L'INTÉRÊT BRETON
ET
L'AVENIR DE LA BRETAGNE

ESSAI D'UN NATIONALISME
BRETON POSITIF

par

F. DEBAUVAIS

EDITION
DE
BREIZ ATAO
RENNES
1926

PRIX :
UN FRANC

S'INSTRUIRE

DE LA BRETAGNE....

Les questions qui touchent la Bretagne, son passé, sa langue et son avenir sont de plus en plus à l'ordre du jour.

Elles sont l'objet de discussions parfois passionnées parce que des problèmes qu'elles posent dépend la vie même de la Bretagne et tout son développement à venir.

L'acquisition d'un minimum de connaissances *exactes* sur la Bretagne est plus que jamais indispensable.

Nous vous recommandons les ouvrages et brochures suivantes.

Histoire.

C. Danio. *Histoire de notre Bretagne* (illustrée de gravures sur bois de J. Malivel) ..... 12 fr.

J. C. *Istor Breiz evid an holl* ..... 1 fr.

Etude de la langue.

Meven Mordiern. *Enseignement du breton. But des Sketla* 1 50

F. Vallée. *La langue bretonne en 40 leçons* 3 50

— *Vocabulaire français-breton* ..... 6 fr.

Exposé de doctrine nationaliste bretonne.

O. Mordrel. *Le nationalisme breton*, aperçu doctrinal (épuisé) ..... 1 fr.

Lemercier d'Erm. *Les origines du Nationalisme breton*.. 1 fr.

— *Le Nationalisme breton et* l'Action Française ..... 1 fr.

Divers.

Lemercier d'Erm. *Les Hymnes nationaux des Pays Celtiques* (Textes originaux, traductions, notices et musique) ..... 4 fr.

M. Guieysse. *La langue bretonne* ..... 1 fr.

J. Bouillé. *De l'art Celtique* ..... 1 fr.

Vous recevrez rapidement ces livres et brochures en les commandant à *Breiz Atao*, 86, rue Saint-Malo, Rennes.

— Envoyez le montant par chèque postal : C.-C. 25-29 Rennes.

— Ajoutez 10 % pour les frais de port pour les commandes inférieures à 25 francs.

AVERTISSEMENT

Voir dans l'idée de l'autonomie pour la Bretagne l'expression de sentiments nés d'un regret du passé et d'un attachement à ce qui en subsiste encore c'est se méprendre absolument. Nous subissons le charme du passé et nous savons y trouver des enseignements. A lui tout seul le regret du passé ne suffit ni à justifier ni à expliquer le mouvement autonomiste breton moderne.

S'il y a une « Question bretonne », c'est qu'il y a un malaise breton, c'est-à-dire un ensemble de problèmes que le régime qui gouverne en Bretagne s'avère incapable de résoudre. De l'impuissance du Régime français procède le mouvement autonomiste breton.

C'est de ce point de vue objectif que nous avons voulu examiner la question bretonne. Montrer qu'une question bretonne se pose sous l'influence de nécessités actuelles, modernes, tel a été notre préoccupation.

Nous avons insisté sur les problèmes économiques. Ce sont les moins étudiés et les moins connus et cependant par son coté économique, la question bretonne peut être immédiatement sentie, saisie par le plus grand nombre. Au reste, ces problèmes économiques sont parmi les plus essentiels puisqu'ils intéressent chacun dans la partie si importante de sa vie : son travail, et qu'il s'agit de la prospérité de tous et du pays tout entier.

Le cadre étroit que nous nous étions fixé pour l'examen de la question bretonne ne nous a point permis d'exposer les problèmes bretons avec toute l'ampleur désirée. Dans un premier appendice nous sommes revenus, à titre d'exemple, sur un problème particulier : celui de l'état des voies de communication en Bretagne. Nous avons mis en évidence les défauts des chemins de fer, routes et canaux, leur insuffisance pour les relations intérieures ; nous avons rappelé l'abandon d'un port naturel magnifique, la rade de Brest, qui a privé la Bretagne de relation avec le monde extérieur. Les causes de cet état de choses sont soulignées, les conclusions de notre étude sont ainsi illustrées et confirmées. A lui seul cet appendice contient une bonne démonstration de la nécessité de l'autonomie.

Enfin nous avons groupé dans un second appendice un certain nombre de faits qui viennent confirmer l'une de nos conclusions essentielles, à savoir : l'antinomie des intérêts bretons et français.

Dans cette brochure la matière déborde le cadre. Cependant si sa lecture aide à 'intelligence de la question bretonne et prépare l'adhésion à l'idée de l'autonomie si nécessaire pour la Bretagne nous aurons atteint notre but.

F. D.

L'INTÉRÊT BRETON

ET L'AVENIR DE LA BRETAGNE

Essai d'un Nationalisme Breton positif.

La Bretagne, disons-nous aux Bretons, est le pays où vous êtes nés, où vous vivez, où vous travaillez. Si vous l'avez quitté pour gagner au dehors le pain que vous n'avez pu y trouver, vous gardez le souvenir du pays, vous aspirez à revenir y vivre. Aucun des problèmes qui se posent en Bretagne ne vous laisse indifférents.

Voici, groupés dans un ordre qui vous fera mieux sentir l'importance de chacun d'eux par rapport à vous-même, quelques-uns des problèmes qui se posent chez nous.

Problèmes Économiques

La Bretagne est riche en minerais, en matériaux de toute nature, en possibilités nouvelles dans le domaine de l'agriculture et de la pêche.

« Par les méthodes modernes, le sol de la Basse-Bretagne, malgré la stérilité de quelques-unes de ses parties, est presque partout transformable, soit pour l'élevage, soit pour la culture. » (1)

L'augmentation du rendement du sol déjà cultivé est également possible dans une large mesure. Le rendement dépend, en effet, moins de la nature du sol que de l'utilisation méthodique des engrais, qui est liée au développement des voies de communication.

« Quant aux pêcheries elles aussi seront capables d'une très grande extension dès que les marins de l'Armor voudront [mieux, pourront...] faire profit des méthodes rationnelles d'exploitation de la mer déjà employées en Angleterre, en Allemagne et même en Espagne » (1).

---

(1) Camille VALLAUX, *La Basse-Bretagne*. Etude de géographie humaine. Conclusion. — Cornely, Paris. — Ces conclusions, que nous extrayons du livre de M. Vallaux sur la Basse-Bretagne, valent pour la Bretagne tout entière.

Pour l'industrie : « Le Massif Armoricain se présente comme l'une des régions les plus favorisées d'Europe tant par la quantité que par la qualité et la variété des minerais qu'il contient... » (2).

On pourra ouvrir de grandes industries qui seront la source « d'incalculables richesses ».

« Tout compte fait, écrit encore M. Vallaux, la Basse-Bretagne est un pays riche d'avenir et de forces *jusqu'ici inemployées ou mal employées* » (3).

Il y a mieux. Comparée à ce qu'était la prospérité bretonne au XVe et jusqu'au milieu du XIXe siècle, malgré le développement dû au machinisme moderne, les sources de richesses de la Bretagne sont moins bien exploitées :

« La Bretagne qui se suffisait à elle-même pendant la très longue période qui précède le siècle dernier est devenue, de plus en plus, un acheteur important des produits qu'elle fabriquait autrefois...

» Le mouvement industriel du XIXe siècle... s'est donc en définitive, résolu, *par une* PERTE SÈCHE *pour la Bretagne, pour ses agriculteurs, ses ouvriers et ses industriels...* » (4).

« Par ce fait, la BRETAGNE PAIE aux autres régions françaises, aux régions de Paris, du Nord et de l'Est notamment, un TRIBUT ANNUEL ÉNORME *pour l'achat de produits manufacturés*, né essaires à sa consommation, *qu'elle produit mais ne transforme pas* » (4).

Nous soulignons toute l'importance de cette conclusion d'un économiste, français d'origine et de ce fait peu suspect de partialité.

Mettons en parallèle le développement de la puissance productive et de la prospérité dans tous les pays, en particulier dans les petits pays qui peuvent se comparer à la Bretagne par la situation géographique et la population : le Danemark, la Hollande, la Norvège, la Suède, et nous comprendrons mieux l'état d'infériorité manifeste de notre pays. Infériorité qui ne tient pas à la nature de la Bretagne; n'avons-nous pas vu que la « *Bretagne était un pays riche d'avenir et de forces jusqu'ici inemployés ou mal employées* ».

Ajoutons que l'état et la répartition des voies de communication arrêtent la mise en culture des terres nouvelles et l'augmentation des rendements, l'exploitation des carrières et minerais, gênent le commerce intérieur et extérieur ? (5)

---

(2) KERFORNE, *Les richesses du Sous-Sol Armoricain*. — Plihon et Homay, Rennes.

(3) C. VALLAUX, déjà cité.

(4) *La Reconstruction économique de la Bretagne et de la région de l'Ouest de la France*, par L. GRILLET. *Revue d'Etude et d'action économiques*, N° 1, juillet 1922.

(5) Voir Appendices I et II, p. 12 et 19.

Enfin le régime douanier et le protectionisme français, créés pour protéger l'industrie et les produits du Nord et du Midi sont les entraves périodiques au commerce d'exportation breton qui fait vivre une fraction importante de la population bretonne. (5)

Problème de l'émigration

L'accroissement de la population en Bretagne, la décadence de certaines industries, l'absence de développement des industries et des cultures nouvelles créent un mouvement d'émigration de plusieurs milliers de personnes chaque année dont le total s'élève à plus de 600.000.

« L'émigration bretonne est considérable... mais c'est une émigration pauvre et de pays pauvre... Ce sont des émigrants chassés par la misère et *qui vont se perdre dans des métiers subordonnés, dans des situations inférieures d'ouvriers, de domestiques*, de petits employés de chemins de fer ou d'administration... » (6).

L'émigration a d'autres conséquences que la misère, elle pose un redoutable problème moral :

« A Paris, le département dont le nombre des originaires vient en tête de la criminalité est le Finistère, alors que le Finistère, dans l'échelle des départements français est, sous ce rapport, l'un des plus faiblement représentés. On peut ajouter un autre fait analogue : la proportion effrayante des Bretonnes déchues, parmi les prostituées dans les villes françaises... » (7)

Pour mieux montrer que ce problème de l'émigration bretonne est lié au problème économique citons encore M. Vallaux :

« *La population si dense pour une région agricole, ne sera pas trop nombreuse le jour où le sol et la mer seront exploités comme ils doivent l'être ; le peuple armoricain pourra même s'accroître encore. Bien plus, l'abondance du capital humain, dont la valeur ne cessera d'augmenter, place la presqu'île armoricaine dans des conditions particulièrement favorables.* » (8)

---

(5) Voir Appendices I et II, p. 12 et 19.

(6) Edmond Demolins, *Les Français d'aujourd'hui*, Type Breton p. 424. — Firmin-Didot, Paris.

(7) O. Mordrel. *Le Nationalisme breton*. Note. 1 brochure. — *Breiz Atao*, Rennes. — Au Havre, 70 à 75 % des professionnelles de la prostitution sont bretonnes, d'après le registre de police de 1910. (Choleau. *L'Expansion bretonne au* xx*e siècle*. Champion. Paris.)

(8) « En comparant la Bretagne à des pays libres d'un chiffre de population analogue, on peut se rendre compte que son développemnt a été paralysé... La Norvège a 2.240.000 habitants, c'est-à-dire un million de moins que la Bretagne (3.250.000 hab.). Pourtant, tandis que la ville principale de la

Problème Administratif

Nous savons que la Bretagne est une région naturelle, qu'elle a de ce fait des intérêts généraux. Or elle a été divisée en cinq départements sans tenir compte de ses subdivisions naturelles. Ces départements sont gérés sans souci de l'intérêt de l'ensemble (presque sans liens en eux), par des préfets, le plus souvent étrangers à la Bretagne et déplacés au bout de quelques mois. Il est évident que la Bretagne ne peut prospérer sous une gestion sans vue d'ensemble ni continuité, encore aggravée par les défauts propres aux administrations françaises : absence d'initiative, lenteur, incompétence, désordre.

Problème de l'Ecole

I. — *La Culture générale.*

Le nombre des illettrés est plus grand en Basse-Bretagne que partout en France (9) et en Europe septentrionale et occidentale. Ce sont les résultats de la méthode en usage dans les écoles. Cette méthode ne tient pas compte de l'existence de la langue bretonne ; elle est la même pour le petit Parisien qui sait parler le français en venant à l'école et pour le petit Breton qui ne sait que le breton. Ne pas tenir compte des conditions du milieu c'est se vouer à l'échec. L'échec est complet en Basse-Bretagne : les bretonnants savent *mal et superficiellement* le français et sont généralement incapables de lire et d'écrire leur langue nationale, le breton : des deux modes d'expression mis à leur disposition, aucun n'est pleinement utilisable.

II. — *L'enseignement du breton.*

L'opinion bretonne réclame, par la voix de ses représentants et de la presse, l'enseignement du breton. Le droit d'être instruits dans leur langue a été reconnu, en 1919, *à tous les peuples*, MÊMES ENNEMIS. Le Gouvernement refuse toute application de ce droit à la Bretagne ; par l'intermédiaire du Ministre de l'Instruction publique de Monzie,

---

Norvège, Oslo, a 250.000 habitants, les plus fortes des nôtres en comptent 75.000, 90.000, 180.000. La différence avec le Danemark est plus frappante encore. Le Danemark aussi est moins peuplé que la Bretagne, il ne compte que 2.450.000 habitants ; cependant, sa capitale, Copenhague, compte 300.000 habitants de plus que Nantes. Si nous avions le pouvoir de rester chez nous, les quelques six cent mille Bretons qui végètent à l'intérieur de la France habiteraient Nantes, Rennes, Brest, Lorient, et nous aussi aurions de gros centres urbains et industriels qui donneraient au pays un essor nouveau. » (O. Mordrel. *Le Nationalisme breton.*)

(9) C. Vallaux, déjà cité.

il a averti tous les Bretons (10) qu'il *poursuit la disparition de la langue bretonne*. C'est là un défi et un déni de justice auquel tout Breton est sensible et qui pose le problème de l'école en Bretagne sur un terrain brûlant.

Problème de l'Hygiène sociale.

La population bretonne a tendance à baisser parce que, comme partout, le nombre des naissances diminue, mais la mortalité reste plus élevée que dans les pays d'Europe (Suède : 14, Norvège : 13, Angleterre : 15 pour 1.000, etc.). Elle est généralement supérieure à la mortalité française, déjà très élevée (19 pour 1.000).

Le développement des œuvres sociales s'impose (lutte contre l'alcoolisme, la tuberculose, protection de l'enfance, des nourrissons où la mortalité est effrayante), mais la France se trouve très en retard sur les autres pays d'Europe et la Bretagne, délaissée par le Gouvernement alors qu'elle attend tout de lui, est plus en retard encore que la France. Ce n'est pas de la Bretagne que l'on pourrait écrire :

« La Suède et la Norvège sont actuellement parmi les peuples les moins alcooliques de l'Europe *après avoir tenu la tête*. La race s'est fortifiée, la mortalité a baissé, les crimes et les délits ont diminué, les aliénés sont moins nombreux... (11)

En Bretagne, c'est précisément le contraire. « Dans le Finistère la consommation de l'alcool s'est élevée de 1893 à 1898 de 43.800 hectolitres à 50.539. En dix ans le tour de poitrine des conscrits aux équipages de la flotte à Brest s'est abaissé de 0 m. 95 à 0 m. 85 et le nombre des réformés a doublé. Le nombre des réformés à Douarnenez est monté de 6,5 % en 1890 à 25 % en 1910. 65 % des aliénés de l'Asile de Quimper sont alcooliques ! ! » (12)

Problème National enfin

Tous ces problèmes, pris en particulier, peuvent se retrouver ailleurs qu'en Bretagne. Mais en Bretagne, ils s'accumulent et sont dominés par un problème d'ordre général parce que la Bretagne est dans une situation géographique, historique, ethnique, linguistique et économique qui ne se retrouve pas dans les provinces de France. La Bretagne est une région géographique naturelle ; elle a de ce fait une vie propre. C'est un organisme humain particulier, modelé par la géographie et l'histoire. En un mot la Bretagne a fait dans le passé et fait encore dans le présent figure de *Nation*.

« Le territoire de la Bretagne historique répond aussi parfaitement que possible à une unité géographique évidente. *Tout y est différent du reste de la France...* » (13)

La Nation bretonne a une origine différente de celle de la France, origine qu'elle doit à l'arrivée des Bretons de Grande-Bretagne en Armorique aux IVe et Ve siècles.

Comme conséquence de cette situation et de cette origine distincte, elle eut une existence d'Etat indépendant jusqu'en 1532 et d'Etat autonome à l'intérieur du royaume de France jusqu'en 1789. Pendant ces longs siècles de liberté, la Bretagne eut une industrie prospère et variée, un commerce étendu, une marine puissante (l'une des premières de l'Europe (14). — 21 traités de commerce au XVe siècle).

La Bretagne a séculairement défendu son indépendance, puis son autonomie par les armes et par ses protestations jusqu'en 1789 où ses dernières libertés lui furent enlevées. Si toutes les classes de la société se trouvèrent réunies au cours des siècles dans la défense de l'indépendance puis de l'autonomie, c'est que toutes y trouvaient avantage.

La Bretagne apparaît donc bien comme une nation petite par le nombre mais singulièrement attachée à des prérogatives de nation dans le passé.

« La Bretagne, nation véritable aux frontières naturelles », dit M. Imbart de la Tour dans l'*Histoire de la Nation Française* de G. Hanotaux.

« La Bretagne n'est pas seulement un peuple, mais une nation... » avait écrit avant lui le grand historien breton A. de la Borderie. Ce fait que la Bretagne est une unité géographique et une nation, c'est-à-dire, répétons-le, un organisme aux besoins particuliers, la prédestine à l'existence particulière, autonome. *La violation de cette loi aura des conséquences dans tous les domaines.*

---

(10) On se rappelle la véritable déclaration de guerre au breton prononcée par M. de Monzie en 1925 à l'inauguration de *Ti Breiz*, le pavillon breton de l'exposition des Arts décoratifs à Paris. Le ministre s'exprima ainsi : « ... *Du reste, la langue bretonne a fait son temps. Pour l'unité linguistique de la France, elle doit disparaître.* » (D'après *Breiz Atao*, juillet-août 25.)

(11) J. Courmont, Ch. Lesieux, A. Rochaix, *Précis d'Hygiène*, Paris 1914.

(12) Chiffre pris dans Austin de Croze et Bonneff.

(13) De Martonne. *Les Régions géographiques de la France*. Flammarion.

(14) H. Quilgars, *La Production en Bretagne — Des chiffres, des faits* (Rennes).

La perte de l'Autonomie, cause de l'amoindrissement de la Bretagne

Un peuple est comme un organisme qui grandit d'autant qu'il agit.

La vie autonome donne à un peuple l'orgueil national, le besoin de se libérer de toute tutelle et de dominer des circonstances naturelles mêmes défavorables pour assurer son existence et se développer. Il n'y a pas de conditions plus favorables que le « *struggle for life* » *pour les peuples comme pour les individus pour se fortifier et prospérer.*

La perte de l'autonomie, du sentiment national puis de la notion de l'intérêt du pays, outre qu'elle fait passer le pays sous la direction d'étrangers, peu préparés à le bien gérer *influe directement sur son activité intellectuelle, sociale, économique. La lutte pour l'existence est supprimée, par suite il se produit une cristallisation des formes d'activité et des mœurs qui ne se renouvellent plus, se dissolvent pour disparaître, amoindrissant le pays de tout ce qu'il perd ainsi et de tout ce qu'il manque à gagner.*

La Bretagne se trouve bien dans cette situation d'un pays qui a perdu son autonomie. La Bretagne dépérit comme tous les peuples qui n'agissent plus, qui ont remis leur sort entre les mains d'une autre nation.

Le régime français contre le relèvement Breton

Des problèmes, de plus en plus nombreux et de première importance se posent et ce ne sont pas les Bretons qui sont appelés à les résoudre, mais un gouvernement étranger par les intérêts et les préoccupations, le Gouvernement de Paris. Dans tous les domaines il entrave le libre développement de la Bretagne.

Nous l'avons vu dans l'ordre administratif et scolaire. Son action est aussi néfaste dans le domaine économique.

Un économiste français, M. Grillet, inspecteur du travail, dans une étude déjà citée, écrit :

« *Au nombre des premières difficultés que nous rencontrons dans cette œuvre de rénovation économique de la Bretagne, parmi les premières raisons qui s'opposent à tout développement industriel actuel de quelque ampleur, il faut placer la résistance des industriels des autres régions de la France.* »

Plus loin, ces lignes, plus significatives encore :

« *Les industriels des autres régions, pour qui la Bretagne constitue un débouché important, un marché de premier ordre, non seulement ne feront rien pour provoquer la création dans le pays d'usines de transformation des matières premières qui y abondent, ou pour aider à cette création, mais encore ils feront tout pour empêcher un tel mouvement.* »

Voilà qui est net. Voici maintenant ce qui justifie l'attitude du Gouvernement, mais qui condamne la Bretagne.

« LES POUVOIRS PUBLICS, ajoute M. Grillet, SONT AMENÉS A ADOPTER LA MÊME ATTITUDE. »

Il ne faut pas s'en étonner. L'accaparement de la direction de la France par les hommes du Midi et du Nord est un fait, et il est normal que les intérêts bretons soient sacrifiés aux intérêts français, puisqu'ils ne concordent pas. Quant à penser que la présence de Bretons dans les Assemblées et les Ministères protège les intérêts bretons, c'est un trompe-l'œil. Les Bretons sont en France une minorité par la loi du nombre et, si influents qu'ils soient, ils ne peuvent rien contre des faits d'ordre aussi général que l'antinomie des intérêts franco-bretons et la politique de centralisation séculaire de la France, politique d'étouffement, de mort pour la Bretagne. Nous en avons des preuves: depuis la guerre, des députés bretons ont figuré dans les ministères, et malgré la bonne volonté de quelques-uns, les problèmes bretons n'ont pas été résolus !

Comme la présence de députés bretons dans les ministères, le retour de l'Alsace-Lorraine devait être le signal de la décentralisation, de l' « autonomie provinciale »; on a vu que loin de songer à décentraliser, le Gouvernement appliquait la même politique de centralisation et poursuivait, suivant le mot officiel, « l'assimilation », des « provinces reconquises ».

C'est la condamnation de la politique bretonne des officiels, des hommes de parti, des régionalistes qui, pour résoudre les problèmes bretons, nous conseillent d'attendre la solution soit du Gouvernement français actuel, soit d'un autre régime qui subirait nécessairement les mêmes nécessités politiques et économiques, la même politique centralisatrice, traditionnelle en France. Nous n'avons rien à espérer de ce côté.

La politique du Nationalisme Breton

Le Nationalisme breton s'inspire des faits et des expériences.

Devant les problèmes bretons dont dépendent la vie et la prospérité du Pays, il constate l'inanité des solutions officielles et des espoirs régionalistes.

Il observe que la Bretagne est une Nation qui, suivant une loi générale formulée plus haut, a décliné, parce qu'elle n'a plus son autonomie, et que les Bretons ont perdu, avec le sentiment national, la notion des intérêts bretons.

Il observe également, comme confirmation de cette loi, que les petites Nations libres, comme la Norvège, la Hollande, le Danemark, ont leur industrie, leur marine ou leur agriculture dans un état de prospérité qui y rend la vie très aisée. Dans ces mêmes pays, les œuvres sociales ont atteint un développement qui les place en tête des nations civilisées ; les illettrés sont inconnus ; les bilinguistes et trilinguistes plus nombreux que partout ailleurs ; l'activité intellectuelle, tant littéraire que scientifique, y est considérable, si bien que l'on a pu appeler ces pays des « *Pays d'Energie* », « *les Grandes Petites Nations* » (15).

Le Nationalisme breton propose aux Bretons de libérer leur Pays des obstacles qui menacent son existence et entravent son développement.

Le Nationalisme breton rend les Bretons *conscients de l'intérêt breton et fiers de leur nationalité bretonne*. Comme conséquence, il les prépare à reprendre en main la gestion de leur propres affaires, il les invite à travailler à recouvrer *l'Autonomie de la Bretagne*.

Par ailleurs, il constate que le mouvement autonomiste qu'il a créé en Bretagne est en accord avec les mouvements modernes de *self-determination*, de *self-government* des nationalités du monde entier.

Ces mouvements modernes portent également les nations libres à fédérer leurs intérêts internationaux.

Le Nationalisme breton propose donc d'appliquer le fédéralisme à la Bretagne libre pour former *avec la France* d'abord, avec les pays de d'Europe Occidentale ensuite, une fédération qui précédera la formation des Etats-Unis d'Europe, si ceux-ci doivent un jour prendre corps.

Le Nationalisme breton n'isole donc point la Bretagne dans un particularisme étroit, bien au contraire. Il la veut mieux dirigée, plus forte, plus prospère. Il veut la faire participer à la vie mondiale.

---

(15) L'objection que l'on voudrait tirer du fait que la Belgique, petit Etat neutre, a été envahie en 1914 est sans valeur. C'est sa situation entre la Frnace et l'Allemagne qui lui a valu d'être envahie. *Agglomérée à l'Etat français son sort eût été le même* et elle n'aurait pas bénéficié du traitement de faveur qu'elle a obtenu dans le réglement des réparations. Elle n'a donc rien perdu d'être un Etat indépendant.

Remarquons, à l'avantage des petits Etats, que seuls en Europe, avec l'Espagne, les nations scandinaves, la Hollande et la Suisse n'ont pas participé à la guerre.

Enfin le Fédéralisme, que nous proposons plus loin d'appliquer à la Bretagne et aux Etats occidentaux réduira les dangers de guerre plus sûrement que le maintien de l'Etat présent.

Les obligations de l'heure présente

Nous venons d'exposer succintement quelques-unes des idées maîtresses du Nationalisme breton. On peut déjà constater que ce ne sont point là des idées dues à un pur sentimentalisme ou au simple regret du passé.

C'est une doctrine qui rallie les Bretons tournés vers l'avenir, vers une meilleure utilisation de la valeur humaine des Bretons, le développement de la prospérité du Pays et un mieux-être pour tout le peuple de Bretagne. Doctrine à un haut degré positive, elle unit les hommes de Progrès et tous ceux qui veulent sauver ce qu'il y a d'éternel dans le Passé et la Race.

▼

Jusqu'ici vous étiez resté indifférent à la vie de la Bretagne, à ses besoins. *Vous ne pouvez plus les ignorer*. Le mouvement autonomiste breton ne vous avait pas touché. Maintenant, il pose des problèmes si graves que vous devez lui accorder votre attention. Il propose des solutions inspirées par la logique de l'histoire de votre pays, que vous devez connaître.

Dès aujourd'hui votre point de vue s'est modifié. Jusqu'ici l'intérêt de la Bretagne ne se présentait pas devant vous. Aujourd'hui vous devez en tenir compte et vous efforcer de le sauvegarder.

Vous avez réalisé la première condition pour comprendre le Nationalisme breton.

▼ ▼ ▼

▼

APPENDICE I

Les voies de Communication en Bretagne

Ce n'est pas une affirmation gratuite d'écrire que la répartition et l'état des voies de communication ne favorisent pas l'essor de la Bretagne.

Sans bonnes routes, sans canaux, sans chemins de fer en longueur suffisante, sans ports bien outillés, le commerce intérieur est gêné, les richesses naturelles ne sont pas mises en valeur, le commerce extérieur est étroitement limité. C'est la situation même de la Bretagne. Un rapide examen de l'état des chemins de fer, canaux, routes et ports nous le montrera.

Les Chemins de Fer.

Les chemins de fer établis en Bretagne servent fort mal l'intérêt breton pour plusieurs motifs, qui sont : l'orientation générale du tracé, l'insuffisance en longueur des voies normales et la trop grande proportion de voies étroites, l'absence de toute organisation d'ensemble.

A) *L'orientation des chemins de fer en Bretagne.*

Dans le tracé des chemins de fer français, on a visé à relier les préfectures et les villes importantes à Paris, considéré comme le tenant et l'aboutissant de toutes les activités françaises.

La même conception centralisatrice a été appliquée à la Bretagne, région naturelle où, suivant le mot d'un géographe français, E. de Martonne, « *tout est différent du reste de la France* », région douée de ce fait d'une vie et de besoins qui lui sont propres.

Suivant cette conception, on a construit deux lignes principales : l'une au nord, l'autre au sud, pour relier les villes importantes à Paris, mais certaines régions bretonnes sont restées privées de communications entre elles : la côte nord et la côte sud, les côtes et le centre notamment. Les vois secondaires construites plus tard, voies étroites le plus souvent et très insuffisantes, n'ont pas amélioré le tracé. L'orientation générale des lignes en Bretagne reste dirigée vers Paris, comme si Paris était la capitale naturelle de la presqu'île armoricaine.

On a pu écrire que « *les lignes ont été établies pour agir comme pompes d'épuisement et non comme instrument de pénétration... Résultats : Loudéac qui comptait 19.942 habitants en 1778, n'en n'avait plus que 5.573 en 1911; Quintin est tombé de 4.600 à 2.855 habitants; Josselin, de 3.500 à 2.196, etc... Ces chiffres sont plus éloquents que toute discussion* » (1).

(1) Quilgars. *La Production en Bretagne. Des chiffres, des faits* (Rennes).

La Bretagne aurait dû être pourvue d'un réseau autonome pour que ses chemins de fer soient adaptés à sa configuration et à ses besoins. Il n'en a pas été ainsi et les chemins de fer de Bretagne servent fort mal le pays où ils sont établis.

B) *L'insuffisance en longueur des voies normales.*

On compte 6 kilomètres de voies normales au myriamètre carré, contre 9 en France (2), soit 631 mètres pour 1.000 habitants en Bretagne, comme 1.216 mètres en France. La Bretagne a été traitée comme les régions montagneuses les plus inaccessibles et les moins peuplées, telles l'Auvergne et le Dauphiné.

C) *La trop grande proportion de voies étroites.*

Pour remplacer les voies normales, on a construit de nombreuses voies étroites : il y a en Bretagne 1.931 kilomètres de voies étroites et 1.993 kilomètres de voies normales. Alors que pour l'ensemble du Réseau français la proportion des voies étroites est seulement de 20 % environ, en Bretagne cette proportion atteint 50 %, soit la *moitié*.

Cette énorme proportion est l'un des plus graves défauts des chemins de fer de Bretagne. On connaît en effet les inconvénients propres à la voie étroite : vitesse commerciale très faible, coefficient d'exploitation élevé, d'où tarifs prohibitifs.

Aux points de jonction avec la voie normale, le transbordement des marchandises est inévitable, d'où des retards, des bris, des erreurs, des pertes qui lèsent directement le commerçant et le consommateur bretons. Or, en Bretagne, les points de jonction sont multipliés, multipliés aussi les inconvénients des transbordements, parce que le réseau de voies étroites est loin d'être homogène : très nombreux sont les tronçons de lignes qui relient une région, une ville ou un port à la voie normale.

Les méfaits des voies étroites ne se limitent pas au temps présent. Elles obèrent l'avenir en quelque sorte. Lorsqu'une voie étroite sera insuffisante, on l'élargira; mais on utilisera la même plateforme à peine corrigée. On obtiendra alors une voie normale de *qualité très inférieure* sans avenir et sans rendement possible, témoin la ligne Guingamp-Paimpol.

Ainsi la construction de nombreuses voies étroites aura fort peu servie.

Pour ne pas rester handicapé, le réseau breton devra être remanié à gros frais. La Bretagne paiera l'erreur et la négligence françaises.

D) *L'absence d'organisation des chemins de fer en Bretagne.*

Quant à l'organisation des réseaux, c'est l'anarchie. Là où il aurait fallu un seul réseau, il y a deux Compagnies qui s'entendent fort mal. Là où il aurait fallu une direction unique ayant son siège en Bretagne, il y a *deux* directions *qui siègent à Paris*. L'une est l'Etat, c'est tout dire. L'autre, l'Orléans, n'a en Bretagne que le tronçon Nantes-Landerneau, parent pauvre de la Compagnie. On ne peut imaginer plus mauvaises conditions d'exploitation.

« *Dans l'établissement des chemins de fer d'intérêt général, la constitution même de la Bretagne demandait un réseau unique, une Compagnie unique : le pays a été écartelé* ».

(2) Quilgars. Déjà cité.
(3) Quilgars. Déjà cité.

Ecartelé, le mot n'est pas trop fort. Il est en effet impossible d'aller du nord au sud et vice-versa sans changement de réseaux et de trains. Le nord et le sud de la Bretagne sont littéralement coupés l'un de l'autre. Tout le centre est quasi dépourvu de voies normales : une seule ligne, St-Brieuc-Auray, scindée en deux tronçons, à Pontivy, par le changement de Compagnie, ne rend aucun service. On a pu dire qu'il valait mieux passer par Paris pour aller de Lorient à Saint-Brieuc, plutôt que d'utiliser cette ligne. C'est à peine une boutade.

L'anarchie est pire dans les multiples Compagnies exploitant les voies étroites. Pour 1.933 kilomètres de voies, il y a neuf ou dix Compagnies. Allez de Loudéac à Châteaulin, par le réseau dit « Economique » le mieux organisé et le plus homogène. Il y a 120 kilomètres. Vous vous arrêterez à Carhaix pour changer de train; il vous faudra neuf heures et demie de voyage, à une vitesse horaire de moins de 13 kilomètres! On pourrait multiplier les exemples.

« *Toutes les lignes ferrées semblent donc avoir été conçues pour empêcher le développement économique de la Bretagne, les communications de département à département et en plus de la Manche à l'Océan : la Bretagne a été* CASSÉE *par les chemins de fer* » (4).

Pas assez de voies normales, trop de voies étroites, aucun plan d'ensemble tenant compte des besoins particuliers de la Bretagne, voilà les défauts des chemins de fer bretons.

Le réseau breton est inférieur à celui de l'ensemble de la France. Souvenons-nous maintenant que le réseau français est moins dense que ceux de *Belgique*, du *Luxembourg*, de la *Suisse*, des *Pays-Bas*, du *Danemark*, — pour ne prendre des exemples que dans les petits pays indépendants. — La Bretagne n'a vraiment rien gagné à remettre son sort entre les mains d'un grand pays inférieurement organisé, et qui de plus l'a fort mal servie.

Les Canaux

Peu nombreux, ils ont été construits dans le but stratégique d'éviter les vaisseaux anglais pendant le blocus continental. Ils ont eu peu d'influence sur le développement économique de la Bretagne.

« *La Vilaine aurait dû créer à Rennes une situation commerciale unique en France : au XVIIIe siècle, mille chalands fréquentaient cette rivière, entre Rennes et Redon. Redon était l'entrepôt général de la Bretagne... C'est l'étouffement systématique de la Bretagne que l'on retrouve dans cette matière* » (5).

Pas assez profonds, impraticables parfois pendant six mois de l'année (1921), les canaux bretons ont aussi trop d'écluses « *d'un gabarit tellement réduit que le trafic par voie d'eau ne peut espérer recevoir beaucoup de développement* » (6).

Lorsque minerais et carrières seront exploités comme ils devraient l'être, les canaux bretons seront tout à fait insuffisants. *C'est une œuvre à refaire*, devons-nous conclure avec M. Quilgars.

(4) QUILGARS. Déjà cité.
(5) QUILGARS. Déjà cité.
(6) QUILGARS. Déjà cité.

Les Routes

Les grandes routes ont été construites au XVIIIe siècle dans un but plutôt stratégique qu'économique (7).

De plus, « *par rapport aux besoins d'une population très dense et presque qu'exclusivement rurale, la vicinalité d'Armorique est bien incomplète* » (7).

Un tableau mettra bien en lumière « la déplorable infériorité » de la Bretagne suivant le mot que M. Vallaux applique au Finistère :

Chemins vicinaux, départementaux, grande communication (8) : Finistère, 5.700 mètres pour 1.000 habitants ; Côtes-du-Nord, 5.300 mètres; Morbihan, 5.100 mètres.

En France, la moyenne est de 6.300 mètres.

Cette moyenne vaut pour l'ensemble de la France, y compris les régions montagneuses comme les Alpes et le Massif Central où les conditions physiques ont empêché le développement des routes. Pour comparer avec justesse la situation respective de la France et de la Bretagne au point de vue routier, il faut excepter ces régions d'une nature trop différente pour ne pas fausser la comparaison.

En réalité, la moyenne de la France est beaucoup plus élevée que le chiffre de 6.300 mètres de routes pour 1.000 habitants. Aussi, M. Vallaux a-t-il écrit :

« *On peut en admettre que le paysan du centre de la France dispose de moitié plus de chemins classés que le paysan du Finistère.* »

La France passait pour posséder le meilleur système routier du monde. La Bretagne n'en a pas moins été traitée en parente pauvre.

Un grand Port Breton atrophié : Brest

L'étude succincte de l'état des chemins de fer, canaux et routes de Bretagne vous a montré leur insuffisance. Voulu ou non, l'abandon de la Bretagne n'en est pas moins réel.

L'exemple du port de Brest, arrêté dans son développement malgré une situation maritime exceptionnelle, montrera combien les relations extérieures de la Bretagne ont été entravées. Non seulement l'aide de l'Etat a manqué à Brest, mais les occasions de développement autonome qui se sont présentées ont été repoussées par le même Etat.

Très brièvement nous résumerons la question. Quels sont les avantages de Brest et ses possibilités d'avenir; quels obstacles sont dressés contre son essor ?

Les Avantages de Brest

Un fait frappe dès l'abord : la situation de Brest à l'extrême occident de l'Europe, au point le plus proche de l'Amérique (gain de 176 milles sur le Havre).

(7) C. VALLAUX *La Basse-Bretagne*, p. 293.
(8) D'après C. VALLAUX. Déjà cité, p. 295.

Mais Brest est aussi « *placé sur la plus grande route de navigation qui soit au monde* » (9). On oublie trop souvent que quarante-quatre puissantes Compagnies de navigation exploitent des lignes passant au large d'Ouessant.

La rade de Brest est la plus vaste d'Europe, 15.000 hectares, parfaitement abritée, d'une profondeur exceptionnelle : 4.065 hectares avec plus de 12 mètres, 1.000 hectares avec plus de 20 mètres. « *L'excellence de sa rade... voici la raison décisive de la supériorité de Brest* » (10).

De là, sa *facilité d'accès* à toute heure de marée, par tous les temps, grâce aux phares hertziens et aux câbles sous-marins de F. Loth. Les entrées et les sorties quotidiennes des navires de guerre, les résultats enregistrés par la marine américaine pendant la guerre sont des preuves péremptoires de cette facilité d'accès (11).

Enfin, dernier avantage : « *son adaptation aisée, rapide et à peu de frais* » aux exigences des navires modernes, au contraire du Havre où une telle adaptation est « *difficile, couteuse* et *toujours en retard de quelques années* » (12).

Les possibilités d'avenir

Une situation aussi exceptionnelle permet l'*organisation de services réguliers*. Avantage unique « *qui désigne Brest pour être la tête de ligne rêvée pour les services rapides, malles poste transatlantiques* » (13). C'est même la seule fonction que l'on envisage pour Brest le plus souvent.

En réalité, Brest a d'autres possibilités qui lui permettront de jouer un rôle de beaucoup plus important. Grand port de concentration au départ et de répartition à l'arrivée des marchandises transocéaniques pour un vaste hinterland qui pourrait s'étendre jusqu'aux côtes du Nord Afrique, voici le rôle que doit jouer le port breton (14).

« *Dira-t-on que c'est là une chimère? Immédiatement il nous faut refuter cette critique*, écrit M. Pawlowski (14). LA NÉCESSITÉ D'UN PORT DE RÉPARTITION ACCESSIBLE AUX NAVIRES DE FORTS TIRANTS D'EAU APPARAÎT SI PRESSANTE QUE LES ANGLAIS SE PRÉOCCUPENT D'ADAPTER PORTSMOUTH A CETTE MISSION, *l'hinterland de cet établissement devant atteindre l'ensemble de nos littoraux nationaux... Il y a toujours un sérieux avantage à fonder ce que les Romains appelaient un emporium, ce que nous désignons plus volontiers sous le nom de plaque tournante : la richesse de Marseille vient moins de son industrie que des échanges qui s'y*

(9) PAWLOWSKI. *Brest, port de répartition*. Lloyd français, d'après la Bretagne à Paris. 17/1/25.
(10) MUSSET. *Les grands ports Bretons*. Annales de Bretagne, Tome XXXV, p. 221.
(11) PAWLOWSKI. Déjà cité.
(12) MUSSET. Déjà cité, p. 217.
(13) TASSEL. *Brest transatlantique* (Bretagne à Paris, décembre 25).
(14) PAWLOWSKI. Déjà cité.

sont institués à la faveur de sa situation nautique. Il y a quelque chose à faire à Brest dans un esprit analogue » (15).

Telles sont les perspectives d'avenir que la situation naturelle de Brest permet d'envisager. Aux avantages naturels les hommes peuvent en ajouter un autre énorme : la création à Brest d'un port franc qui appellera les marchandises.

C'est le rôle d'un Liverpool et surtout d'un Hambourg que Brest peut ambitionner.

Les obstacles au développement de Brest

Malgré ses avantages évidents et ses possibilités, Brest est délaissé au profit des autres ports français — du Havre en particulier.

« *Il ne faut pas manquer de remarquer que Brest est laissé dans un abandon voulu; ce port est systématiquement écarté de tous travaux d'amélioration* » (16).

Qui plus est, l'Etat écarte délibéremment projets et capitaux étrangers qui pourraient remplir le rôle que lui ne remplit pas : « *Avant guerre, il a refusé la concession de l'Aberwrac'h à l'Américain Pierpont Morgan qui projetait d'en faire le terminus des voies ferrées continentales et le port d'embarquement vers les Etats-Unis* » (17).

Ainsi « *Brest était tout désigné pour être l'une de ces grandes artères du cœur commercial de l'Europe, et tandis que des ingénieurs allemands se vantaient de pouvoir établir dans sa rade trois ports comme Hambourg, le Gouvernement écartait de lui les grandes voies ferrées qui doivent assurer le commerce transatlantique avec le centre de l'Europe et l'Orient* » (18).

Opposé au développement du port, à plus forte raison le Gouvernement ne fera pas de Brest le port franc qui assurerait sa réussite. La Bretagne y trouverait un sérieux avantage, mais la politique protectionniste de la France a toujours été opposée aux zones franches. Il n'y a donc rien à espérer sous le régime actuel.

Enfin, un obstacle tout artificiel s'oppose encore au développement de Brest : sa situation de port de guerre. Voici à ce sujet l'opinion autorisée de M. Vallaux — bien souvent cité ici :

« *La situation de Brest comme arsenal et grande place de guerre nuisent nécessairement à son développement autonome... Tout dans le port est subordonné à l'intérêt militaire. Toutes les réglementations en vigueur dans la rade et aux approches sont faites dans l'intérêt de la marine de guerre, rien n'est fait en faveur de Brest commercial* ».

Plus loin il ajoute : « *Le rôle exclusivement militaire de Lorient* A ÉTOUFFÉ, COMME A BREST, TOUTE TENTATIVE D'EXPANSION COMMERCIALE... » (19).

(15) PAWLOWSKI. Déjà cité.
(16) OUILGARS. Déjà cité.
(17) FALLEX et MAIREY. *La France*. Delagrave. Paris.
(18) OUILGARS. Déjà cité.
(19) VALLAUX. Déjà cité, p. 263-5.

Les conditions du développement de Brest

Nous savons maintenant quels obstacles interdisent tout essort à Brest : 1° sa fonction comme port de guerre; 2° l'opposition des intérêts des ports français, du Havre en particulier, et la politique économique française; 3° comme conséquence : l'opposition et l'inaction gouvernementale.

Attendre le développement de Brest dans ces conditions est vain. Il y a contre Brest — comme contre toute la Bretagne — une force plus puissante que la volonté des hommes : l'antinomie des intérêts français et bretons. Dans un Etat où les intérêts bretons ne peuvent se faire entendre, où ils y sont toujours mis en minorité par des intérêts plus proches de l'Etat et plus forts, la situation de la Bretagne est sans issue. Une seule voie est ouverte : ne compter que sur soi-même, que sur une autorité bretonne siégeant en Bretagne, propice au développement du pays, et c'est là la voie qui conduit à l'autonomie.

Conclusions

L'exemple du port de Brest nous a montré que le développement des relations extérieures de la Bretagne étaient entravé. Nous avions vu plus haut l'insuffisance générale des moyens de communication de Bretagne : chemins de fer, routes, canaux. Il faut voir là l'un des obstacles les plus sérieux au développement économique de la Bretagne.

Telle est l'opinion d'un des hommes les plus autorisés et les plus écoutés de Bretagne en matière économique : M. Bahon-Rault, vice-président de la Chambre de Commerce de Rennes.

« *La Bretagne*, a-t-il dit, *malgré les barrières mises, involontairement nous voulons le croire, à son développement économique par la malheureuse politique d'antan, par d'inexplicables vetos administratifs, malgré l'absence d'un réseau ferré adéquat, la pénurie de voies d'eau utilisables, l'abandon des richesses du sous-sol et l'inutilisation des ports naturels incomparables, la Bretagne est appelée à un avenir économique immense*, A CONDITION D'ÊTRE DOTÉE D'UN RÉSEAU DE VOIES FERRÉES ET DE VOIES D'EAU LOGIQUEMENT CONSTITUÉ. »

L'état des voies ferrées n'ayant pas donné à la Bretagne l'essor économique qu'elle pouvait attendre, la pénétration des chemins de fer a d'autant plus favorisé l'émigration vers la France et Paris en particulier. Aucune industrie nouvelle n'a fixé en Bretagne une population qui s'accroît sans cesse et les chemins de fer ont ouvert des voies aux milliers de travailleurs qui ne trouvent pas l'emploi de leur activité sur la terre de Bretagne, privée d'industrie. Ainsi la malfaisance de la situation des voies de communication est double : elle prive la Bretagne d'industries, elle ouvre au flanc de la Bretagne la plaie de l'émigration. On est en droit de conclure que « *la Bretagne n'a bénéficié des grandes découvertes des grands travaux qu'autant que les uns et les autres pouvaient non la développer, mais la sucer, l'épuiser* » (20).

(20) QUILGARS. Déjà cité.

Au risque de nous répéter, disons encore que la situation de la Bretagne provient d'une cause générale :

« *L'axe commercial de la France court de Calais à Marseille par Paris et Lyon* (21), et non pas de Brest à Rennes et à Nantes. Quoi de plus naturel que les voies de communications bretonnes soient négligées ou mal orientées.

Les intérêts que l'Etat français doit naturellement protéger sont à Lille, au Havre, à Bordeaux. Politiquement, ces intérêts sont mieux représentés que les intérêts bretons. Economiquement, ils sont en contradiction fréquente avec les intérêts bretons (22). Dès lors, ceux-ci sont oubliés, à l'occasion sacrifiés. Quoi de plus normal ? Que peut-on reprocher à l'Etat qui remplit son rôle vis à vis des intérêts qui l'ont créé ?

Mais, de toute évidence, une autorité siégeant en Bretagne aurait mieux servi l'intérêt breton. Elle n'aurait pas subi la force de la tradition centralisatrice qui s'exerce à Paris et qui s'est manifestée dans le tracé des chemins de fer comme dans les institutions. *Elle n'aurait pas sacrifié la Bretagne au profit des Régions de la France.* Notre pays aurait un réseau homogène de voies ferrées, de routes et de canaux, des ports qui auraient été des éléments très importants dans le développement de sa prospérité. Cette autorité bienfaisante a manqué.

Il n'est que temps d'établir un état breton, représentatif et coordonateur des intérêts bretons ou plutôt de le rétablir pour mettre ordre et méthode là où l'Etat français ne peut mettre que désordre et incompétence.

▼ ▼ ▼

APPENDICE II

▼

Le Régime douanier et le protectionnisme français contre l'industrie et le commerce bretons

Au cours des pages qui précèdent, nous avons écrit à plusieurs reprises qu'intérêts bretons et français s'opposent fréquemment. Une preuve nous est fournie par l'opposition des industriels français à la création d'industries en Bretagne, parce que la Bretagne constitue pour eux un marché de premier ordre. L'impossibilité pour le gouvernement de créer à Brest un port franc qui assurerait au port breton un avenir immense constitue une autre preuve.

Quelques faits récents nous confirment que le jeu de la politique protectionniste française nuit au commerce breton :

— Exportation des pommes de terre et des chevaux interdite

(21) Cours de Géographie. *La puissance Française.* 1921.
(22) Voir l'Appendice II.

en 1924, puis autorisée, après les protestations des producteurs bretons que de telles mesures atteignaient, et à nouveau interdite.

— Dénonciation du traité de commerce avec l'Espagne en 1922 sous la pression des viticulteurs du Midi qui y trouvaient intérêt pour assurer la vente de leurs vins.

Le commerce breton d'exportation de la morue se voyait privé de son principal débouché. Pêcheurs et armateurs bretons subissaient des pertes importantes.

Ces exemples, où l'on voit des mesures abolies, puis rétablies, montrent bien que les intérêts bretons et français ne coïncident pas et mettent en évidence l'embarras du gouvernement qui, ne pouvant satisfaire tout le monde, finit par sacrifier les intérêts bretons.

La même politique protectionniste est aussi funeste à l'industrie bretonne : Les Français sont peu entreprenants. Ce ne sont pas eux qui feront la conquête de nouveaux marchés extérieurs. Contenter le marché intérieur leur suffit. Aussi ne cherchent-ils point à utiliser toutes les immenses ressources de leur empire colonial : on sait le médiocre développement des colonies françaises. Même sur leur territoire, ils pratiquent la politique du « Malthusianisme économique ». Voici un exemple pris dans l'industrie métallurgique :

« *Le mot d'ordre (du Comité des Forges) rigoureusement obéi était simplement d'adapter la production à la consommation. En d'autres termes, la métallurgie française produisait exclusivement pour satisfaire les besoins du pays et délibérément exportait peu. Elle limitait volontairement son développement. S'orienter vers le marché d'exportation, c'était pour elle gâcher le métier. Protégée efficacement par la barrière douanière, elle vendait cher à ses nationaux et s'attachait âprement au maintien des prix. Le résultat de cette politique dénoncée par M. Loucheur étaient : 1° Acier cher et mécanique française en retard sur l'allemande ; 2° tôle chère, pas de marine marchande* (23).

Il y a une troisième conséquence : *la non exploitation des riches minerais de fer breton.*

On comprend que « *les industriels des autres régions pour qui la Bretagne constitue un débouché important, un marché de premier ordre, non seulement ne freont rien pour provoquer la création dans le pays d'usines de transformation des matières premières qui y abondent ou pour aider à cette création, mais encore qu'ils feront tout pour empêcher un tel mouvement* » (24). Comme ils ont l'appui du Gouvernement, la Bretagne reste l'éternelle sacrifiée.

On voit qu'il n'y a pas de développement pour elle hors de l'autonomie.

Francis DEBAUVAIS.

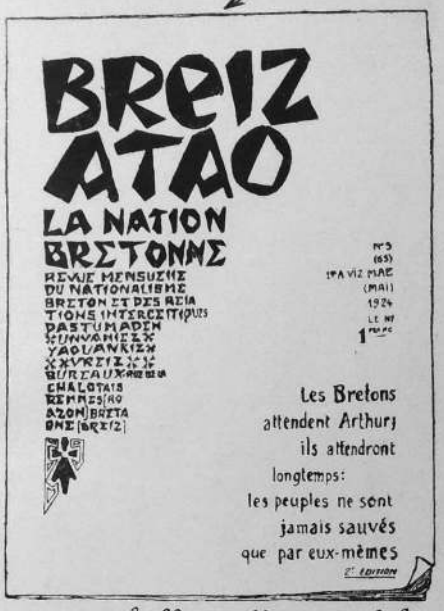
---

(23) Politique du Comité des Forges en 1914. *Impartial français*, cité par TASSEL : *Essai sur les causes de la disparition des industries en Bretagne au* XIXe. Breiz Atao, janvier 26.

(24) GRILLET. *La Reconstruction économique de la Bretagne.* Revue d'étude et d'action économique. N° 1, Juillet 1922.

Imp. RIOU-REUZÉ, Rennes.

Pour mieux connaître la Bretagne
Pour mieux savoir défendre ses intérêts
Lisez



An holl wir Vrezoned hel lenn bep miz.

paraît le 1er de chaque mois, sur 16, 20 et 24 pages (format des grandes revues). Présentation moderne, avec couverture en deux couleurs. Vous trouverez dans chaque numéro des articles dans les deux langues sur les questions vitales intéressant la Bretagne, la politique bretonne, des études sur le relèvement breton, la langue bretonne, etc..., des chroniques où sont passés en revue les idées, les livres, les journaux et les événements du monde extérieur qui intéressent la Bretagne... Dans PANCELTIA, ds études et des informations sur les Pays Celtiques : Irlande, Pays de Galles, Ecosse, Cornwall, etc...

BREIZ ATAO est une revue qui « VIT ».
Elle se transforme et s'améliore sans cesse...

Contractez dès aujourd'hui un abonnement d'essai de six mois (cinq francs), à *Breiz Atao*, 86, rue Saint- Malo, Rennes. (Chèques Postaux : 25-29 Rennes)

Demandez en même temps les statuts de l'*Unvaniez Yaouankiz Vreiz* (Union de *Breiz Atao*). Elle groupe l'élite des jeunes qui travaillent pour le relèvement de la Bretagne.

Ceci ne vous engage à rien...

Imp. Riou-Reuzé, Rennes. — 1926