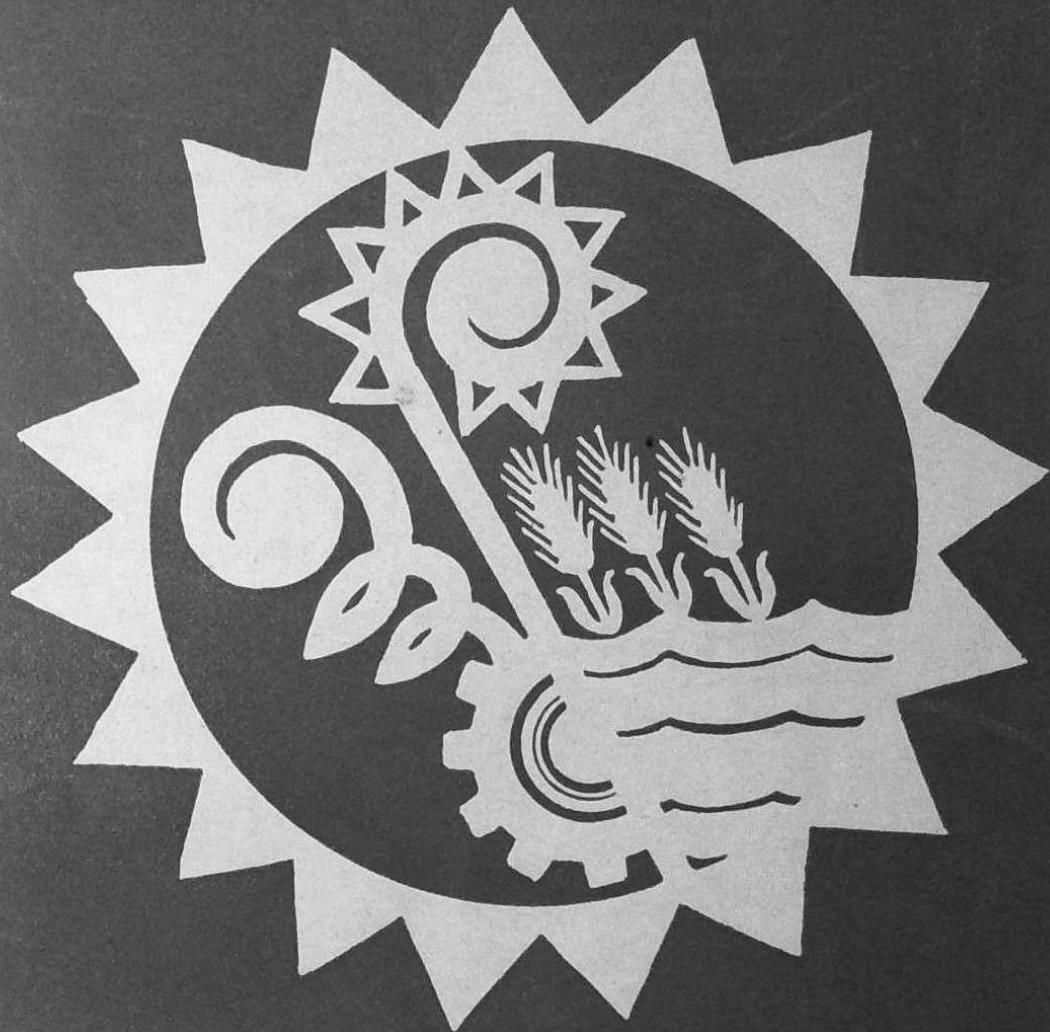


R.Y. CRESTON - G. JOUAN - P. PÉRON
SEIZ - BREUR



Bretagne 38

éditions "Keltia"

BRETAGNE 38



R. Y. CRESTON - G. JOUAN - P. PÉRON

DE

A R S E I Z - B R E U R



BRETAGNE 38

Étude et statistiques sur
l'économie bretonne, son
rôle dans la France et
dans le Monde et sur les
conditions de vie du Peuple
Breton, avec nombreuses
cartes et graphiques, par la
section économique de S.B.,
pour le pavillon breton
à l'Exposition de Paris 1937



Editions de "KELTIA"
61, Rue Mathurin Régnier — PARIS

EN MANIÈRE DE PRÉFACE

Lorsqu'au début de la propagande pour la participation de la Bretagne à l'Exposition de 1937, nous suggérions l'établissement de graphiques montrant l'activité de la Bretagne dans le domaine économique, nombreuses furent les protestations de certains contre ce qu'ils appelaient la négation de l'art (1).

A leur avis, une exposition comme celle de 1937 devait être, pour la Bretagne, l'occasion de se montrer sous le jour pittoresque sous lequel on s'est trop habitué à la présenter. Or, fort heureusement, le programme même de l'Exposition : « Arts et Techniques dans la vie moderne » facilitait à merveille les projets que notre Association avait élaborés.

On nous disait : « Il faut un pavillon amusant, pittoresque : il faut du cidre, des crêpes, des costumes. Il faut amuser le public qui se moque pas mal des graphiques ou des statistiques. Il vient à l'Exposition non pour apprendre, mais pour s'amuser. » Ceux qui disaient cela se sont éliminés d'eux-mêmes.

A cela, nous avons répondu par un travail incessant, un travail sans repos, n'ayant en vue que le but que nous nous étions proposé d'atteindre.

Longtemps notre projet fut combattu, rejeté, pour revoir enfin le jour après de multiples et incessantes instances de notre part. Nous n'avions alors qu'un temps extrêmement court devant nous pour grouper toute la documentation qui nous était nécessaire. Grâce à un travail d'équipe bien organisé, nous avons pu être prêts à temps. Pendant que Germaine Jouan adressait quelques centaines de lettres et de questionnaires aux diverses organisations susceptibles de nous fournir des renseignements, et qu'elle établissait et classait les statistiques, Pierre Péron et Creston s'occupaient de grouper la documentation photographique nécessaire à la présentation de notre travail commun.

Si certains organismes tels que la Marque « Bretagne », avec M. Huon de Penanster — à qui nous adressons ici notre reconnaissance la plus vive pour l'aide qu'il nous a apportée — nous ont utilement aidés, nous avons

(1) Première réunion pour la participation de la Bretagne à l'Exposition de 1937. Rapport de Seiz Breur, le 10 février 1935, à Rennes.

eu le regret de constater qu'il n'en fut pas de même de certains autres qui étaient cependant les plus qualifiés pour remplir ce rôle. Nous regrettons qu'ils n'aient pas cru devoir nous répondre. Doit-on croire à une incapacité de leur part ?

Nous tenons à adresser ici nos remerciements à tous ceux qui nous ont aidés : à M. le Président du Comité de Bretagne, O.-L. Aubert, qui nous a donné sa confiance pour la réalisation de ce travail; à M. le Directeur des Pêches maritimes au Ministère de la Marine Marchande; à M. Bahon-Rault, Président de la Chambre de Commerce de Rennes; au Révérend Père Le Bret, au Service d'hygiène des Côtes-du-Nord, à la Ligue nationale antituberculeuse, à M. Lejeune, Ingénieur en chef des Mines, aux Syndicats ostréicoles du Morbihan et de Morlaix, aux Chemins de fer de l'Etat, aux Hospitaliers sauveteurs bretons, à la Société centrale de Secours aux Naufragés, aux services d'urbanisme des villes de Brest, de Morlaix, de Quimper, de Saint-Nazaire, à M. Branellec, Président du Groupement de la Bretagne Idéale, aux Syndicats d'initiative qui ont bien voulu nous répondre.

Aux chantiers de constructions navales : Penhoët, La Loire, Dubigeon; aux Chambres de Commerce de Quimper, Saint-Nazaire, Nantes, Rennes; aux journaux : L'Echo de la Loire, Le Populaire, Breiz Atao, La Dépêche de Brest, L'Humanité, L'Ouest-Eclair et à son service sportif, La Voix du Marin, La Bretagne ouvrière et paysanne, La Bretagne à Paris.

Nous avons passé en revue tout ce qui fait la vie économique de la Bretagne et nous avons voulu aussi jeter les bases d'une étude qui devrait être plus complète et que nous espérons réaliser un jour avec l'aide d'un médecin breton : celle de la santé du peuple de Bretagne.

Les statistiques (courbes de température) que nous avons réunies ici, il est dans les intentions de la section économique et sociale de notre groupe de continuer à les tenir à jour chaque année, de façon à pouvoir juger des progrès ou des régressions, afin de rechercher les causes apparentes ou cachées de ces dernières, car dépister l'origine du mal, c'est en faciliter le combat.

Le travail que nous présentons a été, pour nous, une source de joies, et bien que le contraire paraisse évident, les joies de l'art n'en étaient pas exclues. Nous avons à notre tour découvert un aspect inconnu de notre pays, nous avons vu l'image d'une Bretagne que nous pressentions confusément, mais que nous ne pouvions nous imaginer aussi splendidement belle. Nous avons vu aussi, à l'occasion de ces recherches, combien cette image pourrait être plus belle, plus riche, plus merveilleusement enluminée si le peuple breton, si la terre bretonne avaient la possibilité de développer plus intensément et plus pratiquement les dons que la nature leur a donnés.

Mais, déjà, on peut prévoir les riches possibilités de ce peuple rude et simple, travailleur et opiniâtre, quand on voit qu'avec les moyens réduits dont il dispose, il a pu créer tant de richesses dont, hélas ! il n'a pas matériellement profité comme il était en droit de le faire.

Nous prétendons qu'en faisant ce travail, que d'autres, plus qualifiés que nous autres artistes, auraient certes pu mieux faire depuis longtemps, nous avons non seulement essayé de combler une lacune, mais nous avons aussi servi l'art et les artistes beaucoup plus que ceux-ci peuvent le croire.

Nous pensons, en effet, que tout dépend de l'Economique et, pour cette raison, il nous fallait passer en revue tout ce que produisait ou pourrait produire notre pays, attirer sur cette question non seulement l'attention du peuple breton, mais aussi celle du monde entier, et nous n'avions pour cela de meilleure occasion et de plus belle tribune que l'Exposition de 1937.

En révélant aux Bretons les richesses qu'inconsciemment ils produisent et celles que leur terre, mieux organisée, pourrait apporter, nous n'avions pas l'intention de leur donner seulement une juste fierté de leur travail, mais aussi confiance en eux-mêmes pour qu'ils puissent mieux « oser ».

Lorsque la prospérité économique règne dans un pays, les lettres et les arts en ressentent les heureux effets. Puisse cette ère être proche pour la Bretagne et puisse cette étude, que nous lui dédions, lui être utile !

SEIZ BREUR.



LA LÉGENDE DE LA BRETAGNE

PAYS PAUVRE

Lorsqu'on considère un planisphère, on est frappé par la place symbolique que la Bretagne occupe dans le monde.

A l'extrême ouest de l'Europe, elle en est la figure de proue dardée vers le nouveau monde comme un symbole de découverte, de connaissance, de progrès.

Elle est aussi la borne de virage placée au croisement de toutes les grandes routes maritimes de l'Europe septentrionale. C'est devant Ouessant

que passent les navires qui apportent à la Hollande, à la Belgique, à l'Angleterre les richesses de leurs empires. C'est devant Ouessant que passent aussi toutes les lignes de navigation allemandes, danoises, anglaises, finlandaises, suédoises, belges, norvégiennes, hollandaises, russes et américaines. Ouessant est le carrefour de l'or, l'axe de la puissance commerciale la plus formidable qui soit, et qui laisse loin derrière elle tout ce que la pourtant opulente Méditerranée peut posséder.

Ainsi, devant cette Bretagne que certains ne voient encore qu'à travers les brumes de ses légendes et dont la plus tenace est certainement celle qui la représente comme un pays pauvre, comme une terre du Passé incapable ni de progrès, ni de changement, passent sans s'y arrêter des flottes entières de modernes galions.

La Bretagne terre du passé, la Bretagne pauvre ? Nous aurons l'occasion d'y revenir tout à l'heure...

Seuls, de tous les ports bretons, celui de Nantes, celui de Saint-Nazaire et, beaucoup moins, ceux de Brest et de Lorient, font figure de grands centres maritimes. Mais que sont-ils auprès d'un Bordeaux, d'un Havre, d'un Marseille ? Le Nantes opulent des épices et du sucre est aujourd'hui bien déchu de son antique puissance puisque sa place n'est que la sixième dans la nomenclature des ports français. Il en est de même de Lorient, ce l'Orient de la Compagnie des Indes, qui fut si actif autrefois. Consolons-nous avec Saint-Nazaire, promu au rang de capitale des constructions navales françaises, et dont l'importance, dans ce domaine, ne peut, si on le veut, qu'aller grandissant.

Brest n'est guère qu'un port d'importation de vin d'Algérie, alors qu'il devrait devenir le plus formidable port de l'ouest de l'Europe. Comme nous le disons ci-dessus, toutes les lignes de navigation de l'Europe du Nord passent devant Ouessant. Et derrière Ouessant, il y a Brest, il y a la plus magnifique, la plus vaste et la plus sûre rade de l'Occident. Si les intérêts bretons, et avec eux les intérêts de la France et de l'Europe, en particulier ceux de l'Europe centrale, étaient bien compris, Brest devrait devenir, avec Nantes, la porte de la richesse de l'Occident. Mais ce ne sont pas là les seules possibilités qu'offre la Bretagne maritime.

Des ports de cabotage, des ports de pêche plus nombreux, en proportion de sa ligne côtière, qu'en aucune autre contrée maritime française, voient chaque jour déverser sur leurs quais des tonnes et des tonnes de poisson, ou embarquer vers l'Angleterre des milliers de caisses de primeurs ou d'autres produits du sol breton.

Car la Bretagne n'est pas seulement, comme on le dit parfois, un pays de marins et de pêcheurs. Elle est aussi une des terres les plus riches et les plus fertiles d'Europe, alors qu'une certaine légende, dont nous parlions tout à l'heure, la représente comme une terre irrémédiablement stérile. « La terre de granit recouverte de chênes » du siècle dernier était certes une romantique image, un peu brumeuse, un peu barbare, qui plaisait à

dispensaires anti-tuberculeux



Bretagne 113

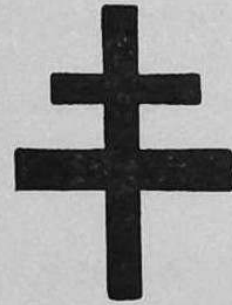
Paris-Seine 62

mortalité (tuberculose)
par 100 000 habitants :

⊕ plus de 200 décès

⊕ de 180 à 200

Paris-Seine : plus de 200 par 100 000



Sanatoriums



- 1 Kerlana
- 2 Roscoff
- 3 Huelgoat
- 4 Guervanah
- 5 Kerpapa
- 6 Bodiffe
- 7 Trestel
- 8 Croisic
- 9 Pen-Bron
- 10 Maubrauil
- 11 Nantes
- 12 La Droitière

BATEAUX DE SAUVETAGE



Sauvetage maritime

- | | |
|---------------------------------|---------------------|
| 1 cancala ▲ | 33 panmanc'hokarity |
| 2 St malo-Servan | 34 Karity |
| 3 Dinard | 35 Lasconil |
| 4 St Enogat ▲ | 36 Ile Tudy |
| 5 Gicart ▲ | 37 Trévignon |
| 6 St Laurent ▲ | 38 Douelan |
| 7 Erquy | 39 Glénans |
| 8 Pontpierre | 40 Etel |
| 9 Perz-Evan | 41 Groix |
| 10 Bréhat | 42 Quiberon |
| 11 Parros | 43 Port-Navalo ▲ |
| 12 Plougrescant ▲ | 44 Maedic |
| 13 Ploumanac'h | 45 Sauzon |
| 14 Trébaudan | 46 Palais |
| 15 Locquirac ▲ | 47 Piriac ▲ |
| 16 Ploucasnou ▲ | 48 Turballe |
| 17 Primal ▲ | 49 Croisic |
| 18 Batz | 50 Pouligvan |
| 19 Roscoff | 51 Baula |
| 20 Pontusval-Argentan | 52 St Brevin ▲ |
| 21-21' Aberwrac'h or Portsall ▲ | REMOREQUEURS ■ |
| 22 conquat | HOSP. S. BRET: ▲↓ |
| 23 Spitt | S. CENT: S; N: ↓ |
| 24 Lampaul | |
| 25 Molena | |
| 26 camaret | |
| 27 Sain | |
| 28 Primalin ▲ | |
| 29 Audierne | |
| 30 Douarnenez | |
| 31 Plezevet ▲ | |
| 32 St Gwénolé | |

une sentimentalité pleurnicharde. Mais il faut bien qu'on en déchanté : la Bretagne n'est pas cela ou, tout au moins, n'est plus cela.

C'est ce que nous avons voulu montrer dans cette revue des richesses et des possibilités de la terre et de la mer bretonnes, que nous avons faite et exposée sur les murs du Pavillon de Bretagne à l'Exposition de 1937. C'est aussi pourquoi nous avons cru devoir inscrire sur les murs du Pavillon de Bretagne, avant de commencer cette revue, et en manière de préface, les citations suivantes de Le Braz et de Vidal de la Blache, citations plus que jamais d'actualité : « Le peuple breton a longtemps fait, au milieu de la civilisation moderne, figure d'arriéré. Son horloge retardait. Il est en train, aujourd'hui, de la mettre à l'heure. La « vieille », « la pauvre » Bretagne qu'on a peinte ignorante, résignée, fataliste, s'est métamorphosée au point d'en paraître méconnaissable. Les vieilles races qui n'ont pas mésusé de la vie sont les races jeunes. Les Bretons, sortis maintenant de ce que l'on a appelé leur rêve millénaire, décidés à l'action, arrivent frais et neufs, riches de toutes les énergies que nos aïeux ont thésaurisées pendant des siècles. Partout les routines anciennes sont victorieusement battues en brèche, les cultivateurs se guérissent de leur apathie, les pêcheurs de leur imprévoyance. La terre du Passé se tourne vers l'Avenir. »

« Le jour où la Bretagne sera devenue, par Brest, la grande route du Rhin à New-York, et, par Saint-Nazaire, celle des Alpes aux Antilles, ce jour-là elle aura enfin assumé la maîtresse fonction qui lui incombe dans la géographie européenne et levé le dernier obstacle à l'accomplissement de ses propres destins. C'est sur les vagues qu'est tracé le chemin du Progrès pour la Bretagne. »

Après ces paroles du grand écrivain breton et du célèbre géographe méridional, après la démonstration — qui fut, pour beaucoup, une révélation inattendue des richesses produites par la Bretagne ou contenues dans son sol — la légende de la Bretagne pauvre ne peut plus avoir cours que dans l'esprit de gens intéressés à ce qu'elle paraisse l'être ou à ce qu'elle le soit réellement. Car si la Bretagne a longtemps fait figure de pays pauvre, si la Bretagne n'atteint pas encore au degré de richesse et de vie active dont elle est capable, c'est que nombreux sont les facteurs qui l'ont contrainte à stagner, facteurs de différentes sortes : économiques, sociaux et politiques.

Situation sociale du peuple breton

Il est un fait, en effet : c'est qu'une énorme proportion de Bretons a été contrainte de rechercher dans l'émigration vers Paris ou les centres industriels du reste de la France, ou bien vers les colonies ou les pays étrangers, comme le Canada par exemple, les moyens de travailler et de vivre.

Sur ceux qui sont restés au pays, on peut dire qu'un bon nombre ne font que vivoter. Fort heureusement pour lui, le Breton n'est pas gourmand. La plupart des salaires appliqués en Bretagne sont, en effet, notoirement insuffisants pour permettre à la population travailleuse du pays de vivre convenablement. Encore faut-il faire remarquer que les salaires des ouvriers, et surtout des ouvrières bretonnes, ont subi depuis quelques années une notable augmentation.

Mais il n'y a pas seulement en cause, dans cette question du pain quotidien, les ouvriers ou ouvrières d'usine qui ne sont, dans tout le pays, qu'une minorité, exception faite des centres industriels de la Basse-Loire, de Brest, de Rennes et de Lorient.

Il y a aussi le gain du pêcheur et celui du paysan, tout à fait insuffisants en regard du travail fourni, travail non seulement pénible, mais aussi éminemment plein de dangers en ce qui concerne le pêcheur. Si le paysan a vu, à certains moments, revaloriser les produits de son sol, il n'en est pas moins vrai que son sort, lié à des lois générales pour tout l'ensemble de la France, a été extrêmement dur ces dernières années, principalement en ce qui concerne la production primeuriste. Le pêcheur, lui, continue toujours à avoir, malgré les accords intervenus entre les mareyeurs, conserveurs et lui-même (campagne du thon, de la sardine, etc.), une situation toujours précaire et sans sécurité pour l'avenir.

A la base de cette pauvreté de la Bretagne, ou plutôt du peuple de Bretagne, végétant sur les richesses qu'il tire de son sol et de la mer qui l'entoure, nous voyons une mauvaise organisation économique.

La santé du peuple breton

Nous pensons qu'avant toute chose, le peuple breton doit avoir la santé : santé physique et santé morale.

Santé morale, en lui donnant les moyens de développer sa personnalité, son génie, la rénovation de son art populaire, de sa littérature, par l'étude et la culture de sa langue maternelle.

Santé physique en développant l'urbanisme, l'hygiène, le mieux-être par une nourriture suffisante et saine, en activant la lutte antituberculeuse. Mais il faut bien se dire que cette lutte contre la tuberculose, qui fait chez nous des ravages terribles, sera grandement facilitée le jour où les classes actuellement les plus déshéritées du peuple breton mangeront à leur faim, habiteront dans des maisons claires, dans des villes propres et neuves.

Pour atteindre cela, il faut des salaires proportionnés au coût de la vie, la propagande plus vaste en faveur de l'hygiène, facilitée d'ailleurs par le développement de l'urbanisme, la suppression des quartiers insalubres

(même s'ils sont pittoresques), les adductions d'eau trop rares encore chez nous.

La Bretagne est un des pays d'Europe, en tout cas, elle est celui de France qui paie le plus lourd tribut à la tuberculose. Ajoutez à la misère du peuple, à sa sous-alimentation, ce dérivatif de la souffrance, cet oubli facile de l'adversité auquel recourent les pauvres, l'alcool; ajoutez aussi l'entassement de familles entières dans des maisons surpeuplées, dans des villes sans hygiène, et l'on ne s'étonnera pas de voir la tuberculose exercer de tels ravages en Bretagne.

Ainsi on peut compter que sur une population totale de 3.056.075 habitants, la Bretagne accuse une moyenne annuelle de 6.671 décès par tuberculose, répartis comme suit par départements :

FINISTÈRE	population ...	756.793	} soit 248 pour 100.000 hab.
	décès	1.877	
CÔTES-DU-NORD ...	population ...	531.840	} soit 233 pour 100.000 hab.
	décès	1.248	
MORBIHAN	population ...	542.248	} soit 222 pour 100.000 hab.
	décès	1.196	
ILLE-ET-VILAINE ...	population ...	565.766	} soit 186 pour 100.000 hab.
	décès	1.055	
LOIRE-INFÉRIEURE .	population ...	659.428	} soit 197 pour 100.000 hab.
	décès	1.295	

Seul le département de la Seine accuse une aussi forte proportion de décès de tuberculeux, et là les causes sont à peu près les mêmes, surtout en ce qui concerne l'hygiène, l'urbanisme et l'alimentation.

Et cependant, la Bretagne, grâce à un magnifique effort, uniquement dû à elle-même, est, avec l'Alsace — et en proportion de sa population — la région qui possède le plus de dispensaires et de sanatoriums, puisque l'on peut compter 113 des premiers et 12 (1) des seconds, avec 3.014 lits. Lorsqu'on songe qu'en 1918, à la fin de la guerre, on ne comptait en Bretagne que 13 dispensaires antituberculeux, et qu'à l'heure actuelle elle en est dotée de 113, dont 39 dans le seul Finistère, et qu'en comparaison, à Paris et dans la Seine, où il n'y en avait que 7 en 1918, aujourd'hui 62, on peut juger de l'effort formidable qu'a fourni notre pays dans ce domaine.

La lutte antituberculeuse n'est pas la seule qui doit être énergiquement menée; la lutte antialcoolique doit, de plus en plus, être à la base de nos préoccupations. Bien que la pratique des sports ait fait sensiblement s'écarter de l'alcool la majeure partie de notre jeunesse, il n'est pas douteux que ce ne sont là, encore, que de trop insuffisants résultats.

(1) Les cinq départements de la Bretagne ont en outre des traités avec des sanas situés hors de leur territoire.

Nous croyons que c'est par l'éducation de la jeunesse, par l'organisation intelligente des loisirs, par le développement des sports que l'on arrivera à combattre victorieusement l'alcoolisme.

Il faudrait aussi qu'il y ait moins de tonnes de pommes transformées, non en cidre, boisson saine, mais en alcool. Trop de distilleries ont été installées en Bretagne depuis la guerre. Il serait peut-être utile de savoir pourquoi. Si bien que le bon cidre breton, boisson nationale du peuple, fait peu à peu place au pinard importé d'Algérie quand il n'est pas « fabriqué » dans quelque laboratoire.

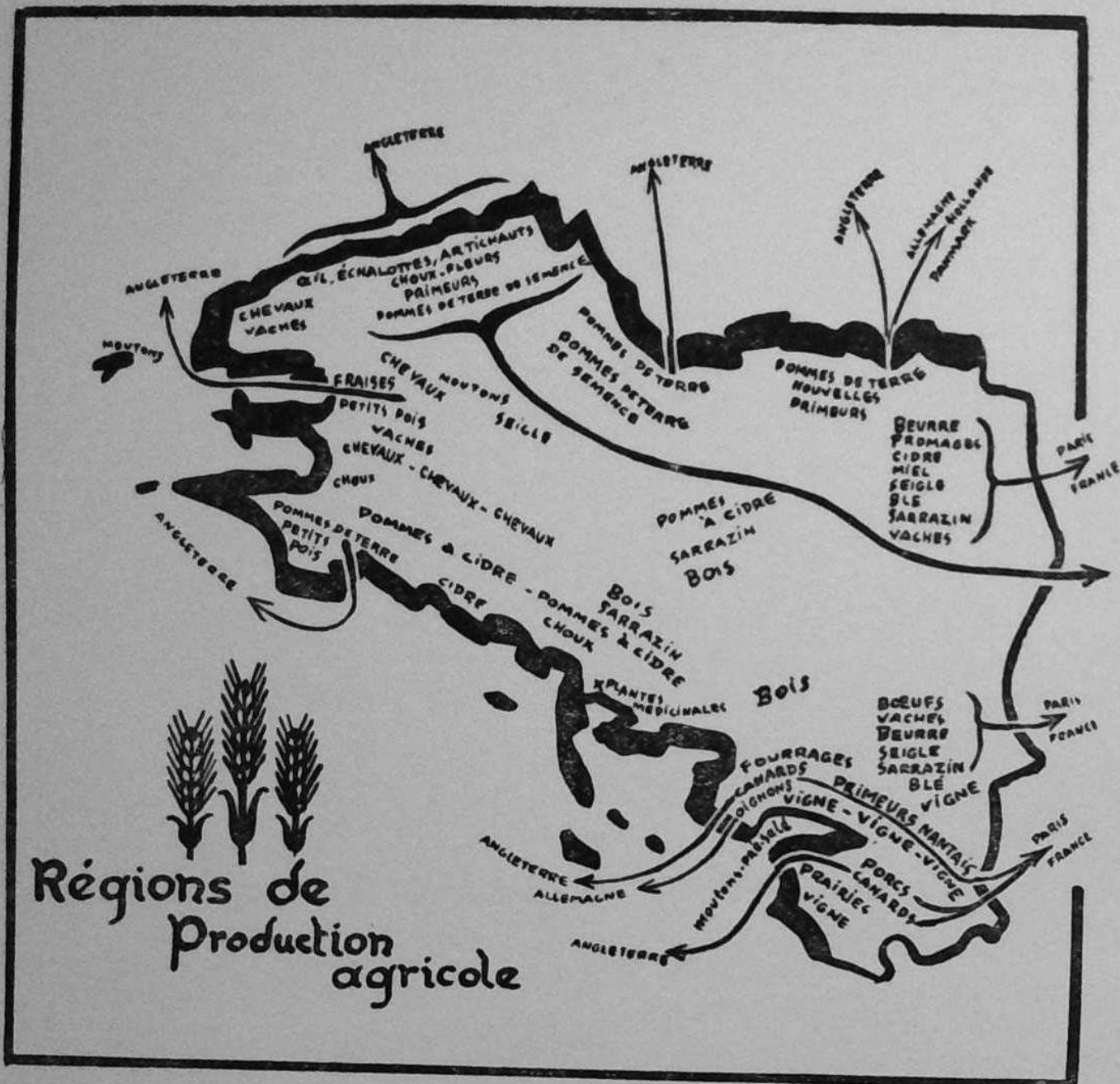
Le sport en Bretagne

La pratique des sports, en Bretagne, va toujours augmentant. C'est ainsi qu'en 1914, nous ne possédions que 30 clubs sportifs et qu'en 1936 leur nombre atteint 600. Au football qui, plus que le rugby, reçoit la faveur des sportifs bretons, ainsi que le cyclisme, il faut ajouter notre sport national de la lutte bretonne dont la renaissance éclatante, due au regretté docteur Cottonec, a donné de magnifiques champions. Mais sur le terrain sportif international, nous pouvons être fiers et nous enorgueillir à juste titre de nos champions cyclistes : les Le Grevès, Le Drogo, Cloarec, Goasmat, Jézo, Kergoff, Le Calvez, Cogan et tant de jeunes ardents qui, chaque dimanche, prennent part à ces compétitions locales de chez nous dans lesquelles un grand entraîneur parisien nous disait un jour qu'il y trouvait une floraison incomparable de champions.

Le camping, chaque week-end, et grâce aux vacances payées, a eu, lui aussi, un plus grand nombre d'adeptes. Et nous ne parlons pas de la pêche, de la chasse et de la pacifique occupation de tant de loisirs populaires qu'est le jardinage.

Ainsi « le peuple aux longs cheveux », rêveur et contemplatif, n'est pas celui qu'une trop longue légende a représenté : la jeunesse, en Bretagne, comme celle des autres peuples vivants, est assoiffée d'action et de vie au grand air. Qu'on lui donne toujours plus de terrains de jeux, qu'on encourage de plus en plus chez elle, comme on vient de le faire avec succès pour les clubs d'aviation populaire, le goût et la pratique des sports et de la vie au grand air, et un grand point sera acquis dans la lutte contre l'alcoolisme et contre la tuberculose.

Mais il est aussi de plus en plus nécessaire, pour les collectivités bretonnes, de multiplier les crèches, les gouttes de lait, les maternités, d'augmenter le nombre des infirmières visiteuses d'hygiène sociale, pour que diminue la mortalité infantile due bien souvent au manque complet de toute hygiène. Car il faut bien le reconnaître, être francs avec nous-mêmes, jusqu'à présent — la population maritime mise à part — nous ne faisons guère



Régions de Production agricole

Récapitulation (suite) :

	QUINTAUX	FRANCS		
Choux-fleurs	824.000	100.000.000	48,8 %	de la production française
Fraises	25.600	9.600.000	13,8 %	—
Pet. pois prim. (nant.)	80.000	15.000.000		—
Petits pois (conserv.)	276.000	92.485.000	22,5 %	—
Vin (hectos).....	887.515	184.019.000		—
Cidre (hectos).....	6.056.890		35,8 %	—
Lin	15.290	13.292.900	13,5 %	—
Chevaux (têtes).....	484.500			—
Bovins (têtes).....	1.889.000		12 %	—
Porcins (têtes).....	712.950			—
Canards (têtes).....	3.000.000	60.000.000		—
Cultures fourragères ; Betteraves.....			12,7 %	—
Rutabagas			38,8 %	—
Navets				
Choux				

BOVINS STATISTIQUES PAR RACES				
Race Armoricaine.....	328.000 têtes		— Froment	22.000 —
— Pie noire.....	260.000 —		— Diverses	705.000 —
— Durham	140.000 —			
— Normande	265.000 —			
				1.889.000 têtes

AGRICULTURE

Moyennes décennales : 1926-1936

Ille-et-Vilaine

	QUINTAUX	FRANCS
Froment	1.783.618	233.327.299
Sarrazin	500.212	49.349.000
Seigle	18.610	1.718.469
Pom. de terre de cons.	3.601.962	144.520.000
Pommes à cidre.....	3.960.300	114.148.000
Pommes à couteau....	102.863	10.814.300
Chevaux	95.434	
Bovins	379.000	
Porcins	136.260	
Hectos de cidre.....	2.840.750	

Finistère

Froment	1.288.128	158.481.122
Sarrazin	284.589	25.212.800
Seigle	131.957	10.779.511
Pom. de terre de cons.	4.017.750	137.446.000
Pommes à cidre.....	826.000	31.990.000
Pommes à couteau....	20.750	3.125.500
Artichauts	217.900	30.723.900
Fraises	25.600	9.548.800
Ail	4.838	885.354
Oignons	171.200	9.022.240
Echalotes	32.210	2.522.043
Petits pois conserves..	276.000	92.485.000
Haricots verts.....	58.250	19.803.810
Légumes divers.....	10.212	
Chevaux	133.530	
Bovins	408.000	
Porcins	155.660	
Hectos de cidre.....	464.460	

Côtes-du-Nord

Froment	1.558.542	199.221.170
Sarrazin	519.485	48.259.600
Seigle	87.650	7.704.169
Pom. de terre de cons.	4.871.080	175.819.200
Pommes à cidre.....	1.179.000	41.909.500

QUINTAUX FRANCS

Pommes à couteau....	7.147	682.800
Lin	15.290	13.292.900
Oignons	287.750	22.635.825
Echalotes	3.415	385.895
Chevaux	95.345	
Bovins	350.000	
Porcins	177.460	
Hectos de cidre.....	1.100.740	

Loire-Inférieure

Froment	1.710.887	222.706.181
Sarrazin	236.686	23.136.000
Seigle	45.338	42.297.900
Pom. de terre de cons.	4.092.370	140.419.000
Pom. de terre de cons.	4.099.370	140.419.000
Pommes à couteau....	23.062	4.207.000
Vin (hectos).....	888.516	184.019.000
Chevaux	41.780	
Bovins	352.000	
Porcins	93.600	
Canards (têtes).....	3.000.000	60.000.000
Cult. maraich. nant..	630.000	72.000.000
Oignons	19.999	3.518.240
Petits pois primeurs..	80.000	15.000.000

Morbihan

Froment	667.235	83.958.774
Sarrazin	542.931	48.106.600
Seigle	474.119	40.059.169
Pom. de terre de cons.	4.589.850	167.253.800
Pommes à cidre.....	2.853.998	94.847.700
Pommes à couteau....	53.478	6.201.800
Oignons	17.589	1.570.700
Ail	2.925	690.300
Chevaux	49.170	
Bovins	400.000	
Porcins	150.000	
Hectos de cidre.....	1.651.674	

Récapitulation :

TOTAL de :	QUINTAUX	FRANCS		
Froment	7.017.000	897.095.000	8,3 %	de la production française.
Sarrazin	2.283.900	194.064.000	56,6 %	—
Seigle	757.700	65.490.000		—
Pom. de terre de cons.	23.891.600	768.000.000	15,9 %	—
Pom. de terre semence.	117.190		85,2 %	—
Pom. de terre primeur.	2.186.896		42,7 %	—
Pommes à cidre.....	9.633.400	307.660.000	36,2 %	—
Pommes à couteau....	256.200	25.031.000	12,5 %	—
Oignons	257.800	17.850.000	21 %	—
Ail	8.605	1.712.700		—
Echalotes	35.625	2.907.948	60 %	—
Artichauts	350.000	45.500.000	28 %	—
Choux	657.000		13,6 %	—
Haricots verts (cons.).	5.825.000	19.803.810		—
Légumes et prim. div.	640.212	74.450.880		—

figure, en Bretagne, d'adeptes de l'hydrothérapie ou de l'hygiène la plus élémentaire.

Il y a encore beaucoup à faire dans ce domaine, non seulement en développant les plans d'urbanisme comme l'ont fait les villes de Rennes, Nantes, Saint-Nazaire, Brest, Morlaix, Quimper, mais en inculquant, dès l'école, aux enfants les notions d'hygiène qui, bien souvent, font défaut dans leurs familles.

Nous suggérons aussi l'institution d'un Comité de surveillance de l'hygiène qui fonctionnerait légalement pour avoir l'autorité nécessaire. Un contrôle de la propreté des intérieurs, des cours de fermes, etc., serait fait — mensuellement, par exemple — par des agents relevant des départements. Des pénalités seraient infligées en cas de non observation des règlements. Par contre, un certain budget serait réservé, à titre de compensation, pour les travaux d'amélioration qu'il y aurait eu lieu de réaliser et pour des primes d'encouragement.

Notons que les municipalités, à qui nous avons demandé leur opinion à ce sujet, nous ont répondu qu'un tel Comité de surveillance — à condition qu'il fonctionne officiellement — *serait de la plus grande utilité.*

Urbanisme

Le budget de certaines villes est, il faut le regretter, en ce qui concerne l'urbanisme, nettement insuffisant. Des municipalités n'ont pu nous donner les renseignements que nous leur demandions comme d'ailleurs, dans un autre ordre d'idées, certaines Chambres de commerce, parce qu'elles n'avaient, n'ayant rien prévu, rien à nous répondre...

Notons cependant, comme exemple, qu'une ville comme Morlaix consacre un budget de 15.000.000 à son plan d'urbanisme, Quimper : 4.512.000, Saint-Nazaire : 20.500.000 francs, alors que ce dernier budget n'atteignait que 1.650.000 francs en 1926.

Certaines villes n'ont sans doute pas compris nos questions, car nous ne voudrions pas croire que pour elles urbanisme signifie uniquement : embellissement, présentation de leur ville sous un jour toujours plus agréable pour le touriste, alors que la population qui les habite a des besoins plus urgents.

Le tourisme, s'il est une branche active de la prospérité commerciale bretonne, n'est pas tout. Il est sans doute utile, sans doute très beau de prévoir la construction d'un port de yachts ou l'amélioration de certains autres pour la réception de navires de plaisance, mais il faut aussi songer, et nous aurons plus loin l'occasion d'y revenir, à la modernisation et à l'amélioration de nos ports de pêche dont certains ont des accès si dange-

reux par le moindre mauvais temps qu'ils constituent un danger permanent pour la vie de nos pêcheurs.

Les sauveteurs

Et puisque nous parlons de dangers qui menacent la vie de nos pêcheurs, nous en profiterons pour dire quelques mots de cette admirable phalange de sauveteurs que les Hospitaliers Sauveteurs bretons et la Société Centrale de secours aux naufragés possèdent sur nos côtes.

Ces sociétés, qui ne vivent que par des dons et legs, arrivent cependant à entretenir sur nos côtes 62 stations de bateaux de sauvetage dont 42 appartiennent à la Société Centrale, avec 13 navires à moteurs et 29 à rames, et 20 autres aux Hospitaliers avec 9 navires à moteurs, 11 à rames et 27 postes de secours.

Lorsqu'on saura que sur nos côtes, depuis leur création, ces deux sociétés ont sauvé 25.000 vies humaines, on ne pourra qu'une fois de plus saluer bien bas ces héroïques et simples hommes de mer qui réunissent quelques-unes des plus belles qualités de notre peuple : le dévouement, la ténacité, le désintéressement, la bravoure.



Ce sont ces qualités qui, avec quelques autres spécifiquement bretonnes, font de notre peuple des rudes travailleurs, des durs retourneurs de terre, des marins hardis. La terre bretonne, qui produit comme nous allons le voir tant de richesses, qui est loin d'être cette terre inféconde de la légende, ne peut arriver à faire vivre tous ses enfants, alors qu'elle pourrait, si elle était normalement exploitée et si son peuple, lui, l'était moins, nourrir une population de beaucoup supérieure à celle qui y vit actuellement.

Pour nous il n'est pas question de savoir si, oui ou non, la Bretagne peut se suffire à elle-même, car si riche qu'il soit, si puissante que puisse être sa production, il n'est aucun pays à notre époque (l'U. R. S. S. et les U. S. A. mis à part) qui puisse se vanter de se passer totalement des autres. Ce qu'il nous importe avant tout de savoir, nous autres jeunes Bretons libérés de la nébuleuse mystique romantique qui a si bien endormi nos prédécesseurs, c'est :

- 1° Ce que produit la Bretagne;
- 2° Ce qu'elle vend;
- 3° Quel profit en tire son peuple;
- 4° Quel est son rôle dans la vie économique de la France;
- 5° Quel est son rôle dans la vie économique européenne et mondiale;
- 6° Quelles sont ses possibilités.

LA TERRE BRETONNE

Alors que le restant de la France fait surtout figure de pays terrien, la Bretagne, elle, comme le Danemark, comme la Hollande, l'Angleterre ou l'Irlande n'est pas *uniquement* ou *terrienne* ou *maritime*, elle est les deux à la fois.

Agriculture et marine, si elles sont pour le restant de la France deux choses bien différentes, sont intimement solidaires l'une de l'autre en Bretagne. Le commerce breton en général et, en particulier, celui des produits de son sol, est éminemment différent de celui de la France. Il est plus orienté vers les débouchés que lui offre la mer que vers ceux de l'intérieur, d'ailleurs moins intéressants pour lui. C'est pourquoi une agriculture prospère et bien organisée doit donner, en Bretagne, une marine de commerce active et des ports puissants.

Quant au sous-sol, s'il était mis en valeur, il attirerait, en Bretagne, des industries de transformation qui y retiendraient tous ceux de nos compatriotes que le manque de travail force à l'émigration.

Si la Bretagne n'est pas, comme la Beauce, un pays de grande culture, si les exploitations y sont, en général, demeurées familiales, peu étendues, cela ne veut pas dire que la place qu'elle occupe dans la production générale agricole de la France soit aussi négligeable qu'on veut bien le dire. En tout cas, ses produits ont pour eux la Qualité. L'agriculture bretonne, avons-nous écrit dans un slogan, se signale par la délicatesse et l'excellence de ses produits.

En 1514, Bouchard pouvait déjà écrire en parlant de la Bretagne : « En ce royaume, il y a plaines et montaignes, préz, foretz, landes et rivières. Es plaines, y a force terres qui portent très bon bléz, les fromens, saegles, avoynes, safran, poix, fèves, aulx, oignons et autres fruitz. Es landes et montaignes, l'on engresse foison de bestail et plus loin y a en aucuns lieux mines d'argent, plomb et fer ». Plus tard, en 1794, Cambry écrivait à son tour sur le même sujet : « Si les principes d'économie rurale qui se propagent dans le reste de la France s'établissaient dans la Bretagne, si l'on pouvait arracher à leur routine les habitants de ce *riche pays*; s'ils ne craignaient, avec superstition, de labourer un champ qu'a négligé leur père, si l'absurde croyance que la lande est le meilleur des engrais était

détruite, s'ils voulaient former des prairies artificielles, comme ils pourraient le faire sans frais et presque sans travail, leur pays serait le *plus riche*, le *plus fécond* de la Nature. Que serait-ce s'ils dérobaient aux invasions de la mer les immenses terrains qui bordent leurs rivages ? La ci-devant Bretagne est le seul pays de la République où, par l'agriculture, on puisse faire encore une *immense fortune*. »

Certes, les terres incultes abondent encore en Bretagne et sont, sans doute, un des éléments de sa beauté primitive. Mais cependant, comme l'observait devant nous un paysan breton, « cette terre n'est pas fainéante ». L'ajonc sert au boulanger pour cuire son pain. Fauché, pilé, broyé en vert, on le distribue comme fourrage aux chevaux qui s'en montrent friands et, si on le voulait bien, on pourrait développer les essais de papier d'ajonc, papier qui vaut, tous les jours, le papier de pâte de bois. Mais, de plus en plus, ces grands espaces sont défrichés et fertilisés par des engrais chimiques. Les immenses étendues de marais à tourbe du Yeun Elez qui, maintenant, font place à un vaste lac artificiel alimentant en électricité toute la région, ne sont pas les seules. Il y a celles de la Brière qui couvrent 150 kilomètres carrés. Si ces terres sont improductives, c'est qu'on ne s'est guère donné la peine jusqu'ici de les mettre en valeur. Elles ont fourni le chauffage domestique des populations qui vivent sur leur sol, à raison d'environ 13.000 tonnes par an. On pourrait, si elles étaient normalement exploitées, tirer de ces tourbières bien autre chose. L'exemple de la Lettonie est là : les sous-produits de la tourbe comme isolants, carburants, produits pour l'horticulture, etc., sont des éléments non négligeables de l'économie de ce pays.

La forêt bretonne, aux frondaisons luxuriantes, est riche de chênes, de hêtres, de châtaigniers, d'ormes, d'aulnes, de houx, de pins, de sapins, de bouleaux. La majeure partie de nos forêts appartient à l'Etat et sont loin d'être « normalement » exploitées... normalement et sagement. Car, durant la guerre, nos bois ont subi d'incalculables ravages. Les réquisitions, et surtout le jeu des spéculations, ont déboisé d'énormes surfaces qu'il est urgent de reboiser. Que de produits ne pourrait-on pas tirer des arbres de nos forêts, en plus des bois de constructions, d'ébénisterie, de chauffage et des poteaux de mine : tanin, huile, créosote, glu, amidon, alcool, papier même pour certaines espèces, que de matières non exploitées ! Et qu'on ne vienne pas nous dire que le paysan breton manque d'initiative, en un mot, pour employer une expression courante, qu'il n'est pas « à la page ». Nous verrons, au cours de ces lignes, que celui qui les juge ainsi sur les apparences extérieures et superficielles le connaît bien peu.

Cet amour de la terre, de *sa terre*, le paysan breton l'a profondément enraciné en son cœur. « Il y a 30 ans, on ne citait guère pour leurs aptitudes pratiques que le maraîcher de Roscoff rompu au négoce par la fréquentation des courtiers anglais, et l'éleveur du Haut-Léon. Ni l'un ni l'autre ne consti-

tuent désormais des exceptions. Partout, les routines anciennes sont victorieusement battues en brèche. Les cultivateurs guérissent de leur apathie. La terre, plus méthodiquement exploitée à l'aide d'un outillage moins primitif, fournit des rendements plus copieux et plus certains. »

Ces lignes de Le Braz sont déjà vieilles et, depuis, un pas de géant a été fait par l'Agriculture bretonne pour conquérir la place de premier rang qu'elle occupe pour certaines cultures dans l'économie générale de la France. Mais beaucoup reste à faire et restera dans cet état tant que les pouvoirs publics ne prêteront pas plus d'attention aux besoins et aux désirs de la Bretagne agricole. Et quand nous disons agricole, nous pensons aussi : Bretagne maritime, industrielle et commerciale.

Il faut bien se persuader que, sans vouloir faire en rien du séparatisme, l'organisation générale de la France, centralisée, napoléonisée si l'on peut dire, ne peut plus s'appliquer, en 1938, de la même façon qu'elle s'appliquait il y a 138 ans. Le monde a marché depuis. Seule la structure de la maison de commerce « France » n'a pas bougé. C'est exactement comme si, aujourd'hui, le grand magasin moderne, pratique, où tout doit rendre au maximum, continuait à vivre dans le cadre d'une vieille boutique poussiéreuse avec des principes commerciaux datant du siècle passé, de ce siècle charmant où « l'on avait le temps ».

Quoi qu'il en soit, et malgré ces « multiples barres dans les roues », les unes voulues, les autres dues à la marche inconsciente du système, la Bretagne, à force de volonté et d'initiative *personnelle*, a pu jouer et continue à jouer un rôle de grande importance dans l'agriculture générale de la France.

Le blé pousse à merveille dans les terres à limon de la « ceinture dorée » du Nord-Finistère; l'orge, le sarrasin viennent dans l'Argoat. Les légumes, les primeurs occupent la première place dans les cultures de certains points de la côte comme Saint-Malo, Saint-Brieuc, Roscoff, la baie d'Audierne, Pont-l'Abbé, dans le pays nantais et dans la région des marais asséchés ou irrigués. La pomme de terre prime a enrichi (ceci dit au passé) les régions de Saint-Malo, Paimpol, Lézardrieux, Roscoff, Pont-l'Abbé. La pomme de terre tardive vient excellemment dans toutes les régions de l'intérieur. Les pommes à cidre sont abondamment produites dans l'Ille-et-Vilaine, les Côtes-du-Nord et le Finistère, tandis que la vigne prospère dans le pays nantais dont le vin, le muscadet, a conquis depuis longtemps ses lettres de noblesse auprès des gourmets.

Le rapport des superficies de la Bretagne et de la France est d'environ 1 à 16. La Bretagne fournit en lin 13,5 0/0 de la production totale française; en betteraves fourragères, 12,7 0/0; en rutabagas, 38,8 0/0; en fourrages annuels, 16,4 0/0. Pour la production des choux, le Morbihan se classe le troisième des départements français, soit 13,6 0/0, avec 657.000 quintaux (moyenne annuelle 1926-36). Le sarrasin breton représente 56,6 0/0 de la production française avec 2.283.900 quintaux annuels, les choux-fleurs

près de 50 0/0 avec 824.000 quintaux d'une valeur moyenne de 100.000.000 de francs, les artichauts 28 0/0 avec 350.000 quintaux et 45.500.000 francs.

Le froment nous donne annuellement 7.017.000 quintaux pour 897.095.000 francs, le seigle 757.700 quintaux pour 65.490.000 francs, les pommes de terre de consommation 23.891.600 quintaux pour 768.000.000 de francs. Mais cela n'est rien en regard des pommes de terre de semence de Bretagne, universellement réputées, puisque la production bretonne représente 85,2 0/0 de la production totale française. Avec les échalotes, nous avons annuellement 35.625 quintaux donnant 2.907.948 francs; l'ail, 8.605 quintaux et 1.712.700 francs; les oignons, 257.800 quintaux avec 17.850.000 francs. Les petits pois qui font la réputation de nos conserves ont donné en 1936 276.000 quintaux pour la somme de 92.485.000 francs. Les petits pois de primeurs, 80.000.000 de quintaux pour 15.000.000 de francs. La production totale des petits pois en Bretagne représente 46 0/0 de la production totale française.

Les haricots verts de conserve, eux aussi, atteignent chaque année un plus grand rendement. En 1929, la Bretagne en produisait 2.700.000 kilos pour les conserves; en 1936, 5.825.000 kilos, représentant 42,9 0/0 de la production française. Les autres légumes ont fourni 10.212 quintaux dans le Finistère et le Morbihan.

La culture maraîchère bretonne, dont les produits font prime sur le marché parisien et sur les marchés étrangers, figure dans son ensemble pour 630.000 quintaux dans la production générale agricole de la France. Une bonne partie de cette récolte est dirigée vers Paris et exportée vers l'Angleterre, cette dernière exportation étant considérablement réduite depuis quelques années par le jeu des contingentements. Quoi qu'il en soit, cette branche de l'activité bretonne rapporte au pays environ 72.000.000 de francs, dont 23.225.000 proviennent de l'expédition vers Paris et l'exportation vers l'Angleterre.

Le cidre, boisson nationale des Bretons, qui, depuis la guerre, perd malheureusement du terrain devant l'envahissement du « pinard » d'Algérie, n'entre pas moins pour 6.056.890 hectolitres (pour quatre départements), soit 35,8 0/0 de la production totale de la France, avec l'Ille-et-Vilaine comme premier département producteur de France. Les pommes à cidre fournissent 9.633.400 quintaux pour une valeur de 307.660.000 francs. Une bonne partie est exportée en Allemagne, ainsi que les pommes à couteau qui vont aussi vers la Suisse et nous donnent une récolte moyenne de 256.200 quintaux avec une valeur de 25.031.000 francs.

Le vin, que seul produit le pays nantais, occupe lui aussi une place qui est loin d'être effacée puisque la Loire-Inférieure en produit une moyenne décennale de 887.515 hectolitres pour une valeur de 184.019.000 francs. Enfin, nos délicieuses, nos légendaires fraises de Plougastel, dont tant de tonnes ont été déversées sur le marché anglais, nous apportent à leur tour 25.600 quintaux qui atteignent une valeur moyenne de 9.600.000

francs et donnent au Finistère la deuxième place des départements producteurs de ce fruit.

C'est que le paysan breton est un rude travailleur qui ne se repose guère, sa terre non plus. Citons pour exemple entre mille : Santec. Santec est une petite commune près de Roscoff qui compte 550 familles dont 300 sont des propriétaires de petites parcelles de terre, forme très particulière de la culture bretonne. La rotation de la culture s'opère à une cadence très accélérée. Libérée de ses choux-fleurs, la terre fumée et retournée reçoit aujourd'hui des oignons, des pommes de terre et demain des échalotes. Le mois de mai verra la récolte des pommes de terre et des artichauts, juillet l'arrachage des oignons, puis le repiquage des choux-fleurs. Le goémon pêché à la côte sert à fumer les champs.

En juillet 1937, 152 Santécois quittaient le port de Roscoff pour s'en aller vendre en Angleterre leur récolte d'oignons. Comme chaque année, ils ne revinrent qu'à la Noël au pays. Telle est, entre mille, un exemple de la vie active de ce coin de terre bretonne qui possède 485 hectares de terres cultivables sur 835 hectares de superficie totale. (1)

Mais malgré cet acharnement au travail, malgré tout ce courage et cette initiative déployés, le paysan de Santec, comme tous ses frères du reste de la Bretagne, connaît la mévente. C'est ainsi que l'on a vu des charretées entières de choux-fleurs détruites à Saint-Pol, comme on a coutume de voir à chaque saison de pêche des tonnes de poissons invendus jetées par dessus bord par les pêcheurs. « Nous crevons de faim sur des richesses », nous a dit un jour un paysan bigouden. Ces simples mots, mieux qu'un long discours, exprimaient parfaitement la situation anormale de l'agriculture bretonne... et pas seulement de l'agriculture, hélas ! D'où vient donc le mal ? Les causes en sont multiples et il faudrait, pour les mieux connaître, étudier toute la législation économique et sociale actuelle et sa répercussion sur l'agriculture.

Mais la Bretagne ne se contente pas d'être l'une des plus actives parmi les régions agricoles. Elle ne produit pas seulement des céréales, des primeurs ou des fruits. Il est une branche de son activité qui marche de pair avec ses cultures et qui occupe dans son économie une place de choix : c'est l'élevage.

L'Élevage

L'élevage prend, chaque année, une place de plus en plus importante dans l'agriculture bretonne. Souvent, la culture recule devant l'élevage qui, lui, nécessite moins de main-d'œuvre. C'est ainsi que le Finistère et les

(1) *Dépêche de Brest.*

Côtes-du-Nord arrivent respectivement au premier et au deuxième rang des départements français pour l'élevage du cheval. Les dépôts d'étalons de Lamballe et d'Hennebont sont constitués en vue de créer une race pure, capable de prospérer sur le sol breton.

La Bretagne possède un effectif de 379.000 chevaux de plus de 3 ans qui représente 13,48 0/0 de l'effectif total français, et pour l'élevage 105.500, c'est-à-dire 21,77 0/0 du total de la France.

Le cheval de trait breton, le « bidet » breton est trapu et près de terre, apte à tirer de lourds fardeaux. C'est un parfait cheval de culture et surtout un excellent limonier. Le postier breton lui ressemble, mais a plus de sang. Les deux races sont élevées dans les environs de Brest et de Morlaix. Le demi-sang est plus spécialement élevé dans la Cornouaille.

La réputation des chevaux bretons n'est plus à faire. La dernière guerre a largement prouvé que le calme, l'endurance, la rusticité incomparables du cheval de trait breton en font le meilleur des chevaux de guerre; aussi n'est-on pas étonné de voir qu'il est recherché, pour leur remonte, par toutes les armées du monde, même les plus lointaines, telles l'armée japonaise, l'armée chilienne.

Quant à l'élevage des bêtes à cornes, la Bretagne s'inscrit pour 12 0/0 de la production générale de la France avec un chiffre de 1.889.000 têtes. Le Finistère et le Morbihan viennent comme troisième et quatrième départements producteurs de France.

L'élevage du porc fournit 712.950 têtes. La Loire-Inférieure, qui en produit annuellement 93.600, en exporte 55.000 et est le premier département pour cette exportation.

On oublie trop souvent, lorsqu'on parle de notre élevage, le cheptel ovin. Nos moutons de pré-salé sont pourtant appréciés. Cependant notre élevage ovin est durement concurrencé par les arrivages massifs de moutons d'Algérie qui arrivent par quartiers prêts à être vendus sur le marché français. Ils n'ont certes pas la finesse de chair de nos moutons de pré-salé, mais la clientèle n'en demande pas tant. Et comme le vendeur y trouve son compte, il en fait venir un nombre de plus en plus grand. Comme pour nos primeurs, il est urgent qu'une action rapide et énergique soit entreprise pour la protection de cet élevage.

C'est encore la Loire-Inférieure qui, avec ses fameux canards nantais, arrive en tête des départements producteurs et exportateurs avec 3 millions de têtes représentant 60.000.000 de francs, exportés en majeure partie vers la Suisse et l'Angleterre.

Enfin, avant de quitter ce chapitre de l'élevage, signalons que les cultures fourragères bretonnes représentent 35 0/0 de la production française.

Il est enfin une sorte de culture qui fit autrefois la fortune et la réputation de notre pays, celle du lin, et le souvenir n'est pas perdu des fameuses toiles de Bretagne que recherchaient naguère, du temps de

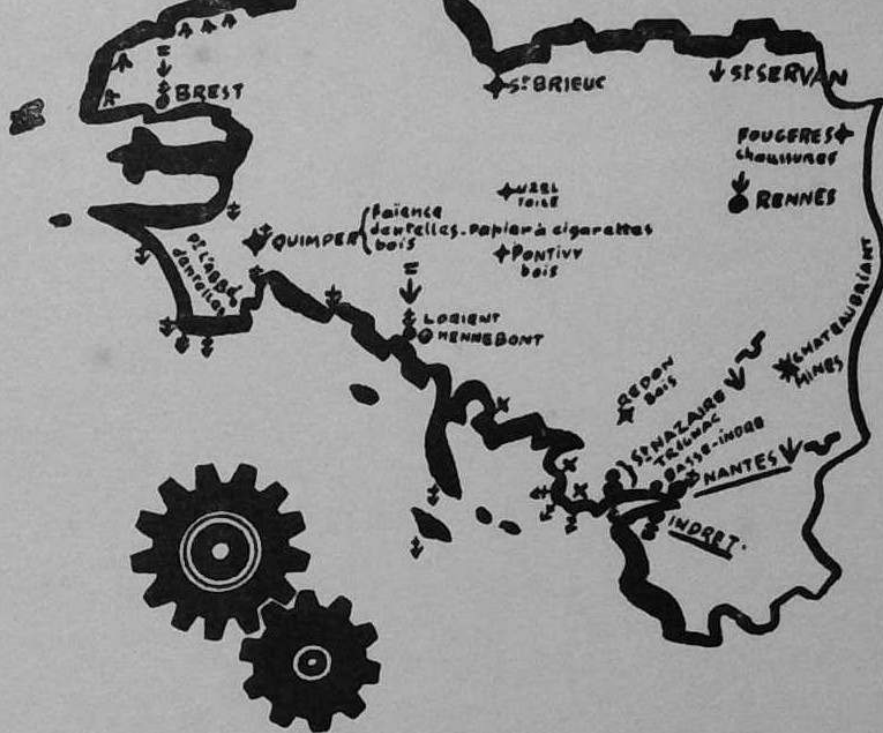
Sous-sol : CONCESSIONS MINIÈRES

Départements	Noms des concessions minières ou permis d'exploitation	Nature des substances concédées	Lieu principal d'exploitation	Concessions		Observations
				Exploitées Tonnage extrait en 1936	Inexploitées Année de cessation de l'exploit.	
Loire-Inférieure	Les Touches..	Houille	Mouzell	»	1919	La reprise d'exploitation ne pourrait être envisagée qu'à la faveur de recherches mettant en évidence de nouveaux champs d'exploitation.
	Mouzell	id.	Teillé	»	1921	
	Montrelais....	id.	La Rouxière..	»	1921	
	Teillay	Fer	Soulvache....	63.375 tonnes	»	Extraction réduite d'environ 50 % du fait de la crise industrielle.
	Sion	Fer	Sion	»	1931	Travaux d'aménagement suspendus par suite de la crise industrielle.
	Liméle	Fer	Sion	»	1931	
Ille-et-Vilaine	Abbaretz	Étain et métaux connexes	Nozay	»	1921	Concession non encore aménagée.
	Ercé-en-Lamée	Fer	Ercé-en-Lamée	»	1923	Concessions non encore aménagées, susceptibles d'être mises en exploitation ultérieurement.
	La Dominelais.	Fer	La Dominelais	»	1923	
	Pontpéan	Plomb, argent et zinc Plomb, argent et autres métaux connexes le fer excepté	St-Erblon	»	1932	Reprise d'exploitation arrêtée par suite de la crise industrielle.
	La Touche...		Vieux-Vy-sur-Couesnon...	»	1931	
Le Semnon...	Antimoine et métaux connexes	Martigné-Ferchaud.....	»	1918	Pas de reprise d'exploitation envisagée présentement.	
Montbelleux..	Wolfram, étain, cuivre et autres métaux connexes	Lultré	»	1918	Reprise d'exploitation envisagée.	
Côtes-du-Nord	L'Hermitage-Lorge ...	Fer	L'Hermitage-Lorge ...	»	1925	Pas de reprise d'exploitation envisagée présentement.
	Trémuson.....	Plomb, zinc, argent et autres métaux associés dans les mêmes gîtes	Trémuson.....	»	1931	Reprise d'exploitation arrêtée par suite de la crise industrielle.
	Huelgoat	Plomb, zinc, argent et autres métaux connexes le fer excepté	Locmaria-Berrien ...	»	1930	Pas de reprise d'exploitation arrêtée par suite de la crise industrielle.
Finistère	Poullaouen... Roscanvel	id.	Poullaouen...	»	1908	Pas de reprise d'exploitation envisagée présentement.
	(permis d'exploitation)..	Fer	Roscanvel.....	»	1932	
Morbihan				Néant		

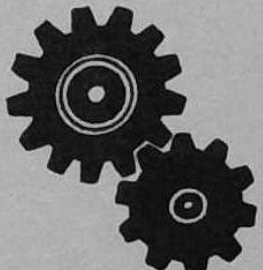
Tourbe : Grande Brière : } Gisement : 15 millions de tonnes.
Extraction annuelle: environ 13.000 tonnes.

Eaux minérales : Source Sassay, Plancoët (Côtes-du-Nord) :
1926 : 26.000 litres vendus.
1936 : 310.000 —

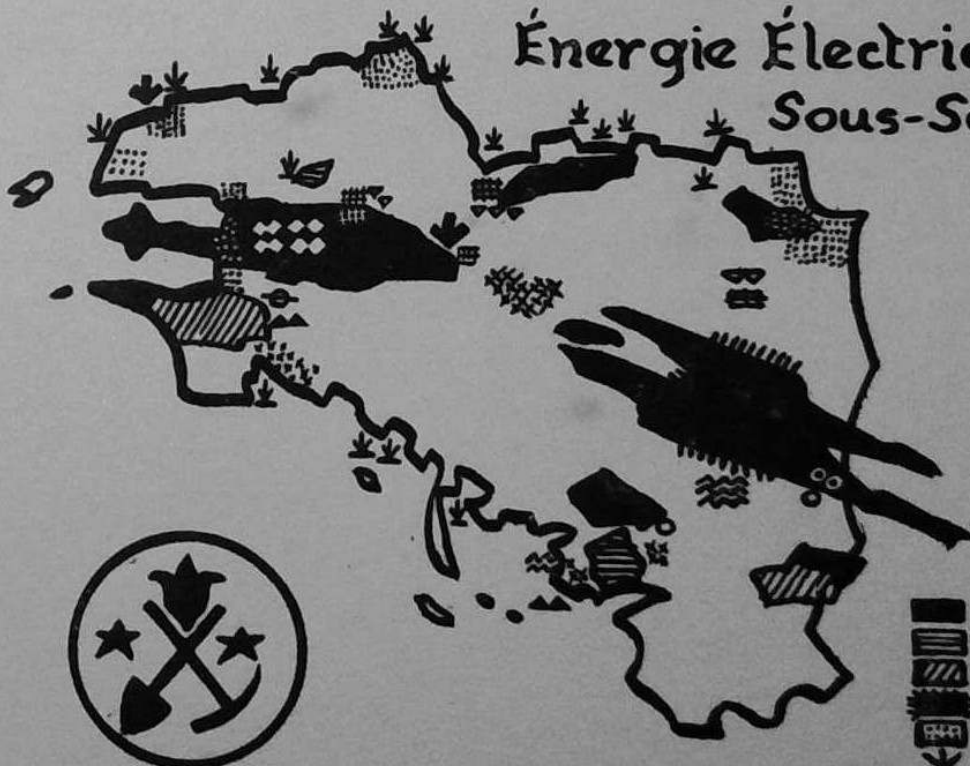
Industries



- INDUS MÉTALLURGI
- ↓ CONSTR. NAVALES, ARSENAL
- ≡ CONSERVES
- X SEL
- ↑ IODE
- ◆ DIVERS
- ∩ AVIONS
- * MINES



Énergie Électrique Sous-Sol



- ☞ KAOLIN
- ↓ barrages en cours ou prévus
- ## argent
- ∩ étain
- ∩ plomb
- ∩ ordoise
- ▲ antimoine
- ⊖ cuivre
- or

- FER : gisement
- ▨ TOURBE : exploitée
- ▩ CHARBON : gisement
- ▩ FER : exploité
- ▩ GRANIT
- ↓ FORCE ÉLECTRIQUE



la marine à voiles, les capitaines de navires. Bien que considérablement réduite, cette culture représente encore 13,5 0/0 de la production linière de la France et c'est le département des Côtes-du-Nord qui arrive bon troisième dans cette classification. Hélas ! la belle toile de Bretagne, qui fit la fortune de tant de régions de chez nous, n'est plus représentée que par de persévérants tisserands, tel M. Léauté et son successeur, M. Planeix, qui perpétuent une industrie éminemment patriarcale où l'homme continue à être un artiste et non une machine conduisant une autre machine, ce qui n'empêche nullement la production de marcher bon train... Hier, il y avait 4.500 métiers et 43.000 personnes vivaient du tissage. Aujourd'hui, le tissage de Bretagne n'est plus, par la concurrence effrénée des toiles coton tissées à grand rendement, mais de qualité bien inférieure, qu'un tissage d'art que l'on espère voir se développer.

Le sous-sol breton

Si la terre bretonne, comme nous l'avons vu, est activement exploitée, il n'en est pas de même du sous-sol de notre pays. Et pourtant, que de richesses diverses sont enfermées dans le sein de notre vieille terre ! Nous avons inscrit dans nos montages photographiques du Pavillon breton le slogan suivant, en parlant de notre terre : « Le sous-sol breton, un trésor est caché dedans ». Et plus loin, la phrase de Le Braz : « La Bretagne souterraine couve une Bretagne industrielle, impatiente de s'épanouir ».

Nous sommes loin, très loin des gémissements romantiques de nos prédécesseurs sur les « derniers Bretons », sur notre « vieille Bretagne », sur la « Bretagne qui meurt ».

Le sous-sol breton, s'il nous apporte par son exploitation rationnelle quelques usines supplémentaires, nous apportera aussi des richesses nouvelles auxquelles notre peuple a autant droit que tout autre.

Le fer, l'argent, le plomb, le zinc, l'étain, le cuivre, la houille même abondent en Bretagne. Il y a aussi du kaolin, de l'antimoine, de l'or même. Jadis, le fer, l'argent, le plomb, l'étain furent exploités en grandes quantités, mais aujourd'hui il n'y a plus guère que le bassin de Châteaubriand, avec 63.375 tonnes annuelles, qui soit maintenu en activité. Hier encore, les mines de Trémuson, celle de Ponpéan étaient en activité. Mais aujourd'hui, un silence de mort plane sur nos gisements miniers. Quelle en est la cause ?

On a donné des quantités de raisons plus mauvaises les unes que les autres pour justifier la non exploitation de nos mines. Il est faux, notamment, comme on a pu le dire, que le minerai de fer breton soit inférieur en qualité. Qu'on sache donc que la tonne extraite de nos mines donne une teneur en fer de 35 0/0 et qu'on évalue approximativement les réserves du bassin breton à 3 milliards de tonnes, dont plus d'un milliard pour le

gisement de Châteaubriand. Il est si peu vrai que notre minerai soit de qualité inférieure, qu'il fut un temps, avant guerre, où les Allemands, ces éternels chercheurs de fer, venaient s'approvisionner aux mines de Châteaubriand dont ils appréciaient l'excellente qualité du minerai.

La véritable raison réside sans doute dans les mystérieuses combinaisons et dans les « intérêts supérieurs » du Comité des Forges.

A l'heure où l'on parle, devant la menace d'une guerre, de disperser les usines travaillant pour la Défense nationale par tout le territoire français, on pourrait peut-être songer que les mines du bassin lorrain sont à la merci du canon du voisin et que celles de Bretagne pourraient utilement les remplacer si elles étaient normalement équipées et mises en exploitation. Veut-on encore une fois laisser passer cette occasion de les mettre en activité ? On est en droit de le croire, car dernièrement on annonçait que la remise en marche des usines de Trignac permettrait d'utiliser... le fer marocain des mines de Aït Amar !

Enfin, il y a le granit dont les gisements du bassin de Coglès, ceux de Kersanton, ceux du Trégorrois sont les plus connus. Nous n'avons pu obtenir que les chiffres du bassin de Coglès et de Dinan. Ils sont loin d'être négligeables : 5.000 mètres cubes pour le monument, 5.000 mètres cubes pour le bâtiment, 25.000 mètres pour les liveaux et bordures, 4 millions de pavés, 10.000 tonnes de pavés mosaïques et, pour la région de Dinan, 500.000 pavés, 2.000 tonnes de mosaïques, 1.000 mètres cubes de granit pour le bâtiment.

Dans de nombreux endroits, en Bretagne, près de Loudéac, de Lamballe, d'Hennebont, de Quimper, de Riec, du Croisic, existent des gisements de kaolin et de terre à poterie. Aussi aurons-nous garde d'oublier l'industrie si bretonne, l'industrie traditionnelle de la faïence de Quimper qui a fait depuis 15 ans tant d'efforts méritoires pour moderniser tant son matériel que ses sujets artistiques, grâce à l'appui que lui ont apporté sans réserve la grande majorité des sculpteurs et des décorateurs bretons. Il reste encore beaucoup à faire dans cette branche. Mais il n'en est pas moins vrai que l'industrie de la faïence bretonne accuse des chiffres encore intéressants, bien qu'inférieurs à ceux d'autrefois. C'est ainsi qu'en 1936, malgré la crise, malgré la concurrence étrangère, et en particulier celle si déloyale du Japon, la faïence bretonne tente de tenir désespérément. Elle a subi une diminution des ventes de près de la moitié puisqu'elle n'accuse plus que 4.525.300 francs, contre 7.914.600 francs en 1926.

Et pour terminer cette revue rapide des richesses de notre sous-sol, n'oublions pas que nous possédons des sources d'eaux minérales telles que celles de Sassay qui, chaque année, voit croître sa faveur auprès des populations et des malades.

En 1926, 26.000 litres ont été vendus ; en 1936, 310.000 litres ont été vendus et presque autant distribués gratuitement aux visiteurs.

Pour nous résumer, nous pensons que le jour où le sous-sol breton sera mis en exploitation d'une manière rationnelle, on peut bien être assuré qu'une ère de richesse inconnue s'ouvrira pour la Bretagne et en fera un des pays les plus riches et les plus prospères du monde. Pour faire marcher les usines qui s'installeront alors sur son sol, la Bretagne aura à sa disposition la source inépuisable, bon marché, d'énergie que lui donneront les usines hydro-électriques et marémotrices qui peuvent être installées sur ses rivières et tout autour de ses côtes. On calcule que si la Bretagne était équipée en marémotrices, elle disposerait d'une puissance moyenne de un million de chevaux vapeurs.

Déjà de nombreuses usines, les unes thermiques, les autres hydro-électriques, donnent à nos industries, à nos villes, à nos campagnes force et lumière. Mais le réseau électrique actuel est loin d'être suffisant. Souhaitons que dans l'équipement général de la France pour les besoins de sa Défense nationale, une place soit faite à la Bretagne pour son aménagement électrique. Ce sera pour elle une occasion comme une autre d'être enfin rationnellement équipée en cette matière.

Les industries bretonnes

Pour l'instant, les industries en Bretagne n'occupent pas une place aussi importante que l'agriculture. Nous n'avons vu jusqu'à présent que les industries nées des produits du sol breton, mais il en est d'autres.

La région industrielle bretonne est sans contredit ce que Maurice Schwob aimait appeler l'Avenue d'usines de la Basse-Loire. En effet, de Nantes à Saint-Nazaire, ce n'est, presque sans interruption, qu'usines de transformations et fabriques de toutes sortes. A Nantes, ce sont les fonderies, les usines de locomotives des Batignoles, les constructions navales, les usines d'avions, d'hydravions, de machines-outils, celles de produits chimiques, les biscuiteries, les raffineries de sucre et les fameuses usines de conserves, l'importation des fruits coloniaux, la verrerie, le papier, la pâte de bois, les savonneries, les fabriques d'huile, les brasseries, la fabrication des briquettes de charbon.

A Indret, c'est l'important arsenal de la Marine; à Basse-Indre, à Couëron, ce sont des fonderies d'acier, de plomb, de cuivre; à Donges, les raffineries de pétrole qui débitent annuellement 297.371 tonnes de carburant pour une valeur de 524.738.334 francs (1); à Paimbœuf, encore des usines de produits chimiques; à Trignac, c'est l'important groupe des usines métallurgiques de la Basse-Loire, avec ses hauts-fourneaux modernes que des influences mystérieuses ont tenus éteints pendant de si longues années, forçant au

(1) On annonce la création d'un pipe line Donges-Bourges avec raccordement vers les canaux du centre.

chômage et à l'émigration une population ouvrière remarquablement laborieuse. (1)

Enfin, c'est Saint-Nazaire promue à juste titre au rang de capitale des constructions navales de France; Saint-Nazaire, berceau des plus grands vaisseaux du monde, avec ses vastes cales de construction, sa forme-entrée géante, son bassin de construction tout nouvellement créé, ses usines d'aviation et ses fabriques de machines.

La Basse-Loire, avec ses chantiers de Nantes et de Saint-Nazaire, compte 20 cales de constructions qui ont permis de lancer, de 1900 à 1936, un million 960.000 tonnes de navires et d'occuper, en 1936, sur un effectif total pour la France de 20.000 hommes, 11.450 ouvriers pour la plupart briérons, dont la valeur professionnelle est universellement connue au point que des pays lointains — la Turquie par exemple — leur ont demandé de créer leurs chantiers navals.

A l'heure où l'on s'apprête à réaliser le plan de reconstruction de la flotte marchande et le programme supplémentaire pour la marine de guerre, cette valeur professionnelle des ouvriers bretons ne manquera pas d'être retenue puisqu'il paraît que c'est parmi eux que les sociétés de constructions navales pensent trouver les spécialistes nécessaires à la formation des 10 à 12.000 ouvriers que la réalisation des plans les oblige à embaucher.

C'est à Nantes que l'on construit les navires de guerre les plus rapides et c'est à Saint-Nazaire qu'ont vu le jour les paquebots géants *France*, *Ile de France*, *Atlantique* et le tout dernier né, *Normandie*, avec ses 79.000 tonnes, ses 160.000 CV et ses 31 nœuds 20 de vitesse, *Normandie*, navire construit en Bretagne, le plus grand, le plus rapide du monde, détenteur du Ruban bleu.

A Lorient, à Brest, deux arsenaux occupent un nombre important d'ouvriers construisant eux aussi de remarquables navires, tel le *flag-ship* de la flotte de ligne française : le *Dunkerque*, tandis, qu'à Hennebont sont installées d'importantes forges.

L'industrie du meuble continue à être florissante dans les centres bien connus de Lorient et Auray; celle du bois à Redon, cependant que Rennes est en cours de devenir un important centre métallurgique.

Mentionnons aussi cette industrie charmante qui permet à bien des femmes de pêcheurs, à bien des ouvrières d'usines de conserves de parfaire des salaires souvent insuffisants, l'industrie de la dentelle, dont le centre est la région de Pont-l'Abbé.

Des tanneries existent aussi à Quimper, à Nantes et dans quelques autres

(1) On parle à nouveau de la réouverture de Trignac pour les fabrications de guerre. Les hauts-fourneaux de cette usine doivent recevoir du Maroc et d'Algérie le minéral de fer dont ils auront besoin, ce qui ranimerait le commerce presque inexistant, à l'heure actuelle, du port de Saint-Nazaire. En tous cas, une très importante place serait réservée au minéral de fer du bassin de Chateaubriant qui pourrait être utilement traité grâce à un nouveau procédé de déphosphorisation.

LA MER BRETONNE

La Bretagne, dont les trois quarts des limites sont formés par la mer, lui doit, comme tous les pays insulaires ou péninsulaires, d'avoir jalousement conservé son caractère particulier.

C'est la mer qui a, pour une bonne part, formé le caractère racial du Breton, qui a fondu les multiples rameaux celtiques ou gallo-romains en un seul peuple aux aspirations étonnamment unanimes qui font de la Bretagne un tout.

C'est la mer qui a déterminé le climat du pays et, par là même, le caractère de la majeure partie de ses cultures telles, comme on l'a vu, ses cultures maraîchères. C'est aussi elle qui a donné au Breton ce goût de l'aventure et cette soif de découverte qui lui a ouvert les chemins du monde.

C'est elle qui lui a formé ce peuple incomparable de marins qui composent la majeure partie des équipages de la Marine française. C'est sans doute en cela que la Bretagne se différencie le plus nettement de la France, en dehors de son génie propre, de ses coutumes, de sa langue.

La Bretagne est, avant tout, le « Pays de la Mer ». La France, elle, malgré ses frontières maritimes bornées par trois mers différentes, malgré aussi une quatrième frontière, celle du Rhin, chemin vers la mer, est et demeure, malgré tous les efforts faits par ses hommes d'Etat, malgré ses Jacques Cœur, malgré ses Colbert, un « Pays de la Terre ». La parole de Sully : « Labourage et pâturage sont les deux mamelles de la France », et la devise bretonne : « Sur chaque vague de la mer, il y a un Breton », illustrent parfaitement cette différence fondamentale.

Certes, les côtes de France ne manquent pas de ports et, parmi eux, on peut compter les plus grands. Certes, ses populations côtières continuent à fournir un certain contingent, bien minime toutefois en regard de celui fourni par la Bretagne, aux flottes de pêche et de commerce.

De plus, depuis l'avènement de la navigation à vapeur et des spécialisations diverses qui en ont découlé dans le métier maritime : mécanicien, électricien, radio, etc., un contingent toujours plus nombreux de Français de l'intérieur vient grossir les rangs du personnel navigant de la marine marchande et celui de la marine de guerre française. Mais nous pensons que cette vocation de marin des jeunes Français des côtes, et surtout de

villes, mais leur rôle n'est pas suffisamment important pour qu'on puisse s'y arrêter.

Enfin, il est deux industries bretonnes que l'on oublie trop souvent et dont le rôle cependant est d'une grande importance : c'est l'industrie du papier à cigarettes et celle de la chaussure.

L'industrie du papier à cigarettes a son centre à Quimperlé. Elle a produit en dix années une moyenne de 2.354.925 kilos pour une valeur de 25.728.000 francs. Toute la production a été exportée hors de Bretagne et de France.

Il en est de même de l'industrie de la chaussure, à Fougères, qui envoie hors de Bretagne 3.000.000 de paires de chaussures par an pour une valeur de 150.000.000 de francs. Fougères est le premier centre producteur de chaussures pour dames en France. L'industrie de la chaussure a été longtemps menacée à Fougères par l'envahissement des chaussures tchécoslovaques sur le marché français, et le danger n'est pas encore définitivement écarté.



Cette rapide revue des richesses de notre sol, de notre sous-sol inexploité, de l'importance toujours grandissante d'une industrie qui n'en est encore qu'à ses débuts nous fait entrevoir ce que pourrait être une Bretagne dont toutes les possibilités seraient normalement exploitées.

Et nous n'avons vu encore que le seul Ar-Goat. Voyons à présent ce que nous apporte l'Ar-Mor.

ceux de l'intérieur, est plutôt causée par la raison ou l'intérêt, ou bien encore, plus souvent, par le désir d'aventures et de voyages merveilleux comme on en lit dans les livres, que par l'instinct et l'atavisme qui poussent les jeunes Bretons vers la carrière maritime.

Les bretons

dans la Marine Française

La place des Bretons dans la marine française ? Elle est de premier plan. Qu'on en juge. Prenons par exemple la flotte de pêche : sur 25.265 navires armés en 1935, il y avait 10.690 navires bretons, soit un pourcentage de 42,31 0/0. Et ces navires, qui représentaient 269.462 tonnes, dont 114.590 pour la Bretagne, soit 42,52 0/0, étaient montés par 70.000 hommes d'équipage, dont 42.500 Bretons, c'est-à-dire 60 0/0.

Sur ces 42.500 pêcheurs bretons, 4.000 arment hors de Bretagne, les navires de grande pêche ou de pêche industrielle, à Boulogne, Dieppe, Fécamp, Bordeaux, Arcachon, La Rochelle. Dans ce dernier port, ils constituent la presque totalité des équipages des chalutiers.

Sur 4.000 marins de la grande pêche, il y a 3.000 Bretons dont plus de la moitié arment des navires bretons. Sur 13.000 marins de la pêche au large, on compte 8.500 Bretons, 5.000 étant embarqués dans les ports bretons. Enfin, sur 53.000 marins de petite pêche, il y a environ 30.000 Bretons.

A la navigation du commerce, on compte environ 23.000 Bretons sur un effectif total de 50.000 hommes. De plus, un grand nombre de marins et d'agents du Service général des grands ports, notamment du Havre, sont des Bretons transplantés.

Ainsi, c'est une proportion de 50 à 60 0/0 de Bretons qui entre en ligne de compte dans l'armement commercial français. Car, si l'on additionne les chiffres de l'armement à la pêche et ceux du commerce, on trouve au total 120.000 avec environ 64.500 Bretons, soit plus de la moitié des effectifs.

N'oublions pas que dans la marine de guerre, la proportion des Bretons était en 1932 de 27.000 hommes contre 59.000 de l'effectif total, y compris l'aviation maritime. Sur 11.000 officiers-marinières, il y a 8.000 Bretons, et sur 6.000 inscrits appelés annuellement, 4.000 Bretons; sur 6.000 engagés annuels : 1.500 Bretons.

Enfin, bon nombre de marins bretons, surtout du Nord-Finistère, se tournent vers la navigation intérieure ou mixte. Le port de Rouen est devenu un grand centre d'embarquement fluvial pour les inscrits bretons (1).

(1) Rapport de M. Boixière au Congrès social maritime breton à Quimper, novembre 1932.

MARINE

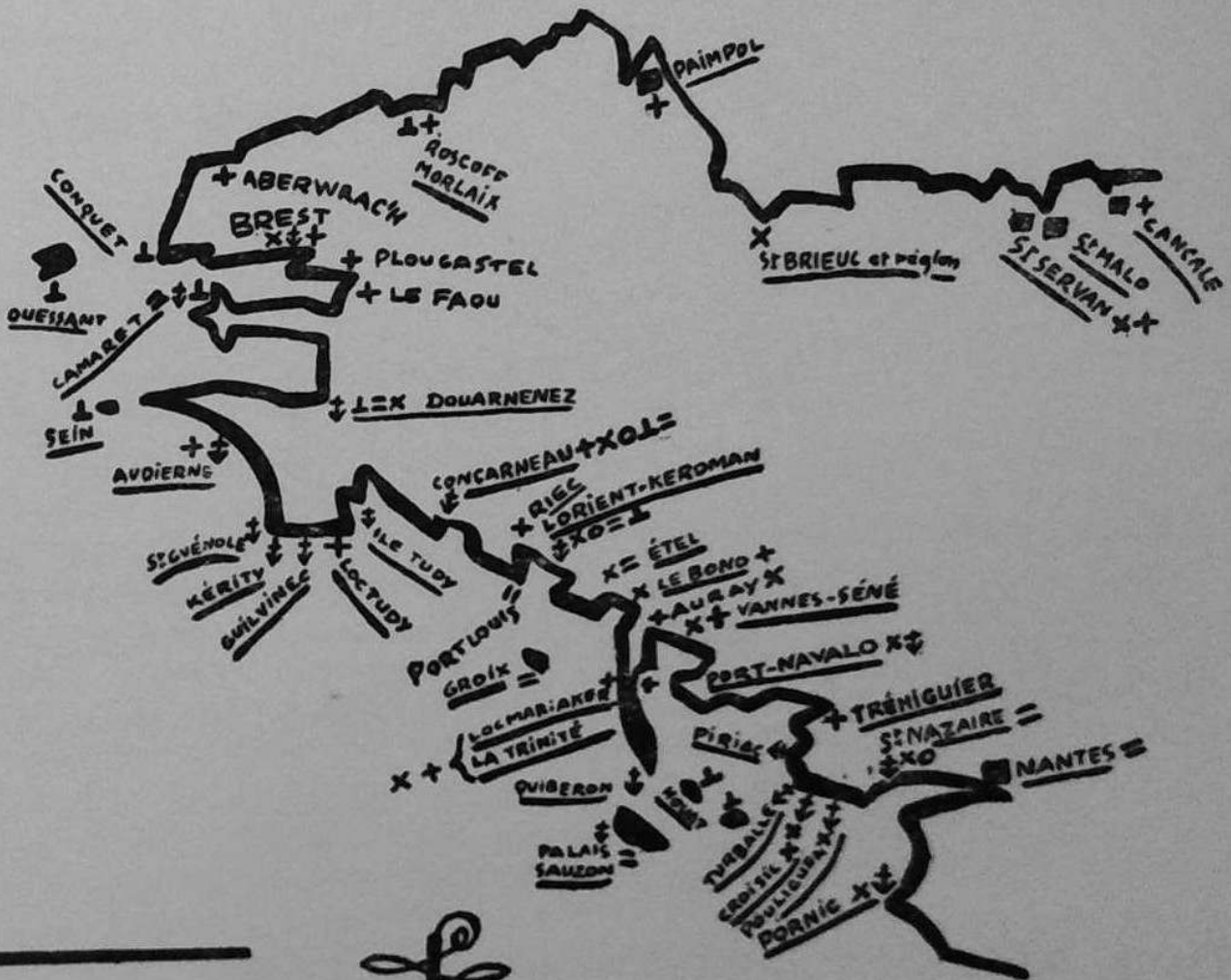
EFFECTIFS ET TONNAGES EN 1935

<i>Flotte de pêche</i>		<i>Petite pêche</i>	
Total navires armés.....	25.265 — 269.462 T.	Total équipages.....	53.000
Navires bretons.....	10.690 — 114.590 T.	Equipages bretons.....	30.000
Bretagne par rapport à total France.....	42,31 % — 42,52 %	} 56,60 %	
Total équipages.....	70.000		
Equipages bretons.....	42.500	<i>Navigation au commerce</i>	
(Y compris 4.000 hors des ports bretons).		Effectif total France....	50.000
Bretagne par rapport à total France.....	60 %	Effectif breton.....	23.000
<i>Grande pêche</i>		} 46 %	
Bretagne	3.000	<i>Marine de guerre (en 1932)</i>	
Total France.....	4.000	Effectif total.....	59.000
} 75 %		Effectif breton.....	27.000
<i>Pêche au large</i>		Total officiers mariniers.	11.000
Total équipages.....	13.000	Offic. mariniers bretons.	8.000
Bretagne	8.500	Total inscrits appelés...	6.000
} 65,38 %		Inscrits bretons appelés..	4.000
		Total engagés annuels....	6.000
		Engagés annuels bretons.	1.500
		} 25 %	

PÊCHES

<i>Grande pêche (3 ports)</i>	Saint-Malo .. Saint-Servan. Palmpol	1935 17.876.000 Qx. — 21.947.000 fr.
<i>Chalutage à vapeur</i>	Lorient	Navires en 1926 : 38.
	(Kéroman) ...	Navires en 1936 : 79.
		Tonnage pêché en 1936 :
		26.900 Tx. — 60.000.000 de francs.
<i>Petite pêche et dragage</i>	Tous ports 1935.....	(Lottes, posteaux, rales, merlans, soles, plies, limandes, grondins, rougets, lan- goustines, congres, etc...).
		76.202.000 Qx. — 16.927.000 fr.
<i>Pêche au thon (10 ports)</i>	Nantes	1935
	Saint-Nazaire.	723 navires.
	Groix	89.200 Qx. — 26.993.688 fr.
	Etel	
	(Concarneau..	
	Douarnenez...	
	Camaret	
	Port-Louis....	
	Vannes	
	Belle-Ile	
	Autres ports français....	6 ports. — 201 navires.
<i>Pêche à la sardine</i>	23 ports bre- tons.....	12.250 Qx. — 4.385.309 fr.
	Camaret	9.710.000 Qx. — 23.017.600 fr.
	Douarnenez...	Homards 1925: 478.100 Qx. 6.771.800 f.
	Audierne....	— 1935: 266.300 Qx. 3.796.000 f.
	Penmarc'h ...	Langoustes: 1925: 852.600 Qx. 15.083.400 f.
	Gulliviec	— 1935: 816.600 Qx. 11.996.100 f.
<i>Pêche aux crustacés</i>	Concarneau...	Langoustes vertes :
	Lorient	1925: 158.100 Qx. 1.942.900 f.
	Quiberon	1935: 304.500 Qx. 3.205.200 f.
	Le Croisic....	Crabes, tourteaux :
	Port-Louis....	1925: 11.640 Qx. 1.282.200 f.
		1936: 11.395 Qx. 1.620.700 f.
<i>Ostréiculture</i>	Golfe du Morbihan..	24.000.000 de naissins.
	Belon	En 1926 : 1.214 parcs } 20.000.000 d'huitres adultes.
	Baie de Morlaix....	3.200.000 fr.
	Baie de Brest.....	235.000.000 de naissins.
	Baie de Vilaine....	En 1936 : 1.359 parcs } 350.000.000 d'huitres fines.
	Le Croisic.....	23.000.000 de francs.
<i>Mytiliculture</i>	Le Croisic.....	En 1926 : 300 hect. de parcs. — 2.800 tonnes.
	Baie de Vilaine....	En 1926 : 300 hect. de parcs. — 5.800 tonnes.
<i>Sel</i>	Presqu'île de Gué- rande.....	Surface des marais : 2.000 hectares.
		Production : 50.000 tonnes annuelles.
		En 1926 : 86.000 kilos. — 23.675.000 fr.
<i>Iode</i>	Nord-Finistère.....	Prix moyen au kilo : 275 fr.
		En 1936 : 84.240 kilos. — 10.108.800 fr.
		Prix moyen au kilo : 120 fr.

Ports de Pêche



- GRANDS PÊCHE
- ↓ SARDINE, MAQUEREAU
- + MUITRES, MOULES, COQUILLAGES
- X DRAGUE: PETITS CHALUTIS
- = THON
- CHALUTAGE À VAPEUR
- ⊥ CRUSTACÉS

Mieux qu'un long discours, les chiffres ci-dessus ne montrent-ils pas la prépondérance maritime de la Bretagne ? Et cependant ce sont de grands ports de commerce comme Le Havre, comme Bordeaux ou Cherbourg, des ports de pêche comme Boulogne, Dieppe, Calais, Fécamp, La Rochelle qui sont les plus prospères de France, alors que les nôtres, pour la plus grande part, font figure de parents pauvres. Parents pauvres, ils le sont en effet, et c'est à force d'initiative personnelle qu'ils ont pu se développer, chichement il est vrai, et tenir tant bien que mal contre leurs concurrents favorisés. Favorisés, des ports comme Le Havre, Cherbourg et Bordeaux le furent trop souvent au détriment des ports bretons.

Nos ports

On a dépensé des millions de l'équipement national pour aménager de grands ports français, mais on chercherait en vain quel port breton, important ou non, en a profité. Quant à nos innombrables petits ports, il est inutile de dire que rien n'a jamais été fait pour eux.

Ce ne sont pas les projets, les promesses électorales, les assurances ministérielles « qu'on s'intéressait au sort de nos laborieuses et héroïques populations maritimes » et « que l'on prenait bonne note de leurs desiderata » qui ont manqué. Mais ce fut tout. Nous entendons bien que l'Etat ne peut, évidemment, pas prendre à sa charge la totalité des travaux de première nécessité dont certains non exécutés sont la cause d'accidents souvent mortels et que les collectivités peuvent faire des efforts. Il est cependant certain que la majeure partie de nos petits ports, dont le rôle est pourtant important, ne peuvent contribuer à leur amélioration, étant complètement dénués de ressources. Il nous semble que l'outillage national pourrait prévoir des crédits importants pour l'aménagement frigorifique et ferroviaire des ports de pêche bretons (1).

En 1932, 530 millions avaient été affectés dans le plan de l'Outillage national pour l'amélioration des ports maritimes. Sur cette somme, 30 millions — ce qui était nettement insuffisant — étaient destinés aux ports de pêche. Or, seuls Concarneau, Guilvinec et Penmarc'h ont profité de cette mesure !

Fort heureusement pour eux, grâce à leur initiative, en l'occurrence, la perception d'une taxe sur le poisson débarqué, ils ont pu parfaire la somme exigée par les travaux d'amélioration entrepris dans leurs ports. Un exemple, celui de Concarneau, éclaire la situation : en 1932, le montant des travaux du port, entrepris depuis 1928, était de 6 millions et demi. Sur ces 6 millions et demi, 3 millions 700.000 francs étaient à la charge de

(1) Rapport de M. Boixière au Congrès social maritime breton à Quimper (novembre 1932).

la Chambre de commerce de Quimper, 1 million 100.000 à celle du département et 1 million 700.000 à la charge de l'Etat.

Mais lorsqu'on songe aux projets, aux promesses faites à des ports comme, par exemple, celui de La Turballe, dans lequel la situation des bateaux de pêche, par gros temps, est extrêmement précaire, pour ne pas dire dangereuse, on peut se permettre de sourire, car depuis 16 ans, les pêcheurs de La Turballe attendent !

Malgré cette carence des pouvoirs publics, nos pêcheurs s'en sont plus ou moins bien tirés jusqu'à présent par leurs seuls et uniques moyens.

Situation sociale des pêcheurs

Si la pêche maritime, comme toutes les branches de l'activité économique, était mieux organisée en France, si on tenait un peu moins compte des intérêts qui, la plupart du temps, passent avant tous les autres, ceux des viticulteurs du Midi ou ceux des gros trusts industriels, la situation de la pêche, au lieu d'être un métier précaire, devrait permettre à ceux qui la pratiquent de vivre dignement.

Combien de familles de pêcheurs vivent normalement ? Combien connaissent un peu de bien-être ? La pêche se vend plus ou moins bien et souvent, par suite de la mauvaise organisation existante, on est obligé de la rejeter à la mer. Il y a la roque, la farine de tourteaux, les filets, le ramendage et, avec la motorisation des bateaux de pêche, l'essence et l'huile à payer malgré tout.

Avant toute chose, on devrait interdire — et cela en employant les moyens les plus sévères — le fonctionnement de cette banque non déclarée qu'est le bistrot du port. Souvent, celui-ci vend la roque, les tourteaux, les filets, quand ça n'est pas l'essence, et tout cela à bon prix. Mais il cumule aussi bien souvent et se fait en même temps marchand de poissons. L'équipage qui achète là à crédit ne peut guère faire autrement que d'acheter *tout* ce qui lui faut pour la pêche, si bien que l'emprise du bistrot est comme celle de la matrone : le pêcheur endetté ne peut plus lui échapper.

Le crédit devrait être supprimé et les tableaux de la loi contre la répression de l'ivresse publique qui ornent, jaunis, crasseux, illisibles, les bistrots de ports, devraient servir à autre chose que de refuges aux mouches ! Mais puisque l'organisation des loisirs est à l'ordre du jour, nous nous prenons à espérer que l'on étudiera, et que l'on mettra tout en œuvre pour réaliser l'organisation des loisirs de pêcheurs. Un effort certain a été fait, dans ce sens, par les « Maisons du Marin », et l'on aimerait voir aussi les Syndicats s'occuper de cette question qui doit les intéresser autant que la défense des intérêts de leurs adhérents.

Il faut aussi que les œuvres d'accueil soient un peu moins « rébarbatives », plus humaines, plus compréhensives pour le matelot... (1)

Mangez du poisson

Le fonctionnement du crédit maritime, lui aussi, devrait être révisé, et les sommes dont il dispose être suffisamment importantes pour pouvoir répondre aux demandes de fonds qui lui sont faites. Lorsqu'on compare les sommes dont dispose le Crédit agricole avec celles du Crédit maritime, on se persuade à nouveau que la France est bien ce « Pays de la Terre » dont nous parlions et que la majeure partie des problèmes maritimes passent pour elle bien après les autres. Et puis, il y a aussi, découlant tout naturellement de ce désintéressement des choses de la mer, si habituel au peuple français, le dédain qu'il professe pour cette nourriture éminemment saine et qui devrait être si bon marché si l'on s'en tient au prix payé au pêcheur, qu'est le poisson. Mais le Français qui ignore la mer ou qui ne s'y intéresse qu'à de très rares occasions — comme celle par exemple de la conquête du Ruban bleu par la *Normandie*, parce que cela flatte son esprit cocardier — n'est pas mangeur de poisson. Il est très beau de pêcher, il est très bon de moderniser la flotte et les moyens de pêche, mais il faut avant tout avoir des débouchés, trouver une clientèle ou mieux, la créer. Là réside le grand problème de la pêche maritime. Aussi avions-nous jeté ce cri d'alarme en écrivant parmi nos statistiques du Pavillon breton : « Manger du poisson, aliment de premier ordre, c'est consolider la situation actuellement en péril de 70.000 pêcheurs français, dont 42.500 Bretons », et nous faisons suivre ce slogan de la statistique suivante qui en dit long :

- Le pêcheur danois gagne de 11.700 à 14.000 francs par an.
Le Danois consomme 20 kilos de poisson par an.
- Le pêcheur breton gagne de 1.800 à 6.000 francs par an.
Le Français consomme 3 kilos de poissons par an.

Le poisson moins cher

La crise de la pêche maritime

Sans autre commentaire... Celui-ci cependant : à l'heure où l'on institue le contrôle des prix, à l'heure où l'on fait des enquêtes, où l'on envoie des commissions rechercher les causes d'augmentation du prix de certaines denrées, nous pensons que l'on pourrait rechercher aussi pourquoi le poisson, à Paris, atteint des prix aussi monstrueux. En 1931, l'armateur malouin vendait au marchand sa morue au prix de 125 francs le quintal. Cette même morue était vendue au public, à Paris, au prix de 330 à 440 francs !!!

(1) Un exemple à suivre : un club de yachting populaire vient d'être créé à Saint-Nazaire.

En 1932, M. Gadel, président de la Fédération des mareyeurs, s'exprimait ainsi dans son intervention au Congrès maritime breton : « On a parlé de la crise terrible qui sévit dans l'industrie des pêches. Pourquoi la crise s'est-elle fait particulièrement sentir chez les pêcheurs ? Parce que la consommation intérieure n'a pas suffi. Parce qu'il a été impossible de mettre le poisson sur le marché à un prix intéressant pour le consommateur. Parce que les revendeurs, qui ne sont pas les mareyeurs, n'ont pas baissé le prix de leur marchandise dans la même proportion que la baisse subie par les pêcheurs. Si l'on avait vendu la sardine, à Paris, quatre sous pièce au lieu de dix et douze, peut-être en aurait-on vendu trois fois plus ! »

Il est évident que les intermédiaires sont une des principales causes de l'exploitation éhontée des pêcheurs, exploitation d'hommes qui, tous les jours, risquent leur vie. Certes, les mareyeurs ne sont pas les revendeurs et ils subissent parfois, eux aussi, de grosses pertes mais, tout de même, leur situation est loin d'être précaire ! Il n'en est pas de même des pêcheurs dont le manque d'entente, l'absence d'esprit de coopération sont aussi des causes de la vie de privations qu'ils subissent.

Le jour où les pêcheurs, au lieu de se plaindre et de maudire leurs exploités, comprendront que c'est de leur union que dépend leur salut, le jour où leurs coopératives seront bien organisées et où ils pourront se charger eux aussi de la vente de leur pêche (les essais faits ont donné, quoi qu'on dise, de bons résultats), le prix de vente au public sera bien inférieur et le pêcheur y trouvera, en même temps, son compte.

Il faut enfin qu'une active propagande pour la consommation du poisson soit entreprise pour que le public s'intéresse enfin à cette denrée de choix. Il faut aussi que des frigorifiques soient construits dans les ports pour conserver la pêche qui n'aura pas été écoulee et, en particulier, celle de la sardine et du thon, de façon que les usines de conserves puissent les utiliser. Car si nos usines de conserves produisent à un prix élevé, ce n'est pas parce que les prix d'achat aux pêcheurs sont trop élevés; cela est dû, comme le disait naguère un usinier, M. Le Roy, au manque de frigorifiques dans nos ports. « La seule façon, disait-il, de diminuer le prix de revient des produits, tout en conservant aux pêcheurs leurs moyens d'existence, réside dans la régularisation du marché par les installations frigorifiques qui permettraient :

- 1° Aux usines de travailler pendant une période plus longue, peut-être même toute l'année, et d'abaisser ainsi leurs prix de revient;
- 2° Aux pêcheurs, d'écouler la totalité de leurs apports et même de pêcher davantage;
- 3° De régulariser les cours (à l'achat et à la vente);
- 4° D'intensifier la vente au vert.

Cette organisation frigorifique devrait d'ailleurs se compléter par l'organisation des transports ferroviaires ou routiers, de façon à écouler facile-

ment à l'intérieur du pays le surplus de la capacité d'absorption des usines. »

A cette suggestion, ajoutons l'avis autorisé qu'a bien voulu nous donner pour cette étude M. Peyrega, Directeur des Pêches au Ministère de la Marine marchande, à qui nous devons la majeure partie des renseignements que nous fournissons sur la pêche et sur les pêcheurs bretons.

« L'industrie de la pêche maritime traverse depuis plusieurs années une crise grave imputable, d'une façon générale :

- à la vétusté des navires;
- à l'épuisement des fonds de pêche;
- à l'insuffisance de la protection douanière qui a provoqué l'avilissement des prix;
- à l'inorganisation de la profession de pêcheur.

Les améliorations suivantes sont envisagées :

— en ce qui concerne les navires, un projet de loi a été déposé sur le bureau de la Chambre des députés, par mon département, le 29 avril 1937, en vue de la reconstruction, au moyen de primes aux armateurs, de la flotte de pêche:

— en ce qui concerne le dépeuplement de certains fonds, mon Administration entend poursuivre les mesures amorcées par le décret du 1^{er} septembre 1936 pour assurer la protection de ces fonds de pêche (dimensions des mailles des filets, minimum fixé pour la taille marchande des poissons, etc.

— en ce qui concerne la protection douanière, il conviendrait soit de réduire les contingents d'importation, soit d'élever les droits en maintenant les contingents actuels. Les efforts tentés jusqu'à ce jour par mon département auprès des autres Administrations intéressées n'ont pu aboutir.

— en ce qui concerne l'organisation de la profession de pêcheur et d'armateur, des progrès notables ont été réalisés depuis deux ans par la création des Comités professionnels de pêche (hareng, thon, morue, maquereau, iode, crustacés). Il reste à créer les Comifés de la sardine et du poisson de fond. (1) »

Conserves

En ce qui concerne les conserves, signalons que pour les deux seuls départements du Finistère et du Morbihan, les moyennes de poissons conservés s'établissent ainsi :

(1) Un comité de la sardine vient d'être constitué en avril 1938. Cependant la mévente continue et le 15 mai dernier 200.000 sardines ont dû être rejetées à la mer faute d'acheteurs. Au moment de mettre sous presse, nous apprenons que le Comité de la sardine n'a pu aboutir dans la négociation qu'il avait entreprise entre usiniers et marins-pêcheurs pour la fixation d'un prix de la sardine.

- thon : 7.536.673 kilos pour 33.195.611 francs.
- sardines : 16.750.000 kilos pour 3.500.000 francs.

Sardine et thon, pêches éminemment bretonnes dans lesquelles la Bretagne arrive au premier rang pour le thon. En effet, sur 16 ports armant pour la pêche au thon, la Bretagne en compte 10, ce qui lui donne 89.200 Qx pour une valeur globale de 26.993.688 francs, alors que pour le reste de la France on ne compte que 12.250 Qx pour 4.385.309 francs.

Pêche à la sardine

Pour la pêche à la sardine, pour laquelle arment 23 ports bretons, ce sont 9.710.900 Qx, représentant une valeur de 23.017.600 francs, que pêchent nos bateaux. Signalons qu'un essai qui a donné de bons résultats et n'a pas été continué, semble-t-il, avait été fait les années passées en utilisant l'avion pour le transport rapide des sardines vers Paris. C'est ainsi que pendant la période d'activité, 2.000.000 de sardines ont été transportées par ce moyen moderne.

Grande pêche

Pour la grande pêche, sur neuf ports français armant pour Terre-Neuve, le Groënland, l'Islande et la mer du Spitzberg, on compte trois ports bretons : Paimpol, Saint-Malo, Saint-Servan. Paimpol, chaque année, voit de moins en moins de navires armés chez lui pour la grande pêche, et à Saint-Malo et Saint-Servan, les chalutiers gagnent du terrain au détriment des voiliers. Cependant on peut signaler que trois grands voiliers modernes, mixtes, ont été construits ces dernières années pour l'armement malouin et qu'ils continuent avec leurs aînées, les vieilles goélettes en bois, à pratiquer cette pêche où les Bretons sont passés maîtres et qui donne des produits moins fatigués que ceux fournis par le chalut : la pêche aux lignes.

Pour ces trois ports, la pêche à la morue apporte 17.876.000 quintaux représentant 21.947.000 francs.

Chalutage à vapeur et petits dragueurs

Le chalutage à vapeur est pratiqué d'une manière industrielle à Lorient, Kéroman, concurrençant dangereusement les entreprises familiales aux

dières des pêcheurs des autres ports, des petits dragueurs armés la plupart du temps par les membres d'une même famille. Entreprise patriarcale, si l'on veut faire une comparaison, « entreprise artisanale » en regard de la grosse industrie qu'est la pêche industrielle faite par des chalutiers à vapeur. On peut se demander alors si le développement du grand chalutage à vapeur est un bienfait pour nos pêcheurs. Toutefois, le matelot du chalutier est plus sûr de toucher une rémunération pour son travail que celui des petits dragueurs. Le travail du chalutier, comme celui d'une grande usine, est le travail à la chaîne, différence fondamentale entre l'armement du petit dragueur et celui du chalutier. Le petit dragueur ne peut évidemment se permettre de courir vers les bancs que fréquentent les chalutiers à vapeur assez solides pour étaler les coups de temps. Aussi voit-on d'un bon œil venir, depuis quelques années, des bateaux qui semblent devoir résoudre le problème de la pêche industrielle d'une heureuse façon. Ces bateaux peuvent permettre l'armement familial comme par le passé et peuvent être construits par un groupe de pêcheurs.

Reconstitution de la flotte de pêche

Ils sont malheureusement trop peu nombreux. Mais au moment où nous écrivons ces lignes, l'actuel ministre de la Marine marchande, M. Chappedelaine, affirme dans un grand journal du matin qu'il mettra tout en œuvre pour rénover et reconstituer notre flotte de pêche et que le crédit maritime — selon ses paroles — doit la sauver. Nous lisons toutefois que M. le ministre de la Marine marchande semble ne comprendre dans cette rénovation de notre flotte de pêche et dans les prêts que pourra consentir le Crédit maritime, que les seuls chalutiers. Tout nous porte donc à croire qu'une fois de plus nos pêcheurs et nos petits armateurs n'auront qu'à compter sur eux-mêmes.

A ce sujet, nous retenons l'heureuse initiative prise par les armateurs grésillons et que nous signale M. A. Dupouy, dont la compétence en matière de pêches maritimes est bien connue. « A Groix, écrit M. Dupouy, les armateurs ont adopté une pratique des plus heureuses. Le patron d'un bateau neuf en devient actionnaire quand les frais en ont été amortis. Son intérêt, qui est aussi l'intérêt des armateurs, est que cet amortissement soit réalisé le plus tôt possible, soit — avec un peu de chance et le travail aidant — au bout de quatre ou cinq années. Dès lors, il peut quitter ce bateau et en commander un autre à bord duquel il essaiera d'en faire autant. Et voilà comment, dans l'île, un bon nombre de pêcheurs qui n'avaient au début que leurs bras et leur bon vouloir, ont fini par devenir des armateurs importants. On y surprend des signes d'une aisance générale. On y remarque une quantité de maisons confortables et avenantes. »

Voilà, en effet, une solution qui, en plus de la justice qu'elle contient,

peut, si elle arrive à s'étendre, apporter une vie meilleure au pêcheur et à sa famille.

Le type de navires qui, à notre avis, répondrait le mieux à ce genre d'armement « familial » et aux nécessités de la pêche industrielle, est le dundee genre thonier, du type de celui qui était amarré devant le Pavillon Breton pendant l'Exposition. Navire mixte, il peut se livrer l'été à la pêche au thon, l'hiver à celle du chalut. Sa chambre froide permet la conservation parfaite du poisson. Son moteur lui donne une vitesse qui ne le cède en rien à beaucoup de chalutiers. Bien que d'un coût encore assez élevé, il peut cependant être construit par un petit armateur ou par plusieurs pêcheurs groupés, si l'aide du Crédit maritime veut leur être apportée.

Petite pêche

Quoi qu'il en soit, la petite pêche en Bretagne, bien que n'atteignant pas les chiffres des usines à pêcher de Dieppe, Boulogne, Fécamp, est loin d'être négligeable. En 1936, le port de pêche de Lorient recevait 26.900 tonnes pour une valeur de 60.000.000 de francs, pêchées par 79 navires, contre 38 en 1926. Signalons qu'en 1926, il n'y avait pas de navires à moteurs et qu'en 1936 ceux-ci atteignent le nombre de 79.

Les autres principaux ports de chalutage sont Saint-Nazaire, Concarneau, Douarnenez. En tout, la pêche fraîche ou petite pêche apporte à la Bretagne une moyenne de 76.202.000 quintaux de merlus, raies, posteaux, merlans, soles, plies, limandes, grondins, rougets, lottes, langoustines, congres, pour une somme de 16.927.000 francs.

Crustacés

La pêche des crustacés est pratiquée principalement par les ports de Camaret, Douarnenez, Guilvinec, Concarneau. Camaret arrive en tête pour la pêche à la langouste et tous les autres crustacés : homards, langoustes de Mauritanie. En 1935, Camaret a vu ses bateaux pêcher 79.607 kilos de homards pour une valeur de 1.114.387 francs, 372.057 kilos de langouste pour 6.393.600 francs, et enfin 141.100 kilos de langoustes de Mauritanie pour 1.552.100 francs. Immédiatement après vient Douarnenez, pour les langoustes de Mauritanie, avec 163.400 kilos représentant 1.657.000 francs.

Les langoustes de Mauritanie

En 1925, on a pêché en Bretagne 478.100 quintaux de homards pour 6.711.800 francs, et en 1935 seulement 266.300 quintaux pour 3.796.000

PORTS DE COMMERCE

Marchandises (statistique de 1937)

Saint-Nazaire-Nantes	3.840.200 tonnes	(6° rang des ports français).
Brest	945.900 —	(11° — — —)
Saint-Malo-Saint-Servan	552.190 —	(16° — — —)
Lorient	392.270 —	(17° — — —)
Le Légué-Saint-Brieuc.....	108.880 —	(28° — — —)
Quimper	72.555 —	(33° — — —)
Morlaix	63.555 —	(36° — — —)

Soit un total de..... 5.975.550 tonnes

Contre 46.467.680 tonnes des 35 ports français.

Soit : 11,39 %.

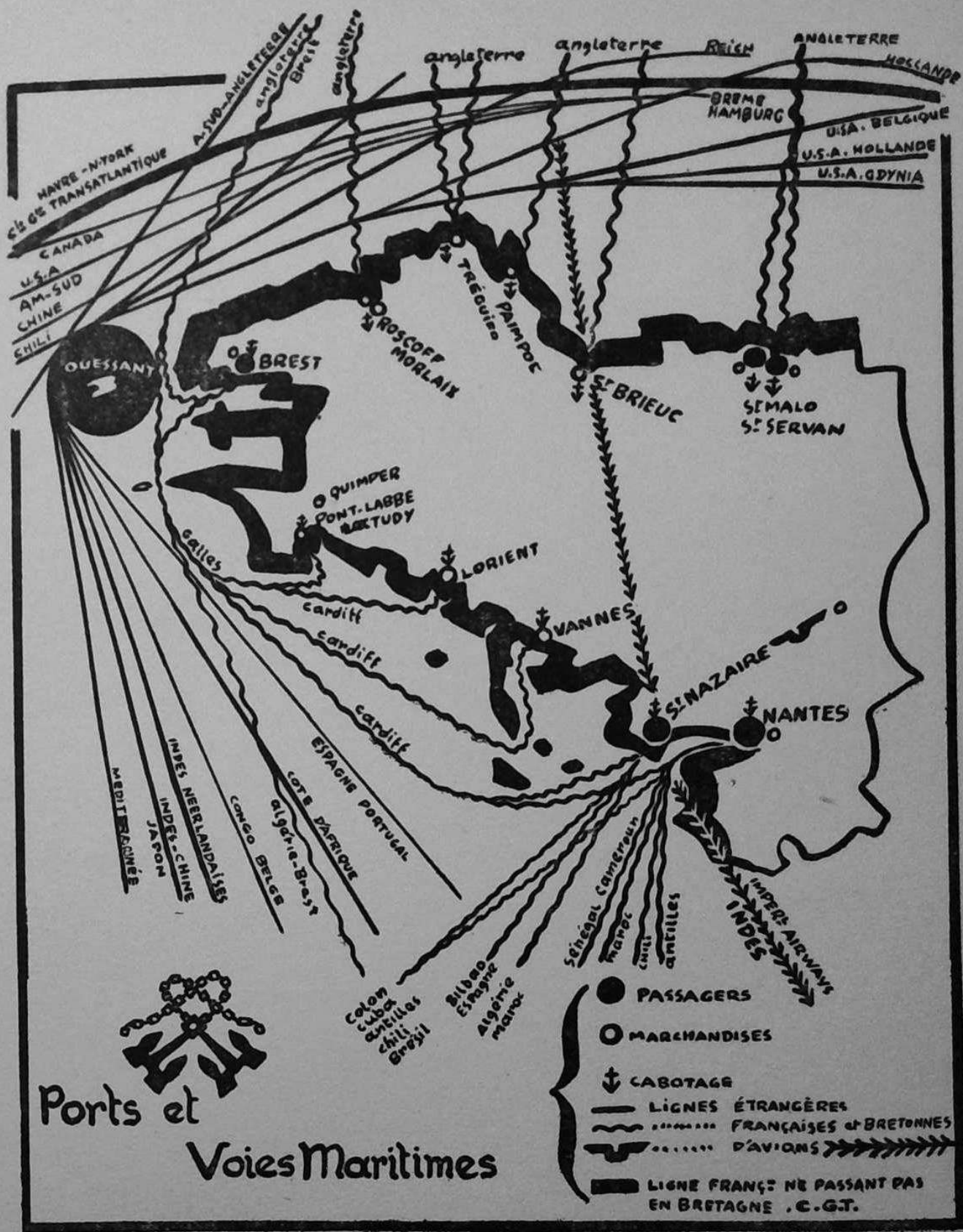
Voyageurs (statistique de 1937)

St-Malo-St-Servan...	Grande navigation..... 0	} 769.514 - 2° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 92.520	
	Navigation côtière..... 676.994	
St-Nazaire-Nantes...	Grande navigation..... 4.808	} 485.129 - 5° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 4.580	
	Navigation côtière..... 475.741	
Brest	Grande navigation..... 40	} 185.689 - 8° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 4	
	Navigation côtière..... 185.645	
Le Fret.....	Grande navigation..... 0	} 110.887 - 12° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 0	
	Navigation côtière..... 110.887	
Le Palais.....	Grande navigation..... 0	} 69.904 - 20° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 0	
	Navigation côtière..... 69.904	
Lorient	Grande navigation..... 0	} 64.751 - 21° rang des ports français.
	Moyenne navigation..... 0	
	Navigation côtière..... 64.751	

Soit un total de 1.685.874 voyageurs contre 4.181.452 pour les 29 autres ports français. Soit : 28,73 %.

Constructions navales

CHANTIERS	NOMBRE DE CALES	NOMBRE D'OUVRIERS	TONNAGE DE 1900 A 1936
Loire (Nantes).....	4	1.800	375.000 T.
Loire (Saint-Nazaire).....	4	2.200	454.000 T.
Penhoët	5	4.950	828.000 T.
Bretagne	3	2.100	173.000 T.
Dubigeon	4	400	33.000 T.
Totaux	20	11.450	1.960.000 T.



francs. Pour les langoustes, en 1925 : 852.600 quintaux, d'une valeur de 15.083.400 francs, et en 1935 : 816.600 quintaux pour 11.996.100 francs. Par contre, la langouste de Mauritanie a vu son tonnage augmenter de près du double puisqu'en 1925 celui-ci était de 158.100 quintaux pour 1.942.900 francs, contre 304.500 quintaux d'une valeur de 3.205.200 francs en 1935.

Ostréiculture - Mytiliculture

Il est deux autres industries de la mer qui, elles, n'ont cessé de prospérer depuis ces dernières années, bien qu'aux toutes dernières nouvelles, la campagne de 1937 n'ait pas été très favorable : ce sont l'ostréiculture et la mytiliculture, qui font vivre 15.000 personnes. Nous avons bien souvent couru d'entendre des « gourmets » vanter l'huître de Marennes et dédaigné l'armoricaine. Or, c'est exactement la même, puisque c'est le Morbihan qui fournit aux parcs de la Charente le naissin, quand ce ne sont pas des huîtres adultes ! Les ostréiculteurs de la Charente n'ont, le plus souvent, qu'à les mettre dans des parcs de verdissage et ensuite en claires pour leur donner cette belle couleur verte appréciée des gourmets et qui leur confère ce titre de noblesse supplémentaire d'un prix beaucoup plus élevé que celui de l'armoricaine !

Mais la Bretagne, dont les bassins ostréicoles se trouvent dans la baie de Morlaix, la rade de Brest et principalement dans le golfe du Morbihan, sur les côtes de Carnac, à l'entrée de la Vilaine et dans le Traiet du Croisic, ne se contente pas d'alimenter en naissin et en huîtres adultes les établissements charentais. Elle alimente aussi à elle seule, en huîtres et en naissin, tout le marché mondial. La Bretagne produit 350 millions d'huîtres fines. Aussi l'ostréiculture se développe-t-elle chaque année. C'est ainsi qu'en 1926, il y avait en Bretagne 1.214 parcs fournissant 24 millions de naissains et 20 millions d'huîtres adultes pour la somme de 3.200.000 francs. En 1936, ce sont 1.359 parcs fournissant 235 millions de naissains, 350 millions d'huîtres pour la somme globale de 23 millions de francs.

Séule, l'huître plate est cultivée en Bretagne, exception faite du Traiet du Croisic, où des claires et des bassins de verdissage ont été installés dans d'anciens marais salants pour essayer de concurrencer les huîtres charentaises. Ces essais n'ont pas encore donné de résultats suffisamment importants pour qu'on sache si la Bretagne pourra, à son tour, fournir un jour en quantités marchandes les huîtres vertes.

Et la sœur cadette de l'ostréiculture, la mytiliculture, ne lui cède en rien, malgré la concurrence des moulières de la mer du Nord. Elle est surtout active à l'entrée de la Vilaine, à Tréhiguiet et dans le Traiet du Croisic. Malgré le peu d'étendue de cette culture, les résultats qu'elle a apportés depuis dix ans sont appréciables : en 1926, 300 hectares de parcs

produisaient 2.800 tonnes de moules; en 1936, pour la même surface, ce sont 5.800 tonnes.

Le Sel

Enfin, il est une industrie bien spéciale, confinée dans l'extrême sud de la Bretagne, dans la lumineuse presque île guérandaise, c'est l'industrie du sel. Là aussi, malgré la concurrence des sels de l'Est, nos paludiers, qui pratiquent leur métier sur 2.000 hectares de marais salants, arrivent à produire une moyenne annuelle d'environ 50.000 tonnes de sel fin et de gros sel.

L'Iode

Une autre industrie maritime de Bretagne est, hélas ! en régression par suite d'introductions frauduleuses en France; elle est même sur une pente dangereuse actuellement et menace de disparaître si aucune mesure n'est apportée. C'est celle de l'iode, pratiquée principalement sur les côtes du Nord-Finistère par 2.000 familles de goémonniers. Les prix de l'iode ont baissé de moitié. Nos goémonniers ne peuvent plus vivre. En 1926, ils produisaient 86.000 kilos d'iode représentant 23.675.000 francs, ce qui mettait le prix moyen du kilo à environ 275 francs. En 1936, ils ont eu une production de 84.240 kilos, qui ne représentent plus que 10.108.000 francs, avec un prix moyen de 120 francs le kilo !

Si l'on ne porte pas secours au plus tôt à nos goémonniers, si l'industrie de l'iode n'est pas protégée contre l'iode étrangère, c'en est fait de cette industrie sur nos côtes. Il en sera bientôt de même de notre navigation fluviale sur une importante partie du canal de Nantes à Brest.

Navigation fluviale

Depuis bientôt 15 ans, ce trafic est interrompu par l'Union électrique armoricaine qui a coupé le canal pour établir son barrage de Guerlédan. Nul plus que nous n'applaudit à cette électrification de la Bretagne, mais à condition qu'au lieu d'être une créatrice de chômage, comme c'est le cas avec le barrage de Guerlédan coupant le trafic du canal, elle soit au contraire une source de vie et de richesse. Selon les engagements qu'elle avait souscrits, la société concessionnaire du barrage de Guerlédan devait construire les ouvrages nécessaires pour permettre aux péniches assurant le trafic sur

le canal de pouvoir le continuer. Or, rien n'a été fait. Malgré les vœux et protestations des conseils généraux, des collectivités et des syndicats intéressés, aucune espèce d'ouvrage n'a été construit pour rétablir la navigation sur cette portion du canal. La Compagnie d'Electricité reste sourde à tout et l'on se demande quand on se décidera à mettre fin à pareille situation. Et pourtant le trafic sur le canal, avant la construction du barrage, atteignait des chiffres qui n'étaient pas à dédaigner, puisque c'étaient 260.000 tonnes qui, en moyenne, étaient transportées par ce moyen.

Signalons aussi que c'est chez nous, à Roscoff, qu'existe le plus important laboratoire hydro-biologique que fréquentent des étudiants et savants du monde entier.

Ports de commerce

Parmi les ports de commerce français, notons que le groupe Nantes-Saint-Nazaire occupe le sixième rang pour le trafic des marchandises, avec 3.840.200 tonnes en 1937, contre 3.602.864 en 1929. C'est le groupe Saint-Malo-Saint-Servan qui, en 1937, occupe la deuxième place, aussitôt après Marseille, avec, pour le trafic voyageurs, 769.514 passagers embarqués et débarqués, contre 57.026 en 1935, alors que Marseille compte pour 1937 : 904.588 passagers.

C'est en gros, pour 1937, pour les sept principaux ports bretons : Saint-Nazaire, Nantes, Brest, Saint-Malo-Saint-Servan, Lorient, Saint-Brieuc-Le Légué, Quimper et Morlaix, un trafic de marchandises de 5.975.550 tonnes, contre 4.381.219 en 1929, cependant que les 35 autres ports du reste de la France atteignent 46.467.680 tonnes pour 1937, contre 48.484.133 tonnes en 1929, ce qui donne pour la Bretagne un pourcentage de 11,39 0/0 du trafic général français.

Le trafic voyageurs est plus spécialement pratiqué par les six ports bretons suivants : Saint-Malo-Saint-Servan, Nantes, Saint-Nazaire, Brest-Le Fret, Le Palais et Lorient. En 1937, ce sont 1.685.874 voyageurs qui fréquentent nos ports et en 1929 : 1.596.802. Pour les mêmes périodes, les 25 ports français de voyageurs atteignent 4.181.452 unités en 1937 et à 4.979.717 en 1929. Ce qui donne à la Bretagne un pourcentage de 28,73 0/0 dans le trafic général « voyageurs ».

Eh ! quoi ! nous dira-t-on, qu'ont donc les Bretons à se plaindre ? Ils réclament des ports « transatlantiques », ils protestent contre la concurrence des autres ports français ! Mais Saint-Malo-Saint-Servan n'occupent-ils pas la deuxième place dans le trafic voyageurs ? Saint-Nazaire, Nantes, la cinquième ; Brest, la huitième ; Le Fret, la douzième ? Soit, mais voyons les chiffres :

Sur les 769.514 voyageurs de Saint-Malo-Saint-Servan, il n'y en a aucun

amené par la grande navigation, c'est-à-dire les paquebots. Ce chiffre se décompose en 92.520 par les petits paquebots touristiques ou de lignes régulières d'Angleterre, et 676.994 pour la navigation côtière qui est pour ces deux ports le service des vedettes Saint-Malo-Dinard. Pendant ce temps, Marseille inscrit 245.993 unités au chapitre Grande Navigation, lignes d'Afrique et d'Extrême-Orient, et 656.991 à celui des services France-Algérie, France-Corse, France-Italie, France-Espagne, et seulement 1.604 passagers au chapitre de la navigation côtière qui est en majeure partie celle du Château d'If ! (1)

La plus grande partie des voyageurs transportés en Bretagne est, comme on le voit, composée de voyageurs locaux, et non de voyageurs de grandes lignes, ces grandes lignes qui manquent à la Bretagne, et c'est pourquoi celle-ci se plaint du sort qui lui est réservé. Brest-Transatlantique, Saint-Nazaire, Nantes transatlantiques, la Bretagne verrait affluer vers elle une richesse insoupçonnée. Des lignes d'aviation dont les essais, comme ceux des Imperial Airways avec leur escale de Saint-Nazaire sur la route Angleterre-Indes, prolongeraient les lignes maritimes vers l'Europe Centrale.

Beau rêve peut-être mais qui, demain, si on le veut, si l'on voulait bien surtout ne pas entraver le développement de la Bretagne, peut devenir une merveilleuse réalité.

(1) Un exemple tragique de la mauvaise organisation actuelle. Le port de Saint-Nazaire périclité; tous les cargos qui y amenaient des marchandises montent maintenant à Nantes. Quelle en est la raison ?

Autrefois, les chemins de fer appliquaient des tarifs « fermes » pour le transport des marchandises. Aujourd'hui ils appliquent des tarifs kilométriques, si bien qu'une tonne de charbon débarquée à Saint-Nazaire et qui payait 2 francs de transport jusqu'à Nantes, paie, maintenant, 28 francs !

Dans ces conditions, les cargos, pour une heure ou deux de trajet supplémentaire, montent à Nantes, mais Saint-Nazaire continue à périclité !

LE TOURISME EN BRETAGNE

Une source nouvelle, une richesse toute neuve puisque la vie moderne, avec ses multiples moyens de transport, l'a créée, réside, pour certains pays pourvus en beautés naturelles, dans leur industrie touristique. Encore faut-il que les pays qui ont le bonheur de posséder ces beautés naturelles, des villes pittoresques, des merveilles d'art et d'architecture, une gastronomie de choix, sachent attirer le touriste chez eux par une propagande intelligente.

Chez nous, le tourisme, lui aussi, entre pour une part chaque année de plus en plus importante dans l'économie générale de la Bretagne. Qui dit industrie dit aussi organisation méthodique et rendement contrôlé, publicité efficace, exploitation modernisée. Or, chez nous, malgré de louables efforts des divers syndicats appelés quelquefois bien à tort « Syndicats d'initiative », groupés en Fédération, cette conception de l'industrie touristique ne semble pas avoir été comprise de cette façon.

Il existe en Bretagne deux groupements de Syndicats d'initiative : l'un, celui des « Essis », Fédération des Syndicats d'initiative de Bretagne, l'autre, moins important quant au nombre de ses membres, celui des syndicats de la Loire-Inférieure, rattaché à la Fédération des Syndicats d'initiative de la Vallée de la Loire. En tout, 63 syndicats pour toute la Bretagne.

Stations balnéaires et touristiques

Grâce aux renseignements fournis par quelques-uns de ces syndicats, nous pouvons nous faire une idée approximative de ce que le tourisme rapporte annuellement à la Bretagne. Prenons quelques exemples :

Le Val-André, qui a bien voulu répondre à nos questions :

Hôtels en 1926 : 17.

— en 1936 : 32.

Touristes en 1926 : 5.000.

— en 1936 : 12.000.

Recettes globales en 1926 : 3.500.000 francs.
 — — en 1936 : 10.000.000 de francs.

Dinard, grande station balnéaire de la Manche, nous a répondu :

Hôtels en 1926 : 86.
 — en 1936 : 101.

Touristes en 1926 : 32.824.
 — en 1936 : 20.734.

Recettes en 1926 : 32.000.000 de francs.
 — en 1936 : 20.734.000 francs.

Mais si Dinard semble en légère régression, il n'en est pas de même de la plage du Soleil, La Baule, puisque celle-ci accuse les chiffres suivants :

Hôtels en 1926 : 50.
 — en 1936 : 85.

Touristes en 1926 : 35.000.
 — en 1936 : 45.000.

Recettes de la taxe de séjour : en 1926 : 258.539 francs.
 — — en 1936 : 438.200 francs.

Mais des stations de moindre importance à première vue, comme celles de Douarnenez et de Bénodet, par exemple, nous étonnent par les chiffres qu'elles nous adressent :

Douarnenez a reçu, en 1936, 800.000 touristes environ.

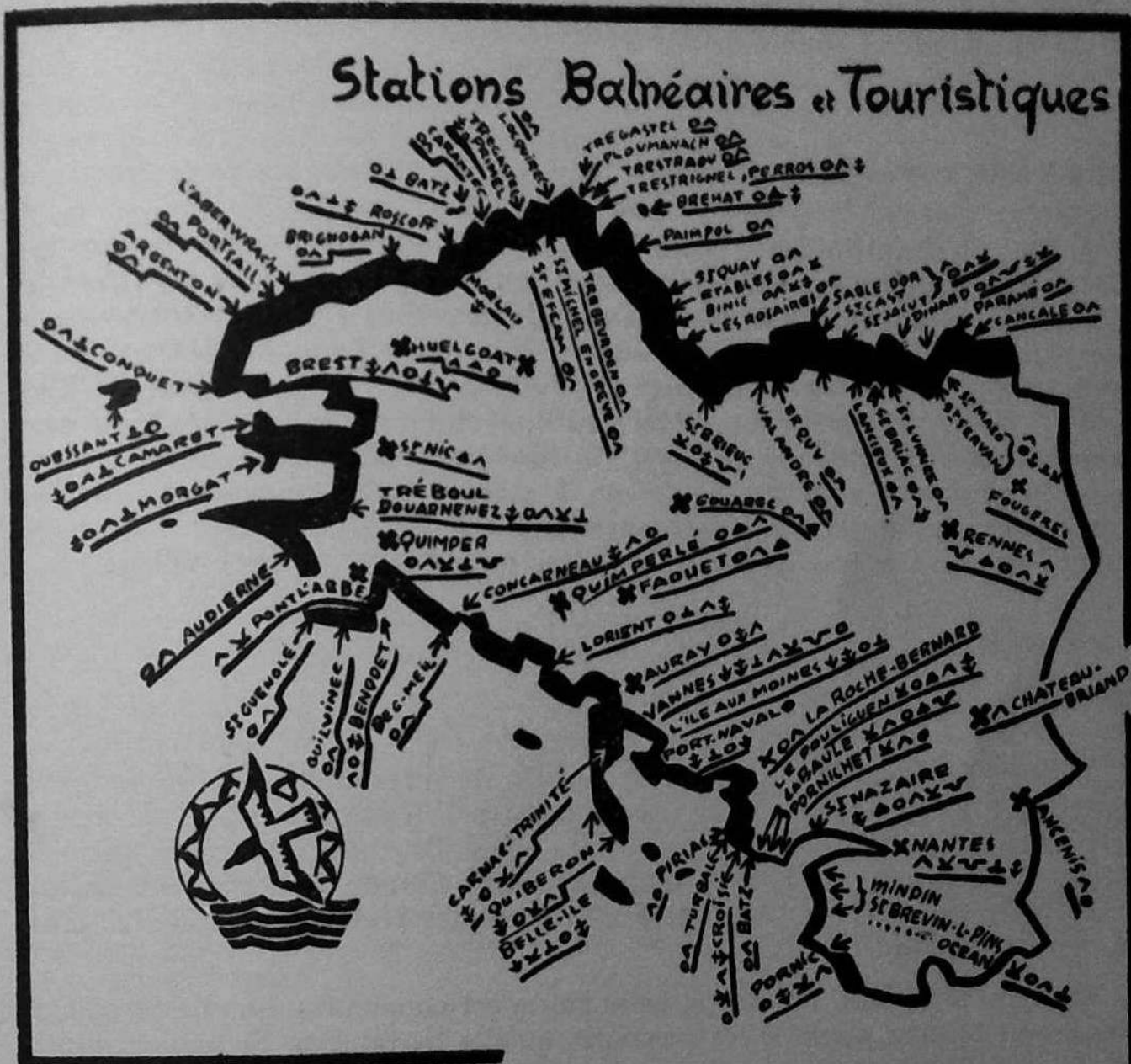
Bénodet qui, en 1926, avait un millier d'estivants, en a reçu en 1936 : 2.600, ce qui représente pour ces deux années respectives une recette de : un million et 3.500.000 francs.

Ces stations, d'ailleurs, n'hésitent pas à entreprendre tous les travaux nécessaires pour améliorer leurs routes et embellir leurs plages. C'est ainsi que La Baule a consacré à ce chapitre 500.000 francs en 1936, contre 100.000 en 1926; le Val-André, durant ces dix dernières années, a dépensé 7 millions 500.000 francs, Bénodet 80.000 francs, Dinard 1.200.000 francs dans ce sens. Pontivy qui a joint à son attrait de station de la Bretagne intérieure celui d'une plage fluviale, consacre 400.000 francs à cet effet.

La Bretagne, qui compte 148 plages, plus de 1.500 hôtels, avec 28.000 chambres, sans compter d'innombrables villas et chambres meublées louées chaque année, doit donc, si nous nous basons sur les chiffres fournis par les neuf syndicats qui nous ont répondu et qui ont reçu environ 45 millions de francs pour 215.700 touristes, tirer de son industrie touristique de 250 à 300 millions de francs, et même l'an passé, grâce à l'afflux plus grand des touristes dû aux congés payés, ce chiffre a dû être dépassé.

L'institution des congés payés pose pour nos Syndicats d'initiatives aussi bien que pour tous ceux des autres provinces, un problème délicat : celui

Stations Balnéaires et Touristiques



cotes bretonnes

75 stations balnéaires

- ↓ station balnéaire
- ‡ port de yachts
- ★ station de l'intérieur
- ▲ chasse
- pêche
- v aérodrome
- y syndicat d'initiatives
- ^ autobus
- t bateaux

du logement et de l'hébergement des touristes populaires. Il y a là une action énergique et rapide à entreprendre.

Protection des paysages

Il faut qu'avant tout nos Syndicats d'initiative sachent attirer à nouveau vers la Bretagne les touristes populaires et qu'ils puissent leur procurer un logement et une pension à des prix abordables. Très certainement, il va se construire de nouveaux hôtels, s'ouvrir sans doute de nouvelles plages. Il faudra alors veiller à ce que ne se produise pas le véritable crime de lèse-paysage qui a été commis à la Pointe du Raz (et dans bien d'autres endroits), dont des constructions d'un style de bas étage détruisent complètement toute la grandeur sauvage. Autrefois, à mesure qu'on approchait du Raz, c'était une découverte, les vallonnements qui en annonçaient l'approche étaient encore vierges. Aujourd'hui, c'est un village... et quel village !

Routes

Un certain nombre d'artistes, de poètes, de littérateurs, d'hommes politiques bretons et, parmi eux, le sculpteur Armel Beaufils, ont levé ces temps derniers leurs boucliers contre un certain projet de route autostrade qui doit, dit-on, faire le tour de la côte bretonne. Mme Claude Dervenn, elle-même, s'est écriée que le bruit des autos effraierait les fées de la lande !.. C'est aller un peu loin !

Quoi qu'il en soit, il faut, si cette route est construite, qu'elle le soit en respectant le plus possible les paysages qu'elle traversera. Si nous sommes pour la multiplication des routes en Bretagne, pour la création d'autostrades, nous pensons que ces routes et ces autostrades doivent servir surtout aux besoins économiques industriels et commerciaux du pays.

Une route autostrade Brest-Paris et Brest-Orléans-Est sera fatalement nécessaire le jour où Brest sera devenu le grand port commercial de l'Occident qu'il devrait logiquement être. Peut-être quelques paysages seront-ils un peu égratignés. Cela ne sera que petit mal en regard de la richesse qu'apporteront ces routes. Mais, entendons-nous bien, nous ne disons pas que ces routes doivent absolument traverser des paysages typiques, des paysages classés de chez nous.

Aussi, maintenant, la tâche des Syndicats d'initiative et celle de tous ceux qui se consacrent à la protection de nos paysages est-elle, comme le demandait M. A. Beaufils, de surveiller le tracé de ces routes pour éviter une destruction inutile et regrettable de nos paysages.

Mais pour une fois que l'on s'occupe de la Bretagne et que l'on veut lui faire cadeau de routes, ne les refusons pas, mais évitons les « erreurs de goût ». Quant à cette route autostrade faisant le tour des côtes bretonnes... nous n'en voyons nullement l'utilité ni touristique, ni économique. Laissons au visiteur le plaisir de la découverte. Modernisons, entretenons nos routes départementales et nos chemins vicinaux, cela sera amplement suffisant au point de vue touristique. Pourvu que les routes soient bonnes, munies de signaux, de postes d'essence et de secours suffisants, c'est là le principal. A ce propos, signalons l'importance et la perfection du réseau automobile routier de Bretagne, l'un des plus complets et des mieux organisés de France. Il est exploité par de nombreuses sociétés et facilite le développement du tourisme. De même, les compagnies de navigation qui, toutefois, auraient un réel besoin de moderniser leurs navires qui ne répondent plus, par leur inconfort et leur vétusté, aux besoins du jour, et certains, même, aux simples exigences de la sécurité en mer.

Chemins de fer

Les chemins de fer de l'Etat ont fait un très gros effort depuis 1926 puisqu'alors on ne pouvait compter par jour que quatre trains rapides de Paris à Brest et trois de Brest à Paris, alors qu'aujourd'hui ce sont six trains rapides ou express dans chaque sens. La durée du trajet qui, en 1927, était de 10 h. 56, n'est plus maintenant que de 7 h. 23. Sur la ligne Paris-Quimper, ce sont, à présent, six trains rapides permanents dans les deux sens, au lieu de trois en 1926, et la durée du trajet est passée de 11 h. 31 à 7 h. 55.

Chasse et pêche

Mais ce ne sont pas seulement ses beautés naturelles et le trésor de ses monuments du passé, la richesse et la diversité de ses costumes, la magnificence de ses fêtes religieuses ou profanes qui font de la Bretagne un musée vivant qui attire le touriste. La pêche et la chasse attirent et devraient attirer plus encore des fervents de ces deux sports. La Bretagne est, en effet, le pays où l'on pratique le plus la pêche au saumon, et l'on voit chaque année venir de plus en plus d'amateurs de cette pêche qui se pratique sur la majeure partie de nos rivières.

La chasse compte aussi de nombreux fervents, notamment la chasse au gibier d'eau dans le pays de Brière et son voisin, le pays du lac de Grandlieu.

Yachting

Le yachting est prospère chez nous et les ports qui peuvent recevoir des yachts sont nombreux. Dinard, Saint-Malo, Saint-Servan, Morlaix, Pornic, La Trinité, Saint-Nazaire, Le Pouliguen, La Baule, Bréhat, Perros-Guirec, Brest, Concarneau, Douarnenez, Lorient, Bénodet et le golfe du Morbihan, qui compte peut-être les plus terribles jouteurs de Bretagne, sont parmi les principaux ports et centres de yachting qui groupent, chez nous, 26 sociétés.

Gastronomie

Il y a aussi cet attrait de premier ordre qu'est la gastronomie bretonne dont Curnonsky, Prince des Gastronomes, disait un jour « qu'elle était incomparable, mais que la majeure partie des Bretons ne s'en doutait pas ».

Le boudin, l'andouille, la saucisse, le lard nantais, le homard à l'Armoricaine et non à l'« américaine », la langouste, les palourdes grillées, les huîtres, les coquillages, le beurre, les crêpes, les galettes, le far, le gâteau breton, le cidre et le muscadet, la fine de Rhuys et l'hydromel font la gloire de la cuisine bretonne.

Nous pensons, à ce point de vue, que nos restaurateurs auraient intérêt à servir aux touristes, un peu plus souvent qu'ils ne le font en général, des plats du pays sans que, pour cela, ces plats atteignent des prix exorbitants. De bons plats, des plats de chez nous, simples et à des prix abordables !

Aviation

De plus en plus, l'aviation et les aérodromes se développent en Bretagne et nombreux sont, depuis quelques années, les touristes qui viennent chez nous par la voie des airs, de Paris ou d'Angleterre.

Nous possédons un bon nombre d'excellents terrains tels que ceux de La Baule, Escoublac, Vannes, Quimper, Brest, Dinan, Saint-Brieuc, Dinard, Rennes et Morlaix. L'Aéro-Club de l'Atlantique nous a fourni des renseignements précis sur la vie de ses aérodromes de Nantes, Château-Bougon et d'Escoublac-La Baule.

En 1926, le premier n'était pas encore créé et le second n'était pas encore ouvert au public. En 1936, le premier recevait plus de 500 avions et le second environ 400. Ces aérodromes ont été fréquentés par les lignes d'Air Bleu et par la Compagnie nantaise de navigation aérienne pour le transport des sardines. Ils continuent à l'être et, chaque année, de plus en plus, par les

touristes aériens, les avions militaires et par la ligne régulière de transports aériens de la Société de transport Drouin frères.

La Compagnie nationale de construction aérienne de l'Ouest a ouvert, en 1936, une usine à l'aérodrome de Château-Bougon, mais ceci n'a rien à voir avec le tourisme. Une ligne régulière est à l'étude en ce moment et l'Angleterre s'y intéresse tout particulièrement sur le parcours : Londres, Rennes, Nantes, Bordeaux, le Maroc, avec embranchements vers le Sénégal, l'Amérique du Sud et les Indes. Les Imperial Airways exploitent déjà la ligne Angleterre-Indes, avec escale à Saint-Nazaire.

Propagande

Si la Bretagne veut que son industrie touristique se développe, si elle veut tirer profit de l'apport supplémentaire que lui offre le tourisme populaire, il faut qu'elle sache organiser sa propagande d'une manière toujours plus neuve, toujours plus pratique, et il lui faut lutter contre la concurrence. Mais pour cela il lui faut employer tous les moyens pratiques, réels, loyaux qui sont à sa disposition. Non seulement la publicité par voie d'affiches, de tracts, d'articles dans les divers journaux français et étrangers, mais aussi par la bonne tenue de ses hôtels, par celle de ses fêtes où, trop souvent, l'on rencontre des « déguisés ». Qu'elle prenne modèle pour cela sur les fêtes des pays d'Europe Centrale, sur celles de l'Ecosse ou du Pays basque. Elle n'aura qu'à y gagner.

En résumé, plus de « déguisés », plus de simili-bardes aux voix plus ou moins justes; de la bonne cuisine, de belles constructions dans le style architectural breton si heureusement rénové par toute une pléiade d'architectes modernes bretons, propagande par la presse, par la T. S. F. aussi. A ce propos, soulignons que le rôle de la T. S. F. en Bretagne est vraiment trop effacé. Nos postes émetteurs ont des programmes qui comprennent trop de matières étrangères à la Bretagne, mais signalons toutefois qu'ils ne sont pas audibles pour la majorité des sans-filistes. Beaucoup font remarquer la nécessité d'un poste émetteur dans la région de Brest. Souhaitons, si ce poste est créé un jour, que ses programmes soient plus bretons que ceux auxquels on nous habitue. Ce ne sont pas les sociétés artistiques qui nous manquent. Nous avons la splendide troupe des « Comédiens brestois », les Amis des Arts, la grande et magnifique chorale de la Schola de Nantes, universellement réputée, et dont on n'a pas oublié les remarquables créations tant à Nantes qu'à l'Opéra de Paris, et bien d'autres sociétés encore. Enfin, c'est toute la pléiade de nos cercles celtiques, de nos sociétés chorales de langue bretonne, cette langue qui occupe une place si peu importante dans les programmes de nos postes.

Mieux faire connaître la Bretagne, préparer le touriste qui y vient pour

la première fois à la découverte et la compréhension de ce sanctuaire spirituel de l'Occident qu'est notre pays, tel est notre souhait.

Signalons à ce sujet l'initiative heureuse que viennent de prendre la C. G. T. et le Comité national des Loisirs, en demandant à des littérateurs et à des artistes bretons de faire des conférences à leurs adhérents sur la Bretagne, son esprit, son âme, ses caractéristiques, afin de préparer ceux-ci à la mieux comprendre, à la mieux aimer.

Le jour où nos Syndicats d'initiative, ou mieux « l'Office breton de propagande touristique », organisme central de tourisme pour notre pays, disposant et utilisant des moyens modernes et pratiques, pourra enseigner au public à connaître, à aimer la Bretagne, à l'attirer vers elle, il aura, en servant sa cause, celle de son génie, celle de son peuple, développé pour elle une immense source de richesse.

N'oublions pas que le tourisme ne développe pas seulement le commerce hôtelier, il fait connaître les industries d'un pays, il fait connaître et aimer le génie d'un peuple.

CONCLUSION

Il ne suffit pas que subsistent sa langue, les souvenirs de son passé, que fleurissent le talent de ses artistes et le génie de ses penseurs pour que la Bretagne vive. Il faut que sa vie économique se développe pleinement, à la mesure de ses possibilités... et celles-ci sont immenses.

G. J.

Cette année mil neuf cent... marquera dans l'histoire de l'Humanité. Des foules innombrables affluent vers la grande Exposition de la Paix où tous les peuples du Monde se sont donné rendez-vous.

Quel contraste avec les années du début et de la moitié du siècle qui ont coûté tant de larmes et de sang à tous les peuples ! Nous nous souvenons tous encore de cette époque : notre esprit se reportant en arrière, nous revoyons ce pavillon breton dressé sur les berges de la Seine lors de l'Exposition internationale de 1937. Quelle surprise, ce pavillon ! C'était la première fois que la Bretagne apparaissait sous un tel jour. L'on ne nous avait point montré de lits-clos, de bragou-braz et tout le matériel de musée archéologique ou de boutique d'antiquaire auquel nous avons été habitués jusqu'alors.

Nous nous souvenons encore de ces statistiques que nous avons passionnément réunies sur l'activité économique et sur les richesses de notre pays. Quels espoirs ne nourrissions-nous pas lorsque nous écrivions des slogans comme ceux-ci : « Le sous-sol breton ? Un trésor est caché dedans ! » « A Bretagne bien exploitée, industrie décuplée », ou bien des inscriptions comme celles-ci : « Besoins sociaux immédiats : lutte antialcoolique, organisation de l'hygiène, lutte contre le taudis, construction d'égouts, adductions d'eau ». « A salaires normaux, alimentation meilleure, moins de tuberculose »...

Dans les œuvres que nous tous de Seiz Breur avons créées dans ce pavillon, tout clamait avec force notre foi dans l'avenir. Aussi les citations d'un Le Braz ou d'un Vidal de la Blache, que nous avons inscrites sur les murs de nos salles, venaient-elles renforcer notre confiance en des jours meilleurs.

« Tu as devant toi de larges perspectives, ô Bretagne ! » — « C'est sur les vagues de la mer qu'est tracé le chemin du progrès pour la Bretagne. » — « La Bretagne souterraine couve une Bretagne industrielle impatiente de s'épanouir. » — « La terre du Passé se tourne vers l'Avenir. » — Comme vous aviez raison, vieux maître vénéré. Et, avec la foi qui enflammait nos jeunes âmes, forts de la leçon de ceux des nôtres qui avaient combattu et étaient morts à la tâche, nous avons cloué à la proue du Pavillon de Bretagne de 1937 ces phrases qui sont demeurées nos devises, nos mots d'ordre : « Rien, ni personne ne nous empêchera de marcher vers notre but. » « Sur la plus vieille terre de l'Occident, nous sommes un peuple toujours jeune, fier de son passé, confiant en son avenir ! »... Et cet avenir d'hier, nous le vivons aujourd'hui. La Bretagne s'est enfin pleinement réalisée. Elle s'est pleinement épanouie dans la floraison splendidement vivante de son génie libéré des entraves d'un autre âge. Son peuple a réalisé, mieux, a recréé sur des bases nouvelles, sur le solide terrain que les Bretagnes disparues lui avaient légué, la Bretagne vivante d'aujourd'hui.

Vivante ? Elle l'est d'autant plus qu'elle est la patrie recrée par eux, des travailleurs, des paysans, des marins, des ouvriers, des intellectuels unis dans une même et fraternelle famille. Vivante ? Elle l'est d'autant plus que son génie, sa langue, toutes les splendides valeurs qui font la richesse de son âme, son peuple les a revendiquées comme son bien, comme son héritage personnel et qu'il les a mises à la place d'honneur, alors que jadis elles étaient méconnues et livrées au mépris. Quelle différence offre le Pavillon de la Bretagne à cette Exposition de la Paix, avec celui de l'Exposition de 1937. Il est l'image, le reflet exact de la vie intense, de la vie débordante qui anime notre vieille terre. Un vaste palais, clair, d'une architecture simple et hardie, où rien n'a été sacrifié au pittoresque facile. Cette architecture bretonne d'aujourd'hui est loin des timides essais de 1925 et de 1937. C'est celle d'un peuple vivant, celle d'une époque de renaissance. Son caractère racial que commandent toujours le climat, la terre, les matériaux du pays et son esprit demeure toujours aussi vivace. Mais c'est cependant, devant nos yeux, un palais moderne qui a été dressé, fait pour les besoins du jour. La lumière, le soleil y entrent à flots comme d'ailleurs dans ces milliers de maisons propres et gaies de nos villes, de nos bourgs, dans ces centaines de fermes où l'électricité, l'eau, sont aussi communes que l'étaient autrefois les toits de chaume et la terre battue des chaumières dont on a précieusement gardé, dans chaque région du pays, des spécimens qui permettent de mieux mesurer le chemin parcouru.

Les taudis ont disparu et des quartiers entiers comme celui, par exemple, de Keravel à Brest, dressent les façades neuves de leurs maisons, là où jadis la misère, la crasse, les miasmes mortels étaient les maîtres. Partout, la tuberculose, ce fléau de jadis, a reculé. Un budget annuel considérable a été consacré à la lutte contre cette maladie qui faisait tant de ravages chez nous et qui est de moins en moins fréquente. Des préventoriums, des sanatoriums, des dispensaires, des gouttes de lait, des maternités, des crèches, des

hospitaux, des maisons de retraite, des parcs de repos, des jardins d'enfants, des stations de vacances pour les ouvriers, des stades, des écoles enfin ont surgi du sol, partout.

Par contre, combien de soi-disant « villas », de maisons de campagne, d'auberges, de panneaux-réclames, de constructions de toute sorte dont la laideur ou l'inutilité défigureraient nos paysages, ont été expropriées et rasées. Nos vieilles chapelles, nos calvaires, nos humbles croix de chemin, nos vieux manoirs, nos cathédrales, nos antiques demeures, nos meubles anciens, nos costumes, nos broderies, nos objets d'art anciens que nous ont légués en héritage les siècles passés, sont l'objet des soins attentifs de nos artistes et de nos architectes chargés de les restaurer, de les protéger ou de les réunir dans des musées modernes et pratiques qui nous font heureusement oublier ceux que nous avons connus jadis.

Les Lettres, les Arts, les Sciences se sont considérablement développés par la possibilité que le peuple a maintenant de s'instruire. La langue bretonne restaurée, remise à la place d'honneur, a reconquis le terrain que tant de siècles d'obscurité lui avaient fait perdre. Les œuvres de nos poètes, de nos philosophes, de nos romanciers, traduites dans de nombreuses langues, jouent le même rôle dans le monde que les romans bretons du Moyen-Age, insufflant une vie nouvelle, aiguillant vers de nouvelles sources d'inspiration les écrivains et penseurs de l'Europe.

Nos sculpteurs, nos peintres, nos décorateurs, nos musiciens sont légion qui ont créé en puisant dans le fond de l'âme populaire, dans le trésor si riche de l'âme bretonne, tant d'œuvres prestigieuses, nouvelles, puissantes, spontanément jaillies du tréfonds de leurs cœurs, image d'un peuple riche d'un long passé, mais empli de la jeunesse de sa renaissance.

Nos écoles d'art, d'artisanat, d'art appliqué aux métiers ne sont plus ces vieilles « académies » poussiéreuses d'autrefois. Le goût formé par l'éducation et par l'aisance de la vie, apportée par un travail bien rétribué, a créé un nouveau public dans les classes jadis déshéritées. Nos costumes n'ont pas disparu, comme tant de fois on l'avait prédit, jadis. Bien au contraire, ils ont été remis à la mode, modifiés selon le goût et les nécessités du jour. Et il est commun de les voir portés avec honneur, les jours de fête ou de cérémonies, par les citadins eux-mêmes.

Le travail, la mise en valeur de son sol lui ont donné cette joie de vivre qui anime aujourd'hui la Bretagne nouvelle. La houille bleue transporte partout cette force électrique qui alimente les usines surgies un peu partout sur notre sol. Le bassin minier de Bretagne dégorge ses richesses. Des milliers de tonnes de charbon, des milliers de tonnes de fer, de plomb, d'argent, de cuivre sont extraites chaque année. Des usines grondent, des hauts-fourneaux transforment les minerais. Sur les routes, sur les voies fluviales, sur les lignes de chemins de fer électriques, les minerais s'en vont vers Saint-Nazaire, toute bruisante du chant des marteaux pneumatiques de ses chantiers navals qui construisent sur leurs cales toujours plus nom-

breuses des navires toujours plus grands. Vers Trignac, vers Nantes, Basse-Indre, Indret, Couëron, vers l'énorme avenue grondante des usines de la Basse-Loire.

Les quais de Lorient sont encombrés de caisse de légumes et de fruits dont la culture intensifiée a transformé le pays vannetais, autrefois si pauvre. Concarneau, Douarnenez, Etel, Groix, Camaret, Saint-Guénolé, partout, dans nos ports de pêche modernes, rationnellement équipés, dotés de frigorifiques, nos pêcheurs montent des navires solides, ramènent chaque jour une pêche toujours plus abondante que les conserveries traitent sans jamais plus connaître le trop fréquent chômage d'autrefois.

Les ports de cabotage ont repris leur animation depuis que la culture des primeurs a décuplé grâce à ces accords locaux qui permettent à la Bretagne d'exporter ses produits et d'importer, en échange, ceux dont elle a besoin et qui, pour ne pas jeter le trouble dans la vie économique des contrées voisines, ne sortent point de Bretagne. On peut dire maintenant que la Bretagne est devenue la marchande de primeurs de l'Europe.

Elle en est aussi devenue l'antichambre puisqu'en effet c'est sur notre territoire que se situe le plus grand port de l'Occident, Brest, avec ses kilomètres de quais, ses wharfs innombrables, ses grues géantes, la foule de ses navires de commerce de tous tonnages et de toutes nationalités ! D'énormes paquebots, anglais, français, allemands, hollandais, danois, américains, embarquent ou bien déversent sur ses quais des milliers de voyageurs. Le nombre en est encore plus grand en cette année de l'Exposition de la Paix. C'est par trains rapides qu'ils quittent les gratte-ciels de Brest. Paris n'est plus qu'à trois heures du grand port occidental et Berlin à neuf !

L'aéroport de Guipavas voit s'envoler vers Paris, l'Europe du Nord, l'Europe Centrale, l'Angleterre, l'Orient, le Cap, les gros avions de transport qui emmènent les voyageurs débarqués dans ce premier port du monde, tandis que les hydravions transatlantiques s'envolent vers New-York.

C'est tout cela, toute cette résurrection magnifique d'un pays qu'on croyait à jamais endormi dans ses rêves, perdu à l'extrême pointe de l'Europe, oublié et parfois méprisé, tout cela qu'offre à nos yeux ce palais de la Bretagne à l'Exposition de la Paix...

.....

On a toujours dit avec raison que les Bretons étaient des rêveurs, et nous passerons nous aussi pour les plus impénitents rêveurs qui soient... Oui, nous avons rêvé d'une Bretagne aussi vivante que celle que nous venons d'évoquer. Au fond, avons-nous vraiment rêvé ?

N'avons-nous pas plutôt, au cours de notre travail, découvert cet aspect de notre pays, cet aspect nouveau, mais non point inexact ? Car demain ?...

Demain, si nous voulons, si nous savons vouloir, nous tous, en Bretagne, qui donnons par notre travail la vie à notre pays, demain, ce qui n'est qu'une anticipation peut devenir une merveilleuse réalité !

SEIZ BREUR, 1938.

R.-Y. CRESTON, G. JOUAN, P. PÉRON.

INDEX

	PAGES
A	
Aérodromes	48
Agriculture..... 2° encart	15
Ail	20
Ajonc	18
Antimoine	23
Artichauts	20
Argent	23
Architecture	14
Autostrades	46
Aviation	48
B	
Basse Indre	25
Basse Loire	25
Bénodet	44
Bétail	22
Biscuiteries	25
Bistrot du port	32
Bovins	22
Brest	10 - 26
Budget (antituberculeux) (1° encart).	11
— urbanisme	15
C	
Canards	22
Canots de sauvetage	16
Camaret	38
Céréales	19
Chalutage à vapeur..... 4° encart	31
Chambres de commerce.....	15
Charbon	23
Chaussures	27
Chasse	47
Châteaubriant	23
Chevaux	22
Chemins de fer	47
Choux	19

	PAGES
Choux fleurs	19
Cidre	20
Concarneau	31
Conclusion	51
Consommation de poisson.....	33
Constructions navales	26
Coglès	24
Congés payés.....	38
Conserves	25 - 35
Côtes-du-Nord : 1° encart, 11; 2° en- cart, 15; 3° encart.....	23
Crédit	31
Crédit maritime.....	33
Croisic	24
Crustacés	38
Cuivre	23
Cultures fourragères	22

D

Démographie..... 1° encart	11
Dentelle	26
Décès tuberculeux..... 1° encart	11
Dinard	44
Dinan	24
Dispensaires..... 1° encart	11
Domestiques	11
Donges	25
Douarnenez	38
Dubigeon (chantiers navals)	26
5° encart	39

E

Eau minérale	24
Echalotes	20
Electricité..... 3° encart	23 - 25
Elevage..... 2° encart	15 - 21
Enfance	15

	PAGES
Équipement électrique	25
Equipages de navires..... 4 ^e encart	31
Étain	23

F

Faïence	24
Fer	23
Finistère : 1 ^{er} encart, 11; 2 ^e encart, 15; 3 ^e encart.....	23
Flotte de guerre.....	30
Flotte de commerce.....	30
Flotte de pêche.... 30 4 ^e encart	31
Forêts	18
Fougères	27
Froment	20
Frigorifiques	34

G

Gastronomie	48
Grande navigation.....	30
Grande pêche.....	36
Grande Brière.....	18
Granit	24
Groix..... 1 ^{er} encart	11
Guerledan	40

H

Habitations	14
Haricots verts.....	20
Hennebont	26
Hectolitres de cidre.....	20
Homards	38
Hospitaliers sauveteurs bretons : 1 ^{er} encart	11
Huitres	39
Hydro-électrique	25
Hydravions	39
Hygiène	38

I

Ille-et-Vilaine : 1 ^{er} encart, 11; 2 ^e encart, 15; 3 ^e encart.....	23
Imperial Airways.....	49
Impôts..... 1 ^{er} encart	11
Indret	25
Industries..... 3 ^e encart	23
Infirmières visiteuses.....	14

PAGES

Inscrits maritimes.....	30
Inscrits maritimes..... 4 ^e encart	31
Iode	40

J

Journaux	6
----------------	---

K

Kaolin	24
Keroman	36
Kersanton	24

L

La Baule	44
Langoustes	38
Le Légué.....	41
Le Palais..... 1 ^{er} encart	11
Lorient	10 - 26
Loire (chantiers navals).... 5 ^e encart	39
Loire-Inférieure : 1 ^{er} encart, 11; 2 ^e encart, 15; 3 ^e encart.....	23
Lois sociales	12

M

Mareyeurs	39
Marine..... 4 ^e encart	31
Meubles	26
Morbihan : 1 ^{er} encart, 11; 2 ^e encart, 15; 3 ^e encart.....	23
Mortalité	13
Moutons	22
Mytiliculture	39

N

Nantes	10 - 26 - 41
Navigation..... 5 ^e encart	39
— côtière	41
— fluviale	40
— grande	41
— moyenne..... 5 ^e encart	39
— cabotage..... 5 ^e encart	39
Navires..... 4 ^e encart	31
Navires..... 5 ^e encart	39

	PAGES
O	
Oignons	20
Ouvriers	12
Ostréiculture	39
P	
Paimpol	19
Papier	25
Papier à cigarettes.....	26
Pavillon Breton	5
Paysans	12 - 18
Pêche.....	4 ^e encart 31 - 47
Pêche au large.....	4 ^e encart 31 - 47
Pêche (grande).....	36
Pêche (petite).....	38
Penhoët (chantiers navals).....	26
	5 ^e encart 39
Petits pois	20
Pétrole	25
Pipe line	25
Plages	44
Plomb	23
Porcs	22
Pommes à couteau	20
— à cidre	20
Pommes de terre de consommation...	20
— semence	20
Poisson cher	33
Ports	31 - 41
Primeurs	20
Produits chimiques	25
Propagande touristique	49
Q	
Quimper	24 - 26
Quimperlé	27
R	
Raffineries	25
Reconstitution de la flotte de pêche..	37
Rennes	15
Roscoff	19 - 41
Routes	46
Rurale (population).....	1 ^{er} encart 11
S	
Salaires.....	1 ^{er} encart 11
Sanatoriums.....	1 ^{er} encart 11 - 13
Santé publique.....	1 ^{er} encart 11 - 12

	PAGES
Santec	21
Sardine	36
Sarrazin	19
Sassay	24
Sauveteurs	16
Sel	40
Seigle	20
Situation sociale du peuple....	11 - 32
Société de secours aux naufragés:	
	1 ^{er} encart 11 - 16
Sous-sol.....	3 ^e encart 23
Sports	14
Superficies (France-Bretagne):	
	1 ^{er} encart 11
Syndicats d'initiatives	43
St-Brieuc	41
St-Malo	41
St-Servan	41
St-Nazaire	10 - 26 - 41
St-Pol	21
T	
Thon	36
Tissages	23
Tonnages marchandises (Ports):	
	5 ^e encart 39
Tourbe	18
Tourisme	43 - 45
Transports	47
Trignac	24
Tuberculose	13
T. S. F.	49
U	
Urbanisme	15
V	
Val André	43
Vin	20
Y	
Yachting	47
Yeunz Elez	18
Z	
Zinc	23

Achévé d'imprimer
sur les presses de
l'Union Républicaine
du Finistère
le 2 Juillet 1938

Reproduction même partielle
Interdite sans autorisation
————— des auteurs