

Les Cahiers de L'ADSAO
par BRUG-ARÉ

L'ADSAO

et

L'Intérêt Breton



**Cultivateurs, commerçants,
pêcheurs, industriels, vous
tous qui voulez la Bretagne
prospère, vous lirez cette
Brochure écrite pour vous.**

Prix de l'exemplaire : 3 francs

AUTO-GARAGE BRESTOIS

38-40-42, rue Colbert - BREST

Téléphones 20-52 23-77

Plein centre ville

Réparations générales pour voitures
de toutes marques
par mécaniciens
& électriciens spécialistes

Agence des Automobiles, Tracteurs
Moteurs Industriels & Marins

RENAULT

Accessoires et pièces détachées

Succursales à :

CHATEAULIN. Tél. 48

MORGAT. Tél. 13

CAMARET. Tél. 27

Numéro spécial

OCTOBRE 1932

L'ADSAO

REVUE MENSUELLE

d'éducation et d'action bretonnes

Organe officiel de la Fédération Adsao

Abonn ^{ts} : Bretagne 10 fr.	ADMINISTRATION :	Secrétariat de Rédaction :
France. 15 -	149, Rue de la Vierge	Cité d'Antin
Etranger 20 -	== BREST ==	= BREST =

L'Adsao et l'Intérêt Breton

LES ORIGINES D'UN MOUVEMENT

Sous le signe de J.-P. Calloc'h

Le mardi de Pâques 1918, au bois d'Orvillers, tombait pour la Bretagne et pour la France un jeune lieutenant originaire de l'île de Groix, Jean-Pierre Calloc'h.

L'éclat d'obus qui lui brisa le front éteignit sur notre terre un des plus fiers « génies du siècle », affirmait René Bazin, — « de l'humanité », ajoutait le professeur Van Hamel.

Si notre patrie pleure en lui le poète qui l'auréola de splendeur littéraire, elle regrette plus encore le fils qui l'aimait « jusqu'à la moëlle des os », le militant qui consacrait à la servir toutes les forces ardentes de sa jeunesse.

C'est parce que, le premier, en des vers immortels il a célébré l'Adsao, le redressement de notre Bretagne, — c'est parce qu'il en a tracé la formule adéquate: Union et liberté. — c'est parce qu'il a lutté toute sa vie, de toute son âme, jusqu'au sang pour le triomphe de son grand idéal, que notre Fédération se plaît à revendiquer son patronage.

Discipline et Solidarité

Ce qu'est ou n'est pas notre Mouvement, ce qu'il veut, les idées qui servent de base à son action, ses buts, ses revendications, son esprit, ses méthodes, son organisation, — les présents et prochains *Cahiers* se proposent de le dire.

Une première question vient à la pensée; elle a pris, sous certaines plumes et sur certaines lèvres, la forme d'un reproche:

le voilà bien, s'est-on écrié à voir naître l'*Adsaio*, le voilà l'éternel travers de l'esprit breton! Incapable de discipline et de solidarité, il ne se complait que dans l'isolement ou les divisions. Que vient faire cette nouvelle Association sur la scène où tant d'autres végètent? *Union Régionaliste Bretonne, Bleun-Brug, Gorsedd des Bardes, Breiz Atao, Frères Bretons, Ligue Fédérale, Parti national révolutionnaire*, — ce ne sont assurément pas les cadres, et, dans ces cadres, la place qui manquent!...

Il est vrai; mais qu'on se rassure. L'*Adsaio* n'est ni un enfant perdu ni un enfant trouvé. Sitôt qu'il a vu le jour, il a pris place au foyer de l'*Union Régionaliste Bretonne*, laquelle se rattache, on le sait, à la *Fédération Régionaliste Française*. Envers l'une et l'autre, il remplit fidèlement ses modestes devoirs. S'il a grandi vite, si, après une ardente campagne de huit mois, il groupe dans ses cadres cinq fois plus d'adhérents que n'en comptent les autres Associations réunies, on ne voit pas qui peut s'en plaindre. Ce n'est pas sa mère adoptive, ce n'est pas l'Union Régionaliste. Et s'il est des Bretons que travaille l'esprit d'indiscipline, l'*Adsaio* n'est pas de leur école: pour la Bretagne, à l'exemple des vieux clans toujours prêts à se confédérer quand l'Armorique était en péril, il prône et pratique l'union de tous les Bretons de bonne volonté, — non pas, certes, l'union dans le sommeil et comme au fond d'un caveau dans le regret d'un passé mort, mais l'union dans l'effort viril, joyeux, conquérant, en pleine vie du forum et avec le peuple, maître de l'avenir.

Le berceau de l'*Adsaio*

Animés de cette résolution, nous étions douze, — professeurs, journalistes, ouvriers, employés, étudiants — réunis, un dimanche matin de novembre 1929, dans une petite salle de la rue du Château, à Brest. Un de nous, écrivain, orateur et, avant tout, homme d'action, traça les grandes lignes de l'*Adsaio*. Le programme est adopté. On se rassemblera tous les quinze jours, puis chaque semaine pour en étudier les diverses parties. De cette collaboration fraternelle naîtra une âme commune, une amitié dont rien ne pourra entamer le solide et pur métal.

Sous quel drapeau allions-nous marcher? Sous le drapeau fédéraliste? Il eût été cher à plusieurs des nôtres. Mais un parti séparatiste venait de l'arborer dans les brumes de l'équivoque, Patriotes bretons et citoyens français, partisans décidés de l'union franco-bretonne organisée et ratifiée par nos ancêtres, l'étiquette régionaliste était la seule qui rendît nos sentiments sans équivoque possible et le drapeau d'hermines cravaté de tricolore le seul qui symbolisât notre loyalisme.

Lentement, au cours des années 1930 et 1931, la doctrine fut élaborée, le programme dressé dans ses articles essentiels, les statuts arrêtés, le plan d'organisation générale établi et... quelques vingtaines d'adhérents recrutés!

Vers le large

Le navire était gréé: il pouvait quitter la rade natale et affronter la haute mer. Des tempêtes l'assaillent au sortir du goulet, — épreuves inévitables qui retarderont sa marche, mais épreuves utiles puisqu'elles garantiront la solidité du bateau et le cran de l'équipage.

Maître de son destin à partir de 1932, l'*Adsaio* part à la conquête du Léon. Il fonde sa Revue et en assure par ses propres moyens l'avenir matériel. Il recrute une pléiade d'orateurs qui s'en iront, chaque dimanche, porter la parole bretonne dans quelque ville ou village de la région: Saint-Renan, Lesneven, Ploudaniel, Le Folgoat, Le Drennec, Guilers, Plouzané, Locmaria, Plougonvelin, Plabennec, Lannilis, Saint-Divy, Kersaint-Plabennec, Guissény, vingt autres localités, au cours de réunions toujours publiques et présidées par d'anciens sénateurs comme M. Fortin, des conseillers généraux comme M. F. Corre, des conseillers d'arrondissement comme M. Larreur, des maires et des dirigeants des œuvres rurales ont applaudi le programme pratique et progressif de l'*Adsaio*. Partout de nombreuses adhésions ont été recueillies; partout un correspondant local désigné et, çà et là, une section établie. Au cours de cet automne, la région léonaise aura complété son organisation. Puis la Cornouaille ébauchera la sienne pendant qu'au pays de Vannes et dans le Tréguier, des militants heureux de connaître enfin un mouvement organisé pour l'action, se lèveront, à leur tour, pour seconder l'œuvre du Redressement.

Une idée-force

Quelle est donc la pensée centrale, quelle est l'idée-force qui meut l'*Adsaio* et lui attire l'adhésion des foules?

Un principe de bon sens appliqué à un fait éclatant.

Voici le fait et voici le principe:

1. — *Fils d'une race à part, habitant une région à part dans la nation française, les Bretons y ont des intérêts à part.*
2. — *Ces intérêts ne seront bien défendus que par les Bretons eux-mêmes et par les Bretons organisés.*

Toute l'œuvre immense de l'*Adsaio* tient dans ces simples

propositions et l'effort de sa propagande vise à y rallier nos compatriotes.

Les *Cahiers*, dont nous publions aujourd'hui le premier, les développeront en trois chapitres qui traiteront :

de la Bretagne économique,
de la Bretagne ethnique
et de la Bretagne administrative.

Les Bretons ont des intérêts communs fruits de leur sol et de leur climat particuliers

Pour l'historien, la Bretagne est le royaume que Nominoë (845) fit un et indépendant, — le duché que le traité de Vannes (1532) incorpora politiquement à la France, — la province que l'Assemblée nationale (1789) dépeça en cinq départements.

Aux yeux du géographe et de l'économiste, la presqu'île ainsi morcelée, qui porta et porte encore le nom de Bretagne, formet-elle une région naturelle, autonome et homogène, un pays à part dans la France ?

Sol et climat « armoricains »

Son caractère péninsulaire devait la défendre au nord, à l'ouest et au sud, contre toute limitation arbitraire. Les rudes falaises de la Manche et de l'Atlantique lui font, en effet, des frontières peu faciles à déplacer. Quant à la zone vulnérable de l'est, l'Histoire en proclame la fixité presque absolue. Elle dit bien que Nominoë étendit, un moment, ses conquêtes jusqu'au seuil de l'Île-de-France; mais elle établit aussi que si les réorganiseurs de 1789 lui ont annexé un fragment du Poitou et en ont détaché, au profit de la Normandie, un tronçon sur la rive droite du Couesnon, sa frontière orientale a conservé, à travers les siècles, la ligne qui part de l'embouchure du Couesnon, passe à quelques kilomètres à l'est de Fougères, de Vitré, de Châteaubriant et d'Ancenis pour se terminer à la hauteur de la pointe sud de l'île de Noirmoutier.

Cette délimitation entérinée par les siècles, est l'œuvre de la nature et non de la fantaisie des gouvernements.

La nature a fait de la Bretagne une presqu'île massive qui mesure sur côtes environ 1.100 kilomètres, plus de 200 d'ouest en est et de 100 à 170 du nord au sud.

Une chaîne de monts la traverse qui forme, sur toute sa longueur, un cloisonnement confus (*Kein Breiz*, l'échine de la Bretagne). Elle commence au nord-ouest avec les monts du *Menez* pour se dédoubler vers l'ouest en deux branches figurant une pince: la branche méridionale qui comprend les *Montagnes Noires* avec le pic du *Menez-Hom* (330 m.); la branche septentrionale que constituent les *Monts d'Arrée*, avec le Mont Saint-Michel (391 m.) comme point culminant. Au sud règne un vaste plateau parallèle au littoral: c'est la Lande de Lanvaux, large de deux à cinq kilomètres et longue de soixante.

Des flancs de ces monts descendent vers la Manche et vers l'Océan une multitude de rivières et de fleuviots qui courent au fond de vallées sinueuses et encaissées pour aboutir à des golfes étroits qui sont de véritables fiords.

C'est l'imperméabilité d'un sol ainsi abondamment arrosé, le voisinage de la mer dans toutes les directions et les chaudes influences du *Gulf-Stream* qui donnent à notre presqu'île son climat maritime, — climat privilégié qui varie de 7 degrés, température moyenne du mois le plus froid, à 18 degrés, température moyenne du mois le plus chaud.

On a donné le nom de *Massif armoricain* à l'ensemble des monts qui forment l'ossature de notre pays et qui surgirent de la mer, à l'époque secondaire, quand les bassins actuels de la Seine et de la Haute-Loire restaient encore sous les eaux, — et le nom de *Climat armoricain* à la température spéciale, humide et douce, qui l'enveloppe.

La production bretonne

La qualité du sol et de la température conditionnent la production d'un pays. Il y aura donc une production spécifiquement bretonne et, par suite, un ensemble d'intérêts qui constituent le patrimoine breton.

L'élevage est l'une de nos principales richesses. Aucune province de France ne peut rivaliser, sur ce terrain, avec les 340.000 têtes de notre bétail chevalin. Aucun pays du monde, à égalité de superficie, n'en possède autant de variétés. Gros limonnier, tracteur, trait moyen, trait léger, postier, bête de sang ou de demi-sang, cheval de selle et d'attelage, c'est, dit M. Bléas, « une vraie mosaïque hippique ordonnée suivant les conditions du sol, du climat, du lieu... » (1) M. Le Léanec en retrouve l'origine dans les montures des Celtes des VII^e et VIII^e siècles, qui formèrent la race du *bidet breton*. Habitué à affronter la rigueur des saisons, sans autre toit que le firmament, sans autre nourri-

(1) Le Cheval breton.

ture que celle qu'il trouvait lui-même sur une terre naturellement pauvre, il resta petit. Mais il acquit à ce régime la rusticité, l'endurance et la vigueur qui font encore, au XX^e siècle, la réputation de ses descendants. Du sang arabe après les croisades et du sang danois au XVIII^e siècle se mêlèrent au sien; mais les premiers croisements importants datent du temps où Napoléon fit bâtir, à Langonnet, « le premier haras national de Bretagne ». Aujourd'hui, les races sont fixées dans quatre variétés principales (trait proprement dit, trait léger, postier ou Norfolk breton, cheval de sang) qui se sont merveilleusement acclimatées chez nous quand d'autres essais, d'autres mélanges ont été malheureux. Leur réputation a d'ailleurs franchi les frontières de France, voire l'Océan.

Même variété dans les types de l'espèce bovine, issus eux aussi, pour la plupart, de croisements avec les vieilles races du pays qui sont la *Pie-noire*, la *Pie-rouge* et la *Froment*: la première a son berceau dans les landes de la Cornouaille et du Morbihan où elle n'a guère pu se développer, mais où elle s'est formé un tempérament rustique; la seconde est originaire des Côtes-du-Nord. Un peu plus grande que la première (1 m. 20 à 1 m. 35), elle lui est à peu près égale en rendement de lait et de beurre (1.200 à 1.800 litres par an; 1 kilogr. de beurre par 18 à 20 litres de lait). La *Froment*, sortie du Léon, est plus forte que les précédentes (1 m. 25 à 1 m. 40) et produit annuellement de 1.800 à 2.000 litres de lait.

Sous prétexte de grandir ces races trop petites, on s'est livré, au cours des siècles, à des essais de croisement. Les résultats, en général, ont été désastreux. Aujourd'hui, le croisement Durham est à peu près le seul employé: il tend à former un type dénommé *race armoricaine*. Les techniciens les plus éminents, assure M. Le Léanec, s'accordent à reconnaître que les trois races indigènes conviennent mieux que toutes autres au sol breton puisqu'elles en sont le produit. Laitières, beurrières, rustiques, d'un prix abordable, résistantes à la tuberculose, elles conviennent aux familles bretonnes qui exploitent en grand nombre la petite et la moyenne culture. Enfin, il a été constaté qu'en émigrant à l'étranger, elles perdent en quelques générations leurs aptitudes laitières et beurrières. Elles sont donc, pour la Bretagne, un monopole qu'il importe de perfectionner dans l'intérêt du pays.

Après avoir rappelé que notre race porcine (700.000 têtes en 1922) descend, elle aussi, « d'une race celtique qui peuplait autrefois toute la Bretagne », nous conclurons, avec M. Le Léanec, que si notre bétail est partout apprécié aujourd'hui,

c'est surtout à cause de certaines qualités héréditaires que l'on ne trouve nulle part ailleurs et qu'il faut développer par la sélection dans la race.

Comme le bétail, les produits maraichers de Bretagne ont puisé dans le sol et dans le climat leurs qualités particulières. Bornons-nous à mentionner l'artichaut (*Camus de Bretagne*); — l'oignon, espèce locale dite oignon rouge; — la pomme de terre prime sélectionnée (la *Flukes* dans la région de Saint-Malo, la *Fin de Siècle* au pays de Saint-Pol, et la *Kam-melen* par tout le Léon); — le chou-fleur breton à la pomme dure et serrée qui fait prime sur les marchés étrangers; — la fraise de Plougastel; — les petits pois de toute la presqu'île.

Ajoutons-y notre vieux pommier national et son fruit et son cidre sans rival, et nous aurons un aperçu magnifique bien qu'incomplet de l'originale et puissante fécondité de notre sol. L'occasion s'ouvrira de célébrer, au cours de cette étude, les trésors encore inexploités de notre sous-sol et les richesses merveilleuses de notre Océan.

Sommés-nous équipés pour en tirer parti

Pour mettre en valeur ce commun patrimoine que leur ont légué la nature et le travail des aïeux, les Bretons ne manquent ni de bras ni de cœur. L'amour de la famille et du métier les animant, vers quels progrès ne conduiront-ils pas la « vieille patrie » si l'Etat, qui prend leur argent, leur procure en retour les facilités de transport et de communication: chemins de fer, canaux, routes, services téléphoniques, force électrique, — l'outillage maritime: ports de commerce et ports de pêche, tout l'équipement local et régional qui leur est indispensable et qui leur est dû!...

Revendications essentielles

Il pleut des réclamations

On ne s'attend pas à trouver, dans cette étude, les réclamations de détail formulées par les divers corps élus et corporations de Bretagne. Elles foisonnent sous forme de vœux dans les innombrables procès-verbaux de leurs sessions et de leurs congrès. Si nous les omettons, ce n'est pas que nous en méconnaissions l'intérêt. Quand, par exemple, la Chambre d'Agriculture

des Côtes-du-Nord demande que « les indemnités pour pertes de récolte par suite de calamités atmosphériques soient, à l'avenir, plus équitablement réparties »; quand M. Larvol, candidat à la députation, s'indigne que « nos départements bretons, pour un élevage double, reçoivent moins de primes que tel département français »; quand M. Pellé, conseiller fédéral de l'Adsaio et membre de la Commission départementale de l'Assistance, révèle que, dans le Finistère, 14 0/0 seulement des femmes en couches obtiennent une allocation alors que, dans le Midi, le pourcentage atteint 76 0/0; quand M. L'Hévéder, député du Morbihan, apprend à la Chambre qu'en Bretagne la proportion des allocations militaires accordées aux familles nécessiteuses varie entre 18 et 30 0/0 des demandes et qu'elle s'élève à 80 0/0 dans certains départements du Midi, à 88 0/0 dans les Bouches-du-Rhône; quand l'Adsaio compare les centaines de millions dont le Parlement accabla les sinistrés du Tarn ou de Lyon avec les subventions si chichement et si tardivement allouées aux victimes bretonnes de l'effroyable tempête de 1930; quand on voit le Sénat décerner onze croix de la Légion d'honneur aux héros incomparables qui bravèrent une fois le courroux d'un affluent de la Garonne, alors qu'aux marins et aux pilotes bretons qui affrontent le Fromveur et le Raz de Sein pour arracher à l'Océan des vies humaines et des navires en perdition, on marchandera la croix du Mérite maritime... il ne peut venir à l'esprit de nier le caractère éminemment suggestif de tous ces contrastes, ni l'intérêt des réclamations qu'ils provoquent.

Mais qui peut se flatter de les relever toutes? Et de les énumérer seulement exigerait trop de place... et le lecteur le plus patient se lasse d'entendre des doléances.

Aussi notre enquête se bornera-t-elle à dresser le tableau des revendications fondamentales et à indiquer les réformes essentielles qui conditionnent, à notre humble avis, le relèvement du pays breton.

Le cauchemar du paysan

L'article du Code français qui heurte le plus violemment et l'ancien droit breton et « la violente amour » que notre paysan éprouve pour sa terre, est celui qu'on appelle communément « la machine à hacher le sol ».

Rendons hommage aux Pouvoirs publics de ce qu'ils ont fait pour aider le cultivateur à réaliser sa suprême ambition qui est de posséder en propre sa maison et son champ. Pourquoi faut-il qu'une loi néfaste permette d'anéantir en une heure l'œuvre de toute sa vie! Toute sa vie, il a travaillé, peiné, âprement éco-

nomisé pour acquérir son domaine. Il a réussi. La mort vient. Qu'un seul des héritiers réclame sa part de l'héritage paternel et le partage devient obligatoire; — le partage des meubles et des immeubles. Le petit royaume sera dépecé, vendu au plus offrant, ce plus offrant serait-il un étranger, un émissaire de ces « bandes noires » qui « guettent les successions, exploitent les dissensions de famille, faussent le prix de la terre et constituent pour nos campagnes un fléau social » (1). Si la foi ancestrale et son propre courage détournent le paysan breton de certains calculs qui dépeuplent trop de régions françaises, ils ne le sauvent pas du cauchemar qui hante ses jours et ses nuits, empoisonne son travail et ses joies. Sur son petit domaine, comme l'épervier sur la couvée découverte dans le sillon, le Code civil promène une menace de destruction.

Une autorité bretonne l'eût à jamais écartée.

Aussi les régionalistes de l'Adsaio, d'accord avec les représentants de la Profession agricole réunis au Congrès de Quimper, demandent-ils: 1° que la faculté de réclamer le partage en nature soit supprimée du Code civil, — les parts héréditaires pouvant être composées de biens de nature différente quoique de valeur égale; 2° qu'en cas de vente d'un domaine agricole, un droit de préemption soit établi en faveur des proches parents du vendeur.

La sécurité du chef de famille, la stabilité des foyers, l'avenir du pays sont étroitement attachés à cette réforme.

L'Etat se décidera-t-il quelque jour à l'accomplir?

Nos Transports Agricoles

Une profession désarmée

La Bretagne est laborieuse.

Seize fois plus petite que la France et treize fois moins peuplée, elle trouve moyen de produire le dixième de l'avoine, le neuvième du blé, le cinquième des pommes de terre, la moitié des pommes à cidre, les deux tiers du sarrasin qui sont récoltés à l'intérieur des frontières françaises, — le huitième du lait, le quart du beurre qu'on y consomme. Les trois cinquièmes des

(1) H. de Guébrant, discours de Quimper, 1924.

sardines et les *trois quarts* des thons débarqués dans les ports sont pêchés par des marins bretons (1).

Produisant au delà de ses besoins, notre province doit exporter.

Le peut-elle?

Un congrès s'est tenu le 29 novembre 1927, à Morlaix, sur l'initiative et sous la présidence de M. H. de Guébriant, — un congrès qui a pris le caractère d'une émouvante manifestation. Les premiers mots du président en marquèrent le sens et en définirent l'extrême importance. — « Nous sommes venus ici, déclara-t-il devant une assemblée de 500 travailleurs agricoles, nous sommes venus, inquiets de l'avenir parce que nous sommes menacés dans nos intérêts vitaux. Nous représentons les branches de l'industrie maraîchère qui traverse une crise redoutable et coudoye la catastrophe. »

Qu'on veuille bien ne pas l'oublier: *ce grave avertissement date de 1927.*

Singuliers exemples de justice distributive

Sur quels faits se fondait-il?

Le premier rapporteur, M. Thomas, vice-président de l'Union des Syndicats agricoles, alla jusqu'à dire: « La liberté d'exportation n'existe pas pour nous, Bretons. » On serait tenté de crier au paradoxe. Mais écoutons la preuve: avant la guerre, poursuit M. Thomas, une tonne de fraises expédiée de Landerneau à Paris coûtait 65 fr. 55. Actuellement, le prix est de 389 fr. 70, sans compter — et ceci compte — les frais de transport avant remise aux chemins de fer, les frais d'octroi, de douane, le bénéfice des intermédiaires. Que deviendrons-nous si nous ne pouvons plus exporter en Angleterre? Si nous sommes Bretons, nous sommes aussi des Français. Nous empêchera-t-on de vivre en travaillant? »

On sait comment se sont réalisées, en 1932, les appréhensions de l'éminent rapporteur.

Le commerce des choux-fleurs n'est pas mieux traité, ajoute M. Le Cozannet, président du Syndicat de Minihy-Tréguier. Le prix de revient s'élève à 0 fr. 70 ou 0 fr. 75 par tête. Qu'en coûtera le transport? Pour l'Angleterre, 1 fr. 50 par tête; pour Strasbourg, 48 0/0 du prix de la vente... Mais voici le « scandale »: « Sur le réseau appelé réseau économique d'intérêt local (et qui appartient à l'Etat), pour un trajet de 18 kilomètres on paye 239 fr. 20 pour 200 cagots de choux-fleurs. Quoi d'éton-

(1) H. Quilgars, La Production bretonne.

nant à ce que la tête coûte au consommateur 2 fr. 50 et 3 francs? »

D'autres « scandales » devaient se révéler à ce congrès.

Chiffres en mains, M. du Chatellier démontra que le transport de la pomme de terre revient aux Bretons à 50 et à 60 francs par tonne plus cher qu'aux expéditeurs du Nord, du Centre et de l'Est. Il coûte plus que ne vaut la marchandise! Conséquence? Les provinces françaises qui autrefois s'approvisionnaient en Bretagne, désormais ne le peuvent plus.

Ce n'est pas tout, fit observer M. Bérest: les réseaux du Nord, de l'Est, du P.-L.-M. et du Midi laissent aux commerçants la faculté de manipuler eux-mêmes leurs marchandises dans les gares et les dispensent des frais correspondants. Chez nous, 999 fois sur 1.000, le travail est fait par les commerçants. L'Ouest-Etat et l'Orléans, pour ce travail qu'ils ne font pas, n'en exigent pas moins près de 100 francs par wagon. Voilà comment, terminait M. Bérest, les réseaux favorisent les Bretons! »

Autre commerce, autres injustices. Ce fut M. Ladan, représentant le Sud-Finistère, qui les dénonça. « Sait-on, s'écria-t-il, que les beurres de Bretagne qui sont expédiés sur Paris ont à payer 24 1/2 0/0 de plus que les beurres charentais et 36 0/0 de plus que les beurres de Normandie? On dirait que c'est notre marchandise qui est faite pour le transport! »

Vaines adjurations

Et que les Bretons, serfs modernes, sont encore taillables à merci.

Que faire pour obtenir justice? Emettre des vœux? « L'expérience, répliquera M. Bérest, nous prouve que les vœux de nos Syndicats et de nos Chambres de commerce sont trop souvent étouffés. Déjà, à plusieurs reprises, nous avons sollicité les Pouvoirs publics. Inutilement. » Se tournant alors vers le représentant du gouvernement, d'une voix vibrante d'indignation matrisée, le président de *La Bretonne* poursuivit: « Vous avez devant vous, Monsieur le Sous-Préfet, des cultivateurs sages et calmes. Mais ils sont menacés de retourner à une condition de misère imméritée qu'ils ont trop connue avant la guerre. Ils ne le veulent pas. Nous comptons sur votre intervention pour les aider. Dieu veuille que vous ne les trouviez pas, un jour prochain, levés et les poings serrés. »

Tout le congrès acclama cette énergique expression de ses sentiments.

Et le Gouvernement céda.

Sur un seul point.

Peut-être y fut-il doucement sollicité par la résolution des

congressistes qui lui avaient dit: si les réseaux ne nous mettent pas en parité de transport avec nos concurrents italiens, nous serons bien obligés, pour éviter la catastrophe, de fréter des bateaux pour servir directement notre clientèle étrangère.

Le gouvernement céda.

Trop tard.

Déjà le commerce italien des primeurs, favorisé par le bon marché et la rapidité des transports, commençait à envahir nos débouchés internationaux; dès 1929, il prenait 90 0/0 de notre clientèle allemande. Devant les frontières aujourd'hui fermées de tous nos voisins, que nous reste-t-il? Paris et la province. Mais, d'une part, les tarifs réduits et les facilités de transport réclamés par les congressistes de Morlaix n'ayant pas été obtenus et, d'autre part, l'organisation des réseaux les isolant pour ainsi dire du Centre, de l'Est et du Sud, les producteurs bretons se trouvent encore empêchés de commercer activement avec ces régions.

Désarmés avant la crise qu'ils avaient prédite, désarmés pendant la crise qui sème la ruine dans leurs campagnes, peut-on dire qu'ils reçoivent de l'Etat « les moyens de vivre en travaillant »?

Notre Industrie Cidricole

De progrès en progrès... vers la décadence ?

Le Breton aime ses pommiers. Leur fleur rose et blanche est la première parure de son printemps. Leur fruit est beau, sain, riche en vitamines. C'est lui qui donne le cidre. Vive le cidre d'or! Pour sa bonté:

Il mousse, il pétille;

Il est de la famille

Du champagne si vanté.

Pour la richesse qu'il procure à nos compatriotes: ils en exportent 300.000 tonnes, en moyenne, par an.

Aucune de nos industries n'a été, depuis un quart de siècle, l'objet de tant de soins. Grâce au Syndicat général, aux techniciens dont il s'est entouré, au laboratoire qu'il leur a ouvert, combien de matières nouvelles et précieuses (pectine, mares sé-

chés, etc.) n'ont pas été tirés de la pomme et de ses sous-produits! Des usines ont surgi qui ont développé les transactions et régularisé les prix de vente.

Ce magnifique effort trouvera-t-il près de l'Etat tout l'appui désirable?

Suggestive comparaison

Depuis vingt-cinq ans, chaque été, le Syndicat des cidriers tient ses assises. Chaque été, avec une persévérance inlassable, il prie, il supplie le Directeur des Chemins de fer de l'aider à organiser ses expéditions. Il a bien fini par lui arracher quelques avantages, — entre autres la pesée des wagons par les soins des Compagnies, quelques maigres réductions de tarifs sur le transport des fûts pleins et des fûts vides. Mais les voix les plus autorisées, — celle de M. Lefas, député, de MM. Thoumyre et Flandin, anciens ministres — ont eu beau réclamer pour le cidre les tarifs de transport accordés au vin, toutes leurs instances se sont heurtées à un refus obstiné.

J'entends des lecteurs qui se récrient: comment! le cidre coûterait plus cher que le vin à transporter? Etes-vous bien renseigné?

— Consultez, comme je l'ai fait, les comptes rendus des congrès cidricoles de 1930, 1931 et 1932; lisez les déclarations qu'y ont faites MM. Molinié, Lefas et Flandin et dont M. le Directeur des Chemins de fer lui-même a reconnu l'exactitude: tous vous diront que l'expéditeur de cidre paie 30 0/0 (trente pour cent) de plus que l'expéditeur de vin.

— Pourtant, la différence est énorme entre la valeur des deux produits.

— Enorme, en effet. Il n'empêche que le vin voyage à meilleur marché que le cidre.

« Le Midi est puissant! »

M. Dautry, dont la loyauté, l'intelligence, l'activité méritent tous les éloges, a fait ce qu'il a pu pour mettre fin à cette criante inégalité dont les producteurs bretons paient largement les frais. « Mais, explique M. Molinié, le Midi est puissant; ses représentants sont nombreux, éloquents, remuants et force nous a été de céder... » (1)

« Et c'est nous, cidriers, ajoutait M. Flandin, qui avons pâti de ce sacrifice. La consommation du cidre se ralentit lentement. Depuis plus de sept ans, elle se produit d'une façon inquiétante. Dans quelque temps, c'est une industrie qui aura disparu. »

(1) Conférence d'août (Ouest-Eclair du 6 août 1930).

Revenant à la charge, l'ancien ministre se fit pressant : « Donnez-nous au moins, s'écria-t-il, les tarifs de transport des vins ! »

— Tout ce que je peux faire, répondit M. Dautry, c'est de vous aider dans votre publicité.

— De la publicité, nous en faisons, riposta M. Molinié. Le commerçant accepte nos prix; mais quand il constate ce qu'il faut y ajouter pour le transport, il recule.

La même revendication a été présentée avec la même insistante vigueur au cours de la réunion de l'Office des Transports, le 24 mai 1932.

Avec la même vigueur et le même insuccès.

Aussi M. Porée pouvait-il y faire ressortir que « notre production fruitière a toujours été délaissée » quand elle n'a pas été combattue dans son commerce. « Il arrive bien souvent, en effet, que les traiteurs, dans les hôtels, servent volontairement des cidres médiocres avec l'intention de faire consommer du vin. Que faire, interrogeait M. Porée? Demander au Service des Fraudes d'agir? Les inspecteurs ne sont pas assez nombreux. Et puis, comment une Chambre d'Agriculture pourra-t-elle agir sur eux? » (1)

...Ainsi s'accusent une fois de plus le déconcertant contraste entre l'activité de nos industries et l'inertie de l'Etat, — l'impuissance des organes purement consultatifs dont un Pouvoir trop jaloux de ses prérogatives a doté nos professions, — et le favoritisme éhonté dont il use au profit du remuant Midi, au détriment de la placide Bretagne.

« Il serait pourtant temps, comme dit la chanson, de remettre un peu d'ordre en la vieille maison. »

Nos Voies ferrées

Comment la Bretagne est... desservie?

Des réseaux fous

Puisque la Bretagne est une région naturelle avec son massif, son climat, sa production et, par suite, sa vie économique particulière, son intérêt le plus évident eût voulu que ses voies ferrées fussent organisées suivant un plan régional. Une autorité

(1) Chambre d'Agriculture de la Manche, session de mai 1932.

bretonne, maîtresse de ses tracés, se fût ingénée à relier le nord au sud et l'est à l'ouest de la province, de manière à faciliter les déplacements et le trafic entre ses commerçants. Les protestations sans nombre, émises contre le système ferroviaire actuel par les représentants qualifiés de son Agriculture, de son Commerce et de son Industrie, ne permettent aucun doute à cet égard.

Mais non. Une folie de centralisation a fait de nos provinces les serves de la capitale, et toutes nos grandes voies ont été créées sous le régime de la suprématie de Paris. « On n'a vu que Paris. On a décrété Paris centre des réseaux français et, de Paris, on a tracé diverses lignes allant vers les grandes villes de France. » (1)

C'est ainsi que nous avons Paris-Brest par Rennes et Paris-Brest par Nantes.

Il faut reconnaître que, dans ce domaine comme en beaucoup d'autres, l'Etat n'est coupable que d'avoir laissé faire. « Sait-on, demande M. Trémintin, qu'au 31 décembre 1851, 2.963 kilomètres de voies ferrées étaient exploitées par vingt-sept Compagnies particulières? » (2) Ceci donne l'idée d'un beau chaos.

De ce désordre naquirent deux réseaux qui compartimentaient la Bretagne en la coupant transversalement. Le service de Paris était assuré, nous l'avons dit; mais comment va s'organiser le service d'une Bretagne ainsi séparée en deux?

Au petit bonheur, on le devine.

Quand on voyage chez nous

Voulez-vous, par exemple, aller du Conquet à Pont-l'Abbé, ou de Paimpol à Lorient? Vous y mettez plus de temps que pour vous rendre à Paris.

De 10 à 19 heures, aucun moyen de communication n'existe, depuis 1914, entre ~~André~~ et Saint-Brieuc.

De Carhaix à Rennes, il faut un minimum de 5 h. 50.

Traverser la Bretagne, de Paimpol à Concarneau, est un tour de force qui exige l'utilisation de quatre trains et 10 h. 50 de trajet.

Il ne faut pas être pressé quand on voyage chez nous!

Quand on commerce

Que les marchandises soient mieux partagées que les hommes, ce serait inconvenant. Réunis, les deux modes de transport pourraient bien constituer la huitième merveille du monde.

(1) Morvan-Goblet, Congrès de Lesneven 1903.

(2) *Buhez-Breiz*, 1924.

Nos deux grandes lignes, observe M. Quilgars, laissent hors de leur tracé l'une des principales richesses du pays: la côte. Aussi a-t-il fallu greffer sur elles des voies secondaires tant pour desservir les centres côtiers que pour établir la liaison avec les foyers commerciaux de l'intérieur. Ces lignes secondaires sont à voie normale ou à voie étroite. Si des premières nous n'avons en moyenne que six kilomètres par myriamètre carré, quand le reste de la France en a neuf, — en revanche nous avons deux fois et demie plus de « tortillards ». Ceux-ci ont été construits avec les seules subventions départementales, sauf 432 kilomètres de chemins de fer économiques que nous devons à la munificence de l'Etat.

Qu'ils soient (ou qu'ils aient été) utiles, on ne le nie pas. Mais que d'inconvénients ils comportent! Ils nécessitent des transbordements de marchandises qui coûtent cher, endommagent les produits et occasionnent des retards. « N'a-t-on pas vu, dit M. Le Trocquer, des bœufs mettre six jours pour être transportés de Carhaix à Paris? Or, la gare de Carhaix expédie à elle seule 4.508 bœufs, la majeure partie pour le marché de la Villette. » (1)

Il n'est que juste, pour ces raisons, de généraliser cette affirmation de M. le député Charlot, relative à la ligne Guingamp-Paimpol: « L'expérience a démontré qu'en construisant cette ligne à voie étroite, on met obstacle au développement du trafic. » (2)

Mise à voie normale, cette ligne, assure M. Le Trocquer, a vu augmenter son trafic et ses recettes, malgré la crise économique, et a donné aux transports « une facilité, une élasticité, une sécurité nouvelles ».

Tout un réseau à normaliser

C'est tout le réseau breton, ajoute l'ancien ministre, qu'il y a urgence à normaliser. Pour justifier son vœu, il décrit d'une plume fervente, le magnifique élan de la production bretonne: élargissement considérable des surfaces labourables et des cultures riches, développement intensif de l'élevage hippique et bovin, exploitation des richesses du sous-sol. « Il faut, conclut-il, que l'Etat mette à la disposition d'une telle Région les moyens d'échange nécessaires. »

C'est le vœu, cent fois et très énergiquement exprimé, de tous les corps élus, de tous les groupements économiques et sociaux de Bretagne.

(1) Dépêche, 7 février 1928.

(2) Rapport à la Chambre, 23 mars 1928.

« Regrets » ministériels

Il en est un autre qui a trouvé, lui aussi, d'ardents promoteurs depuis M. de Freycinet, en 1879, et M. Maruéjouls, ministre des Travaux publics en 1904, jusqu'au Conseil général du Finistère en 1920 et, plus près de nous, la Chambre de commerce de Quimper et la Fédération des *Essi* de Bretagne... Il réclame, ce vœu, l'unification du réseau breton soit par son rattachement à l'Ouest-Etat, soit par son incorporation à la ligne du P.-O., soit enfin sous un régime d'autonomie analogue à celui des chemins de fer d'Alsace-Lorraine. « Ce serait évidemment, observe M. Trémintin, dont la compétence en ces matières est indiscutable, ce serait la solution idéale par application du régime régionaliste; mais à la condition que la même réforme s'accomplisse pour l'ensemble des grandes régions françaises et que nos divers réseaux ainsi transformés fussent reliés à une organisation centrale de direction et de contrôle permettant l'unification des tarifs et les échanges faciles de matériel. » (1)

Au succès de cette réforme se rattacherait une revendication chère aux cheminots du réseau breton. On sait que leur salaire est inférieur de 10 0/0 environ à celui du personnel des grands réseaux. C'est à juste titre qu'ils réclament, eux aussi, l'unification.

A tous ces vœux, à tous ces besoins, à toutes ces nécessités de la Bretagne laborieuse, l'Etat, par l'organe de son ministre des Travaux publics, répondait une fois de plus, le 30 mai 1931: l'unification « causerait des dépenses hors de proportion avec les avantages à en attendre... Je ne puis donc, en l'état actuel de la situation financière des réseaux, que m'en tenir aux décisions déjà prises à ce sujet par mes prédécesseurs. Je vous en exprime mon regret. » (2)

La Bretagne ne s'attarde pas à mesurer le sien.

Pendant que l'herbe et la rouille envahissent les voies secondaires qui prétendent la desservir, elle s'organise pour obtenir de l'automobile la souplesse et la rapidité de transport que l'Etat s'est montré impuissant à lui assurer.

(1) *Brevez-Breiz*, 1924.

(2) Réponse à la délibération de la Chambre de commerce de Quimper, 18 avril 1931.

Nos Canaux

Secondent-ils les progrès du commerce breton ?

On peut être honnête homme et ignorer que, par un décret-loi du 26 décembre 1926, « un certain nombre d'importantes voies d'eau de l'Ouest ont été rayées de la liste des voies navigables entretenues aux frais de l'Etat ».

Nous l'avons, en dormant, Madame, échappé belle ! Nous aurons beau maudire, en effet, la nature et le sort, nous n'échapperons que par un déplacement sensible au malheur de vivre à l'ouest de Paris. Et c'eut été grand dommage que le Pactole officiel se détournât de nos voies navigables, car, si celui-là ne roule pas beaucoup d'or, il arrive souvent à celles-ci de rouler plus de vase que d'eau.

Des voies mortes

Mais ce n'était qu'une fausse alerte. Le décret-loi n'a pas eu à s'appliquer... Peut-être l'aura-t-on jugé inutile et se sera-t-il trouvé quelque ministre avisé pour insinuer en souriant, à ses collègues du Conseil: ne vous souciez pas ! Voilà beau temps que les voies d'eau de l'Ouest ne sont plus troublées dans leur lit d'alluvions: laissons-les dormir tranquilles.

Beau temps, en effet.

L'Union des Marais de l'Ouest, après la *Ligue pour l'aménagement des eaux*, — la seconde en 1928 et la première en 1929 — « considérant que ces voies d'eau et leurs ouvrages, écluses et barrages, insuffisamment entretenues depuis nombre d'années, faute de crédits, étaient, déjà en 1926, en très mauvais état, — que leur situation a empiré..., — qu'il en est résulté un préjudice considérable pour la région de l'Ouest et un véritable danger sur certains points... »

La situation est fort exactement décrite.

« La navigation fluviale, dit-on dans *l'Ouest-Eclair* du 6 août 1930, prend, dans tous les pays d'Europe, une importance et une extension de plus en plus grandes, et nul ne conteste que la France est, à cet égard, particulièrement en retard... » Ni que la Bretagne retarde particulièrement sur le reste de la France.

Ah ! c'est une étrange histoire que celle de nos voies d'eau.

Ne parlons que pour mémoire du canal de Dinan à Rennes qui, pourtant, connut jadis une féconde animation. Notre grande

voie de navigation intérieure, la seule qui relie les deux grands ports de l'Ouest, Nantes et Brest (avec des ramifications par rivières navigables vers Lorient, Rennes et Saint-Malo), c'est le canal de Nantes à Brest.

Essor entravé

Le trafic s'y était vigoureusement développé depuis la guerre, grâce à l'accroissement général du commerce, à l'augmentation des tarifs ferroviaires, à l'adaptation aux bateaux et péniches de moteurs économiques, grâce surtout au bas prix exceptionnel des transports par eau. Dans une conférence très solidement documentée qu'il faisait à Carhaix en 1931, M. Naudin établissait que, de Nantes à Pontivy, « les céréales payent pour 100 tonnes minimum: par fer, 70 francs, et par eau, 30 francs; les sucres: par fer, 162 fr. 75; par eau, 40 fr.; les savons: par fer, 101 fr. 60; par eau, 40 fr.; les fers: par fer, 76 francs; par eau, 40 francs. »

Un service d'automobiles facile à établir, ajoute M. Naudin, pourrait de ces réductions de prix faire bénéficier les riverains du canal sur un périmètre d'une vingtaine de kilomètres.

L'intérêt du commerce breton se double ici d'un puissant intérêt stratégique. C'est le canal qui, pendant la guerre, a véhiculé les munitions des établissements d'Indret à l'arsenal de Brest; en cas de blocus, c'est lui qui « permettrait de transporter de grosses pièces de machinerie destinées à la marine et dépassant le gabarit des chemins de fer ».

Toutes ces raisons d'ordre régional et national, commanderaient de l'entretenir en parfait état de navigabilité.

Or, « il est dans un état déplorable. Le mauvais entretien y rend la navigation presque impossible... Dans la section de Pontivy à Rohan, depuis plusieurs années, les 56 écluses n'ont eu aucun entretien tant aux portes qu'aux vannages. Il faut deux hommes pour lever les vannes. On est obligé d'atteler un cheval pour ouvrir les portes... De plus, on manque de l'outillage nécessaire sur les quais les plus importants... » (1)

« La plupart des ports sont déchus et envasés. » (2)

Une étrange histoire

Il y a pis.

Pour établir une usine à Guerledan, près Pontivy, sur le Blavet, *l'Union Hydro-Electrique Armoricaïne* sollicitait en 1922 et en 1925 le concours financier de l'Etat et des Bretons. L'Etat y alla de ses trois millions. Les Conseils généraux des Côtes-du-Nord et du Morbihan votèrent, chacun et en deux tranches,

(1) M. Gadie, Chambre des députés, mars 1929.

(2) Quilgars, *Patrie bretonne*, mars 1929.

vingt millions et demi. La municipalité de Lorient offrit un million.

Pour capter la force électrique du Blavet, l'Union dut dresser un barrage de 45 mètres de haut qui noie la vallée sur une étendue de 12 kilomètres et submerge seize écluses du canal.

Du coup, la navigation était arrêtée.

Mais l'argent breton ne s'était pas prodigué sans condition. Il avait exigé et obtenu des garanties. Aux termes des articles 6 et 7 du cahier des charges qui fut dressé à cette occasion par l'administration des Ponts et Chaussées, sous couvert du ministère des Travaux publics, il fut bien entendu stipulé, comme condition primordiale, qu'en aucun cas la libre circulation sur le canal de Nantes à Brest ne serait interrompue et que les premières dispositions à prendre devaient consister dans les travaux nécessaires à cet effet.

Comment on berne un peuple

L'Union a son honneur. Qu'elle veuille tenir ses engagements, il n'est pas permis d'en douter.

Les mois passent... Le canal reste barré. Tout trafic direct entre Nantes et Brest est interdit et la patience bretonne à l'épreuve, une fois de plus.

Les mois passent... Par les soins de l'Union ont été publiées de belles notices illustrées où figure très distinctement « le projet de quatre écluses jumelées qui doivent assurer la libre circulation ».

Projet superbe, sur le carton.

Il y est resté.

C'est ainsi, et pas autrement, que l'Union a fait honneur à ses engagements.

Bernés, trahis, les Bretons vont réagir. Sous l'impulsion de M. Naudin, des syndicats de protestation se formeront. L'Adsa, les Chambres de commerce, les groupements économiques, la Presse régionale interviendront énergiquement.

...Pour aboutir à ce scandale: un ministre français reniant la signature d'un ministre français et sacrifiant les intérêts d'une vaste région à ceux d'une société privée.

Un économiste a cru pouvoir écrire à ce sujet: « C'est l'étouffement systématique de la Bretagne. »

Ce qui est strictement exact, c'est que l'un de ses organes vitaux se trouve paralysé par la faute de l'Etat.

Ce qu'il est superflu d'ajouter, c'est qu'une Autorité bretonne, responsable des intérêts bretons, jamais n'eût commis ni permis semblable trahison.

Nos Ports de commerce

« Que manque-t-il à la vieille province ? »

Un homme que la Bretagne maritime a conquis et qui en connaît à merveille les ressources et les besoins, M. G. Toudouze, écrivait au lendemain de la guerre:

« Il faut que, dans les cadres nouveaux de la France réorganisée, la Bretagne soit l'un des centres provinciaux de la marine nationale. Elle possède pour cela tout le nécessaire, et même le superflu: une situation géographique parfaite à l'ouest de l'Europe, une hydrographie merveilleuse, des ports commodes à miracle, des rades sans pareilles, des estuaires à marée, des eaux poissonneuses et chevelues de ces algues dont l'industrie moderne entend tirer mille produits; — enfin, la population la plus maritime de cœur, d'âme et de talents qui soit au monde.

Pour réussir à s'organiser dans la France nouvelle, que manque-t-il donc à la vieille province?

Un matériel d'exploitation.

Elle possède le physique et le moral, les choses et les hommes.

Les outils lui font défaut.

Chemins de fer à réseau kilométrique insuffisant et à débit trop restreint; routes vieilles; canaux vétustes; ports à refaire: tel est le bilan de l'outillage armoricain. Le « quai de l'Europe » est un terrain presque en friche, au regard de telle région française ou étrangère similaire et plus favorisée. » (1)

L'article d'où ces lignes sont tirées s'intitulait: *Bretagne nouvelle*. Par malheur, la France ne s'est pas « réorganisée » comme le prévoyait M. Toudouze et le contraste est dramatique entre la province rajeunie qui tend toutes ses énergies vers l'avenir et un Etat vieillot qui s'enlise dans les routines du passé...

Bien qu'il importe aux Bretons de savoir (la protection des côtes du Midi et de nos colonies africaines retenant l'escadre du Nord dans la Méditerranée et des milliers de nos compatriotes en exil) s'il est indispensable que certains navires-écoles restent éloignés de leur principal centre de recrutement qui est Brest, si « le rôle des Bretons consisterait à alimenter la marine sans y trouver de sa compensation » (2) et si le destin de Brest, port militaire, est de se voir « abandonné par le Pouvoir central », — notre enquête, économique et sociale, ne se permettra aucune incursion dans le domaine de la défense nationale.

(1) *Dépêche de Brest.*

(2) M. D.-J. Gorre au meeting de la *Bretonne*, 25 septembre 1934.

Mais nos ports de commerce et de pêche, est-il vrai qu'ils soient « à refaire » et, dans leur effort de redressement, peuvent-ils compter sur un large concours de l'Etat?

Grands ports à l'abandon

Le rapport de la commission des Finances de la Chambre (1930) énumère les travaux d'entretien ou de réparation « qui n'ont pu être entrepris » jusqu'à ce jour « faute de crédits ». La commission avoue que, pour doter les seuls ports de Nantes et de Saint-Nazaire, des installations reconnues indispensables, il faudrait trouver environ 250 millions.

Voici Morlaix. Son port est l'œuvre de la ville. Jusque vers 1830, c'est la ville qui l'aménage, l'outille et l'administre. Depuis que l'Etat s'est substitué à elle, tout ce qu'il a fait ça été de recouvrir une partie de la rivière en avant du viaduc. La Chambre de commerce, d'accord avec les Ponts et Chaussées, étudiera bien de nouveaux projets de perfectionnement, par exemple l'installation du port près de l'embouchure, sur la rade même de Morlaix où d'importants cargos pourraient ainsi fréquenter. « Projet d'importance, écrit M. Léger, projet capable de satisfaire à toutes les activités. » Mais, par son ampleur, il nécessite des dépenses dont une Chambre de commerce ne peut aujourd'hui répondre. S'adresser à l'Etat? On lui a dit et redit, il ne peut ignorer que l'accroissement continu du trafic (65.000 tonnes en 1927 contre 26.000 en 1921) exigerait de larges crédits. Il n'est pas aussi pressé que les Morlaisiens. L'habitude est une seconde nature et tout un siècle d'incurie ne laisse guère présager, de sa part, un geste de collaboration efficace.

Comme Nantes et Saint-Nazaire, Morlaix attendra.

Pour que Brest revive

Pour célébrer la plus merveilleuse des rades et les possibilités qu'elle offre au commerce mondial, on a écrit des volumes. Retenons de M. Léon Périer cette exacte et superbe image: la presqu'île bretonne, disait-il un jour aux Brestois, est « le grand bras tendu vers les fies du soleil et les Amériques. Brest doit devenir la main qui recueillera les richesses qu'elles exportent et celles qu'on leur destine ». La beauté de la métaphore a peut-être ravi ceux des Brestois qui la contemplaient pour la première fois; la promesse ministérielle n'aura pu les éblouir. Ils savent ce qu'elle vaut en pareille matière et qu'elle couvre un des plus scandaleux sabotages qu'un Etat ait perpétré contre une province et contre lui-même.

De quelles raisons se colore sa persistante hostilité, on le sait. L'Iroise serait un perpétuel danger.

Les brumes de l'Iroise? Pur prétexte. Les statistiques météorologiques en accusent une durée de 21 à 27 jours. Or le Pas-de-Calais en connaît 40 en moyenne, Liverpool 52, l'embouchure du Rhin davantage encore. Du reste, avec l'invention du câble Loth, qui a été expérimenté précisément à Brest, la brume n'est plus un obstacle.

L'Iroise cimetière de navires? Il en a bien enseveli quelques-uns; mais l'embouchure de la Seine plus encore, ce qui n'empêche pas Le Havre d'être port transatlantique. Les progrès de la navigation rendent d'ailleurs de moins en moins redoutable la passe autrefois justement redoutée.

Aucun ne tient donc des deux arguments invoqués contre Brest et les avantages qu'il présente sont décisifs. Il est, de tous les ports français, celui qui accuse la plus grande profondeur d'eau: de 40 à 50 dans le chenal, de 15 à 40 dans la rade. Il est facile à exploiter. Pendant la guerre, les Américains l'ont aménagé en un clin d'œil et y ont amené à quai le plus grand paquebot du monde, le *Vaterland*, que nul autre port français ne pouvait recevoir.

Pourquoi donc, se demande M. Le Bars, capitaine au long cours, qui nous a documenté, pourquoi Brest ou sa Chambre de commerce qu'anime la féconde activité de son président, ne fait-il pas un effort, en passant outre à l'hostilité de l'Etat, pour obtenir d'être touché par les lignes transatlantiques?

On aborde la difficulté majeure du problème. *L'Adsa*, dont nous continuons d'exposer les idées, ne croit pas qu'elle se puisse réduire autrement que par la solution régionaliste.

Port transatlantique pour passagers, Brest a, en effet, contre elle son éloignement de Paris. Or la constitution des réseaux français est telle que le transit Paris est le plus court chemin pour se rendre actuellement dans n'importe quelle direction en Europe. Brest ne pourra prétendre à devenir escale pour passagers que lorsqu'une refonte des régions aura permis l'établissement de lignes directes vers l'Italie et la Suisse, *via* Rennes et Le Mans.

A défaut d'escale pour passagers, Brest devra justifier d'un trafic de marchandises suffisant. Pour les mêmes raisons, il sera primé par Le Havre. Mais ce défaut n'est pas sans remède: *Brest doit produire*. C'est la première condition de son développement. Déjà, sous l'impulsion de M. D.-J. Corre, — un homme qui a bien mérité de la ville et de toute la région, — Brest s'outille pour faire un port pétrolier, un port de transit et de réparation.

Sur 30.000 vapeurs qui passent, chaque année, au large d'Ouessant, un cinquième utilise le mazout. Il y a lieu de compter que d'autres ressources surgiront dans une grande région réorganisée économiquement et administrativement. Autrefois Nantes, Saint-Malo, Brest marquaient, par leur activité, les trois points frontières de la province. Sait-on qu'en 1704 les deux cinquièmes de la flotte française appartenaient à l'armement breton; que Nantes avait 1.332 bâtiments et Brest 936 quand Bordeaux n'en avait que 644? (1) Détruite par un régime de centralisation, cette activité ne tarderait pas à renaître avec un régime de liberté provinciale.

Par la faute de l'Etat

Un port, dit justement M. Toudouze, est un terrain d'échange. Si on en fait une mare stagnante, on le tue. » Si Nantes, Saint-Nazaire, Brest, nos trois grands ports, Morlaix et nos huit ou neuf ports secondaires, dont l'égal abandon serait trop long à décrire, ne peuvent plus satisfaire aux exigences du trafic moderne, c'est, on voudrait l'avoir démontré, par la seule et très grande faute du Pouvoir central.

Avec les modestes ressources dont ils disposent, additionnées des maigres subventions que l'Etat leur distribue de loin en loin, comme au compte-gouttes, pour n'avoir pas l'air de les négliger tout-à-fait, que peuvent tenter nos communes, nos Chambres de commerce et nos Conseils généraux? Les plus urgents travaux d'entretien et de réparation. Ils les ont exécutés. Mais tout vaste projet leur restera interdit jusqu'au jour où, mis en possession d'une juste et large part de l'argent breton, ils seront en mesure de consacrer leur compétence, leur zèle, leur audace au « travail régional breton ». Le salut, assure M. Toudouze, repose tout entier sur la rapidité avec laquelle se fera ce travail qui ne doit plus attendre à demain. »

(1) M. Quilgars, la Production bretonne.

Nos Ports de pêche

**« Nous avons tout fait ;
ou n'a rien fait pour nous »**

Une vieille « urgence »

Sur les bancs de la Convention siégeait un Breton du nom de Gouezno. Il avait, avec son ami La Tour d'Auvergne, rédigé un rapport qui concluait à la nécessité de récurer le port d'Audierne. La Convention vota l'urgence. Mais comme, depuis 1793, le malheureux port ne s'est pas nettoyé tout seul, on devine si cette « urgence » a pu croître et embellir! Dans le chenal qui continue de s'ensabler et de s'ensabler, les plus modestes barques ne s'aventurent qu'avec d'innombrables précautions: un geste distrait au gouvernail et c'est l'échouage. Au bout du môle, une barre s'est formée qui accroît sans cesse les difficultés d'accès. Que, par gros temps, le moindre incident se produise au moment de la franchir, et le navire est balayé trente mètres plus loin, roulé, brisé, détruit.

Les risques de ce véritable « saut de la mort » ont ému nombre de personnalités. Des rapports, des projets, des critiques, des discours, tel a été jusqu'à présent le plus clair résultat de leurs interventions.

Quatre-vingt-trois autres ports de pêche s'égrènent le long de la côte bretonne. Quelques-uns doivent à la nature de pouvoir se passer à peu près complètement du concours des hommes. La plupart ont bénéficié de travaux d'entretien, de réparations, de récurage, de déroctage, de constructions nouvelles, généreusement financés par nos communes, nos Chambres de commerce et nos Conseils généraux. Navrante est l'histoire et la situation de tous ceux qui n'ont pu s'équiper sans l'aide de l'Etat.

Commerces paralysés

L'un des plus vivants, c'est Camaret: 240 navires, 1.500 matelots, novices et mousses, 15 millions d'apports en crustacés, 9 mareyeurs ou associations qui assurent l'achat et l'écoulement des produits de la pêche, 400.000 francs de chiffre d'affaires acquis annuellement à l'Etat: c'est un beau bilan d'activité.

Mais le port s'ensable et devient trop petit. Même aux heures de pleine mer, les langoustiers ne peuvent accoster à quai; de

basse mer, le transport de la marée exige mille efforts et du temps qui serait de l'argent.

Roscoff était encore plus mal partagé.

Toute la richesse d'une magnifique région se trouvait liée à l'extension de son unique bassin. « A l'abri de son unique jetée, tandis que le trafic maritime croissait considérablement, vapeurs et voiliers devaient se placer sur plusieurs rangs, — ce qui rendait les opérations de chargement particulièrement difficiles et entraînait des stationnements onéreux. » (1)

Un décret du 16 juin 1911 déclare d'utilité publique la construction d'un deuxième bassin. « Depuis cette date, tandis que dans d'autres ports on engloutissait des millions par centaines, à Roscoff on ne consentait les crédits nécessaires qu'avec la plus décourageante parcimonie. » Le travail sera donc exécuté par parcelles; mais les vagues se feront un jeu de balayer ces embryons de constructions. En 1928, — après dix-sept ans! — il n'en restait plus « qu'une longue muraille ébréchée, crevassée, privée de base en maints endroits, un quai renversé, des murs de pierres sèches jetés bas, des escaliers écroulés et enfin des parties de remblais que la mer dilue et emporte ». (2)

Ce n'est qu'en 1928 que l'Etat, cédant enfin aux appels pressants et réitérés de la Chambre de commerce de Morlaix, finit par se décider à supporter la moitié de la dépense (900.000 fr.) nécessitée par la réparation et l'achèvement de ce deuxième bassin.

« Il y a 100 barques à l'estuaire de la Loire, écrivait de son côté, en février 1926, un rédacteur de l'*Ouest-Maritime*. Il y en aurait mille s'il y avait une place, un abri pour les pêcheurs... »

Qui est à blâmer dans ce cas? Ce ne sont pas les pêcheurs qui ont bien le droit d'exister et de gagner leur vie.

Pour une fois que l'Etat donne...

Le coupable, ici comme dans quarante ou cinquante cas analogues, c'est l'Etat. A la Chambre des députés (séance du 1^{er} mars 1931), M. Daniélou n'affirmait-il pas « que, depuis un demi-siècle, aucune amélioration n'a été faite dans nos ports de pêche. » Et M. Cadoret, l'interrompant, ne déclarait-il pas à son tour: « Il y a bien eu quelques travaux; mais ce sont les finances communales ou départementales qui en ont supporté les frais. »

Tous deux se trompaient. Près de cent millions (au lieu des 25 prévus) ont été dépensés pour aménager le port de pêche de

(1) Ch. Léger, *Dépêche* 26 mai 1928.

(2) *Ibidem*.

Lorient. On s'en féliciterait avec les marins de la région si, au dire d'un député qui n'a pas été démenti, « des gaspillages de plusieurs dizaines de millions » (1) n'avaient été commis dans cette entreprise. « Quelle nécessité, demandait M. Jadé, de dépenser cinquante millions pour l'achat de bateaux réfrigérants aujourd'hui inutilisables et la construction de frigos qui ne servent qu'aux opérations de quelques mercantis ou de louches contrebandiers d'Outre-Atlantique?... Tout cet argent n'eût-il pas été mieux employé dans les travaux d'amélioration de nos petits ports, où une population de rudes travailleurs lutte, depuis des générations, pour arracher péniblement à la mer sa subsistance. »

Comment le Pouvoir central protège le travail de nos marins

Du moins leur commerce a-t-il obtenu de l'Etat la protection indispensable?

Dans le texte d'une proposition de loi déposée à la Chambre, le 7 juillet 1932, par un groupe de députés bretons, on relève ces angoissantes constatations: « Un grand nombre d'usines restent fermées; des quantités considérables de sardines ont été jetées à la mer... »

Le spectacle n'est pas nouveau, hélas! de cette « situation catastrophique ». Et, à ce propos: « Nous ne voyons pas, remarque M. Dupouy, qu'on jette jamais à la mer des batelées de harengs ni à Boulogne, ni à Fécamp, ni à Dieppe. Pourquoi ce sort serait-il réservé aux maquereaux des dundees bretons? » (2) M. Dupouy ne peut ignorer que les ports du Nord ont à leur service des trains de marée qui leur permettent d'écouler rapidement tout le produit de leur pêche et qui font cruellement défaut aux marins de chez nous. Il faut convenir aussi que la vente, en Bretagne, demanderait à être mieux organisée. Mais mareyeurs et usiniers vous diront que, s'ils ferment leurs usines, c'est qu'elles sont encombrées de stocks de conserves; et si elles sont encombrées, c'est que les produits espagnols, portugais, américains envahissent la France: 1.400.000 caisses de conserves en 1932, contre 600.000 en 1931 (3).

Pêcheurs et usiniers avaient dénoncé le danger de cette concurrence. A son ordinaire, l'Etat se donna du temps. Et lorsqu'il prit le parti de défendre la production bretonne, il n'était plus temps. Sentant venir la mesure, Espagnols et Portugais notam-

(1) M. Jean Jadé, *Petit Breton*, 25 novembre 1923.

(2) *Dépêche*, 20 juin 1930.

(3) Chiffres donnés par M. Tristan...

ment inondèrent notre pays de leurs produits, si bien qu'on estime aujourd'hui « que l'on a stocké en France pour deux années de conserves étrangères ». (1)

Tous ces chiffres, tous ces faits, dont l'aridité couvre les privations et les angoisses de plus de cent mille Bretons, attestent l'impuissance des Pouvoirs publics à outiller nos ports et même à protéger notre commerce maritime.

Ce qui reste à faire

Mais ce n'est point guérir un mal que de le dénoncer. Des enquêtes comme celles-ci seraient nuisibles si elles ne tendaient à persuader aux Bretons que c'est de leur propre effort qu'ils obtiendront leur relèvement.

— « Nous avons tout fait, disait un pêcheur découragé. On n'a rien fait pour nous. »

Il est vrai. Vous avez agrandi et motorisé vos bateaux; vous avez entrepris toutes les pêches; vous êtes allés tendre vos filets et poser vos casiers sur les côtes les plus lointaines. Votre effort personnel est admirable. Il pouvait suffire tant que vous étiez presque seuls à pratiquer l'industrie de la pêche. Mais en face de vous s'est dressée la concurrence étrangère et, dans une lutte de cette envergure, la victoire appartient aux professions organisées. Vous avez bien, çà et là, quelques syndicats. Outre qu'ils ne se réveillent qu'aux heures de crise pour brandir des revendications, rappelez-vous, — c'est le président du Syndicat des pêcheurs et mareyeurs bretons qui vous en conjure: « De graves questions ont surgi et surgiront encore où tout l'intérêt de la corporation est en jeu. *Dans ces questions qui dépassent le cadre des syndicats locaux et départementaux, la puissance de vos syndicats isolés apparaîtra toujours bien faible...* La dissémination des efforts n'a jamais abouti qu'à des cafouillages et à des résultats négatifs... » (2)

Au Portugal, c'est le gouvernement (3) qui vient de créer le « Consortium des conserves », auquel incombera, dorénavant, le soin de contrôler et d'orienter la production, de garantir la qualité des produits et d'en améliorer les conditions de fabrication. Le Consortium prendra à sa charge la propagande sur les divers marchés étrangers et nationaux, facilitera aux industriels certaines opérations de crédit et assurera l'assistance aux ouvriers de l'industrie des conserves.

(1) Ch. Léger, *Dépêche*, 9 juin 1932.

(2) *Nouveliste du Morbihan*. Discours de M. Gadel au Congrès de 1932.

(3) Décret de septembre 1932.

Vers un Conseil breton de la Pêche

Ce qu'a pu faire pour une de ses industries un pays à peine plus peuplé que notre Bretagne, il serait vain, il serait dangereux de le demander, dans la vaste France, à un pouvoir centralisé qui, déjà, s'avère incapable de faire honneur à ses innombrables obligations. Il n'est pas démontré, au surplus, que les organismes officiels rendent plus de services que les institutions privées.

Mais nous avons un exemple et un modèle de libre organisation dans le *Fishery Board* écossais. Nous avons notre propre *Syndicat de Bretagne et de Vendée*. Il est prêt à élargir son programme et son action. Au lieu de se borner à saisir de ses revendications impuissantes un gouvernement surmené, il pourra faire étudier les industries de la mer, réglementer les pêches usitées dans la contrée, prendre en cas de conflit avec d'autres pays (l'Irlande, par exemple) ou avec d'autres ports, tels que Les Sables et Saint-Jean-de-Luz, la défense des marins bretons que Paris abandonne, utiliser le crédit maritime, développer la vente en organisant la publicité et en ouvrant de nouveaux débouchés, faire exécuter, enfin, les ouvrages ou aménagements utiles aux ports de la Région.

Telle serait la tâche d'un *Conseil breton de la Pêche*.

Doté, comme le voudrait M. G. Le Bail (1), « d'un budget autonome » qu'alimenteraient, chaque année, les subventions de l'Etat, des départements, des communes et des Chambres de commerce, « il aurait vite d'heureux résultats. Il transformerait notre pays et le mettrait en possession de richesses maritimes exploitées avec fruit par nos voisins ». (2)

Pour les Caboteurs

Un conflit régional entre la mer et le rail

— Quel est le charbon que, dans une proportion de 99 0/0, on brûle en Bretagne?

— Du charbon anglais.

— On brûle en Bretagne du charbon anglais, on en brûle en grande quantité alors qu'il y a, sur le carreau des mines françaises, plus de six mois d'avance de production... » (3)

(1) *La Pêche en Bretagne*, 1907.

(2) *Ibidem*.

(3) *Province*, 3 juin 1931.

Ainsi devisaient, au début de juin 1931, un industriel du Nord et un journaliste. Leur conclusion paraît à première vue acceptable: la solidarité française obligerait les Bretons à utiliser du charbon français.

Justement, le gouvernement venait de mettre en vigueur de nouveaux tarifs, des tarifs réduits pour le Transport des houilles du Nord vers les régions de l'Ouest. Et cette mesure protectrice s'accompagnait d'une autre qui limitait l'importation du charbon étranger en France.

Le Nord était donc satisfait.

La situation financière de ses industriels exigeait-elle impérieusement que des réseaux, dont les croissants déficits sont comblés par les contribuables, leur fissent de ces prix de faveur? Toujours est-il, affirme le Président de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc, qu'en 1931, ces industriels avaient réparti 800 millions de dividende et constitué un fonds de réserve de trois milliards ». (1)

Et la Bretagne, à devenir leur cliente, leur cliente forcée, que gagnerait-elle?

Un syndicat existe où sont représentés les transporteurs côtiers de la région comprise entre Saint-Malo et l'embouchure de la Loire. Il s'est réuni à Tréguier le 6 décembre 1931. On lit dans le rapport dont y donna lecture son secrétaire général, M. Mafart: « Après avoir fait l'impossible pour maintenir armés les bâtiments de la flottille bretonne, les caboteurs bretons se sont vus obligés de baisser pavillon devant les Compagnies de chemins de fer... Le désarmement est presque général. Plus de 40 goelettes et dundees ont déposé leur rôle en octobre et novembre, et le mouvement s'est continué en décembre. Ceux qui restent armés, au nombre d'une quarantaine, végètent misérablement et s'endettent pour acquitter leurs droits fiscaux et leurs primes d'assurance. » (2)

L'Etat en bataille

Sur ces constatations, le rapporteur n'hésite pas à déclarer qu'une véritable « guerre est menée contre le cabotage breton ».

L'affirmation est grave et demande à être prouvée. Nous en laissons le soin à une compétence. Au cours de la réunion du 6 décembre qu'il présidait, M. Le Martret révéla ce fait inouï: le transport en Bretagne des ciments de Boulogne était assuré, dit-il, par nos caboteurs. Les cimentiers ont offert ce transport

(1) Ouest-Eclair, 2 Juin 1931.

(2) Ouest-Eclair, 27 janvier 1932.

aux chemins de fer moyennant des « prix préférentiels ». Ils les ont obtenus, ces prix, et l'Etat les a ratifiés.

— Ce n'est là, direz-vous, qu'un geste de légitime concurrence.

— Attendez. Pour arriver à Brest ou à Nantes, les ciments du Nord passent par Rennes. Eh bien! de Rennes, faites venir un wagon de ciment rennais: vous en payerez plus cher le transport que si vous le demandiez à Boulogne qui est quatre fois plus loin!

Veut-on d'autres preuves de la « guerre » déclanchée contre les transporteurs bretons par l'Etat, de connivence avec les Compagnies? C'est un autre spécialiste des questions maritimes, M. le commandant Rondeleux, qui va les fournir. L'Etat et les Compagnies, écrit-il, accordent « des prix fermes pour les transports de vins de Brest à Morlaix, Douarnenez, Pont-l'Abbé et Concarneau, comportant une réduction de 30 à 35 0/0 non applicable aux localités intermédiaires, éloignées de la mer, qui supportent le tarif général.

Prix fermes pour les sucres en fardeaux de Nantes à Saint-Brieuc, Morlaix et Brest, comportant un rabais de 51 0/0 sur le tarif général, à l'exclusion des stations intermédiaires, ce qui a soulevé la protestation des maisons d'épicerie en gros de Lamballe, faisant observer qu'elles supporteraient ainsi un tarif double de celui de leurs concurrents de Saint-Brieuc, bien que situées à 30 kilomètres en deçà.

Prix fermes pour les choux-fleurs de Roscoff à Saint-Malo, enlevant un trafic important aux usagers du port Léonard, etc. » (1)

— Est-il admissible, demande M. Le Martret, que les Compagnies viennent faire une concurrence aussi déloyale aux petits navires en laissant aux contribuables le soin de payer le déficit causé par cette mauvaise action? Le public français doit être instruit, poursuit-il, que la Loi fait payer aux navires caboteurs, par voie indirecte, des taxes de 4 à 8 0/0 en plus du chiffre d'affaires et que ces taxes sont destinées (tenez-vous bien!) à venir en aide aux chemins de fer qui leur font concurrence et cherchent à les ruiner. »

Un cas de tyrannie

Cette guerre à une corporation bretonne se livre — il importe de bien le souligner — avec la complicité de l'Etat, car ces tarifs — de faveur pour les uns, de ruine pour les nôtres —

(1) Dépêche, 28 mars 1929.

ne sont applicables qu'après avoir obtenu l'homologation de l'Etat.

User, abuser de son pouvoir pour favoriser une région, une corporation au détriment d'une autre quand on a mission de concilier leurs intérêts divergents, cela s'appelle tyrannie. Il n'est pas bon que de pareilles injustices se multiplient, ni qu'elles durent longtemps, ni qu'elles frappent toujours les mêmes populations.

Les caboteurs bretons revendiquent la liberté du commerce sur un pied d'égalité avec les autres commerçants. L'Etat leur doit cela. Il serait imprudent de leur refuser cela quand le IV^e Centenaire de l'union franco-bretonne ramène invinciblement la pensée vers une époque où l'activité de sa navigation avait fait de la Bretagne « le Pérou de la France » et « le cœur commercial du monde ».

Nos Sources Electriques

ou l'art d'art d'exploiter un pays

Les beaux rêves que l'on fit en ces temps-là!

Par les champs étonnés et ravis, des ingénieurs du *Génie rural* venaient prêcher une croisade nouvelle. Ils annonçaient:

Avec « un kilowat-heure lumière dont le prix courant à la ferme pourra varier de 1 franc à 2 fr. 50 suivant les conditions géographiques et économiques », on pourra, à son gré: « économiser 4 litres de pétrole; éclairer sa cuisine pendant 25 heures; une écurie de 16 chevaux, une étable de 15 vaches, une porcherie de 15 porcs pendant 50 heures; faire cuire 15 côtelettes; couvrir 250 œufs... »

Avec un kilowat-heure force (0 fr. 50 et 1 fr. 50 suivant les régions) on pourra: « labourer un are à 30 centimètres de profondeur; battre 140 gerbes de blé à 3 kilos 5; traire à la machine 20 vaches; écrémer 1.400 litres de lait; malaxer 200 kilos de beurre; remplir et boucher 250 bouteilles... », etc. (1)

Economie de bois, de charbon, de pétrole, de main-d'œuvre;

(1) M. Granssen, conférence à Montpellier, 7 juin 1923.

bien-être, richesse: une aube nouvelle allait se lever sur nos campagnes.

Par une loi du 2 août 1923, l'Etat, généreux, mettait 600 millions sous forme de prêts à 3 0/0 à la disposition des communes ou des syndicats; un décret du 5 janvier suivant y ajoutait des subventions pouvant atteindre 30 0/0 des dépenses supportées par les cultivateurs.

Déception !

Comment expliquer que la perspective de tant de richesse et de joie n'ait pas ébloui toutes les communes bretonnes? Leurs représentants n'eussent pas demandé mieux que de cueillir les trésors de lumière, de chaleur et de force qu'on leur offrait avec tant de munificence. Ils se sont réunis, ils ont entendu des conférences, étudié des projets et des devis. A peu près partout, ils ont reculé devant l'énormité des charges qu'il leur fallait assumer. Voici leurs raisons:

1° Les sociétés électriques ont visé à l'économie notamment dans l'emploi du cuivre. Aussi la plupart de leurs lignes sont incapables de fournir une dépense horaire de plus de 4 ou 5 kilowats par ferme. Supposez — ce qui sera la réalité courante en Bretagne — que plusieurs fermes viennent ensuite se brancher sur la même ligne, elles diminuent le rendement, sont jugées indésirables et se voient imposer des conditions draconiennes. S'agit-il de hameaux éloignés des lignes à basse tension: on leur donnera bien toute la force électrique dont ils auront besoin, mais à une condition: qu'ils fassent les frais d'installation d'un transformateur avec un ou deux kilomètres de ligne.

2° Le prix du kilowat-heure varie de 2 fr. 50 à 4 francs. « La dépense, pour labourer un hectare, est voisine de 80 kilowats, soit 240 francs pour la seule force motrice. Or, le kilowat coûte dix centimes à l'usine de production.

Où le frein joue

Un jeune ingénieur des mines, dont la valeur est telle que M. Millerand n'hésita pas à lui offrir un portefeuille dans son dernier ministère, M. Archer, utilisant toutes les sources d'énergie, a créé, dans la Nièvre, un secteur électrique: il ne demande que 60 centimes par kilowat-heure! La Bretagne va donc pouvoir s'équiper à bon compte? « Il suffit, assure M. Quintin, ingénieur agronome électricien, de jeter un coup d'œil sur la carte pour voir combien notre pays est privilégié quant aux possibilités d'énergie électrique. » Chaque vallée a son fleuve,

son fleuviot ou sa rivière; chaque colline son torrent. Les Bretons auraient-ils manqué d'initiative? Non, mais ils ont trouvé devant eux toujours le même obstacle: l'Etat, ses lois, son administration barrant la route à tous les progrès, même quand ils prétendent les promouvoir. Qu'on en juge.

Primo, les lois et décrets, qui octroient prêts et subventions aux électrificateurs ruraux, n'ont pas tenu compte de ce fait qu'en Bretagne les maisons d'habitation sont extrêmement dispersées. Pour se procurer le bienfait de l'électricité, nos fermes, nos « écarts » devront subir, *en plus des dépenses courantes*, les frais d'un transformateur et d'une ligne dont la longueur peut atteindre des centaines, parfois des milliers de mètres. L'Etat n'a oublié que ce petit détail quand il a fixé, d'une manière uniforme comme toujours, les règles de son concours financier. La Chambre d'Agriculture des Côtes-du-Nord a eu beau lui demander, à deux reprises, « d'augmenter considérablement ses subventions pour l'électrification des écarts », elle a perdu sa peine.

Si c'était tout! Il s'est trouvé chez nous et ailleurs des hommes d'initiative pour suivre l'exemple de M. Archer. A leurs risques et périls, ils ont établi des réseaux particuliers de distribution électrique. Ils ont réussi. Mais demandez donc à M. Archer et à ses imitateurs, demandez notamment à M. l'abbé Corre, recteur d'Henvic (Léon) quel agrément ils ont goûté à se voir traduire devant les tribunaux et accuser de concurrence déloyale. On connaissait le délit de hausse illicite. Contre eux vient d'être inventé le délit de baisse illicite.

Et voilà pourquoi, et voilà comment la plupart de nos hameaux et beaucoup de nos bourgs même en sont encore à « espérer » l'aube nouvelle qui devait tout inonder de lumière, de richesse et de joie.

Le Téléphone en Bretagne

Propos et projet d'un Ministre Breton

Au printemps de 1931, M. Guernier, ministre des P. T. T., prenait part, avec les notabilités bretonnes de Paris, à un « déjeuner régional » dont M. Charles Chassé publia, dans la *Dépêche* du 25 avril, une relation enthousiaste.

Il y avait de quoi: M. le ministre n'avait-il pas révélé « qu'à la fin de la guerre il n'existait que 9.536 postes téléphoniques dans les cinq départements bretons et qu'il en existe aujourd'hui 25.910, soit une augmentation de plus de cent pour cent. Il nous apprit aussi, ajoutait M. Chassé tout heureux, que les communications interurbaines avaient passé de deux millions à huit millions, soit une augmentation de trois cents pour cent ».

Voilà des chiffres qui témoignent d'une belle activité: les Bretons ne laissent pas dormir les instruments qu'on leur met en mains.

« Quant au câble téléphonique Paris-Brest, poursuivait M. Guernier, il sera bientôt mis en service. Il contiendra 600 fils, ce qui signifie 300 circuits et même 450 en comptant ce qu'on surnomme les « circuits fantômes », et même davantage encore si l'on compte les circuits « super-fantômes ».

Les techniciens savent ce que cela veut dire. Les Bretons moyens garderont l'impression que le câble Paris-Brest sera « ce qu'il y a de bien dans le genre », l'espoir qu'ils ne perdront rien pour avoir beaucoup attendu et que le mot *bientôt* dans une bouche ministérielle, si vite close à l'ordinaire, ne peut désigner qu'une échéance très rapprochée.

Nous en avons tellement besoin, de ce câble! Pour correspondre du Finistère avec le Centre — Saint-Etienne par exemple — l'attente est, en effet, beaucoup plus longue par Nantes que par Paris. Il nous manquait au point que notre Chambre régionale d'Agriculture (mai 1932) et notre Office économique de la V^e Région, vers le même temps, exprimaient la « crainte qu'en période de trafic intense, le réseau téléphonique ne soit pas en mesure d'assurer les transmissions nécessaires au bon fonctionnement du marché ».

En mai 1932? Onze mois après la promesse de M. Guernier, ils ne l'avaient donc pas encore, le fameux câble, et le *bientôt* ministériel se réalisait bien tard!

La Cendrillon de France

M. Wiliam Loth s'en indigne: « La Bretagne, écrit-il à la date du 15 juillet 1932, la Bretagne est toujours la dernière servie. Le câble sera-t-il posé prochainement? Il est temps, cependant, que les Bretons ne soient plus traités en Français de deuxième zone, comme ils l'ont été tant de fois dans tous les domaines de l'activité humaine, — sauf, a-t-il soin d'ajouter, dans le domaine de la guerre où ils ont été l'objet de toutes les générosités: c'est une justice à rendre aux Pouvoirs publics. » (1)

Peut-être convient-il de noter en terminant que ceci se passait en un temps où le sort du câble Paris-Brest était aux mains d'un Breton; car, c'est aussi une justice à rendre à M. Guernier, il a donné à notre pays, qui est le sien, trop de marques d'intérêt pour ne pas mériter ce titre d'honneur.

Qu'eut-ce été si...

Gardons l'espoir, malgré tout, qu'il se trouvera quelque jour un autre ministre pour se souvenir de nous et empêcher qu'un câble destiné à produire 450 « circuits fantômes » ne soit promu lui-même à la dignité de « super-fantôme ».

La T. S. F. en Bretagne

Aurons-nous un poste émetteur?

Suggestion de M. W. Loth

Un journaliste affirme: « Il n'y aura bientôt plus un Anglais qui ne se croira déshonoré s'il ne possède un appareil récepteur. » (2)

A ce compte, combien de Français peuvent s'estimer honorables et, en France, combien de Bretons?

Par bonheur, le Midi est là, terre privilégiée de tous les progrès, sur qui l'on peut tabler pour sauver l'honneur français. Il y a des années que Toulouse jouit d'un poste émetteur. M. Queuille, ministre des P. T. T., annonçait le 14 septembre dernier que, sur quatre postes nouveaux qu'il avait commandés,

(1) *Dépêche* 15 juillet 1932. M. W. Loth a été candidat radical-socialiste dans les Côtes-du-Nord, aux élections législatives de 1932.

(2) *La Croix*, 16 septembre 1932.

trois seulement étaient destinés aux régions du Midi: à Lyon, à Marseille et à Nice. « Ainsi, observait-il humblement satisfait, un peu du retard, si justement reproché à la France, disparaîtra. »

— La Bretagne n'est donc pas en France?

— Retenons nos plaintes, chers compatriotes: nous perdrons notre réputation de « peuple le plus patient de la terre ». Aussi bien, le quatrième et dernier poste émetteur, c'est nous qui l'aurons, foi de M. Queuille. « Il sera commandé plus tard », assure le ministre. Nous l'aurons (le poste), puisque « le terrain est choisi, acheté », payé peut-être. Il est sis là-bas à l'extrémité de la péninsule, à Thourie, non loin de Rennes.

Ne disons pas qu'il a coûté cher, très cher: ce serait méconnaître les sacrifices que l'Etat s'impose en notre faveur avec notre argent.

— Ne disons pas, avec M. Loth, que ce poste d'émission devrait être placé « au cœur de la Bretagne, à égale distance sensiblement des points les plus éloignés de la province » (1), de manière que les cultivateurs menacés par les intempéries et les marins exposés aux tempêtes puissent être avertis et parer au danger... Est-ce la faute de M. Queuille si la Bretagne mesure 200 kilomètres d'une extrémité à l'autre!

— Ne précisons pas, après M. Loth, qu'elle a un centre dans la région de Pontivy et que, justement, à Guerlédan, tout près de là, fonctionne une usine hydro-électrique assez puissante pour fournir de lumière et de force Saint-Nazaire, Saint-Brieuc, Rennes, Brest même, et que cette usine s'est engagée à réserver 10 0/0 de sa puissance au prix de revient réel, — soit environ 700 kilowatts, plus qu'il n'en faut pour alimenter le plus économiquement possible le grand poste Radio-Bretagne. N'ajoutons pas que des hautes collines (200 mètres au-dessus du niveau de la mer) qui avoisinent Guerlédan, des antennes avec de bas pylônes commanderaient les campagnes les plus reculées, les rivages et la mer bretonne; que le réseau électrique destiné à couvrir la province permettrait de communiquer, *sans frais et sans parasites*, les cours des marchés, les prévisions météorologiques, les concerts à tous nos compatriotes... La France est assez riche pour dédaigner tous ces avantages et les Bretons ne méritent-ils pas qu'il soit dépensé beaucoup d'argent pour les mal servir?

(1) *Dépêche* 18 juillet 1932.

Conclusion

Les Bretons ne seront sauvés que par eux-mêmes

Le tableau qu'on vient d'esquisser des revendications bretonnes laissera-t-il la conviction que la sollicitude du Pouvoir central envers la Bretagne est d'une qualité particulière et que trois mots qu'il a bien fallu répéter, au cours de cette étude, la rendent exactement: elle est faite *d'inertie, d'impuissance, parfois, hélas! de mauvaise volonté?*

Ni sa dette de reconnaissance qui est lourde, ni ses strictes obligations de justice il n'a voulu ou pu s'en acquitter.

Il a refusé à un peuple de trois millions d'âmes les moyens de gagner largement sa vie en travaillant.

La faute est grave en période normale. Au fort d'une crise exceptionnellement éprouvante pour une région qui demandait ses plus claires ressources à ses exportations et qu'une pitoyable organisation des transports empêche de trouver des compensations légitimes dans les marchés de l'intérieur, la longue carence de l'Etat produit toutes ses conséquences d'appauvrissement et de ruine.

Rien n'est perdu pourtant si la tempête a brisé la folle confiance que trop de nos compatriotes, amoindris par une longue sujétion, vouaient à cet Etat-Providence. Tout sera sauvé si la lutte contre un danger commun leur a donné, en même temps qu'une notion plus claire de leurs intérêts collectifs, un sentiment plus vif de leur solidarité, une conscience plus exacte de leur force. Tout sera sauvé si les Bretons, abandonnés par l'Etat, ont acquis la certitude que le relèvement de leur pays est en leurs propres mains.

En vérité, cet Etat vers lequel tant d'intérêts alarmés criaient: *détendez-nous!* — que pouvait-il, que devait-il faire? Il n'avait le moyen ni d'ouvrir les frontières que la guerre économique a fermées, ni de reprendre les marchés que la concurrence étrangère nous a ravés. Tout son pouvoir se limitait à exécuter des représailles, à élever ses propres tarifs douaniers, à doser les importations, à réserver sa propre clientèle au commerce national. Rendons hommage à son effort, si lent, si lourd, si incomplet qu'il se manifeste et n'incriminons qu'un régime qui lui met sur les épaules une tâche surhumaine. Il a donc protégé,

le moins mal possible, la production française. Mais il nous a laissé nos produits sur les bras. Il n'a pas organisé la vente. Il ne pouvait pas l'organiser. Or, voilà bien le nœud du problème actuel: comment vendre et bien vendre? La vie d'un pays exportateur comme le nôtre dépend de la solution qui lui sera donnée.

Qui la trouvera et surtout qui la pratiquera, cette solution, si ce n'est les producteurs eux-mêmes?

Par une action concertée de nos dirigeants

Un point essentiel sur lequel tombent d'accord les dirigeants de l'économie bretonne, c'est l'urgente nécessité d'une action concertée des associations professionnelles dans le cadre de la Bretagne. Ecoutons quelques voix autorisées: c'est M. Bahon-Rault, président de la Chambre de commerce de Rennes, qui, dès 1931, conseille: « Il faut éviter de se reposer sur l'Etat, organiser soi-même l'exportation, quitte à demander ensuite au gouvernement de consacrer nos efforts quand ils auront abouti. » — C'est M. H. de Guébriant, président de l'Union des Syndicats agricoles, qui préconise « l'union dans un grand effort de solidarité auquel la Bretagne s'associera de tout cœur ». — C'est M. Aubert, président de la Chambre de commerce de Saint-Brieuc, qui affirme « la nécessité d'une action énergique et commune de tous les organismes intéressés ». — C'est la Chambre bretonne d'Agriculture qui « fait appel au concours de tous les groupements agricoles, industriels et commerciaux ».

A des besoins régionaux et permanents un organe régional et permanent

Dans cet organisme nouveau, l'Adsaio salue avec bonheur la première ébauche du *Conseil supérieur des Intérêts bretons* qu'il prône de toutes ses forces bien avant que les décrets protectionnistes n'eussent déclenché la crise actuelle.

Ce n'est malheureusement qu'une ébauche. En effet, la collaboration tant réclamée s'institue au sein de deux groupements: la VI^e Région économique de Rennes et la V^e Région de Nantes qui agissent séparément et scindent la Bretagne.

On concèdera bien, d'autre part, que l'Agriculture, le Commerce et l'Industrie ne sont pas les seules formes de l'activité humaine. L'homme ne vit pas seulement de pain et les intérêts intellectuels et moraux de la Bretagne méritent bien aussi quelque sollicitude.

Enfin, l'action de nos deux groupements économiques paraît jusqu'à présent trop intermittente pour aboutir à des résultats féconds.

Avec la franchise que commande la gravité de la situation régionale et la modestie qu'impose la difficulté même du problème, l'Adsaio demande à montrer la nécessité d'une *Commission permanente et unique des Intérêts bretons*.

L'organisation de la vente l'exige

S'agit-il de débouchés à ouvrir?

La première condition pour y parvenir serait de connaître l'état du marché européen. Ainsi, dès 1929, le Congrès régional des paysans tenu à Loudéac réclamait-il « un service central de documentation ». « Ce qu'il faut aux intéressés, cultivateurs et commerçants, affirme à son tour M. Bérest, c'est d'être renseignés. » (1) Mais, ajoute-t-il, parlant de la récolte annuelle de pommes de terre, « nous ne connaissons aucun organe officiel français » qui puisse nous rendre ce premier et indispensable service.

Pour fixer le vendeur sur les cours variables des produits, il lui faudra des agents sur tous les marchés qu'il veut atteindre: des agents en France pour gagner la clientèle de détail, la clientèle de province, la bien servir et la conserver; des agents à l'étranger pour découvrir les maisons de commerce ou les sociétés susceptibles d'absorber ses produits.

Ces mandataires, représentants directs du commerce breton, il faudra les entretenir et leur procurer du travail toute l'année. Une seule catégorie de commerçants pourrait-elle y suffire? M. Bérest cite le cas d'un Bureau de documentation établi à Londres par *La Bretonne*. Celle-ci ne réussissait à l'occuper que pendant une saison. Pour répartir et rendre facilement supportables les frais d'entretien de ces commissionnaires, pour centraliser et diffuser ensuite les renseignements par eux communiqués, pour organiser et contrôler leur activité, le besoin ne se fait-il pas sentir d'un organisme unique et permanent?

Et l'application de la marque « Bretagne »

Il apparaît indispensable pour la mise en vigueur de la *marque Bretagne*.

Ce n'est pas le lieu de développer les raisons qui ont déterminé le Groupement de la VI^e Région (session de mars 1931) à

(1) *Ouest-Eclair* 28 octobre 1931.

établir, par cette marque, les garanties de qualité et de présentation qui manquaient trop souvent aux marchandises de chez nous. Retenons seulement que M. Bahon-Rault fit repousser, au cours de la même session, un projet de marque nationale par cet argument décisif que « la France est trop grande et trop variée ». Limitée aux produits bretons — et elle se propose, croyons-nous, de couvrir progressivement la plupart des produits bretons — la nouvelle marque serait inefficace si l'application n'en était soumise à un contrôle très rigoureux. Pour qu'elle acquière le crédit qui est la condition de son utilité, elle devra fournir à l'acheteur des preuves de sa valeur et ce n'est pas l'étiquette seule qui les lui garantit, mais un ensemble de dispositions dont l'étiquette est la dernière. Un ensemble de dispositions CONCORDANTES. Si le Groupement de Rennes, par exemple, impose une discipline et une autre le Groupement de Nantes, nous aurons deux marques « Bretagne », deux marques différentes qui embrouilleront l'acheteur et affaibliront le prestige du pavillon régional.

Suppose-t-on définitive la délimitation actuelle en régions économiques et se résigne-t-on à priver du bénéfice de la nouvelle marque, à biffer de la province bretonne le département de la Loire-Inférieure que la nature et l'histoire y ont incorporé, on n'aura pas, pour autant, vaincu la plus grave des difficultés. Il serait vain de créer une marque et d'en organiser théoriquement le contrôle si les intéressés, qui sont les producteurs et les commerçants, n'en admettaient pratiquement l'utilité. Or, une expérience à cet égard très instructive a été faite par M. L.-A. Aubert. Avec quelques conférenciers fournis par les Syndicats agricoles, il s'est livré, au cours de l'hiver de 1932, à une campagne de propagande dans le Tréguier. N'avouait-il pas, dans le compte rendu qu'il en faisait au VI^e Groupement, que « sa propagande s'était heurtée à beaucoup d'incompréhension..., qu'il faudra de la persévérance et un redoublement d'efforts pour réussir? »

Et la restauration de la confiance ébranlée

Bref, l'éducation du producteur reste à faire. L'Adsaio y tâche pour sa part, et n'eût-il pas rendu d'autres services, qu'il estimerait avoir bien mérité de la Bretagne.

Justement, ses fréquents rapports avec le peuple des villes et des campagnes lui ont fourni l'occasion de saisir la cause, l'une au moins des causes de sa méfiance et son inertie: elle tient à la stérilité de la plupart des vœux émis par nos diverses

assemblées. C'est par centaines, on le sait, qu'il en éclot dans nos Conseils de département et d'arrondissement, dans nos Chambres de commerce et d'agriculture, dans nos Assemblées syndicales et nos Congrès. Ils sont la prière publique du pauvre diable d'administré au Dieu-Etat. Innombrables et mêlés comme les flots de la mer, ils se pressent vers le trône du prétendu Omnipotent. Mais toujours quelques brisants les détournent de leur cours. Et lorsque d'aventure ils parviennent aux pieds de l'idole, c'est pour être repoussés vers le large où ils s'abîment.

« Un tohu-bohu infernal », — c'est ainsi que « La Terre Lorraine » (1) qualifie les vœux agricoles. Combien d'autres ne mériteraient pas un jugement moins sévère! Emis sans ordre, ils se perdent dans le désordre. Emanés d'assemblées sans pouvoirs, ils sombrent dans l'impuissance.

Comment le paysan, le commerçant, l'administré n'éprouveraient-ils pas quelque déception au spectacle de leur inanité et comment les élus, mieux placés que leurs électeurs pour la mesurer, ne confessaient-ils pas qu'il est urgent de rationaliser le travail de leurs assemblées?

Vers un Conseil supérieur des Intérêts bretons

Mais, pour voir plus haut que chaque profession intéressée; pour voir au delà des étroites limites d'un arrondissement ou d'un département; pour saisir, dans leur caractère commun, les intérêts et les besoins d'une région; pour leur assurer le bénéfice d'une étude comparée, rapide et complète; pour coordonner les revendications auxquelles ils donnent lieu et en décupler ainsi la force, il saute aux yeux que les principaux représentants de nos corporations manuelles et libérales devront s'aboucher, s'entendre, délibérer, agir en commun.

« Ce que je vous reproche, disait M. Tardieu aux cultivateurs normands, c'est que, trop souvent, vous êtes spécialisés, vous êtes compartimentés... » (2) Que chaque profession ait ses défenseurs, ses spécialistes recrutés dans ses cadres et la servant au sein de groupements autonomes, rien de plus utile, à condition qu'ils ne s'isolent pas, qu'ils sortent parfois de leur compartiment pour établir la liaison avec les autres dirigeants de l'économie bretonne.

Elle commence d'ailleurs à s'organiser, cette liaison. On en peut distinguer les premiers linéaments dans la *Commission paritaire permanente* récemment établie par la VI^e Région. Mais du

(1) Citée par l'Agence économique agricole (12 janvier 1932).

(2) Discours de Saint-Lô, 9 novembre 1931.

fait qu'elle ne comprend encore que des délégués de nos Chambres d'Agriculture et de Commerce, elle ne peut être considérée comme une représentation plénière de la Bretagne économique. Ses cadres s'élargiront et son autorité grandira nécessairement. Un puissant souffle de solidarité a passé, depuis la guerre, sur notre province, et la pousse irrésistiblement vers un ordre nouveau. Est-il une seule profession importante dont il n'ait rapproché les membres les plus actifs, les plus dévoués, les plus intelligents non seulement dans les groupements locaux, mais au sein de fédérations régionales?

Citons rapidement au hasard de notre enquête:

- les Unions régionales de Syndicats agricoles;
- la Caisse régionale de Crédit agricole de Bretagne;
- les Mutuelles régionales d'Assurance contre la mortalité du bétail, contre l'incendie, contre les accidents...
- la Chambre régionale d'Agriculture de Bretagne;
- la Fédération des Chambres de commerce de Bretagne;
- la Fédération des Syndicats d'Initiative de Bretagne;
- la Fédération des Transporteurs privés de Bretagne (en formation);
- l'Union régionale des Syndicats ouvriers de Bretagne et du Maine;
- le Syndicat des Pêcheurs et Mareyeurs de Bretagne et de Vendée;
- le Syndicat des Caboteurs bretons;
- le Syndicat des marchands, expéditeurs et exportateurs bretons de beurre, œufs et volailles en gros;
- la Société canine bretonne;
- la Société d'aviciculture de Basse-Bretagne;
- le Syndicat des marchands de bestiaux de l'Ouest;
- le Syndicat des marchands de porcs de l'Ouest;
- la Fédération des Sociétés hippiques bretonnes;
- la Mutuelle-chevaline des Etalonniers de Bretagne;
- la Fédération de la Boucherie et de la Charcuterie de Bretagne;
- l'Union des Patrons pâtisseries de Bretagne;
- le Syndicat des marchands de bois de l'Ouest;
- l'Amicale de Bretagne des dépositaires et voyageurs de journaux;
- le Comité pomologique de Bretagne;
- l'Amicale des Directeurs de Cinéma de Bretagne;
- la Société régionale des Habitations à Bon Marché de Bretagne;

- la Ligue d'Athlétisme de Bretagne;
- la Chambre d'Arbitrage de Bretagne... etc.

Si incomplet qu'il soit, ce tableau atteste, — n'est-il pas vrai? — un vigoureux effort d'organisation régionale. Et comme il se développe dans une province qui est « une par sa structure, son climat, sa civilisation » (1), dans une province où, par suite, les intérêts sont étroitement solidaires, il aboutira inévitablement à un rapprochement de leurs défenseurs dans une Assemblée ou Conseil régional.

La condition du succès

On demeure émerveillé de ce bouillonnement de forces qui se disciplinent elles-mêmes. Libres dans leur action, elles eussent transformé la face du pays. Par malheur, on l'a vu, l'Etat ne leur permet pas de s'insérer dans la vie nationale; il les réduit au rôle humiliant et presque vain d'organes consultatifs, de donneurs d'avis, de « machines à fabriquer des vœux » comme on l'a dit sans respect. Perdu dans ses attributions universelles, il s'appuie sur une bureaucratie anonyme et irresponsable pour continuer à tout gouverner, tout dominer, tout étatiser, c'est-à-dire, hélas! à tout laisser en souffrance.

Entre un Pouvoir central, roi fainéant à neuf cent têtes, et des associations régionales dont les bras sont liés, la Bretagne était condamnée à l'indigence, à la ruine peut-être si les dirigeants de ses Chambres d'Agriculture et de Commerce n'avaient pris le généreux parti de s'unir non pas, certes, pour régler la production — ils n'en ont pas les moyens — mais pour essayer d'organiser la vente de certains produits.

Puisse leur action s'étendre rapidement! Mais, — on nous pardonnera de le répéter — leurs décisions ou plutôt leurs propositions n'auront ni autorité ni efficacité que dans la mesure où elles seront librement accueillies par les intéressés; comme leurs interventions près des Pouvoirs publics ne connaîtront le succès que dans la mesure où elles recevront l'adhésion et l'appui de la volonté populaire.

Il est donc indispensable de grouper en faisceau les forces bretonnes.

Le terrain d'union

L'essayer sur le terrain politique serait courir à un échec. Le régime actuel, en effet, est fondé sur la division des citoyens en partis qui se disputent la souveraineté. Chaque élection politique est une bataille pour la conquête du pouvoir. Il faudra, par conséquent, si l'on veut établir entre nos compatriotes l'union nécessaire et mettre un terme aux criantes injustices dont la Bretagne souffre, il faudra séparer la représentation des intérêts de la représentation des partis.

Dans le domaine des intérêts, il n'y a plus ni démocrates, ni radicaux, ni socialistes. Socialiste, radical, démocrate, le cultivateur, par exemple, n'a-t-il pas un égal avantage à ce que son blé se vende bien? Sur le plan économique, les partis s'effacent; il ne doit rester que des travailleurs, des industriels, des commerçants, des savants, des patrons, des ouvriers; il n'y a que des Bretons unis dans un commun idéal de justice sociale et de fraternité.

Ralliement pour l'action

A leurs intérêts qui se tiennent et devraient se soutenir, donner, chez nous, un organe commun et permanent de défense et de progrès qui sera le *Conseil Régional*; obtenir qu'à Paris, tant du moins que s'y débattront nos affaires, nos représentants s'entendent pour constituer le *Groupe parlementaire des Intérêts bretons*; en vue de soutenir l'action de l'un et de l'autre, créer dans le pays, avec le concours de tous les hommes de bonne volonté, une *grande Fédération populaire*; voilà, sur le plan économique et social, le grand objectif de l'Adsaio.

Pourquoi désespérerait-il de l'atteindre si le programme large, pratique et progressif qu'il développera dans un prochain cahier reflète la pensée de la plupart de nos compatriotes; si, dans chaque ville et village, il réussit à grouper une élite de militants qui se chargeront d'éduquer les masses et si, dans les conseils de nos associations professionnelles, il compte déjà des réalisateurs qui sauront faire honneur à leurs convictions?

« S'unir ou périr », a-t-on écrit, c'est tout le problème de l'avenir breton.

L'Adsaio sonne le ralliement pour l'action.

Partout où il a retenti, son appel a été entendu.

Les Bretons ne sont ni aveugles ni sourds.

Ils viennent et, de plus en plus nombreux, confiants et résolus, ils viendront à l'Adsaio.

Peb gwir Vreizad a ro e ano d'an Adsao

KENVROIZ,

Ma kavit e za mat an traou e Breiz :

Ma tennit eus ho chatal, eus frouez ho touar an digoll eus ho poan hag eus ho tispignou;

Ma n'eo ket samm an tailhou re bonner evit ho tiskoaz;

Ma chomit dienkreiz 'n'eur welout ar marc'hajou o kloza a bep tu;

...lêzit an delien-baper-man da vont gant en avel... Met,

MICHEROURIEN,

Ma fell d'eoc'h beza skoazellet evit ar gwerza koulz hag evit
ar prena;

Ma vennit kaout, aman e Breiz, renerien gwiziek ha, du-hont e Paris, kannadet unanet evit ho skora;

BRETONED,

Ma kavit ez eo mall ha mall bras difenn yez ha frankizioù ho Pro, yec'hed hag ene ar Ouenn dilezet en eun doare iskis;

Ma ouezit ne c'hell o kwirioù hag oc'h intêrest beza diwallet nemet gant eun Emgleo nerzus;

Ma komprenit ez eo ret, evit ober an Emgleo-ze, boda, pell diouz peb emgann politikel, an oll Vretoned a volentez vat;

Neuze oc'h eus dijà eun troad en *Adsao*;

Neuze emaoe'h a galon gant en Emgleo-ze savet evit adsevel ar Vicher, ar Ouenn, ar Vro;

Neuze e lennot kelaouenn an *Adsao* hag e root oc'h ano d'an *Adsao* gerien an *Adsao*.

Adhêrez à l'“ADSAO”

Ce qu'il veut

L'*Adsao* a pour but de préparer et de conquérir un statut légal qui permette à la BRETAGNE d'assurer, suivant sa tradition et ses vœux, la vitalité de sa race, le libre essor de sa culture intellectuelle et morale, la prospérité de ses intérêts commerciaux, industriels, agricoles et maritimes.

Par quels moyens ?

Pour atteindre ce but, l'*Adsao* s'impose et demande à ses adhérents un triple effort:

1. — Un *effort d'éducation populaire* en vue de développer chez les Bretons, avec la conscience de leurs droits et de leurs intérêts collectifs, celle de leurs devoirs envers le pays natal, comme envers l'Etat.

2. — Une *action sociale* au service de toute initiative qui, dans la justice et l'union, s'efforce de créer ou développer les groupements professionnels et d'en promouvoir la représentation dans le cadre de la Bretagne.

3. — Une *action civique et administrative* qui s'attache à défendre et à représenter les intérêts bretons près des pouvoirs publics et dans les corps élus de la région.

L'*Adsao* adhère à la proposition de loi présentée à la Chambre le 29 avril 1915 par M. Jean Hennessy, député de la Charente, — proposition qui tend à doter chaque région française d'une assemblée régionale, d'une commission exécutive et d'un budget propre.

Avec tous les Bretons de bonne volonté

Pour faire partie de l'*Adsao*, il faut:

1. — Etre Breton de race ou de sentiment.

2. — Adhérer à sa déclaration et à son programme ainsi qu'à ses statuts et à sa tactique, conformément aux décisions prises par son Conseil fédéral.

3. — Etre admis par le Bureau fédéral.

4. — Aucune cotisation n'est exigée des simples adhérents. Les membres actifs versent une cotisation annuelle de 5 francs et s'abonnent à la Revue (10 francs).

N. B. — On est prié d'adresser les adhésions, abonnements et cotisations soit au correspondant de l'*Adsao* dans la localité, soit à l'Administrateur de l'*Adsao*, 149, rue de la Vierge, Brest (C. C. Rennes 9.155).

L'ADSAO

groupe tous les Bretons de bonne volonté
pour la Défense de tous les Intérêts Bretons

VOULEZ-VOUS ÊTRE

Membre de l'ADSAO ?

(Les adhérents ne payent aucune cotisation
Les membres actifs versent 5 fr. par an.)

Abonné à sa Revue ?

(10 fr. par an payables d'avance)

— REMPLISSEZ CE BULLETIN

Nom et profession.....

Adresse.....

(Signature)

Nom et profession.....

Adresse.....

(Signature)

AVIS. — Veuillez adresser le montant de votre abonnement (ou cotisation) au correspondant local ou à
l'Administrateur de L'ADSAO, 149, rue de la Vierge, Brest. — C. C. Rennes 9.155.

L'Administrateur-Gérant: A. MÉNEZ.

Imp. soc. pu. Union Répub. du Finistère, Brest.

DOCKS DE L'OUEST

600 Succursales
NANTES - BREST

Ne vendent que

des VINS de Table
supérieurs

Pas de vins ordinaires

EPICERIE - MERCERIE

Timbres-prime sur tous les articles

A qualité égale : Prix inférieur

A prix égal : Qualité supérieure

