualification de 120 à 150 francs dans le travail des métaux, de 117 à 125 francs dans l'industrie textile, de 117 à 130 francs dans l'industrie du bois.

On n'a enregistré qu'un seul conflit social notable depuis 1950 intéressant l'industrie du bâtiment.

Malgré une sévère crise du logement, il serait possible de loger quelques familles de cadres, des programmes de construction sont en voie de réalisation. L'ambiance pour les cadres serait satisfaisante. Deux collèges publics et deux collèges privés préparent jeunes gens et jeunes filles au baccalauréat. L'équipement sanitaire est très complet et dans cette petite ville très animée, les distractions ne manquent pas (tournées théâtrales, conférences, sports, aéroclub, proximité des plages).

Les possibilités d'implantations industrielles.

La présence de l'établissement de conservation des titres de la B. N. C. I. qui garde évidemment des liens constants avec le siège parisien, montre que des entreprises parisiennes pourraient aisément installer à Dinan des établissements annexes de types divers.

La présence d'un excellent Collège Technique favoriserait les industries mécaniques, celle d'une nombreuse main-d'œuvre féminine traditionnellement habituée au travail des étoffes, justifierait la création d'entreprises de confection. Le rayonnement commercial de la ville serait avantageux pour des industries recherchant un débouché régional, notamment pour l'agriculture.

Par contre, les possibilités d'utilisation des matières premières locales nous paraissent assez faibles. Le ramassage des produits laitiers est assuré par des entreprises de Plancoët, de Combourg et Bécherel, une grande industrie laitière serait donc difficilement viable, mais il pourrait y avoir place pour un établissement de moyenne importance effectuant notamment la pasteurisation du lait destiné à l'agglomération et aux stations balnéaires, de Dinard à Saint-Cast. Des fabrications annexes trouveraient de gros débouchés en été (fromages frais, crèmes glacées). Une cidrerie coopérative fabrique des cidres de bonne qualité à Pleudihen, sur la rive droite de la Rance, il pourrait y avoir place pour une autre cidrerie et une fabrique de jus de fruits sur la rive gauche. Un abattoir moderne sera aménagé d'ici deux ou trois ans, il ne sera sans doute pas assez important pour justifier la création d'industries annexes. Le bois est déjà utilisé par une importante fabrique d'emballages et des ateliers d'ébénisterie.

Des terrains industriels ont été réservés sur le plan d'urbanisme. Ils sont situés à l'ouest de la gare, près du Stade et de l'abattoir (5 hectares environ avec possibilité d'extension sur une commune voisine, embranchement particulier possible sur la ligne de Lamballe). Les terrains ne sont pas aménagés et devraient être reliés au réseau d'eau, de gaz, d'électricité, d'égouts. Les disponibilités en eau sont actuellement assez faibles (2 000 m³ par jour pour 13 000 habitants, mais la capacité de distribution va être portée à 4 000 m³ dans un délai de trois ans); le prix est de 50 francs le m³ mais la ville, qui assure la distribution, pourrait établir un tarif spécial pour usages industriels. Une nouvelle ligne de 63 000 volts va rendre illimitées les disponibilités en courant électrique, bien avant la mise en service de l'usine marémotrice de la Rance. Nous n'avons pu obtenir de renseignements précis sur le prix des terrains, nous pensons qu'ils pourraient être de l'ordre de 500 francs le m², aménagements compris.

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente et serait disposée à favoriser toutes les entreprises industrielles nouvelles qui contribueraient à mieux équilibrer l'économie de la ville de Dinan.

Les implantations industrielles dans les bourgs marchés de la Bretagne orientale

EN dehors des centres urbains principaux dont nous avons analysé les caractéristiques essentielles, il serait possible et souhaitable d'installer des établissements industriels employant de 20 à 200 ouvriers dans des chefs-lieux de canton, généralement bourgs-marchés et carrefours de routes secondaires, et même dans des communes rurales bien placées par rapport aux voies de circulation générale et disposant d'un équipement minimum pour l'eau et l'électricité.

A côté des industries utilisant les matières premières locales, essentiellement les produits du sol, des industries légères de types divers pourraient trouver là, avec les avantages inhérents à leur situation en Bretagne orientale, une main-d'œuvre nombreuse déjà logée et acceptant des salaires de zones rurales, des terrains à bon marché, des relations faciles avec la capitale régionale et avec Paris.

Des municipalités de ces petits centres ont compris l'intérêt économique et social que présentait l'installation de nouvelles industries. Certaines ont déjà recensé les terrains propres à l'implantation d'établissements industriels (cas de Louvigné-de-Bais, de Retiers, de Martigné-Ferchaud, de Saint-Méen-le-Grand). La plupart accorderaient un dégrèvement maximum de la patente.

Nous signalerons seulement les centres les plus importants ou les mieux placés par rapport aux axes de circulation.

Au nord de Rennes, la voie ferrée de Saint-Malo dessert de petits bourgs qui disposent aussi de la voie d'eau (canal d'Ille-et-Rance) : Betton, Chevaigné, Saint-Germain-sur-Ille, Saint-Médard-sur-Ille, Montreuil-sur-Ille. Plus au Nord, Combourg est un centre commercial local, carrefour de routes secondaires. Sur la côte, Cancale, port de pêche et station touristique, n'est pas desservi par la voie ferrée mais constitue une annexe de l'agglomération malouine. Au Nord-Est, Antrain est un carrefour de routes importantes et est desservi par une ligne marchandises, comme les centres granitiers de Saint-Brice-en-Coglès et Louvigné-du-Désert. Au Nord-Ouest, si Hédé, Bécherel et Tinténiac sont bien desservis par la route, Montauban-de-Bretagne et Saint-Méen-le-Grand disposent aussi de liaisons par fer.

Au sud de Rennes, la vallée de la Vilaine, empruntée par la voie ferrée, n'est pas suivie par la route. Seul le bourg de Messac, au carrefour de routes secondaires et au croisement de la ligne marchandises Ploërmel-Châteaubriant et de la grande ligne Rennes-Redon, est bien placé pour accueillir des industries. A l'ouest de la vallée, Guichen, Plélan-le-Grand, Maure-de-Bretagne sont des carrefours routiers secondaires. A l'est, Bain-de-Bretagne, le Grand-Fougeray sont desservis par la route de Rennes à Nantes. La voie ferrée de Rennes à Châteaubriant, ouverte au trafic voyageurs, peut favoriser les gros bourgs de Janzé, Retiers, Martigné-Ferchaud; la ligne marchandises Vitré-Martigné-Ferchaud dessert Argentré-du-Plessis et La Guerche. Sur la route de La Guerche, Châteaugiron est déjà une agglomération de la grande banlieue de Rennes.

L'exemple le plus caractéristique des possibilités de développement industriel de ces bourgs marchés est celui de Plancoët, bourg de 2 000 habitants, situé à 17 kilomètres au nord-ouest de Dinan, au point où la route de Lamballe à Dinard franchit l'Aiguillon. De simple marché local, Plancoët tend à devenir un petit centre industriel avec l'exploitation d'une source minérale, une importante usine laitière, une fabrique de jouets, une scierie-caisserie, deux ateliers de machines agricoles, deux maroquinerie. Dans les communes voisines se sont récemment installées une entreprise de constructions métalliques, une fabrique d'emballages, une fabrique de produits de ciments, une usine d'imprégnation de bois. Aussi malgré la modernisation poussée de l'agriculture la population demeure à peu près stable.

L'implantation de nouveaux établissements industriels dans ces bourgs de la Bretagne orientale serait préférable à une concentration des industries à Rennes. Une telle localisation, souvent plus avantageuse pour des entreprises petites ou moyennes, contribuerait à maintenir la vitalité et l'équilibre de zones rurales, qui sans cet apport d'activités nouvelles continueraient à perdre une partie de leur population au profit des grands centres urbains.

CHAPITRE II

LA ZONE LITTORALE SEPTENTRIONALE

LE grand axe routier et ferroviaire de la Bretagne septentrionale dessert une série d'agglomérations urbaines qui, de Lamballe à Morlaix, par Saint-Brieuc et Guingamp, marquent le contact entre les campagnes de la zone intérieure et la zone littorale à l'économie plus complexe et plus riche, à la population plus dense.

Au fond des baies qui accidentent le tracé du littoral, ces villes de contact sont aussi des villes de fond d'estuaire, cas de Saint-Brieuc et de Morlaix. D'autres villes sont établies au nord de ce grand axe de circulation, lorsque la zone littorale s'élargit considérablement dans la péninsule du Trégorrois (Lannion, Tréguier, Paimpol et les agglomérations balnéaires).

Dans la mesure même où elles sont plus éloignées de Paris, ces villes sont évidemment moins bien placées que celles de la Bretagne orientale pour recevoir des industries décentralisées de la région parisienne, conservant des liens techniques avec Paris. Cependant une expérience récente, la création d'un atelier de fabrication de matériel de télé-communication à Trébeurden, station balnéaire éloignée de 10 kilomètres de la gare de Lannion, montre que pour des industries légères le problème de l'éloignement a moins d'importance que d'autres éléments favorables, notamment la présence d'un milieu humain qui s'est admirablement adapté à des fabrications demandant beaucoup de conscience professionnelle et de minutie.

Sur le grand axe ferroviaire et même le long des embranchements desservant le Trégorrois, les relations avec Paris restent d'ailleurs faciles. Des ports accessibles à de petits navires de 1 000 à 2 000 tonneaux permettent de recevoir par mer des produits lourds. Des industries métallurgiques lourdes fonctionnent dans des conditions normales à Saint-Brieuc et Guingamp, mais des industries plus légères, comme celles des chauffe-eau de Saint-Brieuc sont évidemment mieux à leur place.

Comme dans la Bretagne orientale, les villes de ce secteur septentrional peuvent donc accueillir des industries légères diverses issues d'une décentralisation à partir de Paris, mais il existe aussi des possibilités d'utilisation de matières premières locales, kaolin et argile de la région de Saint-Brieuc, produits agricoles, légumes, lait, viande surtout, et certaines entreprises pourraient travailler pour un marché qui, en dehors de la zone littorale, peut s'étendre sur toute la Bretagne intérieure (matériel agricole et d'équipement rural, aliments pour le bétail).

Pour toutes les industries, l'avantage essentiel est constitué par les caractères de la main-d'œuvre. Les salaires sont plus bas que dans les villes de Bretagne orientale, les conflits sociaux plus rares encore. Si, dans l'ensemble, la main-d'œuvre n'a pas de qualification professionnelle, quelques expériences récentes montrent qu'elle s'adapte remarquablement bien aux techniques les plus délicates. Un industriel pourrait d'ailleurs toujours recruter dans cette région, où les anciens marins sont nombreux, quelques spécialistes de mécanique et d'électricité qui constituent généralement des cadres excellents.

Enfin, les possibilités de recrutement de la main-d'œuvre sont pratiquement illimitées, ce qui permet de choisir. Si la dépopulation est relativement faible dans la zone littorale, où les stations touristiques enregistrent même de légers gains, elle est extrêmement forte vers l'intérieur. Malgré un fort excédent de naissances sur les décès, le département des Côtes-du-Nord a perdu 23 777 habitants depuis 1946, l'émigration apparente a porté sur 52 000 personnes de 1946 à 1954, ce qui témoigne de la gravité du surpeuplement agricole. L'intensification de l'agriculture (notamment le développement des cultures légumières et de l'aviculture), l'accroissement des activités du secteur tertiaire dans les villes sont incapables de résoudre ce problème. Les collectivités locales, Conseil Général et Conseils Municipaux l'ont bien compris en accordant un dégrèvement de la patente aux entreprises nouvelles. L'arrêté du 13 juillet 1956 a reconnu comme « zone critique » les deux cantons de Saint-Brieuc et une dizaine de communes des cantons de Châtelaudren, Plouagat et Guingamp. Il faut souhaiter que des chefs d'entreprises étrangers à la région songent à exploiter les possibilités que leur offrent les divers centres urbains de ce secteur septentrional de la Bretagne.

LA ZONE LITTORALE SEPTENTRIONALE

Le littoral septentrional de la Bretagne est caractérisé par une configuration géographique particulière. Il s'agit d'une zone littorale de plateau, bordée de ravinements abrupts qui descendent vers le port du Légué. Les terrains plats en bordure du port sont tous occupés par des industries. La zone industrielle déjà partiellement utilisée par une importante industrie du bois s'étend à l'est de la ville, en bordure de la route de Rennes. Elle est traversée par la voie ferrée qui relie la gare au port du Légué.



Clôture I.G.N., Saint-Brieuc-Dol, 1952, 9916-1216, n° 333.

Fig. 25. — SAINT-BRIEUC. Ville de plateau, bordée de ravinements abrupts allant rejoindre au nord-est le port du Légué. Les terrains plats en bordure du port sont tous occupés par des industries. La zone industrielle déjà partiellement utilisée par une importante industrie du bois s'étend à l'est de la ville, en bordure de la route de Rennes. Elle est traversée par la voie ferrée qui relie la gare au port du Légué.

SAINT-BRIEUC : l'essor de l'économie briochine peut stopper la dépopulation des Côtes-du-Nord

LA dépopulation du département des Côtes-du-Nord contraste avec l'essor urbain de son chef-lieu. Cette dépopulation qui a commencé dès 1866 et qui, de 1936 à 1954, s'est manifestée dans 85 % des communes aurait été plus grave encore si le développement de l'économie briochine n'avait pas réussi à fixer un certain nombre de ruraux.

Alors que la population du département, qui était de 641 000 habitants en 1866, est tombée à 531 840 en 1936, 526 955 en 1946 et 503 178 en 1954, la population de Saint-Brieuc passait de 15 000 habitants en 1866 à 31 640 en 1936, 36 674 en 1946 et 37 670 en 1954. Cet essor urbain influence directement l'évolution démographique des campagnes voisines. Dans les deux cantons de Saint-Brieuc, trois communes seulement ont vu leur population diminuer de 1946 à 1954, car une partie importante de ces ruraux trouve un emploi dans l'agglomération. La Direction départementale de la main-d'œuvre évalue à 3 100 le nombre de salariés domiciliés dans un rayon de 15 à 20 kilomètres de la ville où se situe leur lieu de travail. Bon nombre d'ouvriers, particulièrement dans l'industrie métallurgique, conservent une petite exploitation d'appoint.

L'exemple de Saint-Brieuc montre combien il serait souhaitable de développer l'économie des villes bretonnes pour maintenir la vitalité des campagnes dans la zone d'influence urbaine. En attendant de pouvoir, par l'implantation de nouvelles industries, provoquer le développement économique d'un réseau de petites villes, il serait excellent que la mieux placée et la plus importante des villes des Côtes-du-Nord puisse continuer, avec plus de succès encore, à enrayer l'hémorragie démographique dont souffre le département. La reconnaissance récente de Saint-Brieuc et de sa banlieue comme « zone critique » peut contribuer à cet essor souhaitable de l'industrie.

Le rôle économique de Saint-Brieuc.

Comme dans toutes les préfectures, le développement de la fonction administrative de la ville a contribué à renforcer son activité commerciale. Saint-Brieuc demeure encore typiquement une ville administrative et commerçante.

Sur une population active de 15 260 personnes, le secteur tertiaire en emploie 10 840, soit 71,1 % (transports 960, commerce 3 280, services 3 640, administration, armée 2 960). L'essor de ce secteur tertiaire a provoqué un grand développement de la construction, le bâtiment emploie 1 100 travailleurs. Cependant, les industries de transformation tiennent une place non négligeable (2 620 personnes, 17,2 %). Elle est en fait plus importante que ne l'indiquent les statistiques portant sur la population active domiciliée à Saint-Brieuc, car de très nombreux ouvriers résident dans les communes rurales voisines, alors que les travailleurs du secteur tertiaire sont plus rarement domiciliés à la campagne. Avec le bâtiment (1 600 salariés), l'industrie métallurgique (2 110 salariés), le travail du bois (700 salariés), l'habillement et le travail des étoffes (475 salariés), les industries agricoles et alimentaires (300 salariés), la brosserie, constituent les activités industrielles les plus importantes.

La structure économique paraît donc bien équilibrée, la proportion de main-d'œuvre féminine satisfaisante (45 % de la population active, 41 % de la main-d'œuvre salariée). Des industries sont en nette expansion : une fabrique de chauffe-eau a vu en quelques années ses effectifs passer de 300 à 1 000 salariés ; mais le nombre d'entreprises nouvellement créées est restreint (une coopérative laitière : 25 salariés ; une fabrique de produits en ciment, une salaisonnerie, un magasin à prix uniques : 50 salariés).

A côté d'éléments favorables, il existe aussi des points noirs. Certaines entreprises ont réduit leurs effectifs ou cessé toute activité, cas d'une fonderie (fermeture totale en 1954 entraînant le licenciement de 100 ouvriers). Les Forges et Laminoirs, une fabrique de compresseurs, après avoir dû interrompre leur activité en 1953 et 1955 ont réouvert leurs portes, mais les effectifs d'une grosse entreprise de l'industrie du bois, employant normalement 600 ouvriers, subissent de plus en plus fréquemment des fluctuations inquiétantes ; enfin, le rythme de l'industrie du bâtiment risque de se ralentir au cours des prochaines années. Le nombre de chômeurs secourus, qui ne dépassait pas 15 unités pendant les mois d'hiver en octobre 1955. Le nombre de demandes d'emploi non satisfaites sont passées de 340 en octobre 1953 à 436 en octobre 1955. Enfin, la proportion des jeunes est plus forte que dans l'ensemble du département, l'émigration ne déterminant pas ici, comme dans les zones rurales, un vieillissement marqué de la population. La proportion des jeunes de moins de 15 ans est de 24,6 % dans l'ensemble du département, de 26 % à Saint-Brieuc. Le problème de leur emploi va se poser d'une manière aiguë dans quatre à cinq années.

L'économie briochine, après avoir connu une phase de très nette expansion au lendemain de la guerre, paraît aujourd'hui en relative stagnation. Avec ses seules activités actuelles, Saint-Brieuc ne serait pas capable de fixer l'excédent de population des campagnes des Côtes-du-Nord.

Les possibilités d'implantations industrielles.

De nouvelles activités industrielles bénéficieraient, surtout, de conditions humaines très favorables. La Direction de la main-d'œuvre estime que de nouvelles entreprises pourraient recruter immédiatement 1 000 ouvriers. Le réseau de transports urbains, suburbains (cars et trains ouvriers) et à moyenne distance permettrait d'étendre encore considérablement le recrutement de la main-d'œuvre.

Des entreprises disposeraient déjà d'une main-d'œuvre qualifiée, habituée au travail en usine, notamment pour les industries mécaniques. Des jeunes qui ont quitté la région, après avoir reçu une formation professionnelle, seraient susceptibles de revenir. Un collège technique mixte, des écoles techniques privées féminines et masculines assurent la formation de bons ouvriers et la création d'un centre d'apprentissage, annexé au collège technique, est envisagée; elle permettrait de répondre aux besoins de nouvelles industries.

Les salaires sont moins élevés qu'à Rennes et dans certaines villes de Bretagne orientale. Depuis le 1^{er} avril, l'abattement de zone est de 6,67 %; dans le travail des métaux, le salaire du manoeuvre est de 130 francs, de l'ouvrier spécialisé de 140 à 150 francs, de l'ouvrier qualifié de 160 à 170 francs, mais les taux sont plus bas dans les autres branches industrielles (bois 120 à 150 francs, broserie 115 à 135 francs, habillement 115 à 130 francs).

Les conflits sociaux ne sont pas inconnus comme dans les petits centres des zones rurales mais ils n'ont jamais eu un caractère de gravité.

De grands programmes de constructions sont en cours et le problème du logement des cadres serait plus facilement résolu que dans beaucoup d'autres villes. Les cadres parisiens trouveraient à Saint-Brieuc une ambiance agréable, la ville est animée, possède un bon équipement scolaire, culturel, sanitaire et sportif (deux lycées, deux collèges privés de jeunes gens et jeunes filles préparent au baccalauréat).

L'éloignement de Paris n'est pas tel que Saint-Brieuc ne puisse, au même titre que les villes de Bretagne orientale, accueillir des établissements décentralisés, recherchant surtout une main-d'œuvre nombreuse, ayant déjà manifesté son aptitude au travail industriel. Quatre trains assurent les liaisons quotidiennes avec Paris (temps moyen de parcours : 5 h 30). Un aéroport disposant de trois pistes gazonnées accessibles aux avions moyens de transport et d'une aérogare est relié à Jersey par une ligne régulière. Le nombre de voyageurs est passé de 2 086 en 1951 à 5 521 en 1955. On étudie la création d'une ligne Nantes-Saint-Brieuc et d'un service à la demande. L'aérodrome pourrait faciliter les déplacements d'hommes d'affaires.

Le succès remarquable d'une entreprise briochine d'appareils ménagers montre que des entreprises mécaniques diverses, ne travaillant pas spécialement pour le marché régional, peuvent s'installer à Saint-Brieuc sans craindre les inconvénients d'une situation géographique évidemment excentrique.

Certains caractères de la situation géographique peuvent présenter des avantages pour divers types d'entreprises. Le port du Légué, avec ses deux bassins à flot, peut recevoir des navires de 1 200 à 1 300 tonnes de port en lourd. Il permet donc l'importation facile de marchandises pondéreuses, de charbon, de produits pétroliers. Son trafic, qui était en moyenne de 120 000 tonnes dans les années d'avant-guerre, après avoir connu une phase de décadence, est aujourd'hui en progression constante (1951 : 35 694 tonnes; 1953 : 59 467 tonnes; 1955 : 127 172 tonnes; aux entrées : maïs, sable, ciment, goudrons, charbons, bois; aux sorties : blé, féculé de pommes de terre, pommes à cidre). Avec la mise en service d'un dépôt pétrolier et d'un chais à vin, on peut prévoir que le trafic dépassera 140 000 tonnes dans les prochaines années.

La situation de la ville, au fond de la principale indentation du littoral septentrional de la Bretagne, explique l'importance de son rôle commercial. Son influence s'exerce ainsi au Nord du

grand axe routier et ferroviaire sur les riches zones agricoles et touristiques bordant la Baie, et sur les campagnes de l'intérieur, de Rostronen à Saint-Méen-le-Grand.

Les relations ferroviaires sont assurées, en dehors de la grande ligne, par quatre trains desservant l'intérieur vers Pontivy, et par cinq trains de la ligne à voie métrique du Trégar.

Les transports par route ont mis beaucoup mieux en valeur la situation géographique de la ville. A côté des lignes suburbaines servant au transport des ouvriers, 12 lignes de cars desservent la zone côtière (28 services quotidiens en hiver) et 5 lignes la Bretagne intérieure (11 services quotidiens); 18 entreprises de transports routiers disposent de 93 tonnes en zone longue, 87 en zone courte et 109 tonnes en zone de camionnage. La moyenne annuelle de circulation automobile est de 2 509 véhicules par jour sur la route de Rennes, 1 916 sur celle de Guingamp, 1 344 sur celle de Paimpol, 1 288 sur celle de Pontivy.

Des entreprises pourraient donc utiliser cette situation géographique en travaillant pour un marché régional important (conditionnement et redistribution de produits divers, fabrication de matériel et produits destinés à l'agriculture, au bâtiment).

D'autres entreprises pourraient utiliser les matières premières produites dans le secteur desservi par le réseau de communications centré sur la ville; cependant, les possibilités de création de nouvelles industries agricoles nous paraissent plus réduites que dans d'autres secteurs des Côtes-du-Nord. Il n'y a plus de place pour une industrie laitière importante, depuis la création récente d'une coopérative laitière qui traite 10 000 litres par jour. Deux petites beurrieres existent dans la banlieue de la ville. A côté d'une station frigorifique, un abattoir moderne de 2 500 tonnes va être construit sur la zone industrielle. Son extension serait aisée et sa situation permettrait de créer à proximité, des usines utilisant ses produits et sous-produits. Saint-Brieuc possède la seule conserverie des Côtes-du-Nord. Elle est peu importante, la direction envisage de créer une nouvelle usine. Avec la proximité des cultures légumières d'Yffiniac, il est certain que des usines de conserves associant la viande et les légumes seraient viables.

Une seule cidrerie importante existe dans le département, dans la zone orientale, cidrerie et fabrique de jus de fruits seraient bien placées pour leur ravitaillement et pour l'écoulement des produits vers les stations de la côte. A proximité de Saint-Brieuc, les kaolins de Quessoy et les argiles réfractaires de Pommeret pourraient donner lieu à des transformations industrielles beaucoup plus importantes.

Les conditions techniques permettraient l'implantation de très grandes entreprises, ligne électrique à 63 kv, centrale gazière régionale, approvisionnement en eau suffisant.

Il n'existe pas de terrains disponibles dans la zone portuaire du Légué, très resserrée entre des versants abrupts. Mais, sur le plateau, une très belle zone d'une cinquantaine d'hectares est réservée à l'industrie. Située à la sortie orientale de la ville, elle est traversée par la voie ferrée desservant le port du Légué. Une importante industrie du bois est déjà installée. La Municipalité envisage d'acquiescer une partie des terrains et de les aménager afin de pouvoir répondre immédiatement aux besoins de nouvelles entreprises; les prix seraient de l'ordre de 500 francs le mètre carré, aménagements compris. Sur le territoire de la commune de Ploufragan, à 6 kilomètres au sud de la ville, en bordure de la route et du chemin de fer de Loudéac, un terrain de 11 hectares pourrait convenir pour des usines importantes. On devait en 1939 y construire une importante aciérie fonctionnant comme usine de repli.

La Municipalité qui a accordé un dégrèvement total de la patente aux entreprises nouvelles peut raisonnablement espérer que les initiatives qu'elle compte prendre en aménageant une zone industrielle porteront leurs fruits. L'essor économique de la ville, qui semble actuellement freiné, peut reprendre par l'implantation de nouvelles industries. Saint-Brieuc jouerait ainsi un rôle capital en fixant l'excédent de population agricole des Côtes-du-Nord. Mais, il serait souhaitable aussi que les centres urbains plus petits, qui jalonnent la rocade Nord de la Bretagne, puissent jouer un rôle identique.

LAMBALLE : le secteur oriental

À 80 kilomètres de Rennes, Lamballe est la première de ces villes qui se succèdent le long du grand axe de circulation de la Bretagne septentrionale. Elle est, de ce fait, une des mieux placées pour accueillir des entreprises industrielles qui garderaient des liens techniques avec la région parisienne.

Malgré la concurrence de Saint-Brieuc, la fonction commerciale demeure importante et explique la stabilité de la population d'une ville où l'activité industrielle est médiocre (5 646 habitants en 1946, 5 641 en 1954). La proportion de population active est faible : 1 840 personnes dont 1 060 sont employées dans le secteur tertiaire et 420 seulement dans les industries de transformation. L'importance de la fonction commerciale s'explique par le fait que Lamballe est le point d'éclatement des courants de trafic vers la zone littorale qui s'étend de Saint-Brieuc à Dinard, comme le montre la densité du réseau de cars (services quotidiens d'hiver : le Val-André, Pléneuf : 7, Erquy : 5, Saint-Cast : 2, Dinard : 3, Dinan, Saint-Malo : 4, ce nombre est doublé ou triplé en été; par chemin de fer, 3 trains par jour vers Dinan et Dol; le grand axe Saint-Brieuc-Rennes est desservi par fer : 4 omnibus et 4 express dans chaque sens; vers l'intérieur, un service de car dessert Collinée).

Cette situation a valu à Lamballe d'être depuis longtemps un grand centre d'épicerie en gros et de commerce de produits du sol. Certaines maisons d'épicerie ont disparu devant les progrès d'une grosse firme étrangère à la région qui s'est associée à une entreprise du pays.

Lamballe peut donc attirer des entreprises cherchant des débouchés régionaux ou des relations faciles avec Paris. Par contre, les matières premières d'origine locale pouvant donner lieu à des utilisations industrielles nous paraissent assez limitées. La laiterie industrielle de Plancoët draine la production laitière de la région, et Lamballe possède déjà un abattoir industriel pour les porcs. Il existe certaines possibilités pour une cidrerie industrielle et une industrie du bois.

Des industries de transformation pourraient recruter immédiatement plus de 200 travailleurs, déjà logés en ville ou dans les environs immédiats; ce chiffre pourrait très aisément être doublé ou triplé, en faisant appel à la main-d'œuvre employée en surnombre dans les campagnes voisines.

Une section technique du Collège Moderne de Jeunes Filles et un important Centre d'Apprentissage annexé au Collège de Garçons forment des jeunes qui, pour la plupart, ne trouvent pas de débouchés dans la région. Le Centre d'Apprentissage étant spécialisé dans la mécanique agricole, une industrie de mécanique automobile, tracteurs et machines agricoles pourrait recruter aisément de jeunes ouvriers qualifiés.

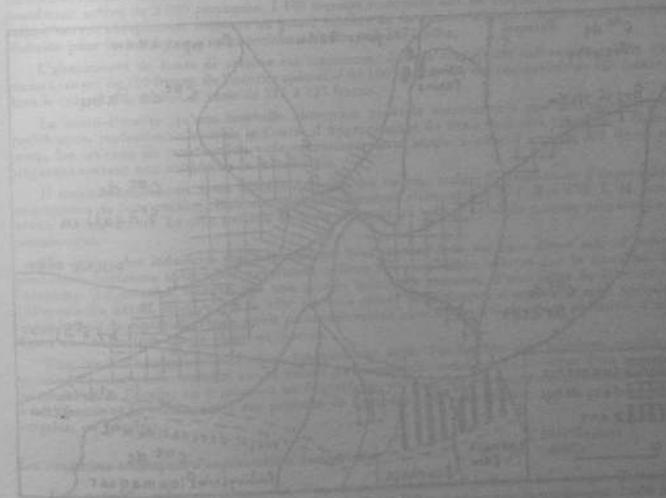
L'abattement de zone de salaires est maximum, les salaires réels varient selon les activités et la qualification de 115 à 135 francs. Les grèves sont inconnues.

Pour les conditions techniques d'implantation, si les disponibilités en énergie électrique et en gaz sont suffisantes (ligne de 15 000 volts, installation de gaz propane), les disponibilités en eau sont faibles et il n'existe pas de réseau d'égout ni d'installation d'épuration.

La municipalité a demandé le classement, comme zone à usage industriel, d'un terrain d'une dizaine d'hectares, situé à la sortie Ouest de la ville, sur la route de Saint-Brieuc. Il est traversé par une dérivation de la petite rivière du Gouessant, ce qui résout le problème de l'évacuation des eaux usées. Ce terrain plat non inondable ne peut être raccordé à la voie ferrée; sa valeur ne dépasserait pas 200 francs le m². La Commission départementale d'urbanisme vient de refuser le classement de ce terrain comme zone industrielle, parce qu'il est situé à l'Ouest de la ville, et à proximité d'un hôpital-hospice. Si les vents dominants viennent effectivement du secteur Ouest, cet argument ne nous paraît valable que pour des industries de première catégorie, émettant beaucoup de fumées et il est peu probable que de telles industries s'établissent à Lamballe.

Il n'existe guère d'autres terrains sur le territoire communal qui est très exigü, mais une industrie recherchant un raccordement à la voie ferrée pourrait s'établir au sud de la gare, sur le territoire de la commune de Maroué. Un embranchement existant pourrait être prolongé vers le sud en direction de la future déviation de la R. N. 12; il existe, dans ce secteur, des terrains plats, pouvant convenir à des industries.

La municipalité de Lamballe vient d'accorder récemment un dégrèvement de 50 % de la patente aux entreprises industrielles nouvelles qui s'établiraient sur le territoire de la commune.



GUINGAMP : une ville de contact

A 32 kilomètres à l'ouest de Saint-Brieuc, sur le grand axe routier et ferroviaire du Nord de la Bretagne, Guingamp, reconnue récemment avec les communes suburbaines comme « zone critique », est une ville de contact entre la zone d'économie riche et complexe du Trégorrois et les campagnes plus pauvres de l'intérieur.

Une ligne du réseau breton à voie normale dessert Paimpol, une ligne, à voie métrique, dessert l'étoile de Carhaix (5 trains par jour vers Paimpol, 6 vers Carhaix). Ce réseau ferroviaire est complété par des lignes de cars (services quotidiens d'hiver : Paimpol : 4, Lannion, Perros, Trébeurden, 4, Loguivy-Plougras : 2, Morlaix : 1). La R. N. 167, Lannion, Guingamp, Pontivy, Vannes, constitue la seule route transversale à grande circulation de la zone centrale de Bretagne.

Cette situation explique l'importance de la fonction commerciale. Sur une population active de 2 900 personnes, le secteur tertiaire en emploie 1 800. Cependant, la structure économique de Guingamp est mieux équilibrée que celle des autres villes des Côtes-du-Nord, grâce à la présence d'une importante usine métallurgique employant 600 ouvriers. Les industries de transformation emploient au total 720 personnes habitant Guingamp, mais 700 à 800 salariés résident dans les communes voisines, un certain nombre conservent un genre de vie mixte. Dans la grosse usine

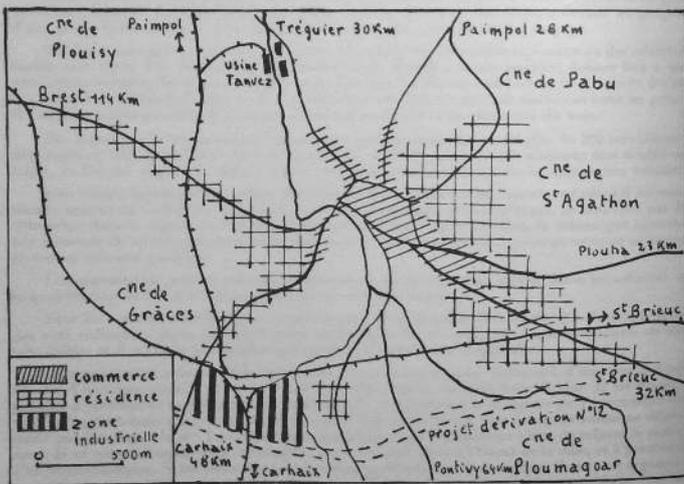


Fig. 26. — GUINGAMP

métallurgique, les horaires sont aménagés de façon à permettre à ces ouvriers de travailler le soir dans leurs petites exploitations (fin de la journée de travail à 17 heures).

La diminution de population enregistrée depuis 1936 et surtout depuis 1946 (1936 : 8 663 habitants, 1946 : 9 030, 1954 : 8 117) traduit imparfaitement l'évolution urbaine; elle tient surtout au fait que la surface communale est très réduite (296 hectares) et qu'une bonne partie est occupée par une grande propriété privée qui gêne le développement normal des constructions urbaines, celles-ci doivent s'établir sur le territoire des communes voisines. Il serait souhaitable, pour le développement rationnel de cette agglomération urbaine, que la ville de Guingamp puisse annexer les zones urbanisées des communes voisines, dont les habitants bénéficient des services de la ville, sur le plan scolaire notamment, sans en assumer les charges. Cette question a également une grande importance pour l'aménagement de la zone industrielle. La constitution d'un groupement d'urbanisme pourrait au moins rendre ce problème moins aigu.

Les possibilités de développement industriel.

La présence d'une grosse usine de métallurgie semi-lourde (fonderie, appareils de chauffage, armement, machines agricoles) montre que les conditions techniques d'implantations industrielles sont satisfaisantes.

Pour de nouvelles industries, l'avantage essentiel serait là encore constitué par la main-d'œuvre. Il serait possible, compte tenu du surpeuplement agricole des campagnes voisines, de recruter immédiatement plus de 500 ouvriers. L'emploi de la main-d'œuvre féminine serait particulièrement souhaitable. Sur 69 chômeurs déclarés, on compte 12 hommes et 57 femmes et sur une population active de 2 900 personnes, 1 180 femmes seulement ont un emploi. Les services de la main-d'œuvre enregistrent toujours un grand nombre de demandes d'emploi de la main-d'œuvre féminine pour les entreprises commerciales et le travail des étoffes.

L'abattement de zones de salaires est maximum; dans le travail des métaux, le salaire du manoeuvre est de 120 francs, de l'ouvrier spécialisé de 130 francs, de l'ouvrier qualifié de 155 francs; dans le travail des étoffes, il varie de 115 à 125 francs.

La main-d'œuvre qu'une nouvelle entreprise pourrait recruter n'a pas actuellement de qualification professionnelle, mais le Centre d'Apprentissage de Binic doit être transféré à Guingamp, les travaux de construction vont commencer cette année. L'effectif sera de 350 élèves se préparant surtout aux métiers de la métallurgie.

Il serait actuellement assez difficile de loger des cadres, malgré la réalisation d'importants programmes de construction. Mais une entreprise pourrait s'entendre avec l'office d'H. L. M. pour retenir des logements. La ville possède un lycée mixte et un collège privé de garçons préparant au baccalauréat.

En dehors des industries non déterminées, liées surtout à la présence d'une main-d'œuvre nombreuse, certaines entreprises pourraient utiliser les possibilités offertes par la situation de Guingamp. La création récente, par une grande minoterie rennaise, d'une usine de fabrication d'aliments du bétail, montre que la ville est bien placée pour desservir une vaste zone agricole. Une fabrique de matériel avicole serait particulièrement bien située à Guingamp, au centre d'une région où l'aviculture est en pleine expansion.

Une laiterie-beurrerie coopérative fonctionnant déjà, l'utilisation des matières premières agricoles devrait porter surtout sur la viande et les produits avicoles. La création d'un abattoir industriel est à l'étude; en y joignant un frigorifique, on pourrait le spécialiser notamment pour le traitement et la conservation des produits de l'aviculture (chaîne d'abattage de poulets, œufs congelés, en poudre).

Les conditions techniques d'implantations industrielles.

Une nouvelle industrie disposerait d'un approvisionnement suffisant en énergie électrique (ligne de 45 000 volts) en gaz (venu par feeder de Saint-Brieuc) et en eau (actuellement 1 600 m³,

mais des travaux sont en cours pour augmenter considérablement le débit; au surplus, pour des usages industriels, il est possible de capter l'eau du Trieux).

En dehors de quelques parcelles, inférieures à 1 hectare, il n'existe pas, dans les limites actuelles de Guingamp, de terrains susceptibles de convenir à une industrie. Les services d'urbanisme prévoient le classement comme zone industrielle d'un terrain de 16 hectares, situé sur le territoire de Grâces, au sud-ouest de l'agglomération, attenant à la gare de triage S. N. C. F. et limité au sud par la future déviation de la R. N. 12. Le Trieux, qui limite cette zone vers l'est, peut servir à la fois pour un approvisionnement en eau industrielle et pour l'évacuation des eaux usées. Nous manquons de renseignements sur les prix du terrain, nous pensons qu'ils pourraient être de l'ordre de 200 à 300 francs le m².

La municipalité de Guingamp ne pourrait évidemment pas participer à l'aménagement d'un terrain qui ne se trouve pas dans les limites de la commune et il est douteux que la commune de Grâces ait les moyens de le faire. D'autres terrains des communes de Plouisy et Saint-Agathon pourraient convenir aussi pour de nouvelles industries.

La municipalité de Guingamp n'a d'ailleurs pas l'intention d'accorder un dégrèvement de la patente aux entreprises nouvelles tant que la ville ne disposera pas dans des limites plus larges de terrains à usages industriels.

Il existe donc là certaines difficultés qui risquent de freiner l'installation d'industries qu'il serait pourtant extrêmement souhaitable d'implanter, pour retenir la population d'une des régions bretonnes les plus touchées par l'émigration.



Fig. 27. — MORLAIX. Bâtie au pied de plusieurs vallées profondément encaissées qui constituent la rivière de Morlaix, accessible aux services de mer, la ville s'est largement étendue sur les plateaux. Au sud du port la vallée est franchie par le monumental viaduc du chemin de fer. Par suite des caractères de la topographie, les terrains à usage industriel sont très dispersés.

LES AGGLOMÉRATIONS DU TRÉGORROIS

AU nord du grand axe de circulation Saint-Brieuc-Morlaix, qui se dédouble à partir de Guingamp, la voie ferrée passant au nord par Plouaret, la R.N. 12 au sud par Belle-Isle-en-Terre, le Trégorrois est une région agricole riche, animée sur le littoral par le tourisme estival, mais la vie maritime est à peu près nulle depuis que Paimpol a renoncé à la grande pêche.

Les agglomérations urbaines sont nombreuses; aucune n'a réussi, de ce fait, à imposer son influence sur toute l'étendue de la péninsule. Les agglomérations récentes, liées au tourisme, se localisent au nord-ouest, de Trébeurden à Perros-Guirec par Trégastel et Ploumanac'h, au sud-est, de Saint-Quay-Portrieux à Binic par Etables. Les villes anciennes sont établies le long ou au fond des estuaires et des anses : Lannion, Tréguier, Lezardrieux, Pontrieux, Paimpol. Leur activité commerciale est renforcée par les intenses courants de trafic touristique de l'été, cela suffit à maintenir le chiffre de la population qui s'accroît même dans quelques centres, mais l'activité industrielle demeure très faible.

De nouvelles industries légères peuvent réussir à peu près partout, comme le montre l'expérience récente de Trébeurden. Tréguier, notamment, occupe une position centrale et l'accès de l'estuaire du Jaudy est aisé, mais la ville n'est pas desservie par la voie ferrée. Au fond du long estuaire du Trieux, Pontrieux peut recevoir des navires de 600 tonneaux et est reliée à Guingamp par la voie ferrée de Paimpol.

Nous analyserons seulement les possibilités des centres urbains dont les municipalités, en accordant un dégrèvement de la patente aux entreprises industrielles nouvelles, ont manifesté leur volonté de favoriser l'implantation de nouveaux établissements. Lannion et Paimpol, reliées par des embranchements ferroviaires à la grande ligne du nord de la Bretagne, sont d'ailleurs les villes les mieux placées pour accueillir de nouvelles industries.

LANNION

AU nord-ouest du Trégorrois, Lannion bénéficie de son rôle administratif pour étendre son influence commerciale dans la plus grande partie de son arrondissement. Point de passage obligatoire vers toutes les stations de la Côte de Granit, de Trébeurden à Perros-Guirec, reliée à Guingamp et à la R.N. 12 par une route à grande circulation et à la grande voie ferrée par un embranchement partant de Plouaret (5 trains par jour, dont 3 vers Paris), la ville est un grand centre de trafic par car (nombre de services quotidiens l'hiver : Guingamp : 4, Tréguier : 5, Perros : 7, Trégastel : 4, Trébeurden : 4, Morlaix : 2, l'Île-Grande : 2, ce nombre est doublé ou triplé en été).

Mais cette fonction commerciale est à peu près exclusive. Sur une population active de 2 140 personnes, les industries de transformation n'en emploient que 380. Les activités industrielles anciennes ont disparu les unes après les autres : tanneries, filatures, préparation des peaux de lapins, cuivreries, manufactures de chemises. On n'enregistre que l'essor d'une entreprise de teinturerie-nettoyage qui envisage même de travailler pour le marché parisien.

Aussi, la population a-t-elle diminué depuis 1946 (7 220 habitants en 1946, 6 734 en 1954), pendant que les campagnes voisines continuent à se dépeupler. Le canton peuplé de 17 890 habitants en 1876 n'en comptait que 14 602 en 1946 et 13 601 en 1954. Certaines communes rurales ont perdu le tiers de leur population depuis 1946. La main-d'œuvre occupée autrefois pendant l'hiver au teillage du lin doit émigrer.

Cette décadence des fonctions industrielles s'explique davantage par une médiocre organisation des entreprises dont les chefs n'ont pas su procéder à temps aux conversions nécessaires que par des conditions géographiques et humaines défavorables.

De nouvelles entreprises pourraient aisément recruter plusieurs centaines de jeunes, particulièrement des femmes et la réussite de l'entreprise récemment implantée à Trébeurden montre que cette main-d'œuvre peut aisément s'adapter à des fabrications très délicates, qu'elle préfère aussi la sécurité de l'emploi qu'elle offre le travail industriel aux gains élevés, mais temporaires, qu'elle peut trouver dans les hôtels et commerces des stations balnéaires.

L'abattement de zone de salaires est maximum, les salaires réels varient de 115 à 135 francs. Les conflits sociaux sont inconnus.

Il serait relativement facile de loger quelques familles de cadres, un programme de construction de 28 logements est en cours de réalisation. L'ambiance pour les cadres serait satisfaisante, deux collèges privés préparent les jeunes gens et les jeunes filles au baccalauréat. Le collège de jeunes filles possède une section technique commerciale.

En dehors des industries légères non déterminées, certaines entreprises pourraient utiliser des matières premières locales. Une laiterie assurant la pasteurisation du lait et des fabrications annexes, fromages frais, crèmes glacées, trouverait de gros débouchés en été dans les stations de la côte. Des gisements uranifères ont été découverts au sud de Lannion, quelques tonnes ont déjà été extraites.

De nouvelles entreprises pourraient s'alimenter normalement en énergie électrique, en gaz et en eau; la capacité de distribution d'eau est suffisante et le réseau va même assurer la desserte de Trébeurden.

Une zone industrielle est prévue au plan d'urbanisme sur la rive gauche du Léguer, petite rivière à marée qui permet l'accès de navires calant 3,50 m, pendant 100 jours par an. Le trafic portuaire actuel est insignifiant (4 500 tonnes en 1955). Près de l'usine à gaz, un terrain vague de 3 hectares, relié à la voie ferrée, pourrait convenir à tous les types d'industries; mais des remblaiements importants seraient nécessaires sur une grande partie du terrain. Les prix seraient de l'ordre de 200 francs le m².

La municipalité a accordé un dégrèvement de 50 % de la patente pour favoriser l'implantation d'industries nouvelles.

PAIMPOL

DEPUIS que Paimpol a renoncé à la grande pêche sur les bancs d'Islande, son activité est celle d'un petit centre commercial et touristique. La pêche à la langouste demeure active et l'ostréiculture est en plein développement, les concessions de parcs s'étendent sur 500 hectares et le quartier de Paimpol se classe au premier rang des centres ostréicoles de la Bretagne du Nord.

Pourtant, sur une population active de 1 260 personnes, le secteur tertiaire en emploie 1 040. La population reste stable comme dans l'ensemble du canton, la ville comptait 2 781 habitants en 1946, 2 795 en 1954; avec les communes contiguës de Kéru et Plounez, l'agglomération paimpolaise compte près de 7 000 habitants.

Les jeunes gens cherchent traditionnellement des emplois dans la marine de commerce, vocation que favorise la présence d'une école nationale de navigation. Des entreprises industrielles pourraient recruter facilement 200 à 300 personnes et d'anciens marins fourniraient un personnel qualifié pour les industries mécaniques et électriques.

L'abattement de zones de salaires est maximum, les conflits sociaux à peu près inconnus.

Des établissements industriels disposeraient de la voie ferrée à écartement normal qui rejoint la grande ligne à Guingamp (5 trains par jour). La ligne du chemin de fer des Côtes-du-Nord relie Paimpol à Saint-Brieuc par la côte (3 autorails par jour). Le port, avec deux bassins à flot, reçoit des navires de 1 500 tonneaux.

Une usine désaffectée (ancienne industrie du bois) en bordure de voie ferrée et à proximité du bassin du sud est immédiatement disponible (prix demandé : 7 millions de francs). Un grand chantier et des terrains convenant à divers types d'industries pourraient être aménagés et raccordés à la voie ferrée, au sud de celle-ci en bordure de la route de Guingamp, mais les prix seraient élevés.

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente aux entreprises industrielles nouvelles qui s'établiraient à Paimpol.

coût du transport par fer. Morlaix dispose enfin, à 3 kilomètres, de l'aérodrome de Ploujean (classe C, piste bétonnée de 1 620 x 60 m). Son trafic est encore très faible; la Chambre de Commerce s'efforce de créer des liaisons régulières avec Jersey. A côté de son rôle touristique, il pourrait faciliter les voyages d'affaires.

Morlaix serait donc bien placée pour des industries travaillant pour le marché régional : entrepôt, conditionnement et redistribution de produits divers, fabrication de matériel et de produits destinés à l'agriculture et à l'équipement rural, caisserie et emballages pour la région primeuriste. De même, l'utilisation des matières premières locales peut être étendue. La Chambre de Commerce a fait, en 1952, une étude très poussée sur la création d'une industrie linière, bien placée, à la fois pour son approvisionnement en matières premières et pour l'utilisation d'une main-d'œuvre féminine surabondante. La conjoncture n'est évidemment guère favorable. Les teillages pourraient, du moins, être modernisés et les déchets utilisés pour la fabrication de plaques d'agglomérés. L'abattoir est en pleine transformation et sa capacité d'utilisation va passer de 1 500 à 7 500 tonnes, ce qui justifierait la création d'industries annexes, conserveries, salaisons, récupération des déchets. Des conserveries disposeraient de la grosse production légumière de la zone côtière. Par sa situation centrale, entre la vieille zone de cultures primeuristes de Saint-Pol et la zone d'extension récente de la rive droite de l'estuaire, Morlaix pourrait devenir le siège du marché qui permettrait de rationaliser le commerce des primeurs. La fabrication du beurre fermier demeurant importante, dans ce secteur totalement dépourvu d'industries laitières, une beurrerie-fromagerie serait correctement localisée.

Les conditions humaines et techniques.

Une nouvelle entreprise pourrait facilement recruter 500 à 600 personnes déjà logées en ville ou dans les environs immédiats. A la fin de 1955, un grand magasin ayant besoin de recruter 20 vendeuses, 120 jeunes filles ont immédiatement posé leur candidature sans qu'aucune propagande n'ait été entreprise. La plus grande partie de cette main-d'œuvre n'a pas de qualification professionnelle, mais une section technique du Lycée peut former de jeunes ouvriers; il serait facile de créer pour la métallurgie un centre de F. P. A. analogue à celui qui a rendu de grands services pour le bâtiment.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril 1956, les salaires réels varient de 115 à 145 francs, selon la qualification. Un seul conflit social intéressant le bâtiment a été observé depuis 1950.

Les cadres trouveraient facilement à se loger. La ville dispose d'un bon équipement scolaire (lycée et collèges privés), sanitaire, culturel et sportif.

La fourniture du courant électrique (lignes de 15 à 63 kv) et du gaz ne pose pas de problèmes. L'approvisionnement en eau est assuré par des captages de sources et le traitement d'eau de rivière; des travaux sont en cours pour augmenter la capacité, suffisants pour les besoins actuels.

Un bâtiment industriel est disponible, terrain de 3 500 m². La topographie très accidentée de cette ville, bâtie au confluent de vallées encaissées, dominée par le monumental viaduc du chemin de fer, rend difficile la constitution d'une zone industrielle, mais de nombreux terrains conviendraient à l'installation d'une usine. Un terrain de 17 000 m² est bien placé à proximité de la gare marchandises, il est longé par la voie ferrée reliant la ville au port. Le prix serait certainement assez élevé. Des terrains du domaine maritime, cessibles à bas prix, existent sur la rive gauche de l'estuaire, à l'aval du bassin à flot : 3 lots de 2 400, 3 600 et 3 000 m² sont desservis par la voie ferrée, mais sont tous en longueur (largeur maximum : 25 mètres). Plus à l'aval, sur le territoire de Saint-Martin-des-Champs, des terrains plus vastes (4 hectares) sont disponibles, mais devraient partiellement être remblayés. D'autres terrains existent dans la vallée du Jarlot (route de Callac) et du Quillout (route de Brest) et sur les plateaux en dehors du territoire communal. Les prix seraient bas, inférieurs à 100 francs le m².

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente et prendrait, ainsi que la Chambre de Commerce, toutes dispositions pouvant favoriser l'implantation d'industries nouvelles.

CHAPITRE III

LA ZONE LITTORALE OCCIDENTALE

A l'ouest de Morlaix et au nord de Quimper, la zone littorale occidentale de la Bretagne constitue le seul sommet uniquement maritime du « pentagone français », situation peu avantageuse pour attirer des industries qui ne seraient pas liées aux matières premières ou aux débouchés locaux et pour celles qui garderaient des liens étroits avec Paris.

Dans de petits centres tels que Landerneau, Landivisiau, Châteaulin, bien desservis par la voie ferrée, les conditions d'implantation industrielle ne sont pourtant pas foncièrement différentes de celles qu'on observe le long des grands axes de circulation nord et sud; il existe une main-d'œuvre présentant des caractères analogues, l'aire d'approvisionnement en matières premières agricoles et les marchés ne sont pas limités par l'existence d'un front maritime.

Les problèmes les plus graves se posent dans les deux agglomérations maritimes : Brest et Douarnenez. Brest est demeurée trop exclusivement ville militaire et, avec la fin des travaux de reconstruction, le problème de l'emploi des ouvriers du bâtiment va se poser dans un délai très court. Douarnenez n'a pas su adopter les types de pêches qui ont fait le succès des ports de la Bretagne méridionale. Mais ces deux centres sont aussi ceux qui présentent les conditions les plus favorables au développement de certaines activités industrielles exploitant des conditions géographiques dont on n'a pas, jusqu'ici, utilisé les caractères favorables.

LANDIVISIAU : la capitale du cheval peut devenir un centre d'industries agricoles

Il est arbitraire de classer Landivisiau dans la zone de Bretagne occidentale. Ce gros marché agricole fait partie de la circonscription de la Chambre de Commerce de Morlaix, mais Landivisiau envoie chaque matin 150 à 200 travailleurs dans l'agglomération brestoïse et la ville est donc directement intéressée par l'évolution du problème économique brestoïse.

Son activité économique propre est importante. C'est le siège de grandes foires dont le rayonnement dépasse le Léon et les Monts d'Arrée; capitale incontestée du cheval breton, elle attire les commissions d'achats étrangères.

A côté du grand axe de circulation ouest-est, R. N. 12 et voie ferrée Paris-Brest, quatre routes desservent les campagnes léonardes et trois la zone plus pauvre de l'intérieur. Douze services de cars relient la ville aux principaux centres de la région et dix entreprises de transports routiers, dont six à grande distance, témoignent de l'importance de son rayonnement commercial.

Mais cette fonction commerciale demeure à peu près exclusive. Sur une population active de 2 280 personnes, les industries de transformation n'en emploient que 360. D'anciennes tanneries, liées à l'excellence des eaux et à l'importance de l'élevage, sont en difficulté. La population qui était passée de 4 518 habitants en 1936 à 5 445 en 1946, par suite de la présence de réfugiés brestoïse, est de 4 921 habitants en 1954. Le surpeuplement agricole étant important dans le canton qui a perdu 8,8 % de sa population de 1946 à 1954, il serait souhaitable d'implanter de nouvelles activités industrielles, le problème de l'emploi des ouvriers qui travaillent actuellement à la reconstruction de Brest va d'ailleurs se poser prochainement.

Une entreprise pourrait immédiatement recruter plus de 500 personnes. L'abattement de zones de salaires est maximum, les conflits sociaux inconnus. Il serait relativement facile de loger des cadres, 200 logements ont été construits depuis 1947 et des programmes sont en cours de réalisation.

A côté des industries non déterminées qui recherchaient surtout de la main-d'œuvre et la présence du grand axe de circulation, des industries liées au milieu agricole seraient bien placées.

La municipalité a envisagé, pendant longtemps, de construire un grand abattoir régional d'expédition, mieux situé que celui de Brest pour l'approvisionnement et la desserte des marchés urbains français, mais moins bien placé évidemment pour travailler pour l'exportation. Deux grands abattoirs aussi proches ne paraissent pas viables, Landivisiau se contentera de moderniser le sien. Des industries annexes utilisant, avec la viande, les légumes de la côte toute proche pourraient être installées. Il n'existe pas d'industries laitières importantes dans la zone d'influence de la ville et, avec la régression de l'élevage du cheval, la production laitière tend à se développer, ce qui justifierait la création d'une laiterie industrielle.

Landivisiau peut surtout devenir le siège d'entreprises travaillant à l'amélioration de l'équipement rural d'une large zone: modernisation de l'habitat rural, adductions d'eau, aménagements de villages. Il existe déjà des entreprises prospères de réparation du matériel agricole. La main-d'œuvre travaillant aujourd'hui à la reconstruction de Brest pourrait être ainsi utilisée à la modernisation des campagnes du Nord-Finistère.

Les conditions techniques d'implantations sont satisfaisantes, lignes électriques de 63 kv alimentation en eau suffisante pour la plupart des types d'industries. Des terrains sont disponibles, soit à proximité immédiate de l'agglomération (200 francs le m²), soit près de la gare distante de 2 kilomètres (100 francs).

La municipalité a consenti un dégrèvement maximum de la patente et favoriserait éventuellement par d'autres mesures l'implantation d'industries nouvelles qui permettraient de diversifier et de renforcer l'activité économique de ce centre agricole.

LESNEVEN : plaque tournante du Léon nord-occidental

Au nord du grand axe de circulation Morlaix-Brest, Lesneven constitue une véritable plaque tournante routière, desservant toutes les agglomérations de la côte nord-occidentale du Léon, de Ploudalmézeau à Roscoff, par Lannilis, Plouguerneau, Brignogan et Plouescat.

Relai touristique vers le pays des Abers, son marché du lundi et ses foires en font un gros marché agricole et un collège célèbre, le centre culturel du Léon.

De la ville partent tous les jours près de 400 ouvriers travaillant sur les chantiers de Brest. Le problème de leur emploi va se poser prochainement, avec la fin des travaux de reconstruction. La population, grossie par l'afflux de réfugiés brestoïse, demeure stable depuis 1946 (5 181 habitants en 1954). Plus de 300 maisons ont été édifiées depuis 1946.

Lesneven est bien placée pour recevoir des industries agricoles utilisant les légumes de la zone côtière, dépourvue de conserveries, et les produits de l'élevage.

Une usine ne pourrait être mieux située pour traiter les sous-produits des algues, travaillées dans les usines d'iode de la côte.



LANDERNEAU : la capitale du mouvement coopératif breton veut renforcer son activité industrielle

VILLE de fond d'estuaire, lieu de passage obligatoire du Léon vers la Bretagne méridionale, Landerneau a perdu une partie des avantages de son site, mais a su pourtant conserver sa vitalité.

Le port est demeuré longtemps plus actif que le port de commerce de Brest, mais s'il est encore accessible à des navires calant 4 mètres, son trafic annuel ne dépasse pas 15 000 tonnes. La construction du Pont Albert Louppe, à l'aval de la ville, a détourné le trafic routier qui, de Brest, traverse directement la presqu'île de Plougastel, en direction de Quimper.

Cependant, la ville demeure un embranchement ferroviaire important (5 trains vers Quimper, 10 vers Morlaix, 15 vers Brest), et sa situation moins excentrique que celle de Brest lui a valu d'être le siège d'une des plus importantes coopératives agricoles françaises. L'Office agricole du Finistère et des Côtes-du-Nord a des dépôts dans tous les centres agricoles de ces deux départements et le rôle joué par la « Coopérative de Landerneau » dans la modernisation de l'agriculture bretonne est considérable. La présence des services administratifs de cet organisme renforce incontestablement le rôle commercial de la ville.

La situation géographique de Landerneau explique la présence d'industries importantes : une usine de superphosphates, bien placée pour recevoir ses matières premières par Brest et

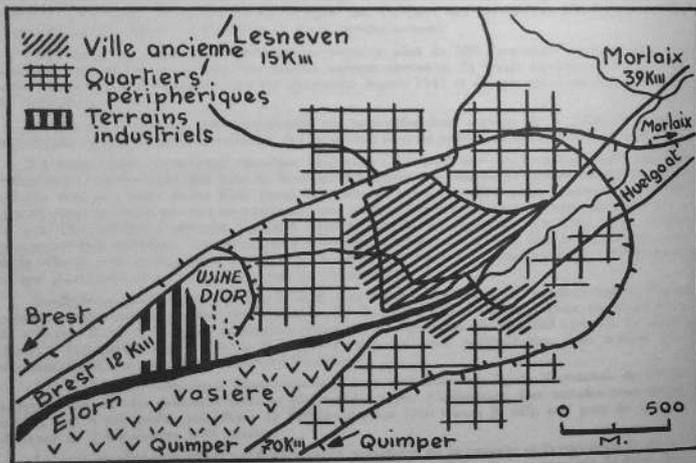


Fig. 28. — LANDERNEAU

pour distribuer ses produits dans une zone d'influence qui n'est limitée que par celles des usines de Dol et de Nantes. Landerneau possède une importante briqueterie, une entreprise de blanchiment des textiles, des entreprises de confection, des industries du bois.

Aussi, l'activité économique, renforcée encore par le tourisme de passage, est-elle considérable, et la structure de la population active est mieux équilibrée que celle de Brest. Malgré le départ d'une partie des réfugiés brestoïses, la population est en nette augmentation par rapport à 1936 (1936 : 8 855 habitants, 1946 : 11 248, réfugiés et annexion d'une partie de Pencaen, 1954 : 10 950).

Sur une population active de 3 700 personnes, 1 220 sont employées dans les industries de transformation. Le secteur tertiaire demeure cependant prépondérant et une partie des ouvriers des industries de transformation et du bâtiment va travailler à Brest. 800 travailleurs de Landerneau et des communes voisines partent chaque matin vers l'agglomération brestoïse. La fin des travaux de reconstruction risque donc de déterminer ici encore un chômage masculin grave, alors que la ville souffre surtout actuellement du sous-emploi de la main-d'œuvre féminine. L'industrie du vêtement qui employait en 1947 une centaine d'ouvrières qualifiées en emploi aujourd'hui 30 à 40.

Une entreprise industrielle importante pourrait donc recruter aisément aussi bien de la main-d'œuvre masculine que féminine; la main-d'œuvre employée actuellement dans l'agglomération brestoïse et dont les déplacements quotidiens seraient ainsi heureusement réduits a déjà l'habitude du travail industriel. Deux centres d'apprentissage peuvent former de jeunes ouvriers. Des spécialistes de la Marine rendraient de grands services dans les industries mécaniques et électriques.

Depuis le 31 mars, l'abattement de zone de salaires est de 6,67 %. Le taux des salaires réels est de 115 à 122 francs pour les manœuvres, de 127 à 135 francs pour les ouvriers spécialisés, de 130 à 155 francs pour les ouvriers qualifiés (165 francs dans l'industrie chimique). On n'a pas enregistré de conflits sociaux depuis 1950.

D'importants programmes de construction de logements sont en cours, grâce auxquels on pourrait assurer le logement des cadres. Leurs conditions de vie seraient agréables dans cette ville active et pittoresque. L'équipement scolaire est assuré par un lycée mixte et une école secondaire privée de jeunes filles.

À côté d'industries diverses, non déterminées par les conditions locales, certaines entreprises industrielles seraient bien placées à Landerneau. Une conserverie pourrait utiliser la viande, les petits pois et légumes divers, les fraises de la région de Plougastel et les coquilles Saint-Jacques, spécialité de la rade. On pourrait utiliser aussi les déchets de bois de tailles, actuellement invendables, et divers matériaux pour la construction. La présence du siège central de l'Office agricole et d'une usine d'engrais montre que des industries travaillant pour les besoins de l'agriculture, matériel agricole, aliments du bétail, produits vétérinaires, seraient correctement localisées.

Les conditions techniques permettraient l'installation d'industries très importantes. Pour l'énergie, poste de transformation sur les lignes de 63 et 150 kv, usine à gaz locale et projet de liaison par feeder avec Brest, approvisionnement facile en charbon et pétrole par le port de Brest. Les disponibilités actuelles en eau (1 000 m³) seront prochainement doublées et une industrie pourrait utiliser l'eau de l'Elorn à l'est de la ville, ou même pour certains usages, l'eau de l'estuaire.

Deux bâtiments industriels sont disponibles (chais et brasserie). De très beaux terrains sont prévus pour l'industrie, en bordure de la partie maritime de l'Elorn en aval de la ville, entre la R. N. 12 et la voie ferrée, avec raccordement possible en prolongeant l'embranchement de l'usine d'engrais. Sur cette zone d'une dizaine d'hectares, les prix peuvent varier de 100 à 1 000 francs le m². En amont de la ville, il existe d'autres terrains entre les voies ferrées de Paris et de Quimper. Il serait enfin facile de remblayer de grandes zones marécageuses en bordure de l'estuaire, sur la rive gauche, mais ces terrains ne pourraient être reliés à la voie ferrée.

La municipalité qui a accordé un dégrèvement maximum de la patente faciliterait l'aménagement de ces terrains et prendrait toutes mesures propres à provoquer l'implantation d'industries nouvelles.

CHATEAULIN : une situation géographique mal exploitée

CETTE calme sous-préfecture, qui mire dans les eaux de l'Aulne canalisées à double rangée de maisons enserrée entre les versants abrupts d'une pittoresque vallée, n'a pas su encore utiliser tous les avantages de sa situation géographique.

Première ville-pont de l'Aulne canalisée, c'est un carrefour routier au croisement de l'axe Brest-Quimper et des routes desservant la presqu'île de Crozon, Douarnenez et la région capiste, et la Bretagne intérieure. La gare sert au transbordement des marchandises des deux lignes du réseau breton à voie métrique de Carhaix et Camaret et de la grande ligne Landerneau-Quimper. La ville est donc le débouché naturel de la presqu'île de Crozon, animée par la pêche et le tourisme et du riche bassin de l'Aulne, devenu l'une des régions agricoles les plus actives de Bretagne depuis l'essor de la culture des pommes de terre de sélection.

Malgré les avantages de cette situation géographique, Châteaulin demeure une petite ville dont la population reste de peu inférieure à 4 000 habitants. En dehors de son rôle administratif secondaire, ses activités sont à peu près exclusivement commerciales. L'exploitation des ardoisières qui, à la fin du XIX^e siècle employaient 500 ouvriers, est à peu près totalement abandonnée. Une conserverie constitue le seul établissement industriel notable.

La ville est mal équipée pour bénéficier de l'intense courant touristique estival alors qu'elle est admirablement placée pour devenir un centre d'excursions vers le Léon, la Cornouaille, la presqu'île de Crozon, et la Bretagne intérieure. Un hôtel moderne contribuerait à faire de Châteaulin une plaque tournante touristique.

Les industries liées à l'agriculture seraient également bien placées : laiterie industrielle qui fait défaut dans la région, fabrique de salaisons dans un secteur où l'élevage du porc est très important, industries diverses travaillant pour un gros marché agricole et surtout un grand entrepôt de conservation de pommes de terre serait particulièrement bien situé au débouché de la plus grande région française de production de plants sélectionnés.

La vallée étant très étroite, un établissement industriel devrait s'établir sur le plateau, à l'ouest de la gare, des raccordements à la voie ferrée sont possibles.

Il serait facile de recruter plusieurs centaines de travailleurs d'origine rurale, le réseau de transports bien organisé facilitant les déplacements quotidiens. L'abattement de zone de salaires est maximum. Les cadres trouveraient assez facilement à se loger.

La municipalité n'a pas encore envisagé d'accorder un dégrèvement partiel de la patente aux industries nouvelles, mais elle studiera sans doute favorablement cette question. En renforçant le rayonnement de Châteaulin, la création récente d'un lycée annexe de celui de Quimper va-t-elle amorcer un nouvel essor de cette petite ville dont la situation géographique mériterait d'être mise en valeur ?

LE PROBLÈME BRESTOIS

EN retenant l'agglomération brestoise parmi les trois premières « zones critiques » reconnues en Bretagne par l'arrêté du 20 janvier 1956, le gouvernement a manifesté sa volonté de contribuer à résoudre un problème économique et social particulièrement grave.

La fin prochaine des travaux de reconstruction va libérer au minimum 3 000 ou 4 000 personnes dans une ville dont la structure économique est déjà mal équilibrée et dont la situation particulièrement excentrique risque fort de décourager l'implantation d'industries nouvelles.

D'autres mesures exceptionnelles et surtout des initiatives hardies des collectivités locales nous paraissent nécessaires pour utiliser pleinement les avantages d'une situation géographique qui a jusqu'ici entravé le développement industriel de l'agglomération.

La vocation brestoise.

« A considérer Brest par sa situation, on le trouvera placé sur la partie de Bretagne qui avance le plus dans la mer, également bien situé pour être à portée de l'Espagne, de l'Angleterre, de la Hollande, des Pays-Bas et du Nord, même de l'Afrique et de l'Amérique ; à l'embauchure de la Manche et très bien paré pour tous les lieux du monde ; reculé d'ailleurs dans un coin de terre, où il ne peut être utile au commerce auquel il n'est pas propre, à cause de la difficulté des voitures de terre et de l'éloignement de tous les lieux qui pourraient y convenir. Enfin, plus on examine cette situation et plus on trouvera que le dessein de la nature a été d'en faire un port militaire, mais des plus excellents ».

VAUBAN.

En soulignant l'excellence de la position de Brest comme port militaire, en remarquant son inaptitude au commerce, Vauban prévoyait bien l'évolution de la ville qu'il était chargé de fortifier. Mais il ne pouvait imaginer les transformations techniques qui, au milieu du XX^e siècle, peuvent modifier cette situation et faire de Brest un grand emporium de l'Europe occidentale.

L'activité militaire demeure toujours essentielle au cours des XVIII^e et XIX^e siècles, c'est pour des fins militaires et non commerciales que Napoléon I^{er} fait creuser le canal de Nantes à Brest. A la veille de la guerre de 1914, la construction et l'entretien de l'escadre de l'Atlantique assurent à l'agglomération brestoise une population de 123 000 habitants, alors que Rennes n'en compte pas 80 000 à cette époque. Puis, le chiffre de population suit les fluctuations de l'activité militaires, descend à 103 000 en 1931 pour remonter à 118 000 en 1936. En 1946, l'agglomération, à peu près totalement sinistrée, ne compte plus que 75 000 habitants. En 1954, avec 110 000 habitants, la population n'a pas retrouvé son chiffre d'avant-guerre, une partie des réfugiés est fixée dans les communes d'accueil dont la population a sensiblement augmenté par rapport à 1936.

Si la fonction militaire demeure essentielle avec l'Arsenal qui occupe 7 000 ouvriers, Brest a perdu de nombreux établissements annexes et on ne prévoit pas le retour d'une escadre, même réduite.

Comme le remarque un intéressant rapport récent, « ayant toujours été liée à la vitalité de la Marine nationale, la vie de Brest s'essouffie à mesure que cette vitalité diminue sur le plan local. Bien plus son élit, ayant voulu trop donner à la gloire militaire, a perdu de vue dans le passé le prodige économique. Aussi devient-il nécessaire aujourd'hui, dans l'intérêt de l'agglomération brestoise et de sa population, d'y implanter une activité civile supplémentaire, conforme aux possibilités économiques régionales ».

Sans doute, dès le XVIII^e siècle, une activité commerciale se greffe sur l'activité militaire, mais les ports plus anciens établis au fond des estuaires comme Morlaix et Landerneau sont mieux placés pour desservir l'arrière-pays ; c'est seulement en 1851 que Brest obtient l'institution d'une Chambre de Commerce : son arrondissement est retranché de la circonscription de la Chambre de Commerce de Morlaix qui s'étendait sur tout le Finistère.

En 1865, le chemin de fer arrive à Brest et, pendant une brève période, jusqu'en 1874, Brest devient port d'escale transatlantique. Un comité défendit sans succès jusqu'en 1914, l'idée de « Brest, port transatlantique ». Cependant, l'accroissement de tonnage des navires, en réduisant le trafic des ports de fond d'estuaire, assure l'essor de Brest comme port régional, son infrastructure et son outillage s'améliorent.

Pendant la guerre de 1914, ses qualités nautiques lui valent d'être choisi comme port de débarquement américain. Entre les deux guerres, le port élargit peu à peu son hinterland aux dépens des petits ports, et son trafic dépasse 900 000

tonnes à la veille de la guerre de 1939. Complètement détruit à la Libération, il est rapidement rééquipé pour recevoir des Liberty-ships, débarquant surtout du charbon américain : le trafic atteint 922 000 tonnes en 1946. La réduction des importations charbonnières détermine une baisse sensible du trafic, qui oscille de 550 000 à 700 000 tonnes de 1948 à 1955.

Des activités commerciales et industrielles se sont greffées sur la fonction portuaire. En dehors du commerce de détail, très actif dans une ville où le revenu moyen est assez élevé, qui dessert des campagnes très peuplées et qui est un lieu de passage touristique, le commerce de redistribution joue un rôle important.

A l'exception de certaines matières pondéreuses débarquées dans de petits ports à faible rayonnement, la zone d'influence du port n'est guère limitée que par celles de Saint-Malo et de Lorient. Pour l'ensemble des produits, l'influence de Brest se manifeste dans un rayon de 80 kilomètres, mais, pour les vins d'Algérie, dont le port est gros importateur, elle s'étend sur 150 kilomètres, pour les produits chimiques, les engrais, les charbons sur 120 à 150 kilomètres; pour l'épicerie en gros, la quincaillerie, sur 100 à 120 kilomètres.

Des établissements industriels sont liés à la situation portuaire : importants chantiers de réparation de navires, usines d'engrais, d'agglomérés de houille, ciments. Les autres industries de transformation, industries alimentaires (brasserie), du bois, industries mécaniques diverses ont peu d'importance.

Toutes ces activités industrielles comptent beaucoup moins que l'industrie du bâtiment qui, avec les besoins de la Reconstruction, a recruté beaucoup dans les campagnes voisines et a employé jusqu'à 10 000 ouvriers.

Une fonction militaire traditionnelle, dont la nette décadence risque encore de s'accroître, une masse énorme d'ouvriers du bâtiment, dont une partie va se trouver prochainement privée d'emploi, et qui reprendraient difficilement leurs anciennes occupations agricoles, une activité commerciale importante mais uniquement régionale, une grande faiblesse des industries de transformation du secteur privé, tels sont les traits essentiels d'une situation économique et sociale, en rapport avec une évolution trop exclusivement axée sur une vocation militaire.

Le milieu humain.

Les caractères du milieu humain favoriseraient-ils l'implantation d'industries nouvelles, dont la présence permettrait de résoudre le problème brestois ?

Sur une population active de 36 860 personnes, le bâtiment en emploie 5 760, cette proportion de 15,6 % est la plus forte qu'on puisse observer dans toutes les villes bretonnes et en fait, une partie importante des ouvriers du bâtiment n'étant pas domiciliée à Brest, la part réelle de l'industrie du bâtiment est nettement plus élevée.

Le groupe des industries de transformation est important : 10 020, soit 27,2 %, mais il est représenté surtout par les ouvriers de l'arsenal (industries mécaniques 6 860, dont 6 780 hommes). Transports, commerce et services emploient 12 660 personnes (33,5 %); les services publics et la marine 7 280 (19,7 %).

Par suite de l'importance des effectifs du bâtiment, de l'Arsenal et de la Marine, la prépondérance de la main-d'œuvre masculine est très forte : 26 080 hommes, soit 70 %, proportion qui n'est atteinte qu'à Lorient, où se posent des problèmes analogues.

Sur un total de 776 demandes d'emploi non satisfaites au 31 novembre 1955, on compte 330 demandes masculines et 436 féminines. Mais s'il apparaît utile, pour réduire le chômage actuel, d'attirer à Brest des industries employant principalement de la main-d'œuvre féminine, dans un proche avenir des industries employant de la main-d'œuvre masculine seront plus indispensables encore.

Quelle que soit son importance, une entreprise industrielle pourrait très aisément recruter à Brest toute la main-d'œuvre nécessaire et dans les campagnes voisines il existe encore de forts excédents de population agricole; les trains ouvriers, les 15 lignes régulières de cars de deux grandes compagnies et les 16 petits transporteurs qui desservent actuellement 14 communes voisines permettraient d'accroître encore les déplacements quotidiens de la main-d'œuvre.

Il serait aisé aussi de recruter de bons ouvriers qualifiés, notamment pour les industries mécaniques et électriques, anciens ouvriers de l'Arsenal, anciens mécaniciens et spécialistes divers de la Marine. Un important Collège technique national (2 500 élèves), deux centres d'apprentissage, un centre d'apprentissage du bâtiment, un centre de F. P. A. sont susceptibles de répondre à tous les besoins. L'Arsenal forme lui-même une centaine d'ouvriers par an.

Si l'existence d'une nombreuse main-d'œuvre partiellement formée et très dynamique présente de gros avantages, un industriel devrait s'attendre à la rémunérer mieux que dans une zone rurale. L'abattement de zone, depuis le 1^{er} avril, est de 2,22 %. Dans le bâtiment, les salaires réels varient de 123 à 150 francs; dans la métallurgie, le manoeuvre est payé 142 francs, les O. S. de 154 à 162 francs, les ouvriers qualifiés de 178 à 219 francs. Par suite de la présence de l'arsenal, qui offre de nombreux avantages particuliers, la main-d'œuvre qualifiée obtient des salaires relativement élevés dans la métallurgie.

Une nouvelle industrie ne serait pas, comme dans les petits centres des zones rurales, à l'abri des conflits sociaux. 11 mouvements de grève ont été enregistrés depuis 1950, ce sont généralement des participations à des mouvements nationaux, et ils ont intéressé surtout le bâtiment, ils n'ont pas eu de caractère violent.

Un industriel pourrait assez facilement loger des cadres venus de l'extérieur. Certains logements neufs et très confortables, dont le loyer est élevé, demeurent inoccupés; 1930 logements doivent être construits au cours des trois prochaines années et en versant à l'Office la contribution de 1 % des employeurs, un chef d'entreprise peut réserver des logements.

Dans cette ville toute neuve, très animée, les conditions de vie sont agréables. La ville possède un grand lycée mixte, assurant la préparation aux grandes écoles, un collège technique mixte, une école nationale de musique, une école des Beaux-Arts, une école de navigation maritime et de nombreux établissements privés. L'équipement sanitaire, culturel et sportif est très satisfaisant et nous ne parlons pas des ressources touristiques proches.

Le milieu humain présente donc de nombreux caractères favorables à l'implantation d'industries nouvelles, dynamiques, ayant besoin d'une main-d'œuvre active et qualifiée et pouvant payer de bons salaires. En est-il de même pour la situation géographique ?

L'exploitation des caractères de la situation géographique.

Il est certain que la ville est mal placée pour recevoir des industries dont les matières premières ou les débouchés sont situés en dehors de sa zone d'influence immédiate, ou qui garderaient des liens techniques étroits avec Paris. Si, trois jours par semaine, un autorail permet, en partant de bon matin, de passer un après-midi et une soirée à Paris et d'être de retour à Brest le lendemain matin, on met, en moyenne, 9 heures pour parcourir 622 kilomètres. Un aéroport bien équipé attend la ligne régulière qui faciliterait les voyages d'affaires.

Brest ne peut donc espérer beaucoup attirer des entreprises décentralisées de la région parisienne, qui rechercheraient soit la proximité relative de Paris (Bretagne orientale), soit une main-d'œuvre à bon marché (petits centres des zones rurales).

De plus, son approvisionnement en matières premières locales, essentiellement d'origine agricole, est limité par l'étendue du front maritime. On a pu critiquer le projet de construction d'un abattoir régional à grande capacité : il paraît peu rationnel de faire venir des bestiaux d'une zone située à l'est de la ville, si la viande doit être réexpédiée vers d'autres centres français; pour le travail des denrées agricoles destinées au marché français, des centres comme Landerneau et Landivisiau apparaissent effectivement mieux placés.

Aussi, nous semble-t-il qu'une seule solution permettrait de résoudre le problème brestois : cette situation géographique excentrique, qui présente effectivement de gros inconvénients pour de nombreuses activités industrielles, offre aussi certains avantages qu'il importe seulement d'exploiter au maximum.

Elle a valu à Brest son importance militaire. L'utilisation de l'énergie atomique présente incontestablement un intérêt stratégique, même lorsqu'elle est destinée à des fins pacifiques. L'Arsenal n'est-il pas tout désigné pour la construction de notre premier moteur atomique marin? Le sous-sol breton paraît être riche en uranium, les premières centrales atomiques seraient bien placées dans cette région dépourvue de sources classiques d'énergie; pour des raisons stratégiques, ces centrales pourraient être aménagées dans les falaises, comme celle que l'E. D. F. vient de construire au Portaic. Brest pourrait ainsi devenir un centre de recherches et d'application de l'énergie nucléaire.

De même, des sociétés pétrolières avaient envisagé, entre les deux guerres, de construire une raffinerie. Bien placée pour recevoir les plus grands pétroliers, sa situation serait moins avantageuse pour la distribution des produits. L'Etat ne pourrait-il pas favoriser cette implantation afin de disposer d'une usine et de réservoirs souterrains de grande capacité, à l'abri de toute attaque aérienne? Les réservoirs de la Marine nationale sont destinés à ses seuls besoins.

Mais, si des arguments d'ordre stratégique peuvent justifier l'implantation de ces activités nouvelles, Brest doit surtout chercher à exploiter le fait que l'un des plus forts courants maritimes du monde longe la côte du Finistère. Annuellement, 30 000 navires, reliant la Méditerranée, le Moyen-Orient, l'Extrême-Orient et l'Afrique aux ports de la Manche et de la Mer du Nord passent à deux heures de navigation de Brest. Le port étant accessible à toute heure à tous les types de navires, ne pourrait-il capter une partie de ce trafic?

Des projets sont à l'étude pour créer une station de déchargement de pétroliers, la grande forme de radoub de 225 mètres de longueur utile permet d'effectuer les réparations des plus grands pétroliers. Deux établissements spécialisés peuvent assurer tous les travaux de réparations dans les meilleurs délais. Il est facile avec quelques aménagements portuaires de renforcer les possibilités actuelles, et une propagande bien faite auprès des armateurs étrangers permettrait alors de faire de Brest un grand centre international de réparations de navires.

Brest peut devenir aussi un port de ravitaillement en combustibles liquides, la création d'une station de soutage ne serait pas préjudiciable aux ports pétroliers français, mal placés pour servir les relâcheurs, dont le soutage constitue le but principal de l'escale; des navires des compagnies régulières, des tramps et des navires en réparation devraient pouvoir souter à Brest. L'installation d'un parc de stockage inciterait l'industrie régionale à adopter la chauffe aux combustibles liquides.

Mais, s'il apparaît relativement facile d'inciter des navires plus nombreux à relâcher à Brest pour ces diverses opérations, il serait plus intéressant, mais aussi moins aisé de les inciter à embarquer et débarquer des marchandises.

Le développement des exportations peut être assuré par la création du grand abattoir régional et du frigorifique polyvalent et par celle d'une station de stockage des pommes de terre de semence. Brest peut devenir ainsi le grand port d'exportation de la Bretagne occidentale vers l'Angleterre, l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire, ce qui devrait renforcer son rôle d'importateur de vins, d'agrumes, de bois, pour le marché régional.

Mais, actuellement, Brest ne peut espérer attirer des matières premières destinées à des industries travaillant pour le marché français. Il en serait tout autrement pour des industries travaillant essentiellement pour l'exportation. Brest serait admirablement placée à la fois pour recevoir des matières premières et pour expédier les produits fabriqués, un détour de quelques heures permettant aux tramps et aux navires des lignes régulières qui passent au large de compléter leur chargement ou d'en débarquer une partie.

Une condition préalable semble indispensable pour favoriser ce type de trafic et d'industries : la reconnaissance d'une partie du port comme zone franche, où les marchandises pourraient entrer, être manufacturées et sortir librement sans payer de droits. Ainsi, sur le plan du pétrole, une raffinerie et des usines annexes de pétrochimie travailleraient en grande partie pour l'exportation dans des conditions avantageuses.

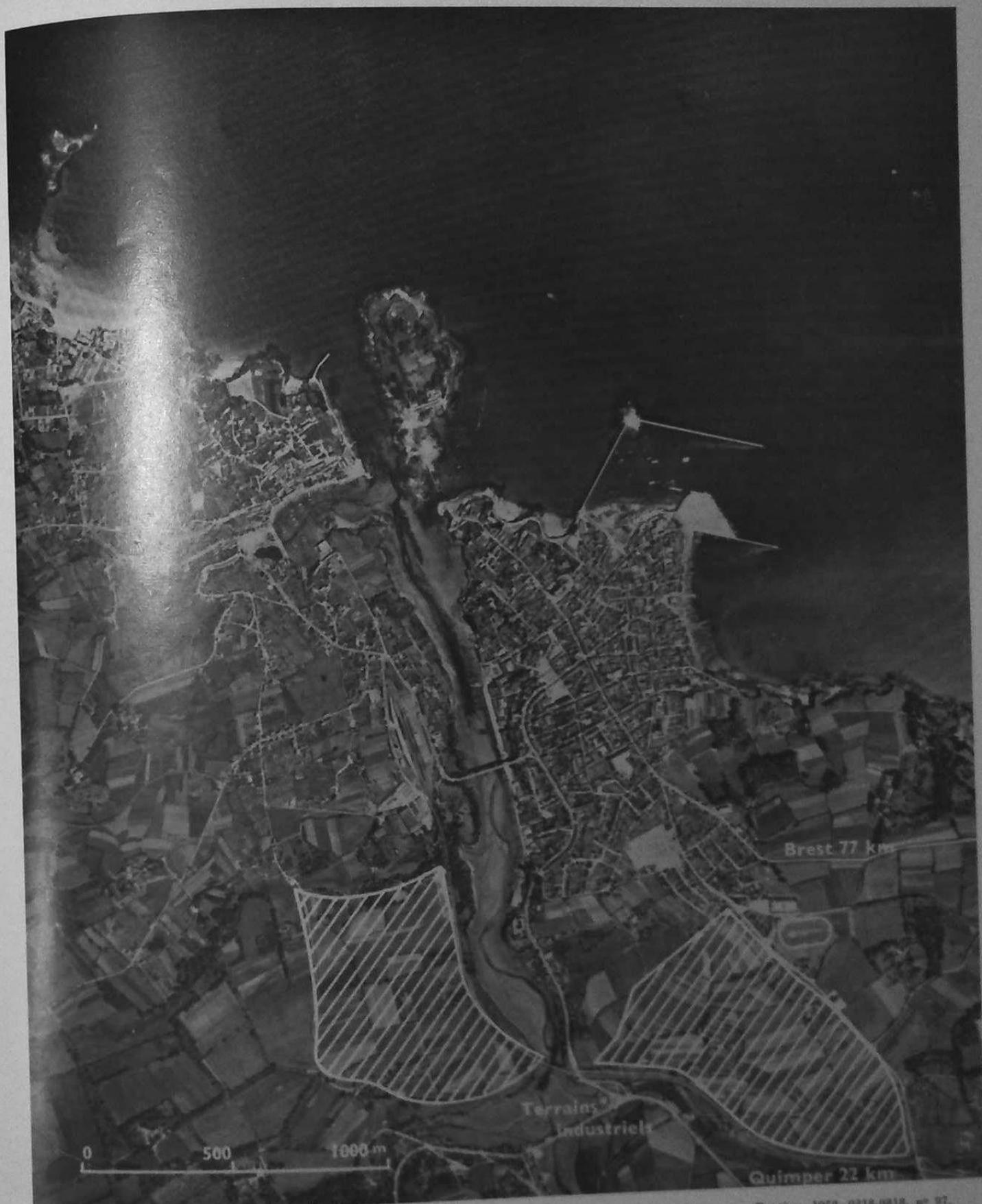
Brest pourrait ainsi devenir un grand port dont les industries seraient liées à la fonction d'entrepôt et de redistribution. L'accroissement constant de la dimension des navires rend coûteux l'entretien des ports d'estuaires, mieux placés pour répartir les marchandises à l'intérieur des terres. L'avenir appartiendra sans doute aux ports en eau profonde, pouvant redistribuer par caboteurs les marchandises apportées par de plus grands navires. Les projets concernant l'avenir du trafic pétrolier sont à cet égard bien caractéristiques. Brest peut ainsi devenir un grand emporium d'Europe Occidentale et avec une zone franche jouer un rôle comparable à celui de Hambourg, Tanger, Singapour, Hong-Kong.

Mais un tel projet, qui mériterait une étude approfondie, ne se heurterait pas seulement à des difficultés politiques et juridiques, il se heurterait actuellement à certaines difficultés techniques.



Club I.G.N., Le Compt-Quinon, 1952, 6217-6617, n° 23.

Fig. 29. — BREST. A l'ouest, les rives de la Penfeld sont le domaine de l'arsenal et des installations militaires. La ville aujourd'hui à peu près totalement reconstruite s'étend à l'est sur le plateau où se trouve la gare. Une voie ferrée spéciale dessert le port de commerce. La zone industrielle portuaire à aménager s'étend à l'est du port de commerce. Elle sera constituée de vastes terre-pleins bordant des quais en eau profonde. D'autres terrains peuvent être aménagés au nord-est de la ville, mais ils ne sont pas reliés directement au port par la voie ferrée.



Cliché I.G.N., Douarnenez-Pontivy, 1952, 0318-0818, n° 97.

Fig. 30. — DOUARNENEZ. La ville occupe un promontoire rocheux sur la rive droite de la rivière de Pouldavid. Grâce à de nouveaux aménagements, le port peut maintenant recevoir des navires de fort tonnage. Il n'est malheureusement pas relié à la voie ferrée qui emprunte la rive gauche de l'estuaire. Les usines de conserves sont toutes bâties en pleine ville. Au sud de l'agglomération, des terrains desservis par la voie ferrée conviendraient à de nouvelles industries.

Les conditions techniques.

Sans doute, les conditions nautiques sont excellentes : le port peut accueillir à toute heure des navires calant 7 mètres et les plus grands navires peuvent mouiller en rade. L'outillage et les installations portuaires sont très suffisants pour les besoins actuels et peuvent être aisément renforcés en cas de besoin. Brest pourrait ainsi immédiatement recevoir de grands pétroliers de 80 000 à 100 000 tonneaux et redistribuer le pétrole dans les pays d'Europe occidentale.

Des industries disposeraient de quantités suffisantes de gaz et d'énergie électrique (puissance actuelle utilisée : 11 000 kw, disponible 30 000, la présence de la Centrale souterraine de Portzic met le réseau urbain à l'abri des perturbations du réseau général, lignes à 63 kw).

Pour les produits pétroliers, avec la construction d'un nouveau quai, Brest va devenir port direct d'importation, ce qui réduira la cote de place. La capacité de distribution d'eau potable va passer de 24 000 à 30 000 m³, ce qui permettrait de répondre aux besoins d'industries nouvelles. Celles-ci, pour certains usages, pourraient utiliser l'eau de mer.

Mais, s'il existe encore quelques terrains disponibles sur les terre-pleins du port qui s'étendent sur 58 hectares, en fait, il n'existe pas actuellement de terrains en bordure de quai maritime pour une entreprise très importante.

Le plan d'urbanisme prévoit la création d'une zone industrielle de 36 hectares, par construction de terre-pleins bordés de quais en eau profonde, à l'est du port de commerce; cette zone pourrait être largement étendue vers l'est et conviendrait admirablement à toutes les industries liées à l'existence d'un port franc, elle serait facile à isoler par un cordon douanier.

Mais il est évident que la Chambre de Commerce ne peut, à elle seule, entreprendre les importants travaux indispensables, sans être certaine de trouver des acquéreurs. Nous pensons que la création de cette zone industrielle, dont l'aménagement devrait être partiellement pris en charge par le Fonds d'Aménagement du Territoire, est liée à celle du port franc.

Il existe, sans doute, d'autres terrains disponibles : une partie de l'ancienne poudrerie du Moulin Blanc, non occupée par les nouveaux abattoirs, une zone de 136 hectares est réservée pour l'industrie au nord de la ville, ainsi que des parcelles dispersées dans plusieurs secteurs, mais ces terrains ne sont pas reliés à la voie ferrée et, comme on peut penser que des activités industrielles non liées à l'activité portuaire ont peu de chances de s'établir à Brest, ces terrains risquent fort de demeurer inutilisés par l'industrie.

En conclusion, le problème brestois apparaît difficile à résoudre. La municipalité, la Chambre de Commerce sont résolues à faire un gros effort pour favoriser l'implantation d'industries nouvelles, aide à la construction de logements, travaux d'équipement de la zone industrielle, dégrèvement total de la patente pour 5 ans.

Il est relativement aisé de faire de Brest un port de réparations, de soutage, d'exportation de produits agricoles. La prime d'investissement peut jouer un rôle efficace pour inciter des entreprises à exploiter ces possibilités, mais, en fait, l'avenir brestois paraît lié aux décisions gouvernementales qui tiendraient compte de l'intérêt stratégique de la ville pour y créer de nouvelles industries (industrie atomique et pétrolière), et surtout à la création d'une zone industrielle en bordure de quai maritime, reconnue comme zone franche, qui permettrait à Brest d'exploiter à fond les avantages d'une situation géographique dont la ville a supporté jusqu'ici les seuls inconvénients. Le Comité d'Étude de la région brestoise qui vient de se constituer a encore du bon travail à faire!

LE PROBLÈME DOUARNENISTE ET LES SOLUTIONS

LES problèmes de Douarnenez, port de pêche, présentent certains caractères analogues à ceux de Brest, port militaire. Les deux villes occupent d'ailleurs une situation symétrique par rapport à l'axe de la presqu'île de Crozon : Douarnenez pourrait être le débouché maritime de la Cornouaille sur une baie largement ouverte, comme Brest est le débouché du Léon sur la rade. Brest a conservé une activité trop exclusivement liée à la marine de guerre; Douarnenez a gardé des formes traditionnelles de pêche qui lui ont valu d'être pendant longtemps le plus grand port de pêche et le plus grand centre de conserveries de la Bretagne, mais il n'a pas su comme ses concurrents de la côte sud adopter des techniques nouvelles; aussi la situation économique et sociale de la ville paraît, à une autre échelle, aussi critique que celle de l'agglomération brestoise. Mais là aussi des remèdes existent, de nouveaux éléments favorables, notamment l'aménagement d'un port en eau profonde peuvent être exploités.

La gravité du problème douarneniste.

La diminution de la population, observée depuis 20 ans, traduit des difficultés économiques qui se sont accrues encore depuis 1954 (1936 : 21 212 habitants; 1946 : 20 564; 1954 : 20 089).

Douarnenez est resté le port type de la pêche artisanale, les marins ne sont pas des salariés mais sont rémunérés à la part. Les Douarnenistes ont combiné un calendrier complexe de pêche des poissons saisonniers, maquereaux, sardines, thons; les crustacés et les poissons de palangre complètent cette gamme. Ce type de pêche a déterminé la création de nombreuses usines de conserves : on en comptait encore 18 occupant plus de 2 000 personnes en 1950. Etablies en pleine ville pour être proches du quai de débarquement et pouvoir faire appel à tout moment aux ouvrières, les *pens sardins*, elles ne répondent pas aux exigences classiques de l'urbanisme, mais font de Douarnenez une agglomération industrielle extrêmement vivante.

Aussi, au recensement de 1954, la structure de la population active paraissait encore bien équilibrée : sur 8 830 personnes, la pêche employait 1 900 hommes, le bâtiment, très actif 560, et les industries de transformation 2 660 personnes (dont 1 740 femmes) : conserveries, fabriques de boîtes métalliques, d'appareils de pêche, construction de navires en bois. Le tourisme estival avec les belles plages de Tréboul soutenait l'activité du secteur tertiaire.

Mais ce type de pêche, malgré la complexité du calendrier des prises, n'assure pas aussi bien que le chalutage, le plein emploi des hommes et surtout du matériel. La conserverie subit comme partout les effets de la concurrence étrangère, mais les usines douarnenistes, travaillant uniquement le poisson saisonnier résistent moins bien à la crise par la réduction des apports : le tonnage du poisson débarqué qui, en 1953 atteignait 20 657 tonnes, représentant une valeur de 2 024 millions de francs est tombé à 15 221 tonnes en 1955 pour une valeur de 1 590 millions de francs. Aussi les conserveries ferment-elles les unes après les autres, on prévoit qu'en 1956, 6 usines seulement fonctionneront pendant la saison, employant au maximum 500 femmes pendant 600 à 900 heures. Une partie importante du poisson débarqué à Douarnenez est maintenant travaillée dans les usines de la côte sud, jusqu'à Hennebont.

Les statistiques du chômage (233 demandes d'emploi féminines, 22 demandes masculines au 31 octobre 1955) traduisent très imparfaitement la gravité du problème social : le chiffre des saisonnières inscrites au bureau de la main-d'œuvre ne représente pas le quart du chiffre total des ouvrières sans travail.

Qui porte la responsabilité de cette évolution défavorable? Est-ce le marin douarneniste, « par type de marin breton, téméraire, plein d'initiative mais aussi d'indiscipline, tapageur, gaspilleur et buveur : les défauts vont avec les qualités » (A. Guilhaud). Il est certain que son esprit individualiste n'a pas favorisé la transformation des types de pêche. Les conserveurs auraient pu aussi chercher plus sérieusement des solutions visant à régulariser les cours et auraient pu favoriser le développement des cultures légumières qui leur auraient permis d'étendre leurs activités. Les mareyeurs enfin se contentent trop aisément des débouchés traditionnels et auraient pu inciter l'armement à adopter le chalutage. Il est vrai que le port français qui compte le plus grand nombre d'inscrites maritimes et une flottille de 250 unités est demeuré longtemps très mal aménagé. Il n'est pas desservi par la voie ferrée qui reste sur la rive gauche de l'estuaire de la rivière de Port-Rhu; la marée fraîche ne peut ici, comme à Lorient ou Concarneau, passer directement de la criée au wagon. Pour la conserverie, le manque d'eau a gêné pendant longtemps l'utilisation des légumes.

Il existe heureusement aujourd'hui certaines conditions plus favorables qui, si elles sont bien exploitées, peuvent provoquer un réveil de l'économie douarneniste.

Les solutions.

Pour la pêche au chalut, les Douarnenistes disposent maintenant d'un port moderne; le nouveau bassin abrité des vents d'Ouest à Nord-Ouest par deux môles d'une longueur totale de 941 mètres, forme un plan d'eau à — 5 mètres C.M., bordé de quais fondés à cette même cote, limitant sur 240 mètres un terre-plein d'une centaine de mètres de largeur. Les navires peuvent donc aborder à toute heure, ce qu'ils ne pouvaient faire dans l'ancien port du Rosmeur; un nouveau môle Sud-Nord, partant de l'ancien môle du Rosmeur va protéger le bassin des houles rééciliées. Un nouveau bassin pourrait être aménagé entre l'Îlot du Flimou et l'Île Tristan. Un hangar à poissons vient d'être construit sur le terre-plein, il y a place pour une vaste criée avec cases individuelles pour les mareyeurs, et pour divers établissements annexes.

Les investissements considérables réalisés par la Chambre de Commerce ne doivent pas demeurer inutiles. Il suffirait qu'une entreprise de mareyage et un armement fassent preuve de dynamisme et lancent la pêche au chalut pour que les autres suivent, et comme le port est plus proche des principaux bancs que ceux de la côte sud, avec la valeur de ses équipages, Douarnenez reprendrait sans nul doute la place qui devrait être la sienne parmi les ports français.

Le nombre de pêcheurs est d'ailleurs suffisant pour que le développement du chalutage ne détermine pas une diminution de la pêche traditionnelle du poisson destiné à la conserve, ce qui accentuerait les difficultés de cette industrie et aggraverait le chômage féminin. La pêche du poisson frais pourrait donner lieu à des préparations (filets désarêtés) permettant justement l'emploi de la main-d'œuvre féminine.

Par suite de sa situation, des qualités nautiques de son port et de la valeur de ses équipages, Douarnenez pourrait aussi devenir le port d'attache de grands navires pratiquant des pêches lointaines, morue, langoustes ou thons des eaux tropicales, baleine.

La transformation des modes de pêche devrait déterminer celle des chantiers de construction navale, passant du bois à l'acier. Une grosse firme d'alimentation vient de monter une fabrique de produits organiques provenant de l'autolyse de déchets de poissons. La réduction d'activité des conserveries gêne son approvisionnement local. Un nouvel essor de la pêche rendrait possible le développement d'entreprises de ce type.

Douarnenez peut envisager enfin lorsque les travaux portuaires seront achevés, de créer de nouvelles activités liées au trafic maritime commercial. De Brest à Lorient, c'est le seul port pouvant recevoir à toute heure de grands navires. Le trafic commercial actuel est à peu près nul. Paradoxalement, Douarnenez reçoit son charbon, ses produits pétroliers, son vin du port de Quimper-Le Corniguel, d'accès beaucoup moins aisé. Mais il est toujours difficile de créer de nouveaux courants commerciaux. Ceux-ci peuvent se constituer à la faveur de l'implantation d'entreprises industrielles désirant recevoir par mer des marchandises travaillées par une main-d'œuvre féminine surabondante. Comme à Brest, des navires longeant la côte occidentale de Bretagne, peuvent facilement faire une rapide escale pour décharger une partie des cargaisons destinées aux ports de l'Europe du Nord, notamment des produits coloniaux, arachides, cacao, bois.

Mais pour ranimer ainsi son économie, il semble bien que Douarnenez doive compter surtout sur des initiatives extérieures.

Les conditions des implantations industrielles.

Les conditions humaines et techniques sont favorables à l'implantation d'industries nouvelles.

Un industriel disposerait d'une main-d'œuvre, particulièrement d'une main-d'œuvre féminine adroite et active, habituée au travail en usine. L'abattement de zones de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril, les salaires dans la conserverie varient de 115 à 130 francs.

Par rapport à l'avant-guerre, l'atmosphère politique et sociale n'est considérablement transformée. On n'a enregistré que 3 mouvements de grèves de peu d'importance depuis 1950.

La construction est très active et il serait aisé de loger des cadres. La préparation du bacalauréat est assurée par un collège mixte qui possède une section technique.

L'approvisionnement en eau, longtemps insuffisant est amélioré grâce à la création récente d'une station de pompage et de traitement, débitant 6 000 m³, sa capacité pourrait être augmentée. La fourniture de gaz est assurée par une feeder venant de Quimper, celle d'électricité est suffisante (ligne à 63 kw).

De nombreuses usines, anciennes conserveries, sont disponibles. Les terre-pleins du port doivent être réservés aux activités liées étroitement à la pêche. Pour un établissement industriel important, les terrains les mieux placés se localisent au sud de la gare, entre la voie ferrée et la route de l'anse de Pouldavid, d'autres terrains pourraient être aménagés pour l'industrie au sud-est de l'agglomération, de part et d'autre de la voie ferrée, entre la route départementale 47 et la route de Quimper. Les prix seraient de l'ordre de 200 à 300 francs le m². La municipalité, qui a accordé un dégrèvement maximum de la patente faciliterait l'aménagement de ces terrains.

•••

Comme Brest, Douarnenez peut donc espérer résoudre un problème économique et social particulièrement grave. Son essor industriel remédierait au surpeuplement agricole des campagnes voisines qui enregistrent une très forte émigration. Depuis 1936, la population a diminué de 6,5 % dans le canton de Douarnenez, de 11,5 % dans le canton de Plogastel Saint-Germain, de 8,1 % dans le canton de Pont-Croix.

Par suite de leur situation excentrique, des petits bourgs comme Pont-Croix, (qui a accordé un dégrèvement de la patente), ont ici peu de chances d'attirer des industries. Nous pensons que seule une meilleure utilisation des possibilités de Douarnenez permettrait d'animer l'économie d'un secteur qui présente bien actuellement tous les caractères d'une « zone critique ».

CHAPITRE IV

LA ZONE LITTORALE MÉRIDIONALE

DU pays bigouden à l'embouchure de la Vilaine, la façade maritime méridionale de la Bretagne présente de nombreux traits analogues à ceux de la zone côtière septentrionale. Des villes de fond d'estuaire : Quimper, Quimperlé, Hennebont, Auray, Vannes, jalonnent un grand axe routier et ferroviaire ; une autre ligne d'agglomérations urbaines, villes-marchés, ports de pêche, stations balnéaires, marque le front de mer : Pont-l'Abbé et les ports bigoudens, Bénodet et Beg-Meil, Concarneau, Lorient, Port-Louis, Etel, Quiberon et Carnac.

La structure urbaine reflète une économie plus complexe que celle de la côte septentrionale. L'agriculture ne bénéficie pas pourtant des sols limoneux des plateaux du nord, l'essor du tourisme, malgré les étés plus ensoleillés, a débuté plus tard, c'est l'exploitation intensive des richesses de la mer qui a été l'élément moteur du développement économique.

La présence de bancs de poissons saisonniers, qui font défaut sur la côte nord, est à l'origine de l'essor de la pêche ; les capitaux nantais ont favorisé la création des conserveries. Celles-ci ont déterminé une évolution de l'agriculture : développement des cultures légumières, engraissement du porc ; les marins ont adopté de nouveaux types de pêche, qui ont fait la fortune de Lorient, puis des ports du Sud-Finistère, tandis que l'ostréiculture connaissait un grand essor.

Avec les conserveries, les papeteries, les faïenceries, l'exploitation du kaolin, les industries du bois, les forges d'Hennebont, l'arsenal de Lorient, ce secteur est un des plus industrialisés de Bretagne. Le tourisme est en plein essor, la construction extrêmement active et l'économie, dans son ensemble, est mieux équilibrée et plus développée que sur la côte septentrionale. Ce secteur géographique est d'ailleurs le seul, avec l'agglomération rennaise, à enregistrer un net accroissement de population depuis 1936. Dans les quatre départements, depuis 1936, la population a augmenté dans 27 cantons seulement : 11 d'entre eux appartiennent à ce secteur méridional.

On ne saurait en conclure que le développement économique de cette zone côtière soit suffisant pour assurer le plein emploi d'une population qui compte une forte proportion de jeunes et surtout pour absorber l'excédent de population agricole des zones voisines de la Bretagne intérieure, plus mal placées pour attirer de nouvelles industries.

Certaines activités industrielles sont en crise et en particulier la plus importante, la conserverie. Les fonctions administratives et commerciales qui expliquent l'essor de Quimper et de Vannes demeurent trop exclusives. Lorient va connaître les mêmes problèmes économiques et sociaux que Brest, avec la fin des travaux de reconstruction.

Aussi, l'implantation de nouvelles activités industrielles apparaît-elle ici encore extrêmement souhaitable. Si ce secteur possède un grand axe routier et ferroviaire, les transports par fer vers

Paris sont longs et peu rapides (en moyenne 8 h 30 de Paris à Quimper), les détours par Redon et surtout par Nantes allongent les parcours : Lorient se trouve à la même distance de Paris que Landivisiau dont la situation est beaucoup plus occidentale. Si la route rétablit partiellement l'équilibre, les villes du sud de la Bretagne nous paraissent avoir moins de chance que celles du nord d'attirer des établissements décentralisés de Paris, qui garderaient des liens techniques étroits avec une entreprise de la capitale.

Par contre, la situation géographique est plus favorable pour les échanges avec les pays de la Loire, du Centre-Ouest et le Midi Aquitain, pour la réception du courant électrique du Massif Central, de Nantes-Cheviré, des produits pétroliers de Donges et, plus tard, pour celle du gaz naturel d'Aquitaine.

Les matières premières encore insuffisamment utilisées sont plus abondantes que sur la côte nord, produits de la mer et du sol, bois, kaolin, tôles d'Hennebont. Avec Lorient, la région dispose d'un port excellent, possédant une zone industrielle en bordure de quais en eau profonde, dont on ne trouve pas l'équivalent sur la côte nord. Enfin, le milieu humain est dynamique et sait faire preuve d'esprit d'initiative. Ce secteur méridional de la Bretagne peut donc développer son économie à la fois grâce à des initiatives locales et grâce à l'implantation d'entreprises industrielles nouvelles d'origine extérieure.

PONT-L'ABBÉ : capitale du Pays Bigouden

A 20 kilomètres au sud-ouest de Quimper, Pont-l'Abbé est la première des villes de fond d'estuaire qui se succèdent le long de la façade maritime méridionale de la Bretagne, de la Pointe de Penmarc'h à l'embouchure de la Vilaine. Si l'estuaire de la rivière de Pont-l'Abbé, complètement envasé, n'est plus accessible aux navires de mer, cette situation vaut à Pont-l'Abbé d'être le carrefour des routes du Pays Bigouden.

Malgré la proximité de Quimper, la ville exerce son influence commerciale vers le Nord, jusqu'à la route de Quimper à Audierne. Les campagnes bigoudènes, aux champs enclos de murs de pierres sèches, enrichies par la culture des pommes de terre de primeur et des légumes que les conserveries travaillent avec le poisson, sont bordées vers le sud par des ports de pêche qui ont su se moderniser en adoptant la technique du petit chalutage : Saint-Guénolé, Kéruy-Penmarc'h, Le Guilvinec, Lesconil, Loctudy.

Renforcée par le tourisme estival, l'activité commerciale est naturellement dominante, mais, à côté des conserveries, des entreprises ont su utiliser les richesses folkloriques et l'habileté des femmes bigoudènes, 6 fabriques de poupées emploient 200 ouvrières, des fabriques de vêtements bretons et le travail traditionnel de la broderie assurent un emploi relativement satisfaisant de la main-d'œuvre féminine.

Par contre, les emplois industriels masculins sont réduits et comme la pêche ne peut absorber l'excédent de population agricole masculine, beaucoup de jeunes gens doivent émigrer; depuis 1946, Pont-l'Abbé a perdu 250 habitants (1946 : 6 644 habitants; 1954 : 6 393 habitants). La construction et des travaux d'édilité emploient actuellement beaucoup d'anciens ouvriers agricoles. Lorsque ces travaux seront terminés, le chômage masculin risque de s'accroître.

Pont-l'Abbé et les communes voisines recherchent donc surtout des entreprises employant principalement de la main-d'œuvre masculine, fait assez rare en Bretagne. Néanmoins, des conserveries viennent de fermer, le travail de la dentelle s'est concentré sur la côte et n'emploie plus de femmes de Pont-l'Abbé, il serait donc possible à une nouvelle entreprise de recruter aussi du personnel féminin.

Les conditions techniques d'implantation sont satisfaisantes : voie ferrée à écartement normal desservant les ports bigoudens, nombreux services de cars vers Quimper, ligne électrique à 15 000 volts, gaz venant de Quimper par feeder, approvisionnement en eau suffisant pour la plupart des types d'industries, réseau d'égouts en construction. Il serait facile de loger des cadres, un programme de construction de 136 logements se termine, un autre va être lancé. Un lycée annexe de celui de Quimper et un collège privé assurent la préparation au baccalauréat.

Et surtout, un industriel pourrait trouver des terrains à bon marché. La ville possède les terres d'une ferme de 15 hectares sur la route de Penmarc'h et serait disposée à céder à bas prix des terrains aménagés à une entreprise qui permettrait à la région d'employer sa main-d'œuvre excédentaire. La municipalité accorde un dégrèvement maximum de la patente et a vigoureusement insisté auprès des pouvoirs publics pour que des entreprises industrielles nouvelles puissent bénéficier à Pont-l'Abbé des avantages spéciaux accordés aux « zones critiques ».

QUIMPER : capitale de la Cornouaille

PRÉFECTURE du Finistère, Quimper est surtout la capitale de la Cornouaille et son remarquable essor contemporain est lié au développement économique de ce secteur.

Ville-pont, ville de fond d'estuaire, au confluent du Steir et de l'Odet, l'essor de cette vieille cité épiscopale est, en effet, relativement récent. Il y a cent ans, la ville comptait une dizaine de milliers d'habitants, sa population avait doublé au début de ce siècle.

Le développement urbain s'est effectué depuis 1921 par la croissance des communes qui enserrant une ville de 192 hectares de superficie : Penhors à l'ouest, Ergué-Armel au sud, Kerfeunteun au nord. L'agglomération quimpéroise comptait 35 873 habitants en 1936, 40 345 en 1946, 41 243 en 1954.

L'accroissement de population, extrêmement marqué au lendemain de la guerre, est aujourd'hui ralenti. La progression rapide de la construction, particulièrement frappante parce qu'elle s'effectue essentiellement sous forme de pavillons individuels, correspond moins aujourd'hui à une forte immigration qu'à une décongestion du centre dont les vieilles maisons sont aussi pittoresques qu'inconfortables (la population de la commune de Quimper a diminué de 800 habitants de 1946 à 1954).

Sans doute, de nombreux travailleurs, qui conservent un domicile rural, viendront un jour résider à Quimper, cependant, il semble qu'un nouveau développement de l'agglomération quimpéroise, susceptible de fixer l'excédent de population agricole des campagnes cornouaillaises, soit lié à l'implantation d'activités industrielles nouvelles.

L'économie quimpéroise et les possibilités de développement industriel.

La poussée de population des premières années d'après-guerre est liée en grande partie à l'importance accrue des fonctions administratives : les commerces urbains en sont les principaux bénéficiaires. Sur une population active de 16 860 personnes, l'administration en emploie 2 040, le commerce 3 560, les services 2 600, les transports 860.

Cependant, Quimper n'est pas uniquement une ville administrative et commerçante, à côté du bâtiment, extrêmement actif, qui emploie 1 900 ouvriers, les industries de transformation occupent 2 020 hommes et 1 590 femmes. Les industries alimentaires (conserves, fabriques de crêpes-lentilles), le matériel de conserverie et la fabrication de boîtes métalliques, une grosse papeterie (sur le territoire d'Ergué-Gaberic), des entreprises de confection constituent les principales branches d'activités.

L'économie quimpéroise paraît donc relativement bien équilibrée. Le chômage déclaré est peu important (demandes d'emploi non satisfaites au 31 octobre 1955 : 14 hommes, 69 femmes). Le chômage masculin a effectivement diminué sensiblement depuis 1953, par suite de la grande activité du bâtiment; par contre, on observe une aggravation régulière du chômage féminin (crise de la conserverie, de la confection).

Il existe un important chômage non-déclaré, lorsqu'un recrutement est organisé, les candidats sont toujours très nombreux. Beaucoup de jeunes gens doivent se diriger vers l'Armée, la Marine ou les grandes agglomérations urbaines, de nombreuses jeunes filles vont se placer dans la région parisienne. Les services de la main-d'œuvre estiment que des industriels pourraient immédiatement recruter 300 hommes et 600 femmes, déjà logés dans l'agglomération ou à proximité. Quelles industries pourraient plus particulièrement utiliser cette main-d'œuvre?

Par suite de l'éloignement de Paris, qui exclut des établissements gardant des liens techniques étroits avec des entreprises parisiennes, Quimper doit compter surtout sur l'implantation d'industries liées au milieu régional pour l'approvisionnement en matières premières ou pour les débouchés. Mais, à cet égard, la situation géographique de la ville est excellente. Si la gare est très active (7 trains par jour vers Lorient, 5 vers Brest, 5 vers Douarnenez, une ligne marchandises vers les ports bigoudens), la ville est surtout un grand carrefour routier.

La circulation automobile pose des problèmes considérables qu'on ne pourra résoudre que par l'établissement de grandes déviations. En hiver, 74 services de cars, en été, 109 services réguliers ont leur point de départ à Quimper. Les transports publics de marchandises sont assurés par 6 entreprises pour la zone longue, 7 pour la zone courte et 4 pour le camionnage.



Chêne L.S.N., Photo-du-Bas-Breton, 1952, 0119-8819, n° 103.

Fig. 31. — QUIMPER. La vieille ville est située au confluent du Steir et de l'Odet. Les constructions modernes débordent très largement sur le territoire des communes voisines, des lotissements sont créés sur les plateaux du sud. La zone industrielle du Corniguel au sud-ouest est desservie par les navires de mer mais n'est pas rattachée à la voie ferrée. Deux autres zones industrielles sont prévues, au nord le long du Steir, à l'est près de la gare de marchandises.

La création du port du Corniguel, à 2 kilomètres en aval de la ville, accessible aux caboteurs de 1 000 tonneaux, a renforcé considérablement le trafic portuaire : 72 000 tonnes en 1951, 113 000 en 1955 (charbon, bois, ciment, sable, engrais marins, vin d'Algérie et produits pétroliers), le coût du transport du charbon par voie maritime est inférieur de 500 francs par tonne au transport par fer.

L'aérodrome de Quimper-Pluguffan, à 7 kilomètres de la ville, dispose de deux pistes d'envol gazonnées, mais il n'existe encore aucune liaison aérienne régulière.

Ce système de communications permet à la ville d'exercer son rayonnement commercial dans une zone de forte densité de population, d'économie complexe, limitée seulement par le rayonnement de Brest et de Lorient. Aux 250 000 habitants permanents de ce secteur, il convient d'ajouter les très nombreux touristes qui animent la Cornouaille en été. A côté de l'hôtellerie (600 chambres), une partie de l'activité industrielle quimpéroise est liée à l'importance du tourisme (faïencerie, spécialités alimentaires).

Il y a donc place pour des industries travaillant pour un débouché régional : conditionnement de produits divers entreposés à Quimper, industries liées à la construction particulièrement active : matériaux, briques, tuiles, agglomérés, céramique sanitaire, menuiserie industrielle. Ces industries pourraient, d'ailleurs, utiliser des matières premières locales : sable, argile, kaolin, bois.

Des industries mécaniques pourraient également travailler, au moins partiellement, pour la clientèle régionale : appareillage électrique, ménager, matériel agricole, équipement de fermes, de conserveries, moteurs marins et matériel de pêche. Des industries du vêtement, de la lingerie auraient à leur disposition une main-d'œuvre féminine particulièrement adroite.

Certaines matières premières pourraient aussi être mieux utilisées. Les conserveries quimpéroises sont relativement prospères parce qu'elles occupent une situation centrale entre les ports de la côte sud et ouest, et diverses régions de cultures légumières : l'approvisionnement est donc mieux assuré que sur le lieu même d'une production unique. On peut exploiter cette situation avantageuse aussi bien pour l'utilisation des produits du sol que pour ceux de la mer, notamment par la création d'un frigorifique régional. Des industries utilisant des déchets de poissons ou de viandes pour des préparations diverses seraient particulièrement bien placées.

Les conditions humaines et techniques.

Conditions techniques et humaines sont, dans l'ensemble, favorables. S'il est possible, pour tous les types d'industries, de recruter une main-d'œuvre non qualifiée très nombreuse, un chef d'entreprise pourrait aussi trouver des spécialistes pour diverses activités (céramique, industries alimentaires, mécanique, vêtements).

Un collège technique public féminin, un collège technique privé masculin, un centre public d'apprentissage, des cours professionnels municipaux, un centre de F.P.A. du bâtiment forment aujourd'hui de bons ouvriers, dont beaucoup ne trouvent pas à s'employer dans l'agglomération.

Depuis le 1^{er} avril, l'abattement de zone de salaires est de 6,67 %. Pour les principales branches d'activités, les salaires réels sont de 115 francs pour les manœuvres, 118 à 125 francs pour les ouvriers spécialisés, 130 à 145 francs pour les ouvriers qualifiés, 150 francs pour les ouvriers hautement qualifiés. La Direction départementale du Travail estime que cette main-d'œuvre est « calme, travailleuse et peu exigeante ». Deux mouvements de grève de faible importance ont été enregistrés depuis 1950.

A proximité des plages, cette petite capitale régionale peut enfin exercer un attrait pour les cadres. L'équipement scolaire est très satisfaisant avec deux importants lycées, deux collèges privés de garçons, 4 collèges privés de jeunes filles. L'équipement sanitaire, culturel et sportif est également très complet et dans cette ville très animée, élégante, la vie de société est active. Le problème du logement, encore actuellement difficile à résoudre, sera moins grave dans quelques mois. Des programmes de construction, portant sur plus de 500 logements, sont en cours d'exécution, municipalités et Chambre de Commerce apporteraient une aide considérable pour le logement des cadres.

La structure de l'emploi est bien équilibrée puisqu'à côté de la main-d'œuvre masculine employée à la pêche, dans les ateliers de réparation de moteurs marins, de construction de navires en bois, dans le bâtiment, le personnel féminin est employé dans trois usines de fabrication de boîtes vides et surtout dans la conserverie qui, à la saison, recrute 2 500 ouvrières.

En outre, le tourisme est très actif en été et anime le commerce et l'hôtellerie. Aussi, la proportion de main-d'œuvre féminine est-elle satisfaisante : 2 600 hommes, 2 320 femmes, pour la seule population habitant Concarneau. La population de l'agglomération (Concarneau et Lanrie) a augmenté de 700 habitants depuis 1936 (en 1954, Concarneau : 10 341; Lanrie : 3 099). Une partie importante de la population active travaillant à Concarneau conserve d'ailleurs un domicile rural : cas de nombreux pêcheurs et du personnel féminin des conserveries. Les cars des entreprises assurent partiellement le transport des ouvrières. Certaines usines ont aménagé des dortoirs pour héberger une partie du personnel féminin au moment des pointes de travail.

Cependant, depuis quelques années, la prospérité de Concarneau paraît menacée et un problème social grave se pose déjà pour l'emploi de la main-d'œuvre féminine. 6 usines viennent d'annoncer leur fermeture et beaucoup fonctionneront au ralenti, comme les années précédentes. Aussi, le chômage féminin va-t-il s'accroître. En 1955, plus de 100 jeunes filles ont sollicité un emploi de vendeuse lors de l'ouverture d'un magasin à prix uniques.

Quelles activités industrielles nouvelles pourraient permettre de résoudre ce problème social?

En dehors de la conserve, des industries annexes de la pêche peuvent être créées ou développées. Les chantiers de construction de navires en bois voient leur activité se réduire avec les progrès de l'emploi de chalutiers d'acier. Un chantier de construction de navires d'acier serait à peu près aussi bien placé qu'à Lorient et trouverait de larges débouchés sur toute la côte du sud-Finistère, pour les constructions neuves comme pour les réparations.

Une entreprise de préparation de déchets de poissons existe déjà, mais elle est mal équipée; une usine moderne préparant des aliments du bétail et des produits organiques divers serait bien placée. Quelques mareyeurs pratiquent la préparation de filets désarêtés, mais en employant des techniques artisanales, il y aurait encore beaucoup à faire dans ce domaine.

Enfin, des industries diverses non liées aux ressources locales (petite mécanique, etc.) pourraient utiliser une main-d'œuvre féminine rompue au travail en usine. Le travail de la conserve demande des qualités d'attention, de précision, qui peuvent être précieuses pour divers types de fabrications. D'anciens spécialistes de la marine pourraient aussi rendre de grands services pour des industries mécaniques et électriques. Une section technique du collège prépare aux divers métiers de la métallurgie.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril 1956. Les salaires réels varient de 115 à 130 francs dans la conserverie, de 115 à 160 francs dans la métallurgie.

Le problème du logement des cadres, assez difficile à résoudre actuellement, sera moins grave après l'exécution d'un programme de construction de 200 logements.

Les conditions techniques d'implantation sont satisfaisantes. 8 services quotidiens de cars relient Concarneau à Quimper, 7 à Quimperlé, 2 à Port-Manech, 4 trains quotidiens vers Rosperden assurent la liaison avec la grande ligne Paris-Quimper.

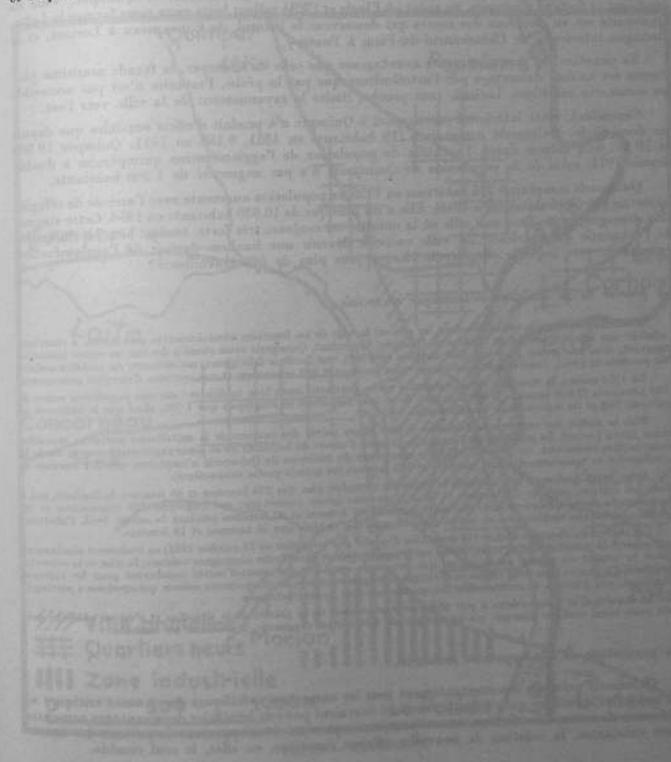
Le port est très bien équipé, relié à la voie ferrée, et peut recevoir à toute marée des navires calant 5 mètres (160 mètres de quais à la cote — 5 C.M.). Le trafic commercial (importation d'huile, de ciment, de goudrons, de produits pétroliers, de rogne, exportation de conserves et de pommes de terre) est en constante progression (51 000 tonnes en 1951, 93 000 en 1955). L'alimentation en courant électrique est assurée par une ligne de 15 000 volts, le gaz vient de Quimper par feeder. La ville dispose d'un réseau d'égouts et une nouvelle industrie pourrait utiliser 2 000 m³ d'eau par jour.

Le plan d'urbanisme prévoit l'aménagement d'une zone industrielle d'une dizaine d'hectares, à l'est du port, en bordure de l'estuaire du Moros, à proximité immédiate des quais et de la voie ferrée. Mais ces terrains sont en pente et les prix seraient élevés, de l'ordre de 1 500 à 3 000 francs le m². Comme dans toute la zone littorale, les terrains sont chers. Au nord de l'agglomération, le long de la route de Quimper, il serait possible d'utiliser des terrains plats dont les prix seraient plus bas (de l'ordre de 200 à 300 francs le m²). A 4 kilomètres du centre de la ville, en bordure

de la voie ferrée, des terrains sont prévus pour des établissements industriels insalubres; dans ce secteur, les prix ne dépasseraient pas 100 francs le m².

La municipalité prendrait à sa charge l'aménagement des terrains situés près de l'agglomération. Elle a accordé un dégrèvement maximum de la patente.

Concarneau peut donc espérer que de nouvelles activités industrielles viendront relayer les industries traditionnelles qui ne peuvent plus, à elles seules, assurer la prospérité économique et l'équilibre social du troisième port de pêche français.



La ville occupe, en effet, un site moins excentrique que Lorient et peut, avec la zone côtière, assurer la desserte d'un vaste secteur de la Bretagne intérieure, limité par Pontivy, Carhaix, Châteauneuf du Faou. Cette situation explique le succès de l'abattoir municipal créé en 1952. En 1955, il a expédié 7 000 tonnes de viande (porcs en particulier). Il y aurait place pour des industries annexes importantes. Les usines de conserves pourraient, notamment, bénéficier d'un complément à leur travail saisonnier.

Une petite laiterie-fromagerie employant 10 ouvriers est très insuffisante pour utiliser l'importante production laitière de la région; biscuiteries, fabriques de biscottes, fabriques de choucroute, de plats cuisinés, cidreries, fabriques de jus de fruits seraient bien placées pour leur ravaillement en matières premières.

Les kaolins de Plomeur, de Riec-sur-Belou, de Guisriff permettraient la création de fabrications céramiques diverses. Les tôles d'Hennebont, déjà utilisées par une importante fabrique de boîtes métalliques, pourraient servir pour d'autres fabrications (meubles métalliques, jouets, appareils ménagers); par le port de Lorient, distant de 20 km, il est facile de recevoir d'autres matières premières et du charbon (prix du transport : 560 francs la tonne par route).

Les conditions humaines et techniques.

De nouvelles industries bénéficieraient surtout de conditions humaines très favorables. Il est possible de recruter immédiatement plus de 1 000 ouvriers et 1 500 ouvrières déjà logés en ville ou dans les environs immédiats. Les services de transports déjà existants (7 trains par jour vers Lorient et Quimper, 13 services quotidiens de cars) permettraient de recruter une main-d'œuvre rurale encore plus importante.

Les salaires sont nettement inférieurs à ceux de Lorient (zone d'abattement de 6,67 % depuis le 1^{er} avril; salaires réels dans les principales branches : manœuvre : 120 francs; ouvrier spécialisé : 125 à 130; ouvrier qualifié : 135 à 140; chef d'équipe : 145 à 160 francs).

L'atmosphère sociale est évidemment plus calme que dans les grands centres urbains. Depuis 1950, on n'a enregistré que deux conflits sociaux de courte durée, portant sur un effectif très réduit (10 et 22 ouvriers).

La main-d'œuvre est habituée de longue date aux travaux des usines de conserves et des papeteries qui exigent des qualités d'attention, de précision et de rapidité. Il serait possible de recruter de bons ouvriers qualifiés, travaillant actuellement à Lorient (200 pour la métallurgie, 25 fondeurs hautement qualifiés, des ouvriers des services d'entretien des conserveries). La formation professionnelle est assurée, plus spécialement pour la main-d'œuvre féminine (centre d'apprentissage, section technique du collège).

La municipalité faciliterait le logement de cadres venus de l'extérieur, envisageant même de construire des immeubles locatifs après accord avec le chef d'entreprise. L'ambiance serait satisfaisante pour les cadres, bon équipement scolaire (collège mixte, collège privé de jeunes filles), sanitaire, culturel. La valeur de Quimperlé comme centre touristique est bien connue.

Les conditions techniques permettraient l'implantation d'usines très importantes : lignes de 63 et 45 kv, une ligne de 15 kv ceinture la ville, la construction d'une centrale particulière serait possible sur l'Elle à 1 kilomètre de la ville (déviellation de 17 mètres, débit minimum : 4 000 m³ heure). Le gaz est fourni par une usine locale, en attendant la construction du feeder venant de Quimper.

La capacité de distribution d'eau est assez limitée pendant l'été, par suite des gros besoins d'une papeterie. Des études sont en cours pour utiliser les eaux pures de l'Elle, dont le débit minimum est 4 000 m³ heure. Une industrie, grosse utilisatrice, serait alors très bien placée (prix actuel : 32 francs le m³).

Deux établissements industriels sont actuellement disponibles. Une partie des bâtiments de la papeterie qui a concentré ses activités peut être louée pour diverses industries de transformation. Les bâtiments d'une importante conserverie sont en vente (19 000 m², 4 500 m² couverts, 9 000 m² de planchers).

Le plan d'urbanisme à l'étude prévoit la création d'une zone industrielle de 11 hectares au sud-ouest de la ville, près de la voie ferrée et de l'abattoir. Nous avons visité trois autres groupes de terrains desservis par la route. Les prix seraient de l'ordre de 100 à 150 francs le m².



Cliché I.C.N., Pointe-de-Pennan-le-Duc, 1955, 0429-0430, n° 91.

Fig. 34. — LORIENT. La ville dont la reconstruction s'achève, s'étend sur la rive droite de l'estuaire commun du Scorff, franchi par un pont suspendu, et du Blavet. Au nord du port de pêche de Kéroman, le port de commerce est bordé de quais en eau profonde. L'ancienne vanière de Kergroise, aujourd'hui comblée constitue une magnifique zone industrielle, en bordure de la base sous-marine, le long de l'anse de Kerolay.

La municipalité, qui a accordé un dégrèvement maximum de la patente, se chargerait de l'aménagement des terrains (voirie, eau, gaz, électricité, égouts, sauf station d'épuration particulière). Les terrains aménagés seraient cédés au prix de revient.

L'industrialisation de cette petite ville apparaît extrêmement souhaitable pour résoudre de graves problèmes sociaux. Grâce à l'action d'une petite équipe d'hommes dynamiques et à de bonnes conditions géographiques, techniques et humaines, Quimperlé peut devenir un centre industriel en expansion. Il serait souhaitable que de nouvelles industries puissent bénéficier là des avantages spéciaux reconnus aux « zones critiques ».

LORIENT : une zone industrielle exceptionnelle

L'AGGLOMÉRATION lorientaise est l'une des trois zones retenues en Bretagne dans la première catégorie des secteurs devant bénéficier d'avantages spéciaux pour l'implantation d'industries nouvelles.

Ce choix se justifie à la fois par la gravité du problème du chômage qui se posera inductiblement dans trois ou quatre ans, lorsque l'achèvement des travaux de reconstruction libérera 1 500 à 2 000 travailleurs, et par les conditions favorables que la ville offre à la création de nouvelles industries.

Les industriels auxquels l'État accorde des avantages spéciaux pour les inciter à résoudre un problème social particulièrement grave trouveraient difficilement ailleurs en Bretagne certaines conditions aussi favorables que celles qui leur sont offertes à Lorient.

Lorient peut devenir un secteur industriel en expansion, animant l'économie de tout le littoral méridional de la Bretagne. Les responsables de l'avenir économique de la cité, municipalité, Chambre de Commerce, groupements professionnels font d'ailleurs preuve d'un grand dynamisme et un Comité d'Étude s'est constitué pour animer l'économie de la région lorientaise.

Evolution de la ville.

En 1666, la Compagnie des Indes fit un choix excellent en installant ses premiers entrepôts sur le site où devait s'élever la nouvelle ville de Lorient, sur la rive droite de l'estuaire du Scorff, au confluent de l'estuaire du Blavet. Aucune ria bretonne n'offre un aussi vaste plan d'eau profonde, d'accès facile et bien protégé du large, bordé de terrains plats très étendus.

Après avoir été un port colonial, Lorient devient un port régional, important notamment du charbon et exportant des poteaux de mine et du kaolin. La fonction militaire, avec l' Arsenal, tient une place essentielle jusqu'à la création, en 1927, du port de pêche de Kéroman, qui place Lorient au deuxième rang des ports de pêche français.

La situation et les qualités nautiques du port de Lorient incitent les Allemands à construire leur grande base sous-marine qui a bien résisté aux bombes alliées alors que la ville a été entièrement détruite. On a mis à profit ces destructions pour desserrer l'agglomération vers l'ouest, aménager de larges voies de circulation et de vastes espaces verts. La conception et l'exécution sont remarquables et, dans trois ou quatre ans, lorsque la reconstruction sera achevée, cette ville toute neuve sera l'une des plus belles réalisations de l'urbanisme français contemporain.

Des industries nouvelles pourront-elles alors relayer les activités liées actuellement à la reconstruction ?

Des terrains industriels en bordure de quai maritime.

Lorient a surtout la chance de posséder une zone industrielle présentant des caractères qu'il est assez rare de trouver même dans d'autres régions françaises.

La Chambre de Commerce et le M. R. L. ont entrepris le comblement de la vasière de Kergroise, d'une superficie de 25 hectares, environ, située au sud de la ville. Le comblement, avec les déblais provenant des carrières de kaolin et des chantiers de reconstruction de la ville se poursuit.

Electricité de France a réservé 8 hectares pour la construction d'une centrale thermique recevant directement le combustible par mer. Tous ces terrains sont desservis par la voie ferrée qui ceinture la zone industrielle et par un réseau de canalisation d'eau, de gaz et d'électricité.

Les disponibilités en gaz et énergie électrique sont pratiquement illimitées; (ligne de 63 kv, gaz venu de Vanves par feeder) les disponibilités en eau douce sont de 3 000 m³ par jour mais seront prochainement augmentées. Les eaux polluées sont actuellement rejetées à la mer, la construction d'une usine d'épuration est prévue.

Mais l'avantage essentiel de ces terrains est constitué par la proximité de quais en eau profonde; des appareils de manutention pourraient assurer mécaniquement le transport de marchandises pondéreuses du bateau au terrain situé en arrière du terre-plein des quais.

La longueur actuelle des quais du groupe de Kergroise est actuellement de 329 mètres; elle peut facilement être augmentée vers le nord. Le renforcement de 141 mètres sera terminé dans un délai de 15 mois. Les manutentions sont assurées par une grue de 6 tonnes et deux grues de 5 tonnes; on pourrait, en outre, utiliser deux grues de 10 tonnes du port de pêche. La Chambre de Commerce projette de compléter ce matériel de manutention (acquisition d'ici de 2 grues de 6 tonnes) et d'équiper en magasins et entrepôts ces vastes terre-pleins de 100 mètres de largeur.

L'accès de la rade est aisé à toute heure et en tout temps grâce au rôle d'abri exercé par l'île de Groix et les profondeurs au pied de quais de Kergroise (cote — 8 et — 9 m) permettent l'accostage de navires de 10 000 à 12 000 tonnes. L'avant-port et le port d'échouage ne sont utilisés que par de petits caboteurs et des vedettes desservant la rade et l'île de Groix; un bassin à flot de faible profondeur sera prochainement comblé. Le port de Kéroman, remarquablement équipé, est réservé à la flottille de pêche.

Le trafic total, en constante augmentation, s'est élevé en 1955 à 482 452 tonnes (importations : 338 797 tonnes dont 76 099 tonnes de charbon, 107 044 tonnes d'hydrocarbures, 88 745 tonnes de sables et graviers, 39 616 tonnes de vin — exportations : 100 416 tonnes — produits de la pêche : 43 239 tonnes).

Malgré l'importance des travaux d'équipement, le prix des terrains n'excèdera pas 1 000 francs le m². S'il était nécessaire, d'autres terrains pourraient être aménagés à l'ouest du port de Kéroman et au nord de l'agglomération.

Quelles industries peuvent plus particulièrement bénéficier des avantages qu'offre un emplacement aussi exceptionnel ?

Les possibilités de nouvelles implantations industrielles.

Si Donges n'était si proche, la rade de Lorient, d'ailleurs plus aisément accessible que l'estuaire de la Loire aux gros pétroliers, intéresserait certainement des compagnies pétrolières. Les débouchés, notamment vers les ports du Sud-Finistère, sont considérables; les importations de produits pétroliers entreposés à Lorient sont en constante augmentation; mais pour quelques années encore la capacité actuelle de l'industrie du raffinage sera suffisante.

Une industrie des engrais, notamment des superphosphates, et des industries chimiques diverses seraient particulièrement bien placées non seulement pour la réception des matières premières, mais aussi pour l'écoulement des produits dans une région où l'agriculture est en plein essor; les usines les plus proches sont situées à Brest, Landerneau, Dol et Nantes. On vient d'ailleurs de commencer les travaux de construction d'une usine d'engrais.

La création la plus logique serait certainement celle d'une importante industrie céramique. Les plus puissants gisements de kaolin de France se trouvent dans un rayon de 10 kilomètres, sur la commune de Plomeur. Deux grosses entreprises se livrent à l'extraction. Le kaolin expédié aujourd'hui à grande distance, notamment vers la Sarre, pourrait alimenter une industrie de grosse céramique (appareils sanitaires, carrelage) recevant du charbon ou du fuel par mer et pouvant exporter aisément une partie de la production. C'est pour exploiter ces possibilités que la commune de Plomeur a été comprise dans la zone à l'intérieur de laquelle les entreprises pourront bénéficier de la prime spéciale d'équipement. Néanmoins, la Chambre de Commune ne pense pas que l'implantation d'une usine de céramique soit susceptible d'être réalisée dans un proche avenir.

Une entreprise lorientaise envisage de se livrer au travail des bois coloniaux. Des liaisons régulières vont s'effectuer ainsi avec la côte d'Afrique noire. Des industries utilisant des produits coloniaux pourraient donc s'installer à Lorient, qui retrouverait son activité la plus ancienne.

D'une façon générale, par sa situation et les qualités nautiques de sa rade, Lorient est mieux placé que les ports d'estuaire pour attirer une partie de l'intense courant de trafic qui longe le littoral atlantique français. Tous les types d'industries utilisant des matières premières importées par mer bénéficieraient d'un emplacement favorable.

D'autres industries liées au milieu local pour le ravitaillement en matières premières ou les débouchés pourraient s'établir à Lorient.

C'est évidemment le cas des industries annexes de la pêche. Il n'existe qu'une conserverie importante et quelques mareyeurs seulement conditionnent le poisson frais (filets désarêtés).

Une huilerie et une vinaigrerie trouveraient de gros débouchés dans les usines de conserves du littoral. La fabrication d'appareillages divers pour la pêche, assurée surtout par des maisons du Nord, trouverait de gros débouchés locaux et régionaux.

Il est étonnant enfin que Lorient ne construise pas encore ses propres chalutiers et ceux des ports plus petits du littoral méridional, alors qu'il existe une main-d'œuvre traditionnellement experte dans l'art des constructions navales. On peut pourtant compter à cet égard sur certaines initiatives locales.

Des industries métallurgiques diverses pourraient bénéficier de la proximité des Forges d'Hennebont ou de l'importation facile des produits sidérurgiques de la Ruhr.

Enfin, le rayonnement commercial de la ville, qui s'exerce dans tout le Morbihan et les cantons limitrophes du Finistère, justifierait l'implantation d'industries de conditionnement et d'entrepôts de redistribution. La circulation est intense. Deux express dans chaque sens assurent les liaisons rapides avec Paris (8 heures), avec Nantes, Quimper et Rennes.

Des trains omnibus et de très nombreux services de cars desservent un secteur qui s'étend jusqu'à Quimper, Pontivy et Nantes : 24 lignes régulières de cars assurent 129 liaisons journalières A. R. entre Lorient et les centres urbains situés dans ce secteur; 25 services relient Lorient à de petits centres deux ou trois fois par semaine.

D'autre part, de nombreux services ouvriers journaliers sont organisés entre Lorient et Pontivy, Guéméné-sur-Scorff, Gourin, Le Faouet, Plouay, Baud, Locminé, Arzano, Guilgomard. Le réseau urbain assure 33 services quotidiens, les services suburbains 40 services vers Larmor, 10 vers les plages, 10 vers Hennebont. Un réseau de transport remarquablement dense permettrait donc d'employer à Lorient une main-d'œuvre rurale encore beaucoup plus nombreuse.

La main-d'œuvre.

L'utilisation d'une main-d'œuvre domiciliée à la campagne constitue déjà un trait caractéristique de la structure professionnelle. On peut estimer que 2 500 à 3 000 travailleurs résidant dans un rayon dépassant 25 kilomètres se déplacent tous les jours vers Lorient.

50 % des travailleurs du bâtiment ont un domicile rural. La population de Lorient qui était tombée à 19 000 habitants en 1946, atteint 47 000 habitants en 1954. Avec l'augmentation enregistrée dans les communes suburbaines, la population de l'agglomération lorientaise dépasse légèrement le chiffre de 1936, mais l'influence que la ville exerce sur le marché du travail s'étend dans un secteur beaucoup plus vaste qu'autrefois.

Dans les deux communes de Lorient et Lanester, d'après le sondage au 1/20, la population active comprend 20 640 personnes. Il existe une forte disproportion entre la main-d'œuvre masculine et féminine (14 600 hommes, 70 %; 6 040 femmes, 30 %). Elle s'explique par l'importance de la pêche, de l'industrie du bâtiment, des industries métallurgiques et des établissements militaires.

La pêche emploie 2,4 % de la population active (580 pêcheurs, mais beaucoup habitent dans les communes voisines, on compte 1 856 pêcheurs dans le quartier de Lorient). Le bâtiment occupe 14,7 % de la population active (3 040 travailleurs, là aussi beaucoup résident en dehors de l'agglomération, les effectifs sont supérieurs à 4 000).

Les industries de transformation emploient 29,6 % de la population active (5 080 travailleurs, dont 1 020 femmes), et le secteur tertiaire 50,5 % (transports 720, commerce 4 760, services 2 320, administration, armée 2 620). Le nombre de salariés de l'industrie et du commerce est de 14 000 environ (4 000 pour le bâtiment, 6 000 pour les industries de transformation, 3 500 pour le commerce).

De nouvelles industries pourraient utiliser rapidement une nombreuse main-d'œuvre, particulièrement une main-d'œuvre féminine et, dans trois ou quatre ans, 2 000 travailleurs du bâtiment que libérera l'achèvement des travaux de reconstruction. Déjà, le nombre des demandes d'emploi non satisfaites, qui était de 220 en décembre 1950, s'élève à 690 en novembre 1955.

A plus long terme, une nombreuse main-d'œuvre jeune sera disponible, la proportion des enfants de moins de 15 ans étant plus forte que dans l'ensemble du département (Lorient : 28 %, Morbihan : 25,4 %). Enfin, les campagnes, bien desservies par le réseau de circulation, constituent un énorme réservoir de main-d'œuvre.

S'il existe une masse d'ouvriers non qualifiés, par suite de l'importance relativement forte des industries de transformation, il serait possible de recruter de bons professionnels, notamment pour les industries mécaniques. Des retraités de la Marine ou de l'Armement constitueraient d'excellents cadres.

L'École des Apprentis Mécaniciens de la Marine fournissait, autrefois, d'excellents éléments aux industries locales. Elle a été malheureusement transférée à Toulon depuis la guerre. On escompte qu'elle reviendra à Lorient. Il existe du moins un collège technique national (598 élèves, dont 461 garçons). Lorsque les nouveaux bâtiments seront construits, il sera l'un des plus importants de Bretagne. Un centre public d'apprentissage doit lui être annexé.

Les effectifs du centre d'apprentissage féminin doivent passer de 260 à 600 élèves. Un centre de F. P. A. forme 250 ouvriers du bâtiment. Quatre établissements privés sont moins importants, mais, au total, l'enseignement technique compte 1 582 élèves à Lorient et pourrait assez aisément répondre aux besoins de nouvelles industries.

S'il est plus aisé que dans une zone rurale de recruter une main-d'œuvre exercée, les salaires sont nettement plus élevés. L'abattement de zone est de 2,22 %, le plus bas de Bretagne avec la région brestoise. Le salaire horaire du manoeuvre du bâtiment est de 131 francs, de l'ouvrier qualifié de 160 francs; dans les industries de transformation, le salaire moyen de l'ouvrier qualifié est de 175 francs à 180 francs.

Plus fréquents que dans une zone rurale (31 entreprises ont été affectées par des grèves de 1952 à 1955) les conflits sociaux n'ont jamais eu un caractère d'extrême gravité.

Avant même la fin de la reconstruction, la question du logement de la main-d'œuvre et de cadres venus de l'étranger ne posera pas de problèmes graves. La main-d'œuvre déjà logée est importante, une partie peut continuer à résider à la campagne. Pour les cadres, de nombreux appartements neufs sont disponibles immédiatement ou dans un très court délai, de grands programmes d'H.L.M. étant en cours de réalisation.

L'équipement sanitaire est très complet et l'équipement intellectuel satisfaisant avec deux lycées et deux établissements secondaires privés préparant au baccalauréat. Le lycée de garçons va assurer, à partir de 1956, la préparation à certaines grandes écoles. Dans cette ville toute neuve, très animée, à proximité des plages, les conditions de séjour pour les cadres paraissent devoir être fort agréables.

La municipalité est décidée à exploiter les avantages que l'État accorde aux « zones critiques », elle a immédiatement accordé une exonération totale de la patente pour une durée de 5 ans aux nouvelles entreprises.

L'agglomération lorientaise présente donc pour l'implantation de certains types d'industries des avantages tels que son avenir industriel paraît bien assuré.

HENNEBONT : centre sidérurgique breton

A 10 kilomètres de Lorient, Hennebont occupe un site classique de fond de ria et commande le passage de la grande route littorale et de la voie ferrée, au point où la navigation côtière est relayée par la navigation fluviale empruntant le canal du Blavet.

Sans doute, des industries installées à Hennebont ne bénéficieraient pas du déchargement direct des marchandises importées par grands cargos, l'estuaire du Blavet n'est accessible qu'aux navires de 600 tonneaux, mais la situation de la ville présente quelques avantages qui font défaut à Lorient. Hennebont est un nœud routier important, au croisement des grands axes Vannes-Quimper, Rennes-Lorient, et des routes secondaires vers le Faouet, Pontivy et la zone côtière du sud de Lorient, de Port-Louis à Quiberon.

La situation géographique est donc meilleure que celle de Lorient pour l'implantation d'industries utilisant les produits du sol. Il existe déjà deux conserveries importantes (usines mixtes, poissons, légumes). Une cidrerie industrielle et une fabrique de jus de fruits trouveraient de gros débouchés sur la côte. La région est grosse productrice de choux à choucroute, expédiés en Allemagne. Les bâtiments d'une ancienne conserverie pourraient être utilisés par un établissement préparant de la choucroute et divers produits alimentaires.

Une poterie utilise des gisements locaux d'argile. Une briqueterie s'approvisionnerait facilement en matières premières et en combustible et trouverait d'importants débouchés sur tout le littoral. Une entreprise de céramique serait à peu près aussi bien placée qu'à Lorient, pour utiliser le kaolin et recevoir le combustible par mer.

Les Forges d'Hennebont qui, depuis l'exécution d'un remarquable programme de modernisation, sont à la tête de la technique sidérurgique, pourraient fournir tous les types de tôles et de produits semi-ouvrés à de nombreux types d'entreprises : matériel automobile et aéronautique, meubles métalliques, appareils ménagers, emballages métalliques... Établies dans la zone industrielle d'Hennebont, desservies par le chemin de fer particulier des Forges, ces entreprises bénéficieraient d'une économie totale des frais de transport des matières premières.

Ces différents types d'entreprises recruteraient facilement leur main-d'œuvre. La population est en forte augmentation. Malgré les graves destructions de 1944, Hennebont héberge toujours des réfugiés de Lorient. La population de la commune est passée de 9 566 habitants en 1946 à 11 279 en 1954. Les campagnes voisines sont susceptibles de fournir au besoin plusieurs centaines d'ouvriers, évidemment sans qualification professionnelle. Il serait pourtant possible de recruter des ouvriers spécialisés et même des ouvriers qualifiés et quelques cadres.

La modernisation des Forges a déjà libéré de la main-d'œuvre spécialisée dans la métallurgie et est susceptible de provoquer d'autres licenciements. Des entreprises de métallurgie différenciée pourraient donc recruter sur place un noyau d'ouvriers ayant l'habitude du travail industriel, et quelques cadres provenant des Forges, de la Marine et de l'Arsenal de Lorient. Avec l'importance de la main-d'œuvre masculine employée dans les Forges et le bâtiment, le recrutement d'une main-d'œuvre féminine serait particulièrement aisé.

Les charges en salaires seraient plus élevées que dans les petites villes des zones rurales. L'abattement de zone est identique à celui de Lorient (2,22 %). Aux Forges, les salaires sont relativement élevés (salaire horaire du manœuvre : 135 francs; O. S. 3 : 166 francs; P 3 : 186 francs); aux salaires horaires s'ajoutent une prime de productivité et divers avantages.

Le logement de la main-d'œuvre et des cadres ne poserait pas de problèmes graves, la reconstruction s'achève et deux groupes d'H.L.M. sont en cours de construction. L'équipement scolaire serait insuffisant (2 cours complémentaires, une institution privée de jeunes filles) si les établissements de Lorient n'étaient distants de 10 kilomètres.

Une industrie alimentaire pourrait utiliser les bâtiments d'une ancienne conserverie, bien placés sur la rive gauche du Blavet. Une belle zone industrielle, d'une dizaine d'hectares, est en cours d'aménagement sur la rive droite du Blavet. Les débris provenant des destructions de la ville ont servi à surélever des terrains gagnés sur l'estuaire (pour des bâtiments lourds, les frais de fondation seraient sans doute élevés).

Un quai sera aménagé, permettant l'accostage de bateaux de 600 tonneaux, et pour la desserte par fer il sera aisé de prolonger la ligne des Forges d'Hennebont, opération moins coûteuse que le raccordement direct à la gare, prévu par le plan d'urbanisme. Les terrains sont déjà desservis par la route, les canalisations d'eau, de gaz et d'électricité (lignes de 63 et 45 kv). Les eaux polluées peuvent être déversées directement dans l'estuaire en attendant la construction prévue d'une usine d'épuration.

Les terrains appartenant aux Domaines (lais de mer) sont cédés à peu près gratuitement à la ville. Celle-ci, après les avoir aménagés, serait disposée à les vendre à un prix inférieur à 100 francs le m². Il est rare de trouver des dispositions aussi avantageuses.

Enfin, Hennebont vient d'être classée dans la première catégorie des zones « sous-développées ». La ville accorde un dégrèvement total de la patente pour une période de 5 ans et un dégrèvement de 50 % pour une autre période de 5 années. Les industries nouvelles pourraient évidemment bénéficier des avantages spéciaux consentis en faveur des zones sous-développées, notamment de la prime d'investissement de 20 %.

Malgré le taux relativement élevé des salaires, Hennebont apparaît donc comme un des points du littoral méridional de la Bretagne ayant le plus de chances d'attirer de nouvelles industries.

AURAY : centre de l'ébénisterie bretonne

A 30 kilomètres d'Hennebont, au point où la rivière d'Auray, encore accessible aux petits caboteurs, peut être franchie par la route, la capitale du meuble breton constitue un petit centre industriel et commercial de 8 000 habitants.

La population, fortement accrue par l'arrivée de réfugiés lorientais, a sensiblement diminué depuis 1946 (1936 : 7 088 habitants; 1946 : 8 642; 1954 : 8 159).

Les activités traditionnelles de la ville sont en déclin. Un important dépôt ferroviaire, au croisement des lignes de Quiberon, Pontivy, et de la grande ligne Paris-Quimper, employait, avant guerre, 800 cheminots; on n'en compte pas aujourd'hui 400.

L'industrie du meuble breton, qui a connu une grande prospérité, est en nette décadence, malgré la valeur de ses ébénistes et de ses sculpteurs. Trop de maisons ont renoncé à la fabrication et se contentent de vendre des meubles de série plaisant à la clientèle rurale. Nous pensons qu'une bonne publicité auprès de nombreux touristes de passage permettrait d'élargir les débouchés pour une production de haute qualité et de réelle valeur esthétique.

En attendant une reprise éventuelle et souhaitable de l'ébénisterie, les autres activités industrielles (2 conserveries, une confiserie) sont très insuffisantes pour assurer le plein-emploi, et le chômage s'accroît régulièrement (28 chômeurs secourus, 53 demandes d'emploi non satisfaites au 31 octobre 1955, chiffres très inférieurs au chômage réel).

Le développement de l'industrie devrait permettre aussi de résoudre le problème du surpeuplement rural de toute la zone côtière et d'une partie de l'intérieur. Le réseau actuel de transport est déjà très suffisamment développé pour permettre des déplacements quotidiens de travailleurs (8 trains par jour vers Lorient et Vannes, 3 vers Quiberon; en hiver, 12 services de cars vers Quiberon, 6 vers Vannes, 1 vers Lorient, et de nombreux services bi ou tri-hebdomadaires dans diverses directions).

Il serait donc aisé de recruter de 500 à 1 000 ouvriers. Les ouvriers qualifiés sont rares en dehors de l'industrie du bois. Un centre d'apprentissage masculin compte une centaine d'élèves, beaucoup ne trouvent pas de travail sur place.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril. Les salaires réels varient de 115 à 145 francs dans les industries de transformation. Depuis 1950, on n'a enregistré que deux mouvements de grève dans l'ébénisterie (durée un et deux jours).

Auray peut intéresser par les caractères de sa main-d'œuvre des industries diverses, non déterminées par la situation géographique de la ville. Mais des entreprises pourraient utiliser aussi cette situation. L'influence de la ville est limitée vers l'est par la proximité de Vannes, elle s'exerce surtout vers le sud sur toute la zone littorale, d'Étel à Locmariaquer, en englobant la presqu'île de Quiberon et Belle-Ile et vers l'intérieur jusqu'à Baud et Locminé.

Une industrie laitière importante serait bien placée, notamment pour l'approvisionnement des stations balnéaires. Des industries modernes du bois pourraient utiliser l'importante production de l'intérieur. Les poteaux de mines constituent les seules exportations du port (8 280 tonnes en 1955).

Les conditions techniques autorisent un développement de l'industrie : lignes à 63 et 45 kv, gaz venant de Vannes par feeder, des travaux vont permettre, dans le délai d'un an, d'augmenter considérablement les disponibilités en eau.

Les terrains les mieux placés pour des industries utilisant la voie ferrée sont situés à l'est et au sud de la gare, les prix sont assez élevés : 500 à 600 francs le m², mais ces terrains sont aménagés. Il existe ailleurs de nombreux terrains en bordure de route à prix beaucoup plus bas.

En consentant un dégrèvement maximum de la patente, la municipalité a montré qu'elle était disposée à encourager l'implantation d'industries qui redonneraient à ce petit centre une nouvelle vitalité.



Clôché I.G.N., Ile-de-Groix-Nusay, 1952, 0721-1221, n° 21.

Fig. 35. — VANNES. Au nord du port de commerce, accessible aux navires de faible tonnage, la ville s'est développée le long des axes routiers. Deux zones industrielles sont prévues au nord de la ville, en bordure de la voie ferrée. Au nord-ouest, entre la route de Sainte-Anne-d'Auray et la voie ferrée, des terrains conviendraient à des usines importantes.

VANNES : centre commercial et administratif, peut s'industrialiser

VANNES est l'une des villes de Bretagne qui, depuis 1936, a enregistré le plus fort accroissement de population. Cet accroissement a été provoqué d'abord par l'arrivée des réfugiés lorientais (24 068 habitants en 1936, 28 189 en 1946). Malgré de nombreux retours, la population a augmenté légèrement depuis 1946 (28 403 habitants en 1954), la très forte natalité explique plus que l'immigration cette évolution favorable.

En effet, Vannes demeure une ville bourgeoise, presque exclusivement administrative et commerçante. Le problème de l'emploi des jeunes générations préoccupe justement certaines personnalités vannetaises, qui estiment que leur ville peut jouer un autre rôle que celui d'un chef-lieu administratif.

Le déséquilibre de l'économie vannetaise.

Vannes est une des villes de Bretagne qui compte la plus faible proportion de population active, par suite du grand nombre de jeunes : 26 % de la population a moins de 15 ans. C'est elle qui compte la plus faible proportion de salariés par rapport à la population totale (3 600 salariés de l'industrie et du commerce, soit 13 %), c'est celle qui compte la plus faible proportion de travailleurs des industries de transformation (1 260 sur une population active de 10 640, soit 11,8 %). L'industrie du bâtiment en emploie un nombre à peu près égal (1 280, soit 12 %). Le secteur tertiaire est donc de très loin le plus important (commerce 2 360, services 2 240, administration, armée 2 460).

Le renforcement du rôle administratif de Vannes, phénomène propre aux villes préfectorales, a permis un élargissement de la fonction commerciale pour laquelle la ville bénéficie d'ailleurs d'une situation géographique meilleure que celle de Lorient. Au delà de la zone côtière qui s'étend de la rivière d'Auray à l'embouchure de la Vilaine, le rayonnement de la ville s'exerce le long des deux grandes routes desservant la Bretagne intérieure, vers Ploërmel et Pontivy.

La densité du réseau de transports témoigne de l'importance du rayonnement commercial de Vannes (6 trains par jour vers Redon, 8 vers Lorient; 16 lignes régulières de cars avec 37 services quotidiens en hiver et 6 lignes à services bi ou tri-hebdomadaires). Les comptages routiers indiquent une moyenne de 1 400 véhicules-jour sur la R. N. 66 Vannes-Rennes (2 800 en période de pointe), de 2 000 véhicules-jour sur la R. N. 165 Nantes-Quimper (5 000 en période de pointe).

L'importance du nœud-routier, qui pose d'ailleurs de difficiles problèmes de circulation urbaine, pallie l'insuffisance des aménagements portuaires. Au fond du golfe du Morbihan, le port de Vannes est d'accès difficile; son état d'envasement ne permet que l'accès de navires de 2,60 m de tirant d'eau (3,60 m dans l'avant-port).

Des dragages devraient permettre l'accès de navires calant 4,50 mètres dans l'avant-port, de 3,50 mètres dans le port, qui n'est malheureusement pas relié à la voie ferrée. Pourtant, le trafic est en nette augmentation au cours des dernières années (20 000 tonnes aux entrées, charbon, matériaux de construction, 10 000 tonnes aux sorties, poteaux de mines, blé). Le trafic voyageurs et marchandises diverses avec Belle-Ile est assez important.

L'aérodrome de Meucon, à 15 kilomètres au nord de la ville, comprend deux pistes bétonnées qui pourraient servir à des avions de transport si elles étaient remises en état; des pistes gazonnées sont utilisées par les avions légers de l'aéro-club local.

Si, dans les autres préfectorales bretonnes, la fonction administrative et commerciale est essentielle, l'industrie tient pourtant une certaine place. A Vannes, au contraire, la fonction industrielle est extrêmement réduite. Avec un arsenal d'importance secondaire, une usine de métaux non ferreux constituent les seuls établissements industriels relativement importants.

Aussi, malgré l'activité remarquable du bâtiment, le chômage déclaré est en progression constante (288 demandes d'emploi non satisfaites, 75 chômeurs secourus au 31 octobre 1955). Le sous-emploi est, en fait, beaucoup plus grave et va s'accroître d'une façon considérable dans les prochaines années, lorsque les nombreuses générations de jeunes vont chercher du travail.

Certains milieux vannetais semblent penser que si l'industrie ne s'est pas développée davantage, c'est qu'il n'existait pas de conditions favorables à un essor industriel et que Vannes demeurera, quoi qu'on fasse, une ville bourgeoise. Ce fatalisme ne nous paraît absolument pas justifié par des considérations d'ordre économique.

Les possibilités d'implantations industrielles.

De nouvelles industries trouveraient surtout à Vannes de bonnes conditions humaines : il leur serait aisé de recruter immédiatement plus de 2 000 ouvriers et le système de transports permettrait assez facilement de doubler ce chiffre en employant de jeunes ruraux qui, dans quelques années, seront contraints d'émigrer si de nouvelles activités ne sont pas créées.

Sans doute, la main-d'œuvre n'est pas habituée au travail industriel et les ouvriers qualifiés sont beaucoup plus rares que dans la région de Lorient. Mais des établissements publics et privés d'enseignement technique peuvent former les jeunes. Une section technique de cours complémentaire, deux centres d'apprentissage, des écoles techniques et privées comptaient 746 élèves au 1^{er} octobre 1955.

L'abattement de zone de salaires est de 6,67 % depuis le 1^{er} avril, et les salaires réels sont nettement plus bas qu'à Lorient (manœuvre 115 francs; ouvrier spécialisé 125 francs; ouvrier qualifié 150 francs dans les industries de transformation). Aucun mouvement de grève n'a été observé depuis 1950.

Le logement des cadres serait aisément assuré, plus de 1 000 logements ont été construits depuis la guerre, 250 vont l'être au cours des trois prochaines années. Les conditions de vie seraient agréables dans cette ville très commerçante, pourvue d'un bon équipement scolaire (lycée mixte, collège privé de garçons, 4 collèges privés de filles), les distractions sportives, culturelles et touristiques ne manquent pas.

Ces caractères du milieu humain peuvent attirer à Vannes des industries légères diverses, recherchant une main-d'œuvre nombreuse et calme d'ouvriers spécialisés. Vannes est la ville de la côte méridionale de Bretagne la mieux placée pour accueillir des établissements créés par décentralisation et gardant des liens avec une entreprise parisienne.

Par la route, Rennes est à 106 kilomètres, Nantes à 109 kilomètres, 3 trains assurent des liaisons quotidiennes avec Paris (7 h 15 à 8 heures de trajet). Une usine de matériel aéronautique a vu malheureusement sa construction interrompue par les événements de 1940. Aujourd'hui, le chef d'une entreprise de constructions navales envisage de créer une industrie de matières plastiques pour la fourniture de matériel de navigation. Il est certain que des industries légères de ce type seraient ici parfaitement à leur place.

Des entreprises pourraient être liées davantage à la situation géographique de la ville, épicerie en gros, avec conditionnement de certains produits, fabriques de matériel agricole, d'aliments du bétail, etc... On pourrait mieux utiliser les matières premières locales, notamment le bois avec la proximité des forêts de pins (3 scieries, 21 ouvriers) et surtout le lait. Le secteur méridional du Morbihan est complètement dépourvu d'industries laitières. Les établissements les plus proches sont ceux de la Vraie Croix (production très faible : 40 tonnes de beurre) et les grosses beurrieres de Malestroit et Redon. Une industrie laitière importante disposerait d'une vaste aire de ramassage et pourrait ravitailler les agglomérations de la côte.

L'abattoir va être modernisé et sa capacité portée de 1 500 à 5 000 tonnes (3 000 pour la consommation locale de 19 communes, 2 000 expédiées vers Nantes et Paris. Il y aurait place pour des industries annexes (Vannes ne compte que deux conserveries); cidreries industrielles et fabriques de jus de fruits seraient également bien placées pour leur approvisionnement comme pour les débouchés, considérables en été dans les stations balnéaires.

Les conditions techniques permettraient l'installation d'usines très importantes, ligne électrique de 63 kv, centrale gazifière régionale, approvisionnement en eau pouvant satisfaire tous les besoins à l'achèvement du programme en cours. Le charbon peut être importé par mer, et par suite de la proximité de Donges la cote de place des produits pétroliers est la plus basse de toutes les villes de la région.

Il n'existe pas de bâtiments industriels disponibles. Une industrie pourrait cependant utiliser les premières constructions de l'usine de matériel aéronautique, située à 2 kilomètres de l'agglomération sur la route de Sainte Anne d'Auray (sol bétonné et piliers de béton). Il existe d'ailleurs dans ce secteur des emplacements qui nous paraissent très favorables entre la route et la voie ferrée. Le plan d'aménagement en cours d'étude prévoit la création de deux zones industrielles.

L'une serait établie au nord-ouest de l'agglomération, au sud de la voie ferrée. Une partie de cette zone est en pente légère et le raccordement au rail paraît difficile. L'autre, au nord-est de la gare, ne pourrait couvrir qu'à des industries peu importantes et la encore la desserte par voie ferrée serait malaisée. La question mériterait d'être étudiée à nouveau. Quelles que soient les décisions adoptées, il est certain que les terrains ne manquent pas dans les limites mêmes de la commune qui est très vaste; en dehors de la zone urbanisée, les prix ne devraient pas dépasser 100 à 200 francs le m².

La municipalité qui a accordé un dégrèvement maximum de la patente se propose de prendre en charge la plus grande partie des frais d'aménagement d'une zone industrielle. On peut donc penser que l'implantation d'entreprises industrielles nouvelles permettra à la préfecture du Morbihan, de mieux équilibrer son économie et de fixer une population jeune à la recherche d'un emploi.

LA BRETAGNE CENTRALE

CHAPITRE V

LA BRETAGNE CENTRALE

A l'ouest du bassin de Rennes, à l'intérieur de la grande rocade desservant l'Armor, la Bretagne centrale est incontestablement la région qui présente le plus parfaitement tous les caractères d'une « zone critique ». Aucun des cantons de ce secteur n'enregistre le plus léger gain de population depuis 1936, mais la population a diminué de plus de 15 % dans 14 cantons, de 10 à 15 % dans 12 cantons. La densité de population, beaucoup plus faible que dans la zone littorale, dépasse cependant souvent 40 habitants au km², ce qui est beaucoup pour une zone uniquement agricole où l'on ne peut pratiquer de cultures très intensives. La modernisation de l'agriculture, qui se poursuit à un rythme rapide, déterminera encore une baisse de population, si de nouvelles activités industrielles ne réussissent à fixer des jeunes autour de petits centres urbains.

Mais c'est aussi là que le développement de l'industrie apparaît plus difficilement réalisable, notamment par suite des caractères des transports ferroviaires. Le secteur oriental est relativement bien desservi pour le transport des marchandises, il l'est beaucoup moins bien pour le transport des voyageurs : on se rend plus rapidement par fer de Brest à Paris que de Ploërmel à Paris. A l'ouest le réseau breton a un service voyageurs bien organisé, mais la voie métrique nécessite un transbordement incommode des marchandises. Il n'existe qu'une ligne Nord-Sud à voie normale Saint-Brieuc-Pontivy-Auray. Les services de cars ne suppléent que dans une faible mesure aux déficiences ferroviaires, ils sont beaucoup moins denses que dans la zone littorale, pourtant mieux desservie par le rail. Les transports routiers de marchandises ne sont pas facilités par les caractéristiques de certaines routes, en particulier de la R. N. 164 bis, Rennes-Châteaulin, qui, bien aménagée, devrait constituer le grand axe de la Bretagne intérieure.

Ces caractères des transports rendent donc difficile l'implantation d'établissements industriels décentralisés qui garderaient des liens étroits avec des entreprises parisiennes. En outre, beaucoup de cadres parisiens hésiteraient à résider dans de petites villes, bien somnolentes en dehors des jours de marché et qui possèdent rarement un équipement scolaire satisfaisant.

Des entreprises de deux types différents peuvent pourtant s'établir avantageusement en Bretagne centrale. Les entreprises du premier type ne seraient pas déterminées par les conditions géographiques locales, elles rechercheraient une main-d'œuvre nombreuse, consciencieuse, calme, se contentant de salaires peu élevés. Dans toute la Bretagne centrale l'abattement de zone de salaires est maximum, les salaires réels varient de 110 à 130 francs, atteignant rarement 140 francs pour des ouvriers très qualifiés. La proportion des ouvriers syndiqués est très faible, les mouvements de grève à peu près inconnus. Sans doute cette main-d'œuvre manque de qualification professionnelle, les établissements d'enseignement technique sont rares ; pourtant les chefs des entreprises existantes sont satisfaits du rendement de travailleurs qu'ils ont eux-mêmes formés. Mais pour les matières premières comme pour les produits fabriqués, les frais de transport ne devraient pas

représenter une partie importante du prix de revient et les caractéristiques techniques et commerciales ne devraient pas nécessiter de fréquents déplacements à Paris. L'usine de dents artificielles de Pontivy, créée par transfert d'une entreprise versaillaise, un atelier du Huelgoat spécialisé dans la fabrication de pots d'échappement d'automobiles sont des exemples bien caractéristiques. A côté des industries légères de types divers travaillant pour un marché national ou international (petite mécanique, appareils de précision, travail du plastique, confection) certaines entreprises pourraient, au moins partiellement, travailler pour un débouché régional (matériel agricole, équipement rural, aliments du bétail, produits vétérinaires).

Les conditions techniques permettraient dans la plupart des petits centres urbains l'installation d'établissements d'importance moyenne. La seule ville de Pontivy dispose d'une usine à gaz, mais si l'électrification rurale est en retard, la Bretagne centrale est desservie par la grande ligne à 150 kv, Pontchâteau, Guerlédan, Brest et la densité des lignes de 60, 45 et 15 kv est suffisante. Les ressources en eau sont souvent plus importantes que dans la zone littorale.

Les entreprises du second type, qui bénéficieraient d'ailleurs aussi du bon marché de la main-d'œuvre, utiliseraient des ressources locales insuffisamment exploitées. Des cours d'eau abondants, coupés de ruptures de pente pourraient être équipés pour fournir du courant à bon marché à des entreprises industrielles, notamment à des papeteries. La région est riche en forêts; si les scieries sont assez nombreuses, l'utilisation du bois pourrait être plus complète (emballages, menuiserie industrielle, utilisation des déchets pour la pâte à papier ou la fabrication d'agglomérés). La carte des industries laitières existantes révèle l'insuffisance de l'équipement laitier dans tout le sud des Côtes-du-Nord, l'est du Finistère et l'ouest du Morbihan. La Bretagne centrale expédie encore beaucoup de bestiaux sur pied; si le réseau d'abattoirs inscrits au plan d'équipement répondra à tous les besoins, la viande pourrait donner lieu à des préparations plus complètes (charcuterie industrielle, viande sous cellophane, conserves, utilisation des déchets). L'aviculture est en plein essor; on pourrait installer de nouvelles chaînes d'abattage de poulets et des fabriques d'œufs en poudre. Des biscuiteries bénéficieraient d'un approvisionnement facile. La création de conserveries assurerait le développement des cultures légumières et par là le maintien de petites exploitations.

Les petites villes susceptibles d'accueillir ces nouvelles industries sont très nombreuses. Le compartimentage du relief, le tracé des limites administratives n'ont pas permis à une ville de s'imposer comme véritable centre économique. La Bretagne centrale est le pays des bourgs-marchés qui exercent leur attraction dans un rayon de 15 à 30 kilomètres en restant soumis eux-mêmes à l'influence des centres urbains de la zone littorale. Les industries non déterminées seraient mieux placées dans les centres urbains desservis par les voies ferrées transversales Saint-Brieuc-Auray, La Brohinière-Questembert. Pour les industries agricoles, le choix peut être beaucoup plus large, il dépend surtout des ressources locales et de l'absence d'entreprises similaires.

Nous ne pouvons dans le cadre de ce travail analyser les caractères de tous ces bourgs-marchés. A côté des agglomérations principales, Pontivy, Loudéac, Ploërmel, Carhaix, nous étudions à titre d'exemples des centres plus petits, dont les municipalités en accordant un dégrèvement de la patente, ont témoigné de leur désir d'accueillir des entreprises industrielles qui permettraient effectivement à cette zone critique qu'est la Bretagne centrale, de connaître une nouvelle vitalité.

PONTIVY recherche des industries « non déterminées »

PONTIVY est le seul centre urbain de la Bretagne centrale dont la population dépasse 10 000 habitants. L'augmentation enregistrée depuis 1936 a été provoquée partiellement par l'arrivée de réfugiés lorientais, cependant la ville enregistre un certain développement de l'industrie, grâce auquel la population n'a pas sensiblement diminué depuis 1946 (1936 : 9 300 habitants; 1946 : 10 878; 1954 : 10 516).

Napoléon I^{er} avait voulu juxtaposer à une grosse bourgade une ville neuve qui devait être le centre stratégique, administratif et commercial de la Bretagne intérieure : son choix n'était pas mauvais. La ville conserve des ambitions impériales ses rues en damiers, ses grandes places, ses casernes, ses bâtiments administratifs. Seule de toutes les villes de la Bretagne centrale, elle est demeurée chef-lieu d'arrondissement, mais elle n'a pu s'imposer comme capitale d'une région au relief trop compartimenté, divisée entre quatre départements dont les forces vives tendent à se concentrer le long des grands axes de circulation. Au XIX^e siècle, la voie ferrée, la jonction du canal de Nantes à Brest et du Blavet canalisé lui assurent une activité commerciale relativement importante. Mais la population, en forte augmentation de 1860 à 1880, est demeurée stable depuis cette époque.

Depuis que le barrage de Guerlédan arrête tout trafic vers l'Ouest sur le canal de Nantes à Brest, l'activité de la batellerie est très réduite (en 1955, 5 935 tonnes débarquées à Pontivy, 405 tonnes embarquées, 2 565 en transit). La voie ferrée Saint-Brieuc-Auray n'assure un trafic voyageurs qu'au nord de Pontivy (4 trains par jour). Cependant, le carrefour routier a pris toute sa valeur avec l'automobile et Pontivy est desservi par de nombreux services de cars (services quotidiens d'hiver : Lorient 8, Vannes 7, Gourin 4, Plouray 5, Auray 2, Saint-Brieuc 2, Quimperlé 1, Mur 1, un service bi-hebdomadaire vers Nantes, un service tri-hebdomadaire vers Rennes, 8 transporteurs routiers à grande distance).

L'orientation de ce trafic indique que la zone d'influence de Pontivy s'étend largement en direction du littoral du Morbihan; vers le nord, elle ne dépasse guère la limite toute proche du département.

La fonction administrative et surtout commerciale demeure prépondérante, cependant la structure économique de la ville est mieux équilibrée que celle des autres centres urbains de la Bretagne centrale. Sur 1 600 salariés, 670 sont employés dans le commerce, 350 dans le bâtiment, 600 dans les industries de transformation.

L'industrie de la tannerie qui produisait des cuirs très réputés a disparu, celle de la galoches et du chausson reste stationnaire. Une industrie du bois est en plein essor et emploie 150 ouvriers qui se sont très bien adaptés au travail en affaires (menuiserie industrielle, lutherie). Une importante entreprise laitière vient de se constituer par fusion de petites usines (menuiserie industrielle, lutherie). Une importante entreprise annexée d'une entreprise redonnoise abat chaque semaine 80 à 100 bovins expédiés aux entrepôts frigorifiques de Redon. Une nouvelle entreprise d'abattage de porcs emploie 80 à 100 ouvriers, prépare des salaisons, des conserves, de la charcuterie. Pontivy possède encore 4 miniseries, une distillerie, une coopérative de pommes de terre, une importante coopérative d'approvisionnement à cadre interdépartemental. A Rohan, à 17 kilomètres, se trouve la seule scierie de Bretagne. Les industries agricoles sont donc importantes et Pontivy ne peut compter beaucoup, pour développer ses fonctions industrielles, sur l'implantation de nouvelles entreprises utilisant les matières premières locales.

Mais des entreprises pourraient utiliser la situation commerciale de la ville pour travailler, au moins partiellement, pour le marché régional (cas d'une fabrique de poteaux de ciment récemment installée) et surtout l'organisme urbain est assez important et assez bien équipé pour attirer des entreprises non déterminées par la situation géographique. C'est ainsi qu'une entreprise des versaillaises s'est établie à Pontivy à la veille de la guerre pour fabriquer des dents en résine synthétique employée jusqu'à 250 ouvriers; elle subit actuellement la concurrence des dents en résine synthétique de fabrication américaine et ses effectifs sont réduits à 70 personnes, mais ses difficultés sont liées à une évolution technique et non à sa localisation qui ne l'empêche pas de trouver des débouchés dans le monde entier. Des industries de type analogue créées par décentralisation industrielle,

portant sur des produits légers, et ne gardant pas de liens techniques trop étroits avec Paris, seraient parfaitement viables.

Comme dans les autres agglomérations urbaines de Bretagne centrale, pour ce type d'industries, les caractères de la main-d'œuvre constitueraient l'avantage essentiel : il serait aisé de recruter immédiatement 500 à 1 000 ouvriers habitant dans l'agglomération ou dans les campagnes voisines. Les salaires sont plus bas que dans la zone côtière et la Bretagne orientale (zone d'abattement maximum, salaires réels de 110 à 140 francs), les conflits sociaux sont inconnus. Les entreprises nouvelles ont pu très facilement former de bons ouvriers spécialisés, dont le rendement est excellent.

Mais Pontivy constitue surtout le seul organisme urbain vraiment complet, susceptible par là d'accueillir des établissements industriels importants. C'est la seule ville de Bretagne centrale possédant un Lycée, un bon équipement d'enseignement professionnel et les cadres se sentiraient moins isolés que dans des villes plus petites.

Sur le plan technique, Pontivy possède la seule usine à gaz de la Bretagne centrale. La fourniture du courant électrique est assurée par une ligne de 45 kv et le sera très prochainement par une ligne à 63 kv. Tous les besoins en eau pourront être satisfaits avec la réalisation d'un grand programme de captages et de pompage; pour des usages industriels, on pourrait d'ailleurs utiliser directement l'eau du Blavet.

Pontivy est enfin la seule ville disposant d'une zone industrielle desservie par le chemin de fer et le canal. Elle est située au sud de la ville, de part et d'autre du Blavet canalisé, mais elle est déjà en grande partie utilisée par des établissements industriels (usine à gaz, abattoir, fabrique de poteaux de ciment, silos sur la rive gauche, usine dentaire sur la rive droite). Un terrain d'un hectare serait encore disponible sur la rive gauche entre le canal et la route de Lorient, il n'est pas raccordable à la voie ferrée; mais à l'est de la route, de vastes terrains de culture non classés dans la zone industrielle conviendraient fort bien pour des usines. Sur la rive droite entre la voie ferrée et le canal, l'usine dentaire occupe la plus grande partie de la zone industrielle, notamment le secteur le plus aisément raccordable à la voie ferrée, mais vers le sud, au-delà des limites communales, de vastes terrains plats, longs par la voie ferrée, pourraient convenir pour des usines importantes. Selon la situation, les prix varient de 100 à 500 francs le m².

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente et faciliterait de diverses façons (logement des cadres, aménagement des terrains) l'implantation de nouvelles industries. L'essor industriel déjà amorcé peut se poursuivre, Pontivy est certainement de toutes les agglomérations de la Bretagne centrale, celle qui, par ses caractères, a le plus de chances d'attirer des industries légères non liées aux matières premières locales, mais à une main-d'œuvre nombreuse susceptible de s'adapter au travail industriel.



Fig. 36. — PONTIVY. La ville napoléonienne, avec ses places et ses rues rectilignes s'étend au sud du bourg primitif. La zone industrielle est située au sud, de part et d'autre du Blavet canalisé.

LOUDÉAC veut devenir un centre d'industries agricoles et de petites industries de transformation

ANCIEN centre de l'industrie des toiles, sous-préfecture des Côtes-du-Nord jusqu'en 1926, Loudéac n'est plus qu'une petite ville-marché, située au centre d'une région où malgré une natalité forte, la dépopulation rurale est particulièrement accentuée (le canton comptait 14 127 habitants en 1851, 10 580 en 1954). La création de nouvelles industries paraît extrêmement souhaitable pour fixer une partie de la population qui serait encore contrainte d'émigrer par suite de la modernisation de l'agriculture.

La population de Loudéac, plus faible qu'en 1851, est cependant en légère augmentation depuis 1936 (1851 : 6 367; 1936 : 5 592; 1954 : 5 788 dont 3 044 agglomérés) les progrès de la construction sont remarquables et la création récente de quelques petits établissements industriels montre que la ville peut espérer devenir à la fois un centre d'industries agricoles et un centre de petites industries de transformation non déterminées par les matières premières locales.

Cependant la fonction commerciale demeure essentielle, 480 personnes sont employées dans le commerce, 260 dans les industries de transformation. La zone d'influence de Loudéac s'étend surtout vers le Nord jusqu'aux abords de Quintin et Lamballe, et le long de l'axe routier Ouest-Est de la R. N. 164 bis jusqu'à Rostrenen et Saint-Méen-le-Grand. C'est au sud que son influence est la plus limitée par suite de la proximité de Pontivy.

La ville est située au croisement de la voie ferrée Saint-Brieuc-Auray et de la voie métrique du réseau breton Carhaix-La Brohinière (ouverte au seul trafic marchandises). Les relations par cars s'effectuent surtout vers le Nord et l'Est (services d'hiver : Saint-Brieuc : 4 services quotidiens, 1 bi-hebdomadaire, la Brohinière : 3, Vannes : 3, La Trinité-Porhoët et Mauron 1 et 1 bi-hebdomadaire).

La ville se trouve au centre d'une région agricole relativement riche et l'utilisation industrielle de la production est beaucoup moins poussée qu'à Pontivy, il y a place encore pour de nombreux types d'activités industrielles utilisant les matières premières de la région.

Dans un rayon de 30 kilomètres on compte 7 massifs forestiers assez étendus. Depuis 20 ans, ils ont donné lieu à une exploitation intensive, mais on a beaucoup replanté et une importante industrie du bois serait bien placée malgré la présence de quelques établissements dans les chefs-lieux de canton voisins. Une beurrerie industrielle assure le ramassage de la crème dans un rayon de 20 à 30 kilomètres, il ne serait donc pas opportun de créer un nouvel établissement; de même pour les pommes de terre, la féculerie de Rohan n'est distante que de 13 kilomètres. Il y a par contre des possibilités pour la viande, les produits de l'aviculture, les fruits et les légumes. L'abattoir va être modernisé, sa capacité portée à 3 000 tonnes dont 2 000 tonnes destinées aux expéditions. Une entreprise pourrait assurer le conditionnement de la viande et utiliser les sous-produits. De même une charcuterie industrielle serait très bien placée. L'aviculture a pris un très gros développement, chaîne d'abattage de poulets et fabrique d'œufs en poudre seraient au centre d'une région de grosse production. Une biscuiterie disposerait d'un approvisionnement facile en farine, beurre et œufs. Les pommiers sont encore nombreux, cidrerie industrielle et fabrique de jus de fruits se ravitailleraient aisément. La culture des petits pois qui a commencé à gagner ce secteur s'étendrait rapidement si une conserverie était créée à Loudéac.

A côté d'établissements industriels utilisant des produits locaux, des industries légères peuvent rechercher surtout une main-d'œuvre nombreuse et peu exigeante. Récemment se sont installées une fabrique de pinceaux employant 30 ouvriers, tous recrutés sur place et une fabrique de mouches de pêche : une cinquantaine d'ouvrières travaillent à domicile, 6 assurent le conditionnement et les expéditions. Pour divers types d'industries légères, il serait aisé de recruter immédiatement quelques centaines d'ouvriers. Les cadres seraient facilement logés. Si l'équipement sanitaire,

culturel et sportif est satisfaisant, Loudéac ne possède pas d'établissement scolaire préparant au baccalauréat, mais le lycée de Pontivy est distant de 22 kilomètres et on envisage de doter la ville d'un collège moderne.

La fourniture du courant électrique ne pose pas de problèmes (ligne à 45 kv), les disponibilités en eau sont actuellement assez faibles; des travaux en cours vont les augmenter considérablement. Un réseau d'égouts est en cours d'aménagement.

Des terrains à usage industriel n'ont pas été prévus sur le plan d'urbanisme, mais il existe de nombreux terrains faciles à aménager et à relier à la voie ferrée : un terrain de 5 000 m² à l'est de la gare marchandises en bordure d'une voie de débord, un terrain de 3 hectares près du stade, au nord de la ville, le long de la ligne de Saint-Brieuc; une vaste zone au sud-ouest de la gare serait bien située pour des usines importantes.

La municipalité a accordé un dégrèvement maximum de la patente et faciliterait par d'autres mesures l'implantation de nouvelles entreprises industrielles.

PLOERMEL : le secteur oriental

ANCIENNE sous-préfecture du Morbihan, la petite ville de Ploérmel (6 037 habitants dont 3 000 agglomérés) est bien placée dans la partie orientale de ce secteur pour recevoir de nouvelles industries.

La route de Rennes à Lorient croise la grande transversale nord-sud Dinan-Vannes et des routes secondaires vers Loudéac, Messac et Redon. Le nœud routier a aujourd'hui plus d'importance que le croisement des lignes ferroviaires Dinan-Questembert et Ploérmel-Châteaubriant fermées au trafic voyageurs à l'exception d'un seul autorail quotidien assurant une liaison avec Rennes, mais ne permettant pas de prendre le train du matin pour Paris.

Les liaisons voyageurs s'effectuent par cars (Rennes 5 services quotidiens; Vannes 4; Questembert 2; Pontivy un service tri-hebdomadaire; Nantes un service bi-hebdomadaire). Le canal de Nantes à Brest est distant de 6 kilomètres.

La présence d'une aciérie travaillant surtout pour le matériel de chemin de fer étonne un peu; elle montre pourtant qu'une entreprise importante (200 ouvriers) et travaillant des matières lourdes peut être viable, les frais de transport étant compensés par le bon marché de la main-d'œuvre.

De nouvelles industries utilisant des produits plus légers ou des matières premières locales seraient pourtant mieux à leur place. Elles permettraient de mieux équilibrer les fonctions économiques de la ville qui demeure un gros bourg-marché. Pour une population active de 2 500 personnes dont 800 salariés, les industries de transformation n'emploient que 350 salariés, le bâtiment 200. De nouvelles entreprises pourraient recruter immédiatement 500 à 700 personnes, en particulier des femmes. L'avantage essentiel serait représenté par les économies de salaires (salaires réels de 110 francs pour le manoeuvre, 120 francs pour les ouvriers spécialisés, 140 francs pour les ouvriers qualifiés). Les conflits sociaux sont inconnus. La formation de la main-d'œuvre devrait, pour l'instant, s'effectuer dans l'entreprise elle-même, il n'existe qu'un établissement technique privé pour les jeunes filles.

L'utilisation des matières premières locales devrait porter surtout sur le bois et la viande. Au centre d'un pays de landes et de forêt, une usine de pâte à papier disposerait d'un approvisionnement local important. Ploérmel est un gros marché de bovins et dispose d'un abattoir bien équipé mais actuellement très insuffisamment utilisé (700 tonnes), la plupart des bêtes sont expédiées sur pied. Une industrie de la viande serait bien placée. Par contre le ramassage du lait et de la crème est assuré par une grosse laiterie de Malestroît. Une nouvelle entreprise s'approvisionnerait difficilement, surtout au sud de la ville.

La ville doit donc compter principalement sur des entreprises non déterminées, employant surtout une main-d'œuvre féminine et pour lesquelles les frais de transport auraient une faible incidence sur les prix de revient.

Les conditions techniques d'implantations industrielles sont bonnes, ligne électrique de 45 et bientôt de 63 kv. Une entreprise ayant de gros besoins en eau serait particulièrement bien située, un étang de 600 hectares pouvant assurer même en plein été une fourniture régulière.

Il existe de beaux terrains longés par la voie ferrée au nord de la ville près de l'étang au Duc et au sud, le long de la route de Guillaec et du Roc-Briou. Les prix seraient de l'ordre de 100 francs le m² et la ville, qui a accordé un dégrèvement maximum de la patente, faciliterait leur aménagement.

JOSSELIN

A 12 kilomètres à l'ouest de Ploërmel sur la route de Lorient, au point où celle-ci franchit la vallée de l'Oust et le canal de Nantes à Brest, la petite ville de Josselin est un marché agricole, connu surtout pour son beau château médiéval.

En accordant un dégrèvement maximum de la patente, la municipalité s'est efforcée d'attirer l'attention sur les possibilités d'industrialisation de la ville.

Celle-ci n'est pas desservie par la voie ferrée et le trafic sur le canal est très peu important. Il existe pourtant deux affaires industrielles prospères : une papeterie et une charcuterie industrielle en plein essor.

Les possibilités d'utilisation de matières premières locales nous paraissent assez limitées, une entreprise laitière serait gênée dans son approvisionnement par la laiterie de Malestroit. Il pourrait y avoir place pour une industrie dérivée du bois.

Josselin doit compter essentiellement sur des industries très légères, non assujetties à la voie ferrée, utilisant une main-d'œuvre nombreuse, peu exigeante, et pouvant être formée dans le centre d'apprentissage local.

Des terrains de 4 à 5 hectares sont bien placés en bordure de la route de Lorient et à proximité du canal. Les prix seraient de l'ordre de 100 francs le m².

PLUVIGNER cherche à devenir un centre de l'industrie du bois

LA région des Landes de Lanvaux, reboisée en pins, constitue un des plus importants secteurs forestiers de Bretagne. La municipalité de Pluvigner, en accordant un dégrèvement maximum de la patente a voulu signaler ainsi l'intérêt que présenterait l'implantation d'industries du bois dans ce secteur. 8 scieries employant 67 ouvriers constituent les seules industries forestières du canton.

A 13 kilomètres au nord d'Auray, à 20 kilomètres à l'est d'Hennebont, ce chef-lieu de canton, desservi par la voie ferrée Pontivy-Auray est bien placé pour devenir un centre d'industries du bois : caisserie, menuiserie industrielle, fabrique d'agglomérés à partir de la sciure et des déchets, fabrique de pâte à papier.

Une centaine de travailleurs partent tous les jours sur les chantiers de Lorient, ils pourraient ainsi trouver à s'employer sur place.

Une usine pourrait s'installer soit près de la gare, soit à l'emplacement d'une ancienne forge, à 7 kilomètres à l'est du bourg (grosses disponibilités en eau) le prix des terrains serait inférieur à 100 francs le m².

Pluvigner constituant un petit nœud de routes secondaires, une conserverie serait également bien située pour recevoir son approvisionnement d'une zone où se développent les cultures légumières parties du littoral.

QUINTIN : ancien centre de l'industrie des toiles recherche de nouvelles industries

A 20 kilomètres au sud-ouest de Saint-Brieuc, sur la grande route transversale Saint-Brieuc-Quimper, et la voie ferrée Saint-Brieuc-Auray, la petite ville de Quintin, ancien centre réputé de l'industrie agricole excédentaire d'un canton dont la population est passée de 12 090 habitants en 1851 à 8 148 en 1954. Une partie de la population active va travailler chaque jour à Saint-Brieuc, Quintin tend ainsi à faire partie de la grande banlieue briochine.

Les anciennes industries, toile, tanneries, moulins à papier ayant disparu, Quintin est devenu un simple marché agricole. Mais depuis quelques années l'industrie tend à reprendre une certaine place et la population reste stable (2 574 habitants en 1936, 2 643 en 1954). Sur une population active de 1 000 personnes, le bâtiment emploie 120 ouvriers, les industries de transformation 180. Les 3 entreprises les plus importantes utilisent les productions agricoles locales : 2 charcuteries industrielles (50 et 30 ouvriers), un abattoir de poulets (capacité 500 poulets à l'heure). L'abattoir va être modernisé et sa capacité portée à 1 300 tonnes dont 800 seront expédiées vers les grands centres.

Le ramassage du lait et de la crème est effectué par la Coopérative laitière de Saint-Brieuc et par une petite beurrerie locale.

Il existe donc relativement peu de possibilités de création de nouvelles industries utilisant les produits agricoles locaux. Quintin doit compter principalement sur des industries de transformation non déterminées par les ressources locales en matières premières mais recherchant une main-d'œuvre abondante, peu exigeante pour les salaires, 400 à 500 personnes pourraient être très facilement recrutées par de nouvelles entreprises. Certaines industries pourraient travailler partiellement pour le marché régional (matériel agricole et plus spécialement avicole, équipement rural).

Ces industries bénéficieraient de la proximité de Saint-Brieuc; les conditions techniques sont bonnes, l'approvisionnement en eau est susceptible de répondre à des besoins assez importants (500 m³). Des logements anciens, inoccupés, pourraient après aménagement, servir pour les cadres.

Deux anciens moulins conviendraient à de petites entreprises et de nombreux terrains sont disponibles, soit autour de l'agglomération, soit près de la gare, en Saint-Brandan, à 1 500 mètres de Quintin où un local de 3 000 m² de surface couverte est utilisable également pour une industrie.

La municipalité qui a accordé, un dégrèvement maximum de la patente faciliterait l'aménagement des terrains.

CALLAC peut développer ses industries agricoles

LA situation de Callac, sur la route transversale Guingamp-Quimper et la ligne du réseau breton Guingamp-Carhaix, présente beaucoup d'analogies avec celle de Quintin. La dépopulation du canton est encore plus marquée. Le canton de Callac vient au 3^e rang de tous les cantons bretons pour la dépopulation enregistrée depuis 1936 : 19 %. La population du chef-lieu est elle-même passée de 3 373 à 2 946 habitants.

Ce gros bourg-marché, desservi par la voie métrique est plus mal placé que Quintin pour attirer des industries diverses non déterminées par la présence de matières premières locales. Mais son rayonnement commercial est plus considérable et il existe davantage de possibilités de développement d'industries agricoles. Celles-ci sont représentées actuellement par un abattoir industriel qui expédie annuellement 2 300 tonnes de porcs et bovins. L'abattoir municipal va être modernisé. Des industries de la viande, conserves, préparation de viande sous cellophane, salaisons, une chaîne d'abattage de poulets, une fabrique d'œufs en poudre seraient bien placées. La région est totalement dépourvue d'industries laitières et une laiterie-beurrerie disposerait d'une vaste aire d'approvisionnement.

En dehors des industries agricoles, des industries légères diverses pourraient utiliser une main-d'œuvre abondante se contentant de salaires plus faibles que dans la zone côtière.

Les conditions techniques permettraient l'implantation de ces industries : ligne électrique à 15 kv, approvisionnement en eau suffisant pour de petites usines.

Malgré le relief assez accidenté, il existe de nombreux terrains convenant à des usages industriels, sur les plateaux, à la périphérie du bourg. Leur aménagement serait facilité par la municipalité qui, en accordant un dégrèvement maximum de la patente, a manifesté déjà sa volonté de favoriser l'implantation de nouvelles industries.

**CARHAIX : centre ferroviaire du réseau breton
peut devenir un centre d'industries liées à l'agriculture**

PAR délibération du 23 février 1956, le Conseil municipal de Carhaix a demandé la reconnaissance du canton comme « zone critique » et a lancé un appel aux chefs d'entreprises, les assurant de trouver à Carhaix des terrains à bon compte, des moyens de communication rapides et une main-d'œuvre abondante et de qualité.

La région de Carhaix présente effectivement tous les caractères d'une « zone critique ». La population du canton a diminué de 16,3 % depuis 1936, de 12 % depuis 1946. La population de l'agglomération Carhaix-Plouguer a elle-même diminué de 300 habitants depuis 1936 (en 1954 Carhaix : 4 032 habitants, Plouguer 1 014).

Cependant, la ville est bien placée pour devenir un centre important d'industries liées à l'agriculture.

Sa situation géographique, après en avoir fait un nœud routier de premier ordre à l'époque gallo-romaine, lui a valu d'être le grand centre ferroviaire du réseau breton à voie métrique : 5 lignes constituent « l'étoile de Carhaix ». La gare a employé 900 cheminots. La modernisation du matériel a réduit ce chiffre à 300. Le trafic voyageurs, assuré par des autorails rapides est en augmentation par rapport à l'avant-guerre et le trafic marchandises, malgré les inconvénients du transbordement demeure très important.

Malgré les avantages que représente cette convergence des voies de circulation ferroviaire desservant une région où l'agriculture se modernise à un rythme rapide, Carhaix demeure encore trop exclusivement un centre commercial et les industries agricoles pourraient être développées très largement.

L'entreprise la plus importante est une conserverie de légumes employant 170 saisonniers de juin à septembre. Un abattoir industriel expédie annuellement 1 500 tonnes de carcasses; l'abattoir municipal est moins important. Un abattoir de poulets, pouvant assurer la congélation de 3 t/j doit être prochainement construit.

Une entreprise laitière de Moustoir-Remungol se propose de créer un centre de ramassage de crème. Un projet de création de féculerie, dont le financement était assuré vient malheureusement d'être abandonné. Nous pensons qu'il pourrait être repris, le choix de Carhaix était excellent; au lieu d'être conçue pour absorber des excédents, une féculerie passant des contrats avec la culture serait admirablement placée pour son approvisionnement.

Des conserveries de viande et des entreprises de salaisons, des fabriques d'œuf en poudre, des biscuiteries pourraient utiliser aisément la production de la vaste zone desservie par les lignes du réseau breton.

Carhaix peut surtout devenir un centre d'industries travaillant pour l'agriculture (aliments du bétail, produits vétérinaires, matériel agricole, équipement de ferme, etc...). Les produits seraient aisément distribués dans toute la Bretagne occidentale.

Il serait facile de recruter immédiatement 350 hommes et 150 femmes. Les cadres trouveraient aisément à se loger et Carhaix dispose d'un collège mixte préparant au baccalauréat.

La ville est desservie par une ligne électrique à 15 kw et les disponibilités en eau dépassent journalièrement 300 m³; en bordure du canal, à 3 kilomètres, les disponibilités en eau à usage industriel sont illimitées.

De nombreux terrains conviendraient pour de nouvelles usines près de la gare sur le territoire de Plouguer. Les prix seraient de l'ordre de 100 francs le m².

CONCLUSION

Nous n'avons pas étudié les possibilités d'un développement industriel de ces villes bretonnes en nous inspirant de théories économiques. Ces villes bretonnes, nous les avons regardées vivre, nous avons parcouru les terrains sur lesquels s'élèveront demain de nouvelles usines, nous avons interrogé le maire, l'industriel, l'ouvrier, le paysan. Une telle étude se fait bien sûr avec des statistiques, des documents, mais rien ne remplace l'enquête directe, ce travail sur le « terrain » qui constitue l'originalité de la méthode géographique.

Et au terme de cette étude, nous croyons profondément que les responsables de l'avenir de toutes ces villes, grandes et petites, maritimes et terriennes, ont raison d'espérer la création des usines qui permettront de résoudre cet angoissant problème breton et en animant l'économie de la province tout entière, réduiront le déséquilibre régional dont souffre notre pays.

Diminuer les chances d'un développement industriel de ces villes bretonnes en leur refusant des avantages consentis à certaines d'entre elles, c'est entraver cet indispensable essor de l'industrialisation.

Si l'État peut, sans risque d'erreur, favoriser l'industrialisation de régions géographiques étendues, il doit laisser le choix de l'implantation exacte des nouvelles usines au chef d'entreprise, parce que c'est ce dernier qui assume les risques de l'opération et non les fonctionnaires chargés de délimiter des « zones critiques ».

Et maintenant, puissent les chefs d'entreprises, utiliser le travail du géographe, pour installer en Bretagne des établissements industriels prospères parce que correctement localisés!

TABLE DES FIGURES

	Page
1. — Les industries laitières	20
2. — Les abattoirs	22
3. — Pyramides des âges comparatives	30
4. — Structure de la population active	31
5. — Chômage actuel et possibilités de recrutement de la main-d'œuvre	32
6. — Les zones de salaires	34
7. — La structure syndicale	36
8. — Les établissements d'Enseignement Technique	38
9. — Equipement en établissements d'Enseignement du Second Degré	41
10. — Les ports de commerce	44
11. — Les voies navigables	44
12. — Les relations ferroviaires	45
13. — Les transports routiers	47
14. — Le réseau de lignes électriques à haute tension	49
15. — Les usines à gaz	50
16. — Les « zones critiques »	56
17. — Le réseau bancaire	58
18. — Rennes, ville carrefour	64
19. — Rennes, la zone industrielle. Vue aérienne	64
20. — Vitré	72
21. — Redon. Vue aérienne	80
22. — Fougères. Vue aérienne	81
23. — Saint-Malo. Vue aérienne	88
24. — Dinan. Vue aérienne	92
25. — Saint-Brieuc. Vue aérienne	96
26. — Guingamp	102
27. — Morlaix. Vue aérienne	104
28. — Landerneau	114
29. — Brest. Vue aérienne	120
30. — Douarnenez. Vue aérienne	121
31. — Quimper. Vue aérienne	128
32. — Quimperlé	131
33. — Concarneau	135
34. — Quimperlé	136
35. — Lorient. Vue aérienne	144
36. — Vannes. Vue aérienne	152
36. — Pontivy. Vue aérienne	152

TABLE DES MATIÈRES

	Page
PRÉFACE	5
AVANT-PROPOS	7
1 ^{re} PARTIE	
CONDITIONS GÉNÉRALES DE L'INDUSTRIALISATION	9
CHAPITRE I ^{er} . — Pourquoi implanter de nouvelles industries en Bretagne	11
CHAPITRE II. — Les possibilités d'utilisation des matières premières	15
CHAPITRE III. — Le marché	25
CHAPITRE IV. — La main-d'œuvre	29
CHAPITRE V. — Les conditions techniques des implantations industrielles	43
CHAPITRE VI. — Les avantages fiscaux et financiers	55
2 ^e PARTIE	
LES SECTEURS RÉGIONAUX	61
CHAPITRE I ^{er} . — La Bretagne orientale	63
<i>Rennes, p. 64; les villes satellites de Rennes (Vitré, Châteaubourg, Montfort-sur-Meu), p. 71; Redon, p. 78; Fougères, p. 81; Dol, p. 85; Saint-Malo, p. 87; Dinard, p. 91; Dinan, p. 92; les bourgs-marchés de Bretagne Orientale, p. 94.</i>	
CHAPITRE II. — La zone littorale septentrionale	95
<i>Saint-Brieuc, p. 97; Lamballe, p. 100; Guingamp, p. 102; les agglomérations du Trégorrois (Lannion, Trebeurden, Paimpol), p. 105; Morlaix, p. 109.</i>	
CHAPITRE III. — Le secteur littoral occidental	111
<i>Landivisiau, p. 112; Lannouan, p. 113; Landerneau, p. 114; Châteaulin, p. 116; Brest, p. 117; Douarnenez, p. 122.</i>	
CHAPITRE IV. — Le secteur littoral méridional	125
<i>Pont-l'Abbé, p. 127; Quimper, p. 128; Concarneau, p. 131; Quimperlé, p. 134; Lorient, p. 138; Hennebont, p. 142; Auray, p. 144; Vannes, p. 145.</i>	
CHAPITRE V. — La Bretagne Centrale	149
<i>Pontivy, p. 151; Loudéac, p. 153; Ploumel, p. 155; Josselin, p. 156; Plusignac, p. 157; Quintin, p. 158; Callac, p. 159; Carhaix, p. 160.</i>	
CONCLUSION	161
TABLE DES FIGURES	162
TABLE DES MATIÈRES	163

En vente au C. E. L. I. B.

PROGRAMME D'ACTION RÉGIONALE ADOPTÉ PAR LE GOUVERNEMENT POUR LA BRETAGNE

Arrêté interministériel du 13 juillet 1956

PRÉFACE par M. René Pleven, président du C.E.L.I.B. : « Sachons vouloir ».

AVANT-PROPOS par M. Joseph Martray, secrétaire général du C.E.L.I.B. : « Du plan du C.E.L.I.B. au programme gouvernemental ».

TEXTE de l'arrêté interministériel du 13 juillet 1956 approuvant le « Programme d'action régionale des départements bretons ».

TEXTE DU « PROGRAMME D'ACTION RÉGIONALE »

PREMIÈRE PARTIE : Les objectifs.

I. — Situation et problèmes.

La surcharge démographique; les retards de l'agriculture; le manque d'industries.

II. — Orientation générale.

Développer les productions agricoles les mieux adaptées et en élargir les débouchés; réorienter les activités maritimes; rénover la structure des industries existantes et en susciter de nouvelles; mettre en valeur les ressources touristiques.

SECONDE PARTIE : Les mesures.

I. — Agriculture.

Augmentation des rendements agricoles; meilleure valorisation des produits; extension des équipements collectifs.

II. — Activités maritimes et côtières.

La pêche; les ports de commerce; les productions particulières.

III. — Industrie.

Les industries existantes (chaussure, conserve, kaolin, granit, etc.); implantation d'industries nouvelles (amélioration des fournitures d'énergie; application des décrets du 30 juin 1955).

IV. — Communications et tourisme.

Chemins de fer; routes; télécommunications; tourisme.

V. — Logement et urbanisme.

VI. — Équipement culturel et formation professionnelle.

VII. — Le problème des îles.

Annexe statistique : population, emploi, activités maritimes, industries, commerce et services, transports et communications, habitat, instruction, etc...

Le volume 300 francs franco, à verser au C.E.L.I.B.,
3, rue du Départ, Paris (14^e) — C.C.P. : Rennes 295.41.

IMPRIMÉ SUR LES PRESSES
DES IMPRIMERIES OBERTHUR
A RENNES

Dépôt légal imprimeur n° 4949, 4^e trimestre 1956.

Liste des adhérents du C. E. L. I. B.

- 42 parlementaires des départements bretons;
Les conseils généraux des Côtes-du-Nord, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan;
518 municipalités et notamment celles des villes de Rennes, Brest, Lorient, Saint-Brieuc, Quimper, Vannes et Saint-Malo;
La 7^e Région économique comprenant les chambres de commerce de Rennes, Brest, Lorient, Saint-Brieuc, Quimper, Saint-Malo, Fougères et Morlaix;
La chambre régionale d'agriculture de Bretagne et les chambres d'agriculture des Côtes-du-Nord, du Finistère, de l'Ille-et-Vilaine et du Morbihan;
Les chambres de métiers de Rennes, Saint-Brieuc, Quimper, Vannes et Dinan;
Le conseil régional des conseillers du commerce extérieur de la VI^e Région économique;
Les fédérations des syndicats d'exploitants agricoles (F.D.S.E.A.) des Côtes-du-Nord, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan;
L'union régionale des négociants bretons en produits du sol;
Le groupement breton des coopératives spécialisées dans la vente du plant de pomme de terre et la Fédération bretonne des producteurs de plant;
La mutualité sociale agricole des Côtes-du-Nord et celle du Finistère;
L'office central des associations agricoles du Finistère et des Côtes-du-Nord;
La fédération bretonne de l'aviculture;
La fédération des sociétés hippiques de Bretagne et le Stud-book breton;
Le syndicat départemental des étalonniers du Finistère;
Les caisses régionales de crédit agricole des Côtes-du-Nord, d'Ille-et-Vilaine, du Finistère;
Le syndicat des primeuristes de la région malouine;
Le syndicat des primeuristes des Côtes-du-Nord;
Le syndicat agricole du rayon de culture de Saint-Pol-de-Léon;
Le syndicat des expéditeurs de fruits et légumes du Finistère;
Les trois groupements fraisiéristes de Plougastel-Daoulas;
Le syndicat départemental d'électrification des Côtes-du-Nord;
Le syndicat des industriels laitiers de Bretagne;
L'union des coopératives laitières et beurrières de Bretagne;
Le groupement des expéditeurs de beurre et œufs du Morbihan;
Les coopératives cidricoles des Côtes-du-Nord et d'Ille-et-Vilaine;
Le syndicat des maraîchers d'Ille-et-Vilaine;
La fédération des conserveurs du Finistère;
La fédération des conserveurs du Morbihan;
Le syndicat des salaisonniers du Morbihan;
Le syndicat des carrières et matériaux de Bretagne;
La société des forges d'Hennebont;
La délégation régionale de la confédération générale des cadres (C.G.C.);
La délégation régionale du centre des jeunes patrons (C.J.P.);
Les unions départementales de la C.F.T.C.;
Les unions départementales de la C.G.T.-F.O.;
L'union des coopératives de consommation de l'Ouest;
La Banque de Bretagne;
Le Crédit nantais;
Les agences bretonnes de la B.N.C.I., du Comptoir National d'Escompte, du Crédit lyonnais et de la Société générale;
La Banque populaire des Côtes-du-Nord et du Finistère;
La Banque industrielle et commerciale de l'Ouest;
Les chambres syndicales de l'industrie hôtelière et la commission régionale de l'hôtellerie;
Le syndicat des marins pêcheurs du Morbihan;
Le comité local des pêches de Brest;
Les groupements ostréicoles Bretagne-nord et Bretagne-sud;
Le groupement professionnel des marceurs du port de Lorient-Keroman;
La fondation culturelle de Bretagne groupant l'ensemble des mouvements culturels et folkloriques de Bretagne;
La fédération des Bretons de Paris, reconnue d'utilité publique;
L'association générale des étudiants de Rennes (A.G.);
La jeunesse étudiante bretonne (J.E.B.).
- Membres associés**
- La chambre d'agriculture de Loire-Inférieure;
Le comité interprofessionnel des vins d'origine du pays nantais;
La chambre syndicale de l'industrie hôtelière de Loire-Inférieure.

