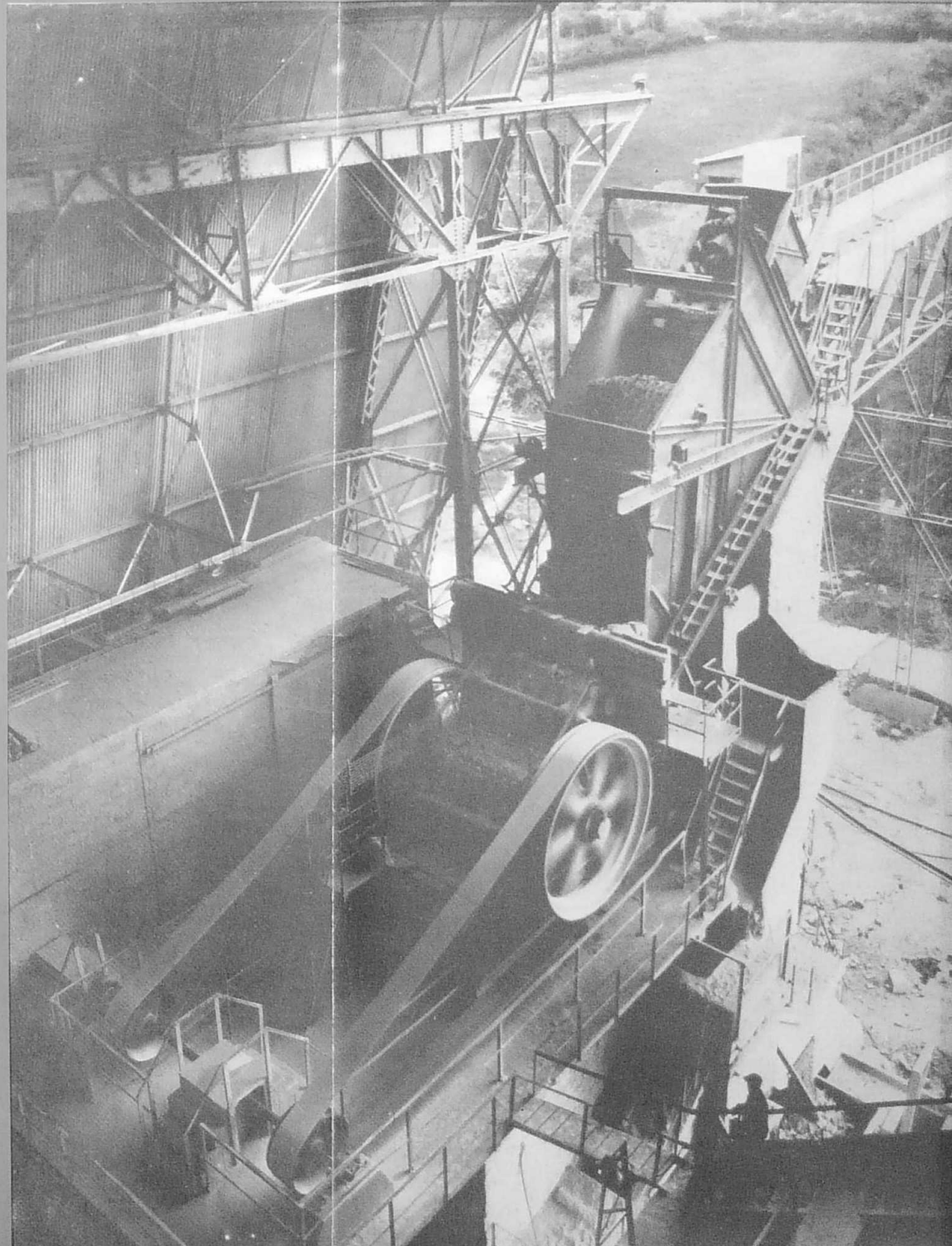


L'OUEST INDUSTRIEL

N° 50 — DÉCEMBRE 1955

COMMERCIAL * MARITIME * AGRICOLE



CARRIÈRES
DE L'OUEST
CONCASSEUR DE 200 T/H

(Voir page 20)

Davum

**Aciers
Métaux
Plastiques
Machines - Outils
Outillage**

Siège Social : 22, Bd Galliéni, VILLENEUVE-LA-GARENNE (5) Tél. PLA. 22-10

NANTES, 58, Bd Gustave Roch et Quai Wilson (Loire-Inférieure)
- B.P. 22 - Tél. 123-95 0 99

LE MANS, 5, Bd de la Petite Vitesse, (Sarthe) - Tél. 32-87 et 88

LORIENT, Avenue Kergoat (Morbihan) - Tél. 4-96 et 7-97

QUIMPER, Xévir Izella Ergat-Armel - Tél. 3-63 et 11-70

CAEN, Cours Cafarelli (Calvados) - Tél. 24-44 et 25-86

ROUEN, 58, Rue de Lyons-la-Foret - B.P. 523 (Seine-Inférieure)
- Tél. RI. 54-63 (3 lignes)

agent de vente de :

Union Siderurgique Lorraine "Sidlor" - Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire - Société des Hauts Fourneaux et Forges
d'Allevard - Société Metallurgique de Champagne - Société des Hauts Fourneaux et Acieries de Differdange, Saint-Inghbert,
Rumelange (H.A.D.I.R.) - Société Anonyme des Ciments Portland de Rombas - Société Anonyme Philips (pour la Soudure électrique)

AVEC UN DRT
vous pouvez assurer

la commande DIRECTE

la commande A DISTANCE

la commande AUTOMATIQUE

LA PROTECTION DU MOTEUR contre les surcharges courtes ou prolongées, les courts-circuits, la marche en monophasé, etc...

LA PROTECTION DE LA MACHINE en interdisant les démarrages à vide ou en dehors de la surveillance du conducteur, ainsi que les surcharges chaque fois qu'elles risquent d'être dangereuses pour les pièces mécaniques.

LA PROTECTION DU PERSONNEL en interdisant le démarrage inopiné de la machine, consécutif au retour du courant après une coupure et en permettant tous les verrouillages de sécurité souhaitables.

35 CONTROLES DE FABRICATION GARANTISSENT LA QUALITE DES DRT

LA TÉLÉMÉCANIQUE ÉLECTRIQUE

NANTERRE - FRANCE - Tél. MALMAISON 18-05

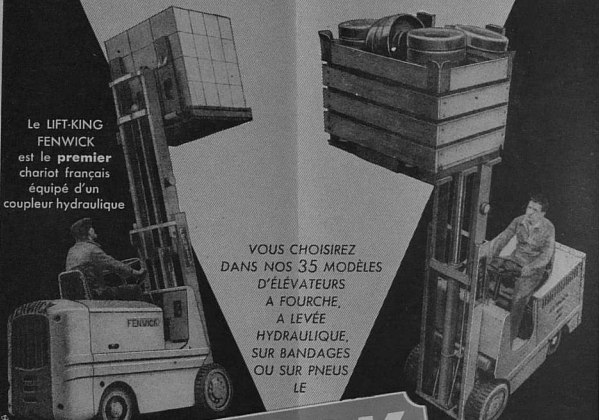
BUREAU DE NANTES : LA TÉLÉMÉCANIQUE ÉLECTRIQUE, 27, Rue de Strasbourg - Téléphone 332-84
AGENT DE ROUEN : M. DELAPORTE, 24, Rue de l'Avaloise - Téléphone RI 89-96
AGENT DE TOURS : M. VOIRY, 11, Rue Fromont - Téléphone 69-27

DISTRIBUTEURS OFFICIELS du matériel normalisé "TÉLÉMÉCANIQUE"

Alençon, Laval, Le Mans, St-Lô : COMPTOIR ÉLECTRIQUE INDUSTRIEL DU MAINÉ - Avranches : ETS TABUR - Caen : ETS FACEN ET COMPTOIR ÉLECTRIQUE DU NORD-OUEST - Le Havre : COMPTOIR ÉLECTRIQUE DU NORD-OUEST - Lorient : REVIMEX - Nantes : REVIMEX ET COMPTOIR DU SUD-OUEST - Quimper : C.E.D.I. - Rennes : Ets R. RICARD et Ets TABUR - Rouen : Ets TABUR - Tours : Ets ELECTROHMS et M. DELAHAYE

**A ESSENCE
ou ÉLECTRIQUE**
de 500 kg à 4 tonnes

Le LIFT-KING
FENWICK
est le premier
chariot français
équipé d'un
coupleur hydraulique



VOUS CHOISIREZ
DANS NOS 35 MODÈLES
D'ÉLEVATEURS
À FOURCHE,
À LEVÉE
HYDRAULIQUE,
SUR BANDAGES
OU SUR PNEUS
LE

FENWICK

FENWICK
a construit en 1926
le premier chariot
élevateur électrique français

QUI METTRA VOS MANUTENTIONS
AU DIAPASON DE VOTRE PRODUCTION
...ET SUIVI PAR NOTRE SERVICE APRÈS VENTE

Nous vous adresserons sur simple
demande notre documentation
LIFT-KING, YARD-KING et JUNIOR

15, RUE FÉNELON
PARIS, X^e, LAM. 91.60

FENWICK

112, BD DES BELGES
LYON, LaLande 04.77

Pensez-y

L'OUEST INDUSTRIEL

MARITIME - AGRICOLE
ET COMMERCIAL
REVUE MENSUELLE

Directeur : HENRI LETESSIER

★

CENTRES DE LIAISON ET COMITÉS DE PATRONAGE

BRETAGNE

CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES
(LOIRE-INFÉRIEURE).
OFFICE DÉPARTEMENTAL DES GROUPEMENTS PATRONAUX DE LA LOIRE-INFÉRIEURE, NANTES.
CHAMBRE DE COMMERCE DE RENNES
(ILLE-ET-VILAINE).
FÉDÉRATION DES INDUSTRIES D'ILLE-ET-VILAINE, RENNES.
CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER
(FINISTÈRE).
CHAMBRE DE COMMERCE DE LORIENT
(MORBIHAN).
FÉDÉRATION DE L'INDUSTRIE DU MORBIHAN, LORIENT.
CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST
(FINISTÈRE).
CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-BRIEUC (CÔTES-DU-NORD).
CHAMBRE DE COMMERCE DE MORLAIX (FINISTÈRE).
CHAMBRE DE COMMERCE DE FOUGÈRES (ILLE-ET-VILAINE).
CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-MALO (ILLE-ET-VILAINE).

NORMANDIE

CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN
(SEINE-MARITIME).
FÉDÉRATION DES SYNDICATS PATRONAUX DE ROUEN ET DE SA RÉGION.
COMITÉ DE L'INDUSTRIE, DU COMMERCE ET DE L'ARMEMENT DU HAVRE.

MAINE-ANJOU

CHAMBRE DE COMMERCE D'ANGERS
(MAINE-ET-LOIRE).
FÉDÉRATION PATRONALE DE L'ANJOU (ANGERS).
CHAMBRE DE COMMERCE DU MANS
ET DE LA SARTHE.
FÉDÉRATION DES GROUPEMENTS ET SYNDICATS DES INDUSTRIELS, COMMERÇANTS ET ARTISANS DU DÉPARTEMENT DE LA SARTHE (LE MANS).

★

ABONNEMENT : 1 AN : 1.500 FRANCS
LE NUMÉRO : 150 FRANCS

SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS PROFESSIONNELLES ET TECHNIQUES
106, BOULEVARD MALESHERBES — PARIS, X^{VIII}
TÉL. : WAGram 08-40
C. C. P. 4158 59

L'HOMME ET LE COMMERCE

PAR ÉMILE ROCHE

PRÉSIDENT
DU CONSEIL ÉCONOMIQUE

LES commerçants sont des aventuriers. Du moins est-ce la réputation que leur firent les poètes de l'antiquité, latins surtout, qui, comme chacun sait, n'avaient pas le pied marin et s'effrayaient de la hardiesse de ces navigateurs empressés à franchir les mers, malgré les dieux et les tempêtes, pour trafiquer en lointains pays.

On ajoutait même qu'ils étaient corrompus et que, si les dames romaines avaient pris le goût de la pourpre tyrienne et de beaux voiles à fils d'or tissés en Orient, ils en portaient la lourde responsabilité.

Dans ces malices poétiques où se lit, en filigrane, l'avarice des Romains, se cache aussi un hommage au génie des commerçants et au prix de leur service.

Entreprendre, oser, risquer, voilà les mots d'ordre que leur démon familier dicte aux gens du négoce. Voilà en quoi leur activité répond à une exigence permanente de l'âme humaine.

Que l'on charge sa trirème de poteries attiques ou de bronzes itinérants des grandes foires de Champagne et autres lieux. Certes, chacun ajuste la profession à sa taille, mais loyer, patente, fiscalité, concurrence sont autant de déserts ou de forêts mal fréquentés. Même codifié, le risque subsiste et j'en sais plus d'un qui préférerait le seigneur brigand qui lève un péage aux redoutables polyvalents harcelés de lois et de règlements.

Direz-vous que c'est là l'épopée du commerce et que le détaillant de votre rue n'est point le frère des caravaniers ou des marchands itinérants des grandes foires de Champagne et autres lieux. Certes, chacun ajuste la profession à sa taille, mais loyer, patente, fiscalité, concurrence sont autant de déserts ou de forêts mal fréquentés. Même codifié, le risque subsiste et j'en sais plus d'un qui préférerait le seigneur brigand qui lève un péage aux redoutables polyvalents harcelés de lois et de règlements.

De plus, hier comme aujourd'hui, le commerçant joue sa réussite sur son habileté à convaincre. Commercer avec les hommes, c'est chercher à les séduire, c'est peut-être parier sur leurs besoins, c'est aussi implicitement ou non, jouer sur l'interdépendance ou la solidarité humaine. En ce sens, le commerce, du troc jusqu'aux formes les plus élevées, traduit le degré de la civilisation. Comme il a été et demeure le lien entre les nations, comme avec les ballots de marchandises, c'est l'âme et l'art d'un peuple qui s'exporte et conquiert pacifiquement, ainsi dans la cité, il est le ciment entre les individus et les corps de métiers.

Le perfectionnement des circuits de distribution importe à la vie de la nation tout entière. Si grâce à eux, le producteur atteint

Suite page 29

CHAFFOTEAUX
ET
MAURY

CHAFFOTEAUX
ET
MAURY



SAINT-BRIEUC

La plus grande production mondiale de
chauffe-eau instantanés

ÉTABLISSEMENTS CHAFFOTEAUX & MAURY

Le Légué

Tél. : 159

Côtes-du-Nord

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE DANS L'OUEST ET LES ZONES INDUSTRIELLES

DANS notre précédente étude nous avons envisagé le processus de création d'une zone industrielle, les formalités à accomplir, les méthodes de détermination des besoins, et la nécessité du rassemblement des volontés autant que des éléments matériels. Cependant l'établissement d'une zone industrielle ne résout pas le problème de la décentralisation, reconnue comme la condition d'une politique efficace d'expansion, ou tout au moins ne le résout pas ipso facto. Il reste encore à peupler la zone précédemment créée, à y attirer des industriels, à mettre à leur disposition des terrains à bâtir, à leur assurer un recrutement de main-d'œuvre sinon spécialisée du moins « orientée » vers le domaine considéré, et qui s'adaptent aisément. C'est encore là une œuvre collective, à laquelle doivent participer tous les intéressés au développement économique de la ville ou de la région. Les arguments devront être aussi bien d'ordre économique que psychologique, et c'est bien souvent à la suite de démarches personnelles menées par les autorités de la ville ou du département auprès des industriels intéressés que les négociations pourront aboutir.

L'importance de l'élément psychologique nous est donnée par l'exemple de Niort, où fut créée une zone industrielle réservée à l'implantation d'industries nouvelles.

Cette zone, qui couvre une superficie de 12 hectares, a été délimitée sur le territoire de Saint-Florent, commune voisine de Niort, et sur des terrains entourés de voies ferrées. Ces terrains furent offerts aux candidats à la décentralisation. Or, au bout de trois ans, un seul acquéreur s'est présenté et a renoncé à traiter en raison de l'absence de bâtiment. La publicité, en ce qui concerne Niort, devra donc user, comme partout ailleurs, des arguments les mieux faits, non pas seulement pour montrer les avantages d'une région donnée, mais encore pour modifier une certaine psychologie regrettable selon laquelle les industries ne peuvent que se concentrer autour des centres urbains. Cette publicité ne fera d'ailleurs que favoriser l'application des mesures prises par le Gouvernement pour décongestionner les banlieues des grandes villes, où, du moins, pour éviter d'aggraver la situation.

UN EXEMPLE :

LA ZONE INDUSTRIELLE D'ANGERS

Un bon exemple de réussite nous est offert par la ville d'Angers et la zone industrielle à la réalisation de laquelle tous se sont attachés.

L'idée de l'industrialisation d'Angers fut lancée pour la première fois le 5 juin 1951 dans les délibérations de la Chambre de Commerce. Depuis, la Compagnie ne laissa passer aucune séance sans la remettre sur le tapis. La nécessité vitale de cette mesure apparaissait à tous.

Les études des projets de zone industrielle prirent toute l'année 1952. Il fallut en référer au Ministère de tutelle, ainsi qu'au M.R.L. et aux commissions de contrôle des opérations immobilières, à l'échelon départemental, puis

à Paris. Dès le début, la Chambre de Commerce, maître d'œuvre en l'affaire, avait obtenu du Préfet de Maine-et-Loire un appui concret et, bien sûr, l'accord de la municipalité d'Angers, directement intéressée par le développement de la ville.

Cet accord visait l'acquisition de deux groupes de terrains, couvrant l'un une superficie de 15 hectares entre la Maine et la gare Saint-Serge; l'autre 12 hectares dans le quartier de la Croix-Blanche. Sur le plan de l'aménagement des terrains dont l'acquisition est entièrement réalisée, il convient de préciser que la Chambre de Commerce prend à sa charge avec la ville les travaux de viabilité : adduction d'eau, aménage de la force, percement des voies de circulation, etc. Et c'est en s'appuyant sur cet acquis que plusieurs hautes personnalités entreprennent des démarches en vue de peupler cette zone industrielle, démarches qui furent couronnées de succès puisque la Compagnie Française Thomson-Houston devait prendre la décision de venir s'installer sur les terrains préalablement achetés par la municipalité d'Angers et la Chambre de Commerce, afin de constituer une zone industrielle.

« Ces terrains se situent au nord-est de la ville, dans un vaste quadrilatère délimité à l'ouest par la route de Paris, et au sud par la voie ferrée Angers-Le Mans.

« La Compagnie Thomson va utiliser immédiatement 120 000 mètres carrés de terrain.

« Les bâtiments dont la construction est déjà commencée auront une superficie d'environ 30 000 mètres carrés. Les travaux seront terminés dans le premier semestre de 1957. Les frais, installations et matériels compris dépasseront largement le milliard. Dans un planning très étudié, la Thomson a prévu qu'au fur et à mesure de leur construction, des bâtiments seront équipés, de manière à ce que, dès le deuxième semestre de 1956, des chaînes de fabrication puissent fonctionner ».

Pourquoi la ville d'Angers a-t-elle été retenue pour cette nouvelle implantation industrielle ?

La direction de la C.F.T.H. aurait eu la possibilité de s'installer dans d'autres villes; Angers a finalement été choisie pour les raisons suivantes :

D'abord Angers offrait des terrains déjà achetés, grâce aux soins diligents de la municipalité et de la Chambre de Commerce.

De plus, la municipalité se charge des problèmes d'adduction d'eau, d'électricité et de voirie.

Avec les achats de terrains, le coût de ces travaux se monte à 170 millions environ, dont finalement les deux tiers resteront à la charge de la ville.

La construction du boulevard industriel, qui desservira cette zone, est déjà très avancée, et un raccordement à la voie ferrée est prévu, permettant à la C.F.T.H. de disposer de deux embranchements particuliers. Ainsi la venue de la C.F.T.H. à Angers concrétise de façon spectaculaire l'effort entrepris par les autorités angevines depuis plusieurs années.

AU DEPART DE NANTES :

BORDEAUX en 1 h. : 3.400 F.
TOULOUSE en 3 h. 20 : 6.200 F.
ALGER en 6 h. : 18.200 F.
CASABLANCA en 5 h. 40 : 30.000 F.

Aller et retour : 10% de réduction.



"Je viens de faire un beau voyage, rapide et confortable"...

comme les 1.500.000 passagers qui ont utilisé les lignes d'Air France en 1954.



AIR FRANCE, Palais de la Bourse - NANTES - Téléphone 345.52,
341.11, 312.42 et tous Agents Agréés.

L'EXPANSION ÉCONOMIQUE et les Zones industrielles

L'ADAPTATION AUX BESOINS

Il est certain que dans l'exemple d'Angers mentionné plus haut, l'adaptation de la zone industrielle aux besoins de l'entreprise fut un facteur de succès. Un équilibre doit être conservé entre l'importance des effectifs de l'entreprise et la situation démographique de l'agglomération, sous peine de compromettre l'économie de la région tout entière. Les industries de grande production devront donc rechercher les zones situées dans les grandes villes de province où elles trouveront la main-d'œuvre qui leur est nécessaire, des écoles professionnelles et d'apprentissage pour leur recrutement futur, sans oublier les établissements scolaires en nombre suffisant pour les enfants du personnel employé.

Ceci ne condamne pas, bien au contraire, les petites zones industrielles qui se trouvent bien d'accueillir les industries de moyenne importance dont l'intégration à l'économie locale se fera sans difficultés. C'est ainsi qu'aux confins des départements du Calvados et de l'Orne, située entre le Noirau — petite rivière qui serpente dans un fond de vallée et dont le cours a été rectifié, — le chemin de fer et la route, la zone de Condé est le type même de la zone communale : elle a été réalisée en 1947 par la municipalité en collaboration avec les Services de l'Urbanisme. Les terrains ont été affectés par voie de remembrement. Aux Ponts et Chaussées sont dus la rectification du cours de la rivière et l'aménagement des routes de dessertes. Tous les frais d'équipement ont été supportés par l'Etat au titre de la reconstitution de la voirie et des réseaux à l'intérieur des périmètres de destruction. La zone s'étend sur environ sept hectares.

Des exemples de zones inter-communales nous sont donnés par Cherbourg, Lorient ou Saint-Nazaire. Dans cette dernière ville la zone industrielle se subdivise en plusieurs secteurs :

a) Une zone de 10 hectares, sise immédiatement en arrière des terre-pleins ouest du port, peut recevoir des installations industrielles entre les rues Gautier, boulevard Lefevre.

A proximité immédiate du réseau commercial, cette zone offre toutes les facilités pour l'établissement d'embranchements particuliers.

Les relations avec le port situé à proximité sont directes et dans le voisinage de cette zone de 10 hectares on trouve :

- Entrepôt frigorifique (ce dernier à 40 mètres du quai le plus proche) ;
- Industries mécaniques et navales, fonderies, chaînes, etc. ;
- Industrie aéronautique ;
- Tous accessoires industriels.

b) Une zone plus réduite peut recevoir des industries liées à l'activité des pêches maritimes (conserveries, transformations des pêches, traitements des résidus, etc.). Un centre de maroyage existe déjà. Saint-Nazaire est très bien placé par rapport aux zones de pêche, en particulier pour la sardine.

c) On doit également signaler les possibilités offertes par l'usine désaffectée de la F.A.N.E., sise à Trigac (commune limitrophe, 3 km du port, desservie par rail et par route, et qui dispose de 3 hectares de bâtiments couverts, totalement équipés de ponts roulants de 5 à 10 tonnes, au milieu de 15 hectares de terrain industriel nivelé desservi par fer (embranchements particuliers) et par route. L'usine comporte également des galeries d'eau d'évacuation, une station de pompage, un bassin surélevé et des conduites de distribution d'eau. L'énergie électrique est fournie par le Réseau d'une ligne aérienne pouvant transporter de 3 à 5 000 kW en haute tension.

Cet ensemble est complété par deux emplacements de stockage en terrain nu de 200 m x 25 m chacun, desservis par chemins de roulement et reliés à la route.

d) Une zone de 2 hectares environ, dite des Vagues de Méan, à proximité du Port, pourrait encore être utilisée à des fins industrielles.

En outre, un programme de construction se dessine sous l'égide de la Chambre de Commerce et des Sociétés locales.

Enfin, la dernière catégorie comprend les zones industrielles d'intérêt régional : c'est le cas de villes telles que Rouen, Caen ou Rennes qui groupent un nombre important de communes, non saturées, offrant aux entreprises nouvelles un site privilégié et de substantiels avantages.

Dans ce domaine, Rennes nous offre l'image d'un remarquable succès. Le dialogue s'était engagé en 1946 entre la municipalité et la Chambre de Commerce sur l'intérêt majeur de créer une zone industrielle. La Chambre de Commerce accepta de conduire l'entreprise. Route de Lorient, à 2,500 km du centre de la ville, en bordure immédiate de l'agglomération, les hasards de la guerre et de l'occupation avaient laissé un vaste terrain plat de 150 hectares, pourvu de nombreuses voies ferrées et de constructions diverses édifiées d'abord par l'armée britannique, puis par les Allemands, et occupées, à la Libération, par les Américains. Au nord, passe la ligne de chemin de fer Paris-Brest ; au sud, la Vilaine canalise, qui permet aux péniches de se diriger vers Saint-Malo d'une part, vers Nantes et le canal de Nantes à Brest d'autre part. Acquiesce cette zone, l'aménager, la lotir, la mettre à la disposition des industriels : tel fut le plan d'action de la Chambre de Commerce. L'étude préalable — en liaison avec le M.R.U. et la ville — demanda plusieurs années. C'est en 1952 que l'opération fut pratiquement déclenchée ! Le lotissement des trente-neuf premiers hectares achetés est en cours. Mais, dès fin 1951, la Société Citroën, orientée sur Rennes par les services de l'Urbanisme, acquiesce trente hectares de la zone prévue pour y construire une usine ; les travaux commencent en 1952 et, en moins d'un an, un bâtiment d'une superficie de trois hectares et demi (représentant un sixième des projets futurs) se dresse à la porte de la ville. Citroën a, d'ores et déjà, donné un essor considérable à la zone industrielle de Rennes et contribue à la renaissance économique régionale.

LES INDUSTRIES DE TRANSFORMATION CANDIDATS A LA DÉCENTRALISATION

« Des zones industrielles puissantes étaient admissibles au temps de la servitude du charbon. L'électrification généralisée a modifié sérieusement le problème. Sans doute, il restera et doit rester sur place les industries lourdes qui dépendent de la proximité immédiate du charbon et du minerai de fer. Seulement, les industries de transformation peuvent et doivent être essayées. » Telle est l'opinion exprimée récemment par M. Bernard, président de la Chambre de Commerce de Niort et des Deux-Sèvres. Il n'est pas question, évidemment, de démanteler les industries fonctionnant dans les grandes villes. Sans doute peut-on encourager le départ de celles qui trouveraient leur compte dans leur transplantation. Mais cela demeure du ressort de l'initiative privée. « Il ne s'agit pas dans ma pensée, a ajouté M. Bernard, il ne s'agit pas, en restaurant une politique intense de décentralisation industrielle, de voir un reflux des Parisiens sur la campagne ; il s'agit de retenir nos ouvriers et nos paysans. Les ateliers nécessaires, étant neufs, seraient forcément de conception moderne, donc plus productifs. » M. Bernard, au dossier de la décentralisation, apporte un autre argument favorable intéressant : celui de la constitution des stocks, impossible souvent dans les gros centres, faute de place, et qui pourtant se présente comme « un élément de régularisation économique considérable », « un volant amortisseur des crises ». La décentralisation, déclare-t-il encore, « permettra précisément de rendre tout le pays productif et pas simplement quelques régions ».

**UTILISEZ
EN FONDERIE
LES ÉQUIPEMENTS
STEIN ET ROUBAIX**

FUSION

Fours électriques à arcs,
à induction - Fours
réverbères - Cubilots à
vent froid et à vent chaud
- Poches mélangées -
Fours rotatifs.

TRAITEMENTS

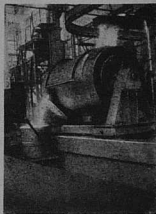
Fours de recuit de tous
types.

ÉTUVES

Étuves à recirculation.

TAMISAGE

Cribles et tamis Tyler.



**UTILISEZ
LES FOURS
DE SÉRIE
STEIN ET ROUBAIX**

**FOURS DE FORGE
FOURS DE TRAITEMENTS
FOURS DE FUSION**



Tous ces fours peuvent être chauffés par tous
combustibles ou électriquement.

★ ÉTUDES ET DOCUMENTATIONS SUR DEMANDE



STEIN ET ROUBAIX

Société anonyme au capital de 525 millions de francs.
24, rue Erlanger - PARIS-16^e - JASMIN 94.40
Usines à ROUBAIX - LANNOY - LA COURNEUVE

**PAPETERIES
LÉON CLERGEAU**

15, Rue Lamoricière NANTES
Téléphone : 159-02-312-58

**PAPIERS D'EMBALLAGE
CARTON ONDULÉ - CAISSES CARTON
CARTONNAGES - SACS PAPIER**

USINE A CARADEC près Josselin (Morbihan)

**POUR CONSTRUIRE
économiquement
AGENCEMENTS COMMERCIAUX
RAYONNAGES
POSTES DE TRAVAIL**



Les éléments simples de P.A.I. sont une
corde perforée et le Quastil, représenté
ci-dessus. Ce dossier, breveté, assure un
assemblement sûr et permet la fixation
en 3 points.
Certificat de solidité et de rigidité.

BRETAGNE : P. SAUCIN | NORMANDIE : S. L. C. G. COLARD
2, Rue du Général Bedeau | 22, Rue François Arago
NANTES (11-12) | ROUEN (5-6), TEL. RI. 30.65

TABOR S. A. - 61, Av. Augustin Dumont, MALAKOFF (Seine)



L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

**CONSTITUÉE
DANS LE CADRE
DU C. E. L. I. B.**

**La Commission régionale
d'expansion économique
prend une série d'initiatives en faveur
du développement industriel et agricole
des départements bretons**

La commission régionale d'expansion économique pour les départements de la 6^e Région vient de tenir sa première réunion de travail à Brest le 7 novembre. On sait que cette commission a été constituée à la suite de deux réunions du C.E.L.I.B. qui se sont tenues à la préfecture d'Ille-et-Vilaine les 1^{er} juin et 10 juillet derniers. Elle groupe 55 personnalités représentant les collectivités locales (conseils généraux et municipalités), les Chambres de Commerce, d'Agriculture et de Métiers, les organisations syndicales, les groupements professionnels, les banques, les transports, etc. Présidée par M. Prod'homme, président de la Région Économique, la commission a été créée dans le cadre du Comité d'Étude et de Liaison des Intérêts Bretons (C.E.L.I.B.) qu'un arrêté inter-ministériel du 23 octobre 1955 a reconnu comme comité d'expansion pour les départements des Côtes-du-Nord, du Finistère, d'Ille-et-Vilaine et du Morbihan.

**LES DÉCRETS
DU 30 JUIN EN FAVEUR
DE L'EXPANSION RÉGIONALE**

La réunion de Brest portait en tête de son ordre du jour la question des décrets pris le 30 juin 1955 par le Gouvernement pour résumer les économies régionales. M. Martray, secrétaire général du C.E.L.I.B. et de la commission régionale d'expansion, a présenté un rapport pour analyser ces décrets dont il s'est félicité tout en soulignant leurs insuffisances. Un certain nombre d'organismes destinés à faciliter la décentralisation industrielle se trouvent certes mis en place (fonds de développement économique et social, sociétés de développement régional, grou-

pements professionnels, etc.). Des mesures concrètes peuvent être prises en faveur des industriels qui implantent des établissements dans certaines zones (primes d'investissement de 20 %, bonifications d'intérêts, exonération totale de la patente, avantages fiscaux, etc.). Mais le rapporteur a protesté contre le fait que ce dispositif ne pourrit pour qu'en fonction des « programmes d'action régionale » que l'administration centrale s'est réservée, en définitive, le soin d'établir sans consultation suffisante des organismes représentatifs.

Sans doute, en ce qui concerne la Bretagne, le programme d'action régionale act-11 été préparé finalement d'après le plan d'aménagement, de modernisation et d'équipement élaboré par le

C.E.L.I.B. en 1953 — et c'est la raison pour laquelle le programme breton s'est trouvé prêt avant celui de toute autre région française. Mais que se serait-il passé si le plan du C.E.L.I.B. n'avait été préalablement établi? De toute façon, une question de principe est posée. Il s'agit de savoir si l'on essaiera de faire de la décentralisation d'en haut, par voie d'autorité et sans s'appuyer sur les réalités régionales et locales. C'est ainsi que la détermination des « zones critiques » — celles dans lesquelles s'appliqueront les dispositions les plus intéressantes des décrets du 30 juin — serait faite par les services ministériels sans aucune consultation préalable des organisations régionales.

**moteurs à
réducteur**
plus de 25 années
d'expérience
industrielle



ASEA-HILLAIRET
2, R. PAUL CÉZANNE - BAL 31-60
USINE A PERSAN (S.-el.-O.)

Représentant à NANTES : M. DANIEL
135, rue Paul-Bellamy - Tél. 419.62

Représentants à PONT-AUDEMER : MM. VULLIEZ & BEYLLIER
13, rue de la Brasserie - Tél. 27

H. LAPPARTIENT - STEREN

*Un carénage
parfait en 3 couches*

NEOGOM MINIMUM
Anticorrosif
Proliement inaltérable

NEOGOM F
Film adhérent
Peinture isolante
Séchage rapide

NEOGOM M.T. 5
Antifouling moderne
Fortement toxique
Action de longue durée



NOTICES
SUR DEMANDE

opic

NEUILLY-SUR-SEINE - B. 50, CHANTON, MAIL 56-21
LORIENT - Avenue LA PERLIERE, Téléphone 431

**L'INVENTAIRE
DES POSSIBILITÉS
INDUSTRIELLES
DE LA BRETAGNE**

M. Philippouneau, agrégé de l'Université, docteur en lettres, dont nos lecteurs apprécient depuis longtemps la collaboration à notre revue, a développé ensuite les grandes lignes de ce que sera l'inventaire des possibilités industrielles de la Bretagne.

Par lettre du 15 octobre, le ministre de la Reconstruction et du Logement a confié au C.E.L.I.B. « le soin de conduire une enquête pour déterminer les localités bretonnes qui seraient les plus aptes à accueillir des industries nouvelles ». Le C.E.L.I.B. a demandé à M. Philippouneau de diriger cette enquête et de rédiger un projet qui sera étudié dans le cadre de la commission d'expansion avant d'être remis au M.R.L.

M. Philippouneau a insisté, dans le rapport qu'il a présenté à Brest — et la commission l'a suivi unanimement — sur les avantages du cadre régional pour l'établissement d'un inventaire de ce genre. Chaque ville ou chaque circonscription consulaire de Bretagne aurait pu concevoir ce travail pour son propre compte. Outre que les moyens mis en œuvre auraient été moins adaptés à la nécessité d'une propagande qui excite la publication d'une brochure assez luxueuse, le résultat aurait été beaucoup plus contestable tant aux yeux du M.R.L. et des pouvoirs publics qu'aux yeux des industriels : le cadre régional est une garantie de sérieux et d'indépendance.

Ceci dit, M. Philippouneau se propose de conduire son enquête en liaison étroite avec les autorités administratives, les Chambres de commerce et les municipalités. Il a d'ailleurs préparé un questionnaire précis qui permettra, pour chaque agglomération retenue, de déterminer, comme le demande le M.R.L. :

- a) l'importance de la population active, classée par sexe et par âge, sa répartition par activités collectives, activités individuelles et catégories socio-professionnelles;
- b) la situation actuelle de l'emploi (offres et demandes d'emploi, chômeurs totaux reconnus, chômeurs partiels indemnisés, durée hebdomadaire du travail, etc.);
- c) les salaires pratiqués;
- d) la situation de l'habitat et les disponibilités de logement;
- e) les réseaux de transport public existants facilitant les déplacements quotidiens de la main-d'œuvre;
- f) les ressources en établissements d'enseignement de tous ordres.

L'inventaire donnera en outre toutes précisions sur les bâtiments et terrains à usage industriel, les sources d'énergie, l'approvisionnement en eau, les avantages financiers et fiscaux réservés aux industriels en Bretagne et, dans tel ou tel centre, l'organisation syndicale et politique, etc.

**VERS LA CRÉATION
D'UNE SOCIÉTÉ
DE DÉVELOPPEMENT
RÉGIONAL EN BRETAGNE**

M. Prod'homme, président de la 6^e Région Économique, a présenté à la

commission les conclusions du groupe de travail « crédit » qui s'était tenu sous sa présidence avant la séance plénière. L'essentiel des délibérations de ce groupe avait porté sur la création d'une société de développement régional. On sait que ces sociétés, prévues par le décret n° 55 876 du 30 juin dernier, ont pour objet de concourir sous forme de participations en capital au financement des entreprises industrielles s'installant dans les régions qui souffrent de sous-emploi. Il s'agit de sociétés par actions, au capital minimum de 250 millions, appelées à jouir d'avantages considérables de la part de l'État (garantie d'un dividende minimum, exonérations fiscales, etc.).

Après une longue et intéressante discussion conduite par M. Prod'homme, il a été décidé de commencer par la création d'une « Société d'Études » à capital réduit (10 à 20 millions), appelée à se transformer ensuite très rapidement en société de développement conforme au décret. Les banques, les Chambres de commerce, d'agriculture et de métiers, les organisations syndicales et les particuliers seront conviés à y participer. Les statuts de la société d'études seront adoptés au cours d'une réunion du groupe de travail « crédit » prévue pour décembre. Les statuts sont actuellement préparés par une commission restreinte qui prendra également tous contacts avec les milieux bancaires et les collectivités publiques, commission composée de MM. Bodin, directeur général de la Banque de Bretagne, Renaux, directeur de la Société Générale à Rennes et Le Bez, industriel à Quimper.

**L'EXPORTATION
DES PRODUITS AGRICOLES
VERS LA GRANDE-BRETAGNE**

Les problèmes de commercialisation des produits agricoles bretons ont été également étudiés au cours de cette réunion de la commission régionale d'expansion. M. Houdet, directeur général de l'Office central de Landerneau et vice-président du Comité régional des conseillers du commerce extérieur, a présenté le rapport adopté le matin par le groupe de travail « marché anglais ». Il est maintenant acquis qu'une mission britannique officielle se rendra en Bretagne à deux reprises pour étudier les conditions de production et de traitement des pommes de terre de primeurs au point de vue phytosanitaire. Ce résultat, qu'il convient de mettre à l'actif du C.E.L.I.B. et du comité régional des conseillers du commerce extérieur de la 6^e Région Économique, devrait permettre une amélioration des conditions d'entrée en Angleterre et une prolongation de la date limite d'exportation de nos primeurs vers ce pays. En ce qui concerne les fraises, il s'agit d'obtenir un abaissement des droits de douane à l'entrée en Grande-Bretagne.

M. Houdet a conclu en demandant la création d'un comité régional d'exportation, associant tous les organismes intéressés de la 6^e Région et de la Chambre régionale d'Agriculture et ayant pour but :

- d'établir des contacts permanents avec la Grande-Bretagne et d'organiser l'exportation des pommes de terre, de primeurs dans le cadre de quatre zones sanitaires : Saint-Malo, Tréguier-Dampoul, Saint-Pol-de-Léon, Pont-l'Abbé;
- d'organiser les études et démarches pour résoudre le problème de nos expéditions de fraises;
- d'étudier le problème des exportations de viande bovine en Grande-Bretagne en créant un périmètre sanitaire dans notre région;
- de préparer l'exportation des produits laitiers, et notamment du beurre et des œufs, dont le marché anglais paraît également avoir besoin.

**L'INTERVENTION
DE M. TRÉBERT
INSPECTEUR GÉNÉRAL
DE L'ÉCONOMIE NATIONALE**

La commission régionale a adopté le rapport de M. Houdet et confié au secrétaire général du C.E.L.I.B. le soin de préparer la constitution du comité régional d'exportation des produits bretons.

Ajoutons enfin que, sur proposition de M. de la Bourdonnaye, président de la Chambre régionale d'Agriculture de Bretagne, la commission a demandé, en outre, au C.E.L.I.B. de prendre l'initiative de constituer un groupement régional pour l'application du décret n° 55 876 du 30 juin sur la recalification des sols et l'arrosage des talus inutilisés, groupement qui réunirait les représentants des conseils généraux, des Chambres de commerce et des Chambres d'agriculture.

Les conclusions de cette réunion ont été tirées par M. Trébert, inspecteur général de l'Économie nationale, qui représentait le Gouvernement avec MM. Ernst, inspecteur général de l'Administration en mission extraordinaire à Rennes, préfet d'Ille-et-Vilaine, Chapel, préfet du Finistère et Philippon, préfet du Morbihan.

Après avoir dit l'intérêt qu'attache l'Administration aux travaux du C.E.L.I.B., M. Trébert, répondant aux rapporteurs, a expliqué comment sont actuellement élaborés les programmes d'action régionale. Il a confirmé notamment que le programme breton, à la rédaction duquel il a participé activement comme inspecteur général de l'Économie Nationale pour les départements de l'Ouest, sera le premier à sortir officiellement; il a ajouté que les grandes lignes de ce programme seront soumises aux organismes de la région avant adoption du texte définitif par le ministre des Finances et des Affaires Économiques. M. Trébert n'a pu donner toutefois l'assurance que la liste des zones critiques serait mise en discussion avant publication, mais il a précisé, qu'en tout état de cause, cette liste ne serait pas établie « ne varierait » et qu'elle pourrait éventuellement être complétée par la suite.

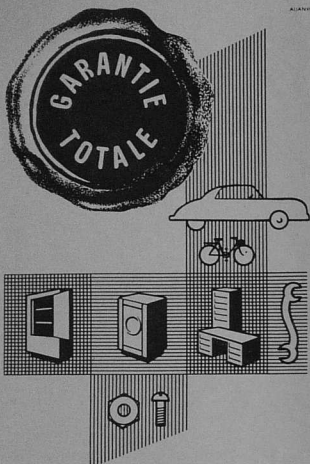
KAOLINS D'ARVOR

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 30.625.000 FRCS

LORIENT



KAOLINS POUR CÉRAMIQUE ET PAPETERIE



seul
un traitement
de surface
PARKER
donne à vos fabrications
une garantie totale

Dégraissage
Déroillage
Protection contre
la corrosion
Préparation du métal
avant peinture
Amélioration des
déformations à froid
Protection des
surfaces traitées

PARKÉRISATION
BONDÉRISATION
PARCOLUBRITE
PARCO - PARCODINE

BRIGHT NICKEL UDYLITE
ZINGAGE ET CADMIAGE
BRILLANTS

SOCIÉTÉ CONTINENTALE
PARKER
40, r. Chance Milly, CLICHY (Seine) - PER. 57-30 -

Accès Levage
Maintenance Abri

**aéro-
sezvitudes**

ÉTUDES GÉNÉRALES
ÉTUDE et RÉALISATION
de tous matériels
STANDARD et SPÉCIAUX

ÉTUDES ET TECHNIQUES NOUVELLES, 1, Rue Jean Métais, PARIS 12^e, 01-51-10

Cette
chaudière
à vapeur
haute pression

BLOCTHERM
vous est livrée en état de marche.

Entièrement montée, contrôlée et essayée à chaud dans nos ateliers, la BLOCTHERM ne nécessite ni fondation ni montage et vous permet de réaliser vos projets les plus ambitieux en quelques heures seulement.

Elle existe en deux types correspondant à vos besoins de vapeur (8 et 10 HP2).

TYPES	1	2	3
Vapeur (à 100°C)	170 kg	42.000 Cal/m2	220 kg
Pression	10 kg/cm2	15 kg/cm2	15 kg/cm2
Consommation vapeur de fuel	8 kg	10 kg	10 kg
Coût	30%	30%	30%
Remplacement	30%	30%	30%

La BLOCTHERM a un rendement de 80%. Elle est entièrement automatique.
Construction 100% française.

GARANTIE
Cet appareil est garanti pendant 3 ans à compter de la date de livraison. Cette garantie est valable pour tous les modèles de la gamme BLOCTHERM. Elle est soumise aux conditions générales de vente de nos établissements.

Établissements O. GOEMINNE
47 bis, Boul. Félix-Faure, SAINT-DENIS (Seine) - Tél. PLA. 20-34

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

UNE SOLUTION
au déclassement des voies ferrées
dans l'OUEST ?



LA
COORDINATION
RAIL-ROUTE

On se souvient de l'émotion considérable soulevée par l'annonce du déclassement d'un certain nombre de voies ferrées secondaires, dont une bonne partie est malheureusement située dans l'Ouest. Cette décision était motivée par le déficit croissant de la S.N.C.F., dont une part importante était imputée à l'entretien de relations ferroviaires sur des lignes à rentabilité faible, voire négative.

Il n'entre pas dans nos intentions de polémiquer sur le sujet même du déclassement, mais de voir si la route est susceptible de pallier la disparition des voies d'intérêt secondaire certes mais dont la contribution à l'économie générale de l'Ouest n'était pas négligeable. Le principal atout du transport routier est de prendre la marchandise au lieu même de son expédition et de l'acheminer vers son destinataire réalisant ainsi le porte-à-porte intégral. Aussi sur de courtes et moyennes distances s'impose-t-il sans discussions, par contre le rail garde son avantage dans les relations à longue distance pour ses tarifs avantageux. Le problème consiste donc à utiliser le transport routier pour les liaisons courtes anciennement desservies par le rail et de conserver le transport ferroviaire sur les grands itinéraires, la condition primordiale étant de supprimer la rupture de charge, autrement dit les opérations de chargement et déchargement en gare particulièrement longues et onéreuses. La solution de ce problème existe et sa généralisation n'est qu'une question d'adaptation de l'usager à ce mode de transport combiné.

LA REMORQUE RAIL-ROUTE

Ce mode de transport connaît dans toute la France un développement sans cesse croissant dont les conséquences économiques commencent à se faire sentir d'une façon très sensible et c'est pourquoi il nous a paru intéressant d'étudier

cette question, relativement nouvelle, non seulement sous l'angle général, mais encore dans ce qu'elle touche à notre région.

Nos lecteurs commenceront à connaître ce nouveau procédé de transport, mais il n'est pas inutile d'en rappeler tout d'abord le principe :

Dans l'esprit de ses promoteurs, il s'agit de combiner les avantages propres aux transports routiers et ferroviaires. La route permet, outre sa souplesse d'exploitation, de réaliser le « porte-à-porte » sans manutentions intermédiaires. Le rail a par contre une incontestable supériorité dans les tractions de masse à grande distance qu'il effectue à un prix de revient particulièrement économique.

Le but recherché a été atteint le jour où la remorque mixte rail-route a été mise au point. Ce genre de véhicule ressemble en tous points aux remorques routières habituelles. Seules des jantes auxiliaires à boudins ont été ajoutées aux roues arrière munies de pneumatiques. Grâce à ces roues auxiliaires, les remorques rail-route peuvent être placées en quelques secondes sur des wagons spéciaux munis de chape côté de rails longitudinaux sur lesquels portent les roues auxiliaires. Un système de calage, simple mais spécialement étudié, permet non seulement d'immobiliser la remorque, mais encore d'accroître la sécurité du chargement.

Inventé avant la guerre, ce système n'est vraiment entré en application que depuis 1945.

Quelques chiffres donneront une idée de son spectaculaire développement :

En 1947, 19 000 tonnes ont été transportées en remorques rail-route. 7 ans plus tard, ce chiffre était multiplié par 25. En effet, 510 000 tonnes ont été transportées en 1954 et les 650 000 tonnes seront certainement atteintes en 1955.

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL



Cette silhouette nouvelle est à la fois simple, esthétique et "fonctionnelle"



Cet appareil a mérité le label BEAUTE-FRANCE

les nouveaux CONTACTEURS-DISJONCTEURS

CONTACTEM BK 20 et BK 32

commandent et protègent vos moteurs et installations dans des conditions exceptionnelles de sécurité :

- Pouvoir de coupure sous $\cos \phi = 0,3$: 500 A sous 500 V pour le type 20 A, 600 A sous 500 V pour le type 32 A,
- Suppression des risques d'amorçage et de collage,
- Bloc de protection à 3 relais thermiques directs, réglables de 5 % en 5 %.

Et il est en plus :

- très robuste,
- facile à installer et à monter (moins de 3 minutes pour un démontage complet),
- d'un entretien pratiquement nul,
- inusable (peut réaliser 10 millions de manœuvres),
- adaptable sous une présentation standard à tous problèmes d'automatisme.

IL S'AGIT DE *kilowatts* ... FIEZ-VOUS A



Renvoyez-nous ce BON après l'avoir agrafé à votre papier à lettres, et précisez, si possible, l'utilisation de ce matériel.
Je suis intéressé, sans engagement de ma part :
● par votre documentation ● par une visite ● par une démonstration
Boyer la mention inutile.

C 34 28

LA COORDINATION RAIL-ROUTE

A l'heure actuelle, une centaine d'entreprises, réparties dans toute la France, exploitent un parc de 1 500 remorques et 150 gares S.N.C.F., sont spécialement équipées pour les recevoir.

Les entreprises exploitantes ont constitué un organisme central chargé d'effectuer la plupart des opérations techniques et de la liaison avec la S.N.C.F., c'est le Groupement technique des Transporteurs Mixtes Rail-Route (G.T.M.).

SON ROLE DANS L'OUEST

Dans l'Ouest, plus qu'ailleurs, l'implantation du rail-route a joué un rôle extrêmement important dans le développement économique des dernières années.

Région presque exclusivement agricole, elle n'a qu'un débouché naturel : Paris. Mais la distance est grande de Brest à Notre-Dame et l'intensification des échanges économiques est essentiellement fonction des possibilités de transport.

Dès son apparition, le système rail-route a trouvé dans cette région un terrain de choix pour son développement.

Grâce aux remorques rail-route, des circuits de ramassage sont organisés qui apportent aux gares rail-route un fret immédiatement réexpédié par fer sans aucune rupture de charge. Les gares ainsi équipées atteignent maintenant le chiffre de onze. Sur la ligne Nord nous trouvons Brest, Landivisiau, Saint-Pol-de-Léon, Plouaret, Guingamp, Saint-Brieuc, Lamballe et Rennes. Sur la ligne Sud : Quimper, Quimperlé et Lorient. Toutes ces gares ont Rennes pour chef de file. Dans cette ville le G.T.M. a mis en place un centre spécialement chargé de surveiller l'ensemble de la région du point de vue de la circulation des remorques et des wagons.

Les éléments suivants sont à cet égard, éloquentes :

MOUVEMENTS EN GARE (RÉGION OUEST) DE RAIL-ROUTE

Gares centres	Pleines	Vides	Total
Rennes.....	2 666	1 826	4 492
Nantes.....	2 798	1 977	4 775

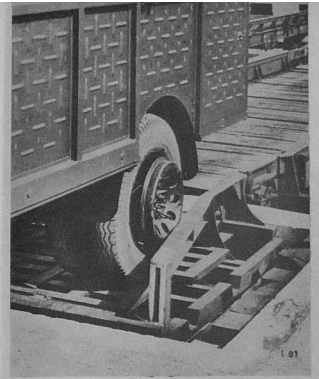
Gares secondaires

Brest (7 mois).....	193	151	344
Lorient.....	1 476	1 075	2 551
Plouaret.....	1 836	1 604	3 440
Quimperlé.....	1 197	1 154	2 351
Saint-Brieuc.....	1 288	1 002	2 290
etc.			

La spécialisation de la production dans les différentes régions entraîne naturellement une diversification des activités dans ces gares. A Lorient, les remorques rail-route sont presque exclusivement utilisées pour les transports de marée. A Saint-Pol-de-Léon, ce sont les primours. A Quimper, les salaisons. Mais le trafic le plus important est celui des viandes abattues. De presque chaque gare des remorques partent chaque jour à destination des Halles de Paris : Lamballe, Guingamp, Plouaret et Quimperlé sont strictement spécialisées dans ce trafic.

Il est remarquable de constater que dans tous ces centres, l'utilisation de la remorque rail-route a entraîné un développement économique certain. Les efforts que la S.N.C.F. a fait de son côté pour améliorer les aménagements ont beaucoup contribué également à obtenir ce résultat.

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL



LES JANTES AUXILIAIRES ACCOLÉES AUX ROUS ARRIÈRE PERMETTENT LE PLACEMENT DE LA REMORQUE SUR LE WAGON S.N.C.F.

Chaque jour, un train partant à 16 h 6 de Brest dessert la ligne nord, passe à Saint-Brieuc à 19 h 45 et arrive à 3 h 4 à Paris-Vaugirard. Sur la ligne sud, le « Godland » partant de Quimper à 12 h 45, de Lorient à 15 h 45 arrive à Vaugirard à 1 h 15 du matin.

On assiste en conséquence à une profonde modification du circuit de la viande : des abattoirs ont été installés à proximité des gares rail-route (parfois par les transporteurs rail-route eux-mêmes). Désormais, des circuits de ramassage concentrent les animaux vivants dans la matinée. Ils sont ensuite abattus, placés en remorque rail-route, acheminés immédiatement sur Paris et livrés aux Halles sans aucune rupture de charge. En 24 heures les veaux de Bretagne passent de leur herbage natal aux crochets des Halles de Paris. On estime l'importance de ce trafic à 60 % du total, autrement dit les Parisiens mangent 2 jours sur 3 de la viande de Bretagne acheminée en remorque rail-route.

Il y aurait là matière pour un romancier qui saurait décrire Plouaret, naguère encore simple bourg de Bretagne, qui s'éveille à une intense activité et où il n'est pas rare de voir certains expéditeurs manquant de personnel pour amener leur viande jusqu'au centre rail-route, faire appel au curé du village, en particulier au curé de Loguivy. A l'autre bout du circuit, les tracteurs se livrent en gare de Paris-Vaugirard à un véritable carrousel, déchargeant un train de 20 remorques en un quart d'heure et venant s'aligner quelques minutes plus tard dans un ordre parfait le long des pavillons de la viande aux Halles.

Les services que le système rail-route a rendu à la Bretagne ne doivent pas s'arrêter là. Le centre de fer à voie étroite nécessite encore mal desservi. Le chemin de fer à voie étroite nécessite un transbordement coûteux qui freine le développement des régions traversées. Le plan de décentralisation économique pourrait prévoir l'industrialisation de ce secteur si le problème des transports y était résolu de façon satisfaisante. Le rail-route peut apporter la solution recherchée, et être plus qu'une solution au déclassement des voies ferrées secondaires, un facteur de progrès économique.

LORIENT - Quai de l'Estacade - Tél. : 4-89
TÉLÉGR. : SOYERCO LORIENT

Matières premières pour l'Industrie

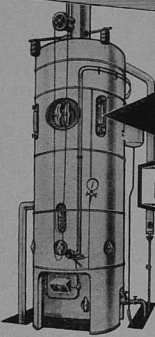
ETS SOYER & C^{IE}

CHIFFONS - FERRAILLES
CORDAGES - VIEUX MÉTAUX
VIEUX PAPIERS - OS - PEAUX
CRINS - SOIE - CAOUTCHOUC, etc.,
ESSUYAGES LESSIVES POUR MACHINES

Société à responsabilité limitée au capital de 13.500.000

SUCCURSALES A : AURAY - Route de Lorient - Tél. : 2-38
HENNEBONT - Route de Ploëur - Tél. : 1-64
QUIMPERLE - 4, rue de Couëdic - Tél. : 1-64

Récupération de toutes vieilles matières



chaudière moderne
rendement élevé

type TN
à combustion intégrale
simplicité
sécurité
économie

CHAUDIÈRES
FIELD-DE PORAY

ÉTABLISSEMENTS FAUVET-GIREL
CAPITAL 252.000.000 DE FRANCS

4 Ter, AVENUE HOCHÉ, PARIS 8^e - TEL. CAR. 95-10

LA COMPAGNIE INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES

2, RUE DE L'INGÉNIEUR-ROBERT-KELLER, PARIS-15^e - TÉL. VAU 38-71

QUI FABRIQUE DEPUIS PLUS DE CINQUANTE ANS TOUTE LA GAMME DES MATÉRIELS DE TÉLÉCOMMUNICATION EST À VOTRE DISPOSITION POUR VOUS CONSEILLER GRATUITEMENT SUR LA MODERNISATION DE VOTRE RÉSEAU ACTUEL OU LA CRÉATION DE RÉSEAUX NOUVEAUX

Agences régionales : 4, rue Linné - NANTES (Tél. 139-37) et 57, rue Duhamel - RENNES (Tél. 32-92)



PRODUCTION ET DISTRIBUTION des Produits Pétroliers dans l'Ouest ⁽¹⁾

LE COMPLEXE DE LA BASSE-SEINE



D U fait de l'implantation et du développement de puissantes raffineries sur d'autres points du territoire français (Dunkerque, Erang de Berre, Donges), la production des établissements appartenant au complexe de la Basse-Seine a perdu une importance relative sur le plan national depuis l'avant-guerre.

Cependant leur production a plus que doublé depuis 1938 et atteignait en 1954 8 millions de tonnes annuelles soit plus de 36 % de la production nationale. Ce chiffre se répartit comme suit pour les quatre raffineries du complexe de la Basse-Seine (en milliers de tonnes) :

Gonfreville-l'Orcher	2 570,3 (34,04 %)
Port-Jérôme	2 774,4 (42,32 %)
Petit-Couronne	1 890,5 (8,59 %)
N-D de Gravenchon	468,3 (2,12 %)
	7 693,5 (36,07 %)

On mesure par ces chiffres la place que tient le complexe normand dans la production française, place que viennent encore renforcer les chiffres des tonnages d'enlèvements en raffineries pour les trois principaux produits :

- Carburant auto;
- Gaz-oil;
- Fuel-oil lourds et légers.

(1) On aura la première partie de cette étude dans notre numéro d'août 1955 consacrée aux Raffineries de Donges.

VUE AÉRIENNE DE LA RAFFINERIE DE NORMANDIE A GONFREVILLE-L'ORCHER



INDUSTRIELS...

Nous sommes à la disposition de votre service d'entretien pour lui fournir tout le matériel électrique haute et basse tension et en particulier :

- TELEMÉCANIQUE ÉLECTRIQUE
- CANALIS
- CHAUVIN ARNOUX
- HAZEMEYER
- MERLIN GERIN
- SAFCO TREVOUX
- PHILIPS
- MAZDA
- ETC...

No origines plus de nous consulter Nos services techniques sont à votre disposition.

COMPTOIR ÉLECTRO-INDUSTRIEL DU MAINE

39, RUE DU DOCTEUR LEROY
LE MANS TEL. : 8-65
8-66 et 37-41
SUCCESSIONS - LAYAL, ALMOND, S-L

CHAMBRE DE COMMERCE DE RENNES

MAGASINS GÉNÉRAUX DE LA MABILAIS

agréés par l'État



Gare et Entrepôts :

Boulevard Voltaire, RENNES

Téléphone 32-30



Terrains raccordés aux chemins de fer

Entreposage — Warrantage

SOCIÉTÉ ANONYME
LOIRET & HAENTJENS
MAISON FONDÉE EN 1871
Siège Social :
2, Place de la Bourse, 2
NANTES

IMPORTATION - EXPORTATION
TRANSIT - ABRÉAGES
Sucres Indigènes, coloniaux, étrangers - Rhums et autres produits coloniaux - Engrais chimiques, organiques, composés - Produits chimiques - Plastifiants - Goudron de houille et dérivés - Céréales - Tourteaux - Aliments du bétail - Sulfate de cuivre

Maisons à : PARIS
LA ROCHELLE - MARSEILLE
BORDEAUX
et au MAROC :
Société Anonyme Marocaine
LOIRET & HAENTJENS
16, Rue Bendahan, 16
— CASABLANCA —

La vraie PRODUCTIVITÉ consiste d'abord à réduire les PRIX de REVIENT

LANCEZ ET SUIVEZ VOS FABRICATIONS AVEC

ORMIG UNIVERSAL AV1E

Désormais en 1 minute, avec une seule touche, un secrétaire réduit. VOUS LANCEZ VOS FABRICATIONS sans touches d'arrêt ou de mauvaise interprétation de quantité, de matière première, de couleur, de ton. Tous les documents de lancement, fiches de fabrication, fiches de prix de revient, bons maîtres, bons d'opération, etc., seront distribués instantanément à tous les services intéressés - COMMERCIAL, ACHAT, STOCK, ATELIERS - EMBALLAGE, COMPTABILITÉ, STATISTIQUE, ETC.

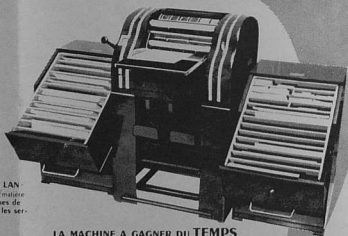
Tous les fans de fabrication et à un specc sans l'engagement desquel tout calcul de prix de revient, illicite sont faits sans réserve et sans erreur. Vous pourrez au jour le jour, connaître la situation des stocks, prévoir le délai de fabrication, contrôler les temps, les rendements, les prix de revient.

Vous livrez à la date et vous facturez sans délai. Vous grousez vos achats et achetez à meilleur prix. Vous grousez vos fabrications et chargez vos machines au mieux de leur rendement. En résumé, vous comprenez vos frais généraux. Vos fabrications gagneront en qualité. La productivité de votre entreprise augmentera.

VOUS ACCELEREZ LA ROTATION DE VOTRE CAPITAL.

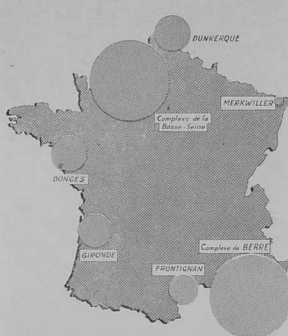
RENNEZ NOTRE DOCUMENTATION COMPTER "21" A

LYON, 2, quai Jules-Gourmont - GA. 29-38 — TOULOUSE, 11 bis, Rue Agathe - MAT. 12-87 — Agence dans toutes les grandes villes.



LA MACHINE A GAGNER DU TEMPS DE LA QUALITE DE L'ARGENT QUI EQUIPE DEJA 5000 ENTREPRISES DANS LE MONDE DONT 500 EN FRANCE

BUROMODERN
10, RUE RODIER, PARIS - IX^e LAM. 86-36



IMPORTANCE DU COMPLEXE DE LA BASSE-SEINE DANS LA PRODUCTION FRANÇAISE.

Les enlèvements en raffinerie pour le carburant auto, essence ordinaire et super, ont atteint 1 671 804 tonnes sur un total de 3 613 671 tonnes soit près de la moitié (46 %) et pour le gaz-oil 344 264 tonnes sur un total de 796 212 tonnes, soit 43 % du total français.

La part du complexe de la Basse-Seine dans les Fuel-oils a représenté pour les Fuelés lourds 2 116 030 tonnes, soit 38,02 %, du total national et pour les Fuelés fluides 1 270 000 tonnes, soit 50,92 %.

Toutefois les dernières années n'ont pas marqué les mêmes progrès; entre 1953 et 1954, le volume des brutes traités et des produits finis sortis est resté sensiblement égal : 2 032 000 et 2 081 828 tonnes au cours du dernier trimestre 1954 contre 2 200 000 et 1 989 000 tonnes au cours du même trimestre en 1953. Doit-on conclure à une saturation du marché? Nous ne le pensons pas étant donné les possibilités offertes par le développement des transports maritimes, routiers et aériens, et par l'essor extraordinaire de la pétrochimie; quoique en matière économique les pronostics s'avèrent souvent d'une grande fragilité.

Le complexe de la Basse-Seine doit être étudié dans chacun de ses constituants, soit les quatre raffineries mentionnées au début de cette étude.

LA RAFFINERIE DE NORMANDIE

La raffinerie de Normandie est sise à Gonfreville-l'Orcher, près du Havre. Entrée en service en 1933, elle a subi de graves dommages pendant la deuxième guerre mondiale. On estime à 20 000 tonnes le poids du matériel manquant ou rendu inutilisable à la libération. La reconstruction, immédiatement entreprise, a permis à la raffinerie de recommencer à produire en 1946.

Depuis lors, des extensions considérables ont été réalisées.

La raffinerie de Normandie qui était en 1938 la raffinerie la plus importante d'Europe avait alors une capacité de traitement de 1 600 000 tonnes.

Parallèlement à cet accroissement des moyens de fabrication, les services généraux (centrale thermique et électrique, laboratoires, magasins, moyens d'expéditions) ont été développés. La capacité de stockage dépasse 700 000 m³.

Elle a traité 3 201 000 tonnes de pétrole brut en 1954.

Les moyens de production

Aux unités de fabrication comprenant à cette époque :

- deux prédistillations et deux distillations atmosphériques;
- une distillation sous vide;
- trois crackings thermiques;
- un visbreaking (ou cracking de résidus lourds);
- une paraffinerie;
- un raffinage des essences au plombite de soude et un raffinage des lampants;

Sont venus s'ajouter :

- un superfractionnement des essences légères de distillation permettant la production de butane et surtout d'isopentane;
- un raffinage des essences suivant le procédé moderne Solutizer;
- une importante distillation atmosphérique et sous vide dont l'étage sous vide donne les fractions d'huiles paraffiniques qui sont les bases de la fabrication des huiles de graissage et de la paraffine;
- un ensemble d'installations de fabrication des huiles de graissage qui est parmi les plus modernes et les plus puissantes d'Europe, et qui comprend :

- un désasphalage;
- un raffinage au furfural;
- un déparaffinage au méthylethyl-cétone;
- un traitement à la terre;
- un atelier de mélange des huiles.

Cet ensemble a une capacité de fabrication de 140 000 tonnes par an.

Actuellement, un cracking catalytique complet par une unité de Préparation des Charges, un gas plant (ou fractionnement des gaz) et une polymérisation sont en construction et entrèrent en service dans le premier trimestre 1956.

Parallèlement à cet accroissement des moyens de fabrication, les services généraux

(centrale thermique et électrique, laboratoires, magasins, moyens d'expéditions) ont été développés. La capacité de stockage dépasse 700 000 m³.

La capacité de traitement de la Raffinerie a ainsi été portée à 3 600 000 tonnes par an et ses installations permettent le traitement intégral du pétrole brut, c'est-à-dire la fabrication de toute la gamme des produits dérivés : gaz liquéfiés, essence pour la carburation, supercarburant, essences spéciales, isopentane, white spirit, lampants et carburateurs, gaz oils, fuel-oils légers et lourds, huile de graissage, paraffine, bras.

Elle a traité 3 201 000 tonnes de pétrole brut en 1954.

La même année, 2 872 216 tonnes de produits finis en sont sortis dont :

Essences	804 871 tonnes.
Lampants et carburateurs	106 643 —
Gaz-oil	448 343 —
Fuels	1 374 516 —

La distribution des produits

La Raffinerie de Normandie distante du port pétrolier du Havre de 10 km est reliée à ce port par des canalisations souterraines lui permettant d'une part d'être ravitaillé en pétrole brut déchargé par les tankers aux appointements de la Compagnie Industrielle Maritime, d'autre part de charger directement les pétroliers de haute mer en produits noirs et blancs.

Elle a aménagé un port pour chalands et caboteurs sur le canal de Tancarville, au bord duquel elle est construite. Elle peut ainsi distribuer ses produits par les voies fluviales, et desservir la zone côtière.

Il existe 4 postes permettant le chargement simultané de 4 chalands et un poste double pour le chargement rapide des caboteurs.

Une route rejoignant la Nationale 14 et un embranchement spécial du réseau S.N.C.F. desservant la Raffinerie, assurent l'évacuation des produits par camions citernes et par voie ferrée.

En ce qui concerne les wagons-citernes, on peut charger à la fois 4 trains de 12 wagons à l'aide de 2 rampes de chargement desservant 4 voies parallèles.

Pour les camions-citernes des postes multiples permettent le chargement des différents produits.

Enfin la Raffinerie utilise le pipe-line Le Havre-Paris, sur lequel elle est directement branchée, pour l'expédition de produits blancs dans la Région parisienne.

Outre la Région parisienne, la zone dans laquelle elle effectue des livraisons est très étendue puisqu'elle comprend vers l'est : l'Alsace, la Lorraine, la Sarre et la Champagne; vers le nord : la Somme et la région des charbonnages; vers le sud et l'ouest : l'Yonne, le Loiret, le Cher, le Lot-et-Cher et bien entendu toute la Normandie.

Nous poursuivons dans notre prochain numéro la suite de l'étude consacrée au complexe de la Basse-Seine par les moyens de production et de distribution des trois raffineries de N.-D. de Gravenchon, Port-Jérôme et Petit-Couronne.



AU PREMIER PLAN LE CONCASSAGE, PUIS LE CRIBLAGE ET STOCKAGE.

LA SOCIÉTÉ ANONYME DES CARRIÈRES DE L'OUEST



VUE GÉNÉRALE DES SILOS ET DE L'EMBRANCHEMENT FERROVIAIRE.

ENTREPRISES DE L'OUEST

LA S. A. des Carrières de l'Ouest exploite depuis de nombreuses années des carrières de matériaux de viabilité dans la région Ouest. Les principales carrières, actuellement en activité, sont :

Voutré (Mayenne); Cherbourg (Manche); Lithoire (Manche); Perrières (Calvados); Les Roquettes (Calvados); Plé-hérel (Côtes-du-Nord).

Sa production totale annuelle atteint 600 000 tonnes de matériaux, dont la majeure partie est utilisée pour les besoins de la S.N.C.F. et de l'Industrie Routière. Toutes les carrières ont été ouvertes dans des gisements de roches particulièrement dures et résistantes à l'usure (quartzite et porphyre). La plupart de ces carrières ont un débouché régional ou même local, à l'exception de la plus importante d'entre elles, la carrière de Voutré, qui se situe à l'échelon national et sur laquelle, nous allons nous étendre plus longuement.

La S. A. des Carrières de l'Ouest exploite à Voutré un gisement de porphyre qui s'étend à flanc de coteau le long des collines du massif des Coëvrons, dernier contrefort est du massif armoricain. Le gisement s'étend sur plusieurs kilomètres et permet de satisfaire aux besoins d'une grosse production, pendant de nombreuses dizaines d'années.

Le porphyre de Voutré présente des qualités exceptionnelles de dureté et de résistance au choc et à l'usure et adhère naturellement aux liants routiers (bitume et goudron); d'autre part la carrière est remarquablement bien placée, sur la ligne de Paris-Brest, à proximité du bassin parisien et de la vallée de la Loire.

La qualité de sa pierre et son excellente position géographique ont donc assuré à Voutré, depuis de nombreuses années, de vastes débouchés dans une zone jalonnée par les villes de Dieppe, Beauvais, Amiens, Péronne, Provins, Fontainebleau, Orléans, Tours, Rennes.

Nous allons maintenant suivre les différentes phases d'exploitation et de transformation de la pierre :



VUE PARTIELLE DU FRONT D'EXPLOITATION.

La carrière est exploitée en trois étages, d'environ vingt mètres de haut chacun, séparés par de vastes plateformes horizontales.

Sur chaque étage une sondeuse pneumatique perce des trous de mines verticaux dans lesquels sont placés les explosifs; lorsque un nombre, suffisamment grand, de trous a été préparé, on procède au « sautage » du front de carrière.

La pierre est alors ramassée par de puissantes pelles de carrière (godet 1,3 m³) et transportée par camion jusqu'au plan incliné alimentant l'usine de concassage et de criblage.

Dans l'usine de concassage, les matériaux sont d'abord préconçassés dans un énorme concasseur à mâchoires, dont le rôle est de réduire à l'état de moellons les gros blocs provenant de la Carrière, puis envoyés dans les concasseurs primaires qui réduisent encore les dimensions des moellons à celles de la pierre cassée (40 à 70 mm). A la sortie des concasseurs primaires, les matériaux sont envoyés dans l'usine de criblage et classés par celle-ci en différents échantillons, s'étalant du sable (0 à 5 mm) jusqu'à la pierre cassée; les échantillons dont on a la vente sont alors évacués, tandis que les autres, représentant la plus grande part des matériaux primaires, sont renvoyés à l'usine de concassage pour être reconçassés dans les concasseurs secondaires; les matériaux secondaires sont ensuite criblés dans l'usine de criblage et définitivement classés en différentes

catégories de gravillons; ils sont ensuite livrés sur wagon ou sur camion à la clientèle. Au cours des différentes opérations de concassage, les parties les moins dures de la pierre ont été réduites en sable; il s'est donc produit un raffinage des matériaux, qui permet de livrer à la clientèle des produits de premier choix.

La plupart des matériaux sont transportés par la S.N.C.F. en trains complets.

A côté de l'usine de concassage et de criblage, la Société a installé une usine d'enrobage des agrégats routiers; cette usine livre à la clientèle des matériaux enrobés de bitume dont la granulométrie et le dosage en liant sont particulièrement étudiés; l'emploi des matériaux enrobés se développe de plus en plus en France, aussi la production de cette usine est-elle appelée à une grande extension.

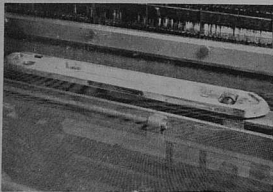
La production annuelle de Voutré est de 300 000 tonnes, mais la Société prend les mesures nécessaires pour doubler cette production d'ici quelques années.

Les besoins en matériaux routiers sont en effet en pleine extension en raison de l'accroissement de la circulation et, d'autre part l'évolution économique favorise, de plus en plus, les grosses carrières puissamment mécanisées, au détriment des petites carrières, dans le prix de revient desquelles les salaires entrent pour une part fort importante.

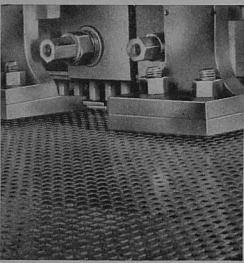
UN MATÉRIEL MODERNE ASSURE UNE EXPLOITATION RATIONNELLE.



Toiles métalliques Tôles perforées



NAV. 1



M. P. 1



GANTOIS

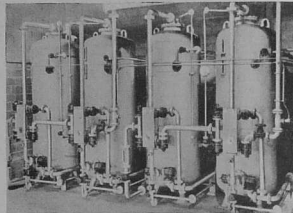
SAINT-DIÉ (Vosges) Tél. 11-10 • 11-20 • 11-72

PARIS, 40, Boul. Richard-Lenoir (XI^e) - Tél. : VCL 03-85
LYON, 229-231, Cours La Fayette - Tél. : LAL 25-53
BORDEAUX, 25, Rue Paul Marmet - Tél. : 914-56

TOUT LE MÉTAL TISSÉ ET PERFORÉ

Degrémont
TRAITEMENT DES EAUX

B.P. 46, SURESNES - TEL. : MAL. 29-27



EAUX
potables
résiduaires
industrielles
de piscines

Batterie de 4 déminéralisateurs automatiques
Débit : 25 m³/h
Élévation : 32 m/3
S.I.C.A. Société Industrielle de Cellulose d'Alzay
5 ALZAY (Isère)

ARMA De 75

ANTAR

PÉTROLES DE L'ATLANTIQUE

(Anciennes Raffineries Pechelbronn et Serco)

RAFFINAGE - DISTRIBUTION



RAFFINERIES DE DONGES

(Loire-Inférieure)

Siège Social : 4, Rue LÉON-JOST - PARIS-17^e

EXPÉRIENCE DE MODERNISATION DU COMMERCE EN LOIRE-INFÉRIÈRE

Le Ministre de l'Industrie et du Commerce a désigné la Loire-Inférieure, avec la Moselle, la Haute-Vienne et l'Avignon, comme département-témoins d'expériences de modernisation du commerce. Les Chambres de Commerce de Nantes et de Saint-Nazaire ont ainsi été chargées, chacune dans les limites de leurs circonscriptions, de promouvoir parmi les commerçants intéressés les initiatives nécessaires à la réalisation de ces expériences. Une grande latitude d'application leur était laissée, cependant les deux compagnies ont envisagé le problème sous une conception à peu près identique, et ont ainsi décidé de concentrer leurs travaux.

Alors qu'un autre département-témoins s'est attaché à l'étude de localités témoins, les deux Chambres de Commerce de Loire-Inférieure ont d'abord recherché les problèmes témoins. En partant de ces problèmes, quatre groupes d'études ont été constitués : Productivité, Les rues commerçantes, Grossistes, Groupements d'achats de détaillants.

Dès le mois de juillet les méthodes de travail avaient été définies, les 8 et 9 novembre, les groupes d'études qui s'étaient entre-temps réunis, ont recherché des mesures de modernisation, positives et techniques. Ils ont été aidés dans leurs travaux par les techniciens du Service Inter-conseil du Commerce et de la Distribution (S.I.C.O.D.) représenté par son directeur-adjoint, M. Lapalu, et du Centre d'Études du Commerce (C.E.C.) représenté par M^{me} Billard, directrice, MM. David et Oubradous, secrétaire général et expert, venus leur apporter leurs connaissances très approfondies du commerce.

Des réunions intergroupes et des réunions publiques présidées par M. Cossé, vice-président de la Chambre de Commerce, permirent aux groupes d'études d'examiner très à fond leurs problèmes respectifs et à de nombreux commerçants de bénéficier de l'expérience des techniciens du S.I.C.O.D. et du C.E.C.

TRAVAUX DES GROUPES

Le groupe « Productivité » s'est prononcé en faveur de la constitution en Loire-Inférieure d'un Centre de Productivité appelé à rendre permanente l'expérience de modernisation.

Le groupe « La rue commerçante » s'est notamment penché sur le problème de l'éclairage des rues et quartiers commerçants. M. Orrion, maire de Nantes qui a tenu à

assister à ces travaux, a mentionné l'effort accompli dans ce domaine par la ville et exposé des plans du proche avenir. Des indications utiles ont été données par M. Gaynard, ingénieur en chef de l'I.E.D.F.

Le groupe « Grossistes », sous la présidence de M. Briton, trésorier, membre de la Chambre de Commerce de Nantes, étudia plus particulièrement l'organisation du service intérieur du grossiste, l'aide aux détaillants et les rapports avec les fabricants et les producteurs. Une expérience témoin de spécialisation par genre d'articles et par marque a été envisagée.

Le groupe « Groupement d'achat de détaillants » a d'autre part désigné quatre de ses membres comme sujets d'expérience-témoin dans le sens d'une répartition géographique de la clientèle.

RÉUNIONS INTERGROUPES

Deux réunions intergroupes ont été prévues au cours de la première journée d'études.

M. Bamberger, membre du Conseil Economique, président de la Chambre de Commerce de Versailles et président de la Commission de Modernisation et d'Équipement du Commerce au Commissariat Général au Plan, exposa à la première réunion les nécessités de moderniser le commerce.

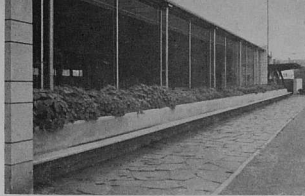
« Je suis propriétaire de 3 magasins d'alimentation à Versailles. Dans un de ceux-ci, qui a une superficie de 145 m², nous avons réalisé une transformation complète en 3 jours de fermeture.

Nous avons changé intégralement et totalement ce magasin, sauf le carrelage qui avait été refait il y a 2 ans. J'ai longuement hésité avant d'entreprendre cette modernisation, mais une fois faite nous avons eu un résultat au delà de toutes espérances.

Nous avons augmenté notre chiffre d'affaires de 100 %, 105 %, et même 108 %, et ceci avec un personnel réduit de 3 unités. Pour ce seul magasin, nous travaillons avec 3 guichets de sortie, contrôleuse, encaisseuse, et avec 4 vendeuses caissières et un chef de service. Ajoutez 2 hommes chargés du réapprovisionnement qui se fait 2 ou 3 fois par jour pour les quincailleries.

Le nombre des clients a augmenté dans les proportions de 20 %, 25 %, et même 29 %, ce qui prouve qu'ils trouvent ce système à leur goût, et ceci fait sans aucune publicité.

le nouvel immeuble de la Sécurité Sociale du Mans



C'EST sur l'emplacement d'un important terrain situé au centre de la ville que ce nouvel immeuble a été édifié. Anciennement occupé par les bâtiments et les voies de l'ancienne gare des chemins de fer départementaux, ce terrain s'est trouvé libre du fait de la démolition de ces installations après la disparition des chemins de fer.

A la place, il fut décidé d'aménager un nouveau quartier comportant essentiellement deux immeubles, l'un de 10 étages et 101 logements, l'autre de 7 étages et 125 logements, partiellement sur pilotis, une salle des fêtes, des espaces verts, des parkings importants et aussi la Caisse Primaire de la Sécurité Sociale de la Sarthe.

Alors que les nouveaux immeubles d'habitations constituent de lourdes masses verticales, le bâtiment de la Sécurité Sociale, étudié par l'architecte parisien J. Le Coureur, s'étend horizontalement le long de la rivière. Il présente une longueur de 90 mètres et une largeur maximum de 19,50 m au pignon sud, pour n'atteindre que 12,5 m au pignon nord, près du pont Gambetta.

Cette construction comporte un sous-sol entièrement équipé, un rez-de-chaussée réservé aux aménagements médico-sociaux et un premier étage où se trouve l'administration.

LA CONSTRUCTION

En raison du choix des procédés de construction les plus convenables qui a été fait à cette occasion, la description de cet immeuble offre un intérêt particulier.

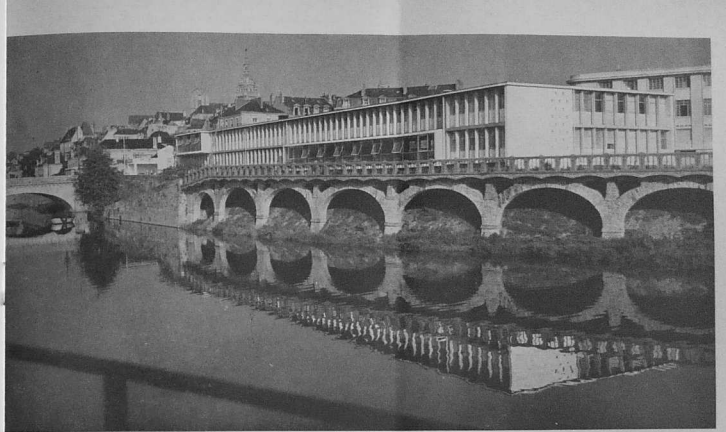
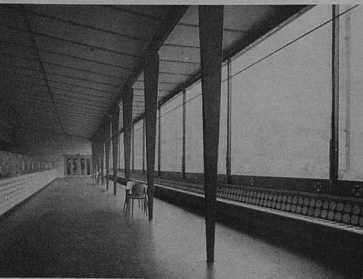
L'ossature comporte un radier, deux planchers et une terrasse portés par des poteaux de 0,33 m en ciment armé brut de décoffrage espacés de 4,2 m, et par des murs de refend en pierres de taille, appareillés en lits inégaux, toujours apparentes sur leurs deux faces.

Les façades sont régulièrement modulées par d'étroits meneaux verticaux en ciment, de 0,13 x 0,35 m de section, disposés suivant une réeille de 1,40 m. Les ouvertures qu'ils ménagent sont garnies par des panneaux de façade des Ateliers Jean Prouvé. On compte au total 170 de ces panneaux qui ont une largeur de 1,4 m et une hauteur de 2,96 m. Ils sont constitués :

- d'un cadre métallique formant ossature;
- d'une allège de 1,13 m de hauteur composée de deux plaques de placoplâtre collées sur une âme en dufoylite et protégée extérieurement par une feuille d'aluminium;
- d'un carter intérieur en aluminium strié, revêtu de peinture laquée masquant la glace dans sa position basse et protégeant l'équilibreur;
- d'un châssis type « guillotine » équilibré, en profilés d'aluminium, s'élevant totalement dans l'allège;
- d'une imposte vitrée fixe surmontant le châssis mobile.

La vitrière est en verre triple.

Ces panneaux sont assemblés par des couvre-joints extérieurs en aluminium et intérieurs en acier laqué. La jonction des panneaux avec la maçonnerie est assurée en partie basse et en partie haute par des rivets métalliques, elles-mêmes scellées dans cette maçonnerie.



Pour éviter la monotonie de la façade ouest qui, ne présentant pas « d'accidents » comme la façade est avec son hall et son auvent, aurait été entièrement garnie de panneaux standard, M. Le Coureur a imaginé de disposer en loggia la salle du conseil au premier étage et le hall des prestations par poste au rez-de-chaussée. Ces avancées, qui créent des lignes d'ombre plus intenses, sont entièrement vitrées et munies de châssis basculants.

Tous les vitrages de l'immeuble reçoivent des stores à lamelles orientales et flexibles en duralumin.

LA DISTRIBUTION INTÉRIEURE

C'est ainsi qu'au sous-sol on trouve l'entrée du personnel, les lavabos et les vestiaires, l'économat, les archives, le coffret et les garages pour autos et bicyclettes.

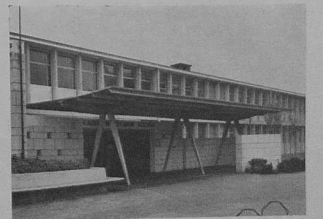
Au rez-de-chaussée, l'entrée principale, avec bureau de renseignements, dessert, à droite, deux cabinets médicaux qui ont accès à une salle de radiographie commune. Des cabines de déshabillage et des salles d'attente sont à la disposition du public. A gauche de l'entrée, une grande baie à quatre vantaux ouvre sur le grand hall du service des prestations; d'une longueur de 34 mètres sur 18 mètres de largeur, il est entièrement vitré sur ses façades est bordant la rue Paul-Courboulay (hauteur 4,20 m), et ouest le long de la Sarthe (hauteur 3 m). Une banque avec 23 guichets le divise en hall du public et hall des employés, celui-ci coupé longitudinalement en deux par un grand fichier auquel se réfèrent le service des prestations directes, installé aux guichets, et celui des prestations par poste, qui occupe la façade côté Sarthe.

Au premier étage, on trouve la direction, la salle du conseil, la comptabilité, la mécanographie, le contentieux, etc.

Comme on le voit, tout cet ensemble complexe a été très attentivement étudié au point de vue fonctionnel et le centre de la Sécurité Sociale du Mans est, de ce fait, considéré comme une administration pilote que l'on vient visiter de fort loin.

L'IMMEUBLE DE CONCEPTION TRÈS MODERNE S'INTÈGRE PARFAITEMENT DANS LE CADRE DE LA VIEILLE CITÉ.

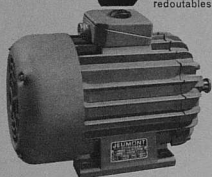
L'ENTRÉE DE LA CAISSE AVEC SON AUVENT D'UN STYLE ORIGINAL.



Voulez-vous l'installer et l'oublier?...

5 fois sur 10

Il se trouve relégué dans un coin obscur, à la merci de l'humidité et des poussières redoutables ennemis du moteur.



et pourtant

Et pourtant, songez à ce que l'on exige de lui : un travail de chaque instant sans une défaillance. Le moteur ARNADYNE, largement dimensionné et robuste, offre un service permanent, quelles que soient les conditions dans lesquelles il travaille.

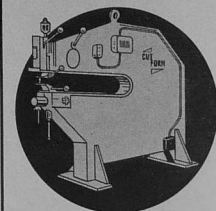
le moteur ARNADYNE de 0,5 à 10 ch

Le moteur ARNADYNE reste dans la ligne des productions JEUMONT, qui, depuis plus d'un demi-siècle, du petit matériel de série à la plus puissante installation, assure une très large contribution au développement du confort et du bien-être par l'électricité.

JEUMONT

Siège social: 5, place de Rio-de-Janeiro - PARIS 8^e
Division Matériel de Série à ARNAGE (Sarthe)
Téléphone Le Mans 3390 à 82
Bureaux régionaux: Paris - Lille - Bordeaux - Lyon
Marseille - Nancy - Nantes - Orléans
Rouen - Strasbourg - Toulouse - Valenciennes

UNE TECHNIQUE NOUVELLE DE CLASSE INTERNATIONALE



CISAILLEUSE FORMEUSE UNIVERSELLE "CUTFORM" CAPACITÉ 0,6:7

AVEC TOUS DISPOSITIFS DE GUIDAGE POUR COUPES RECTILIGNES CIRCULAIRES DISQUES, ETC...

Travaille toutes matières

CONSTRUCTEUR DISTRIBUTEUR
53, RUE DE PARIS, BOULOGNE (SEINE)
TEL.: MOL. 11-22, 64-79

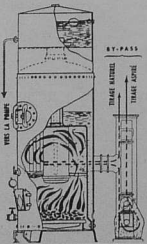


CHAUDIERE CAR RANTIGNY
TYPE FIELD AMÉLIORÉE
BREVETÉE S.O.D.O.

Une Vaporisation de 30 à 32 kg/heure par m² de Surface de Chauffe et 35 kg en pointe

Un Rendement jusqu'à 80 % et au-delà

Des Modèles de 120 à 2100 kg de Vapeur/heure et Pression Normale de 8 HPZ



Autres Constructions:
CHAUDIÈRES À VAPEUR
Field Normales, Arches de Fumée
Bouilleurs croisés Thomas Lourens
CHAUDIÈRES DE CHAUFFAGE
Eau Chaude - Vapeur basse Pression
DISPOSITIFS SPÉCIAUX
pour Chauffage au Mazout et au Bois
ALIMENTATION AUTOMATIQUE EN EAU
SURCHAUFFEURS-ECONOMISSEURS
ÉTUVES À DÉSINFECTATION
AUTOCLAVES

Demandez le Brochure Descriptive et Technique de la CHAUDIERE CAR RANTIGNY

SOCIÉTÉ NOUVELLE DE LA CHAUDRONNERIE DE L'OISE
11 BOUL. DE LA GARE - RANTIGNY (Oise) - Tél. 138 LIANCOURT

Agent: M. BEYNIER - 22, Rue des Bours - NANTES (Loire-Inférieure) Tél.: 438-19

DANS LES CHAMBRES DE COMMERCE ET SYNDICATS

LE CONGRÈS DE LA V^e RÉGION ÉCONOMIQUE À LAVAL

La Chambre de Commerce de Laval et de la Mayenne a reçu les représentants de la 5^e Région Économique. M. Beaupère, président de cette Région, a adressé ses vifs remerciements à M. Barrou, ainsi qu'à la Chambre de Commerce de Laval et de la Mayenne pour l'accueil qu'a reçu le Comité. Le président, M. Beaupère, commente ensuite les travaux de la dernière réunion du bureau de l'Assemblée des présidents qui s'est tenue à Bastia et qui a pris position sur la réforme de la patente et sur la réforme de la Sécurité Sociale. Il confirme ensuite la mise en place du Comité d'Études d'une société de développement régional.

Le Comité régional a demandé l'abrogation du décret du 20 mai 1955 qui a accentué les avantages des coopératives d'administrations ou d'entreprises, maintenant au sein de la communauté une catégorie d'organismes privilégiés, ce qui fausse l'économie. Le Comité régional a renouvelé son vœu du 30 juin demandant que le décret incriminé soit remplacé par une loi s'inspirant de celle proposée par M. Marcellin. Puis le Comité régional a étudié le décret d'exonération des charges pour l'accroissement de la productivité des entreprises.

Celles-ci peuvent, à compter du 20 mai, bénéficier des avantages prévus à condition que le mode de calcul des retenues de productivité soit confirmé par une convention conclue et approuvée dans des conditions déterminées, mais dans ce cas, il est formellement indiqué que seul bénéficie de l'exonération l'accroissement de participation réalisé par rapport aux participations existant au 20 mai 1955.

Le Comité régional a estimé que cette application d'une mesure de dégrèvement à compter du 20 mai sans antécédent, soulevé de graves objections et elle a soit rétablie entre les entreprises ayant institué une participation collective à l'effort de productivité avant et après le 20 mai 1955 et que si des obstacles budgétaires s'opposent à la pleine application des exonérations aux deux catégories

d'entreprises, une péréquation soit réalisée qui aboutisse par exemple à des avantages moindres mais équitablement répartis.

Enfin l'arrêté du 20 août fixant les nouveaux taux de remboursement de charges fiscales aux industries exportatrices.

Après examen des rapports présentés, le Comité régional émet le vœu retenu par la Chambre de Commerce du Mans stipulant que l'arrêté du 20 août soit purement et simplement rapporté.

UN APPEL DES SYNDICATS PATRONAUX DU BATIMENT DE LA SEINE-MARITIME

La Chambre de Commerce du Havre a unanimement approuvé les termes de l'appel suivant émanant de l'Union Départementale des Syndicats Patronaux du Bâtiment et des Travaux Publics de la Seine-Maritime.

Le Conseil d'administration de l'Union Départementale, après avoir examiné l'état des trésoreries des entreprises du département, attire l'attention des administrations, collectivités, architectes, coopératives, associations syndicales de reconstruction, sociétés d'I.L.M., etc., sur la nécessité de procéder au règlement rapide et complet des travaux exécutés.

Il demande :
- Que la durée et le taux des retenues de garanties ou des cautionnements provisoires et définitifs soient réduits au maximum.
- Que les retenues de garanties puissent toujours être cautionnées, des avantages stipulés cette disposition étant établis au besoin.
- Il est découragé d'apprendre que des crédits disponibles pour des travaux terminés depuis des mois et quelques fois des années ne sont pas versés aux entrepreneurs mettant en cause l'obligation d'emprunt ou de retarder le paiement de leurs charges sociales ou fiscales.
- Le Conseil d'Administration de l'Union

Départementale des Syndicats Patronaux du Bâtiment et des Travaux Publics de la Seine-Maritime souhaite que des instructions précises soient rapidement données par les Organismes intéressés afin de remédier d'urgence à la situation difficile et déprimante dans laquelle se trouvent les entreprises.

LA CRISE DE L'INDUSTRIE COTONNIÈRE DEVANT LA CHAMBRE DE COMMERCE DE ROUEN

M. le Ministre des Finances et des Affaires Économiques a transmis à la Chambre de Commerce copie de la lettre qu'il a adressée au président du Syndicat de l'Industrie Cotonnière pour lui faire part des mesures que le gouvernement a adoptées, ces derniers temps, en vue de remédier aux difficultés que connaît l'industrie cotonnière.

Cette lettre fait le point des dispositions prises jusqu'à ce jour. Elle laisse entre l'examen des requêtes diverses présentées par la profession, tout d'abord, et, en particulier, par le Syndicat Cotonnier de l'Ouest, au cours de sa réunion du 15 octobre.

Le statut des coopératives a été examiné et la Chambre de Commerce, après avoir pris connaissance de la nouvelle circulaire ministérielle, a décidé de solliciter des députés et sénateurs de la Seine-Maritime qu'ils interviennent avec vigueur pour obtenir le vote des propositions de loi demandant l'abrogation du décret-loi présenté par M. Marcellin, qui tend à établir pour les coopératives, un statut plus conforme avec le respect des droits des commerçants.

La Chambre de Commerce a été informée que, sur sa sollicitation, la municipalité de Petit-Couronne a décidé d'appliquer une réduction de 50 % de la patente à toutes entreprises s'installant nouvellement sur la commune de Petit-Couronne. Cette réduction ne sera toutefois applicable qu'à la condition essentielle que les entreprises visées établissent à Petit-Couronne leur siège social ou un bureau de vente.

L'HOMME ET LE COMMERCE

Suite de la page 3

la clientèle, grâce à eux aussi il s'adapte aux exigences des consommateurs. Intermédiaires, oui, les commerçants le sont, mais nier le service qu'ils rendent en assumant cette fonction, c'est professer une absurdité technique et faire injure à l'homme en affirmant qu'un distributeur automatique peut tenir lieu d'une âme et d'un visage.

Travailler à répandre ces vérités élémentaires, c'est faire œuvre utile et je me réjouis que cette revue s'y efforce. La compétence et la notoriété de ses collaborateurs sont un sûr garant du succès.

Au reste les lettres de noblesse du commerce sont

fort anciennes. N'est-ce pas Voltaire que Louis XV aurait été bien inspiré de nommer Secrétaire d'Etat aux Affaires Économiques qui, à son retour d'Angleterre, les a contre-signées de sa griffe :

« Je ne sais, écrit-il, lequel est le plus utile à un
« État, ou un seigneur bien pourvu qui sait précé-
« ment à quelle heure le roi se lève, à quelle heure
« il se couche, et qui se donne des airs de grandeur
« en jouant le rôle d'esclave dans l'antichambre d'un
« ministre, ou un négociant qui enrichit son pays,
« ou donne de son cabinet des ordres à Surat et au
« Caïre, et contribue au bonheur du monde. »

L'OUET INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

SOUDEZ vite



SOUDEZ bien



SOUDEZ sous garantie



SOUDEZ



LA SOUDURE AUTOGENE FRANÇAISE

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 304.335.000 F

DÉPARTEMENT MATÉRIEL DE SOUDAGE
29, Av. Claude-Vellefaux, PARIS X^e - BOTZaris 44-44 - BOLLivar 75-63

MOUFLES - GANTS - TABLIERS
en Cuir, Tissus, Amiante
pour toutes industries

André LANGER
FABRICANT

2, rue de la Fontaine-au-Roi.
PARIS-XI^e - OBE. 13-40

MEUBLES TOUT ACIER
POUR BUREAUX ET USINES

DÉPÔTS
DANS TOUTE
LA FRANCE

ATELIERS MÉTALLIQUES DE LAON
113, Fbg Poissonnière - Paris (9^e) Tru. 59-90
MAGASINS D'EXPOSITION À PARIS (1^{er})
44, Bd de la Chapelle (18^e) - NOB. 22-82-15, A. P. Douai, 16^e - PAS. 89-51

CHAUFFAGE PAR RAYONNEMENT INFRA-ROUGE
Industriels !...

Le METALLIC PANEL breveté à RADIATION DIRIGÉE

est conçu à votre intention pour le chauffage par radiation d'ateliers, d'usines, de magasins, etc...

Il est indispensable pour une production à grand rendement.

Dévis et Renseignements : **A. Chéramy & C^o**
4 bis, rue Bayard - Nantes

ACTUALITES ET ACTIVITES ECONOMIQUES

UN CENTRE D'ETUDES ECONOMIQUES REGIONALES ET DE PRODUCTIVITE A RENNES

A la Faculté de Droit de Rennes s'est tenue l'assemblée constitutive du Centre d'Etudes Economiques Régionales et de Productivité dont le but est de promouvoir et réaliser les études sur lesquelles doivent s'appuyer les mesures prises pour assurer, le plus efficacement, le développement économique et social de la région. A cette réunion qui était présidée par M. Bodin, directeur général de la Banque de Bretagne, assistaient de nombreux représentants de l'Université du Commerce et de l'Industrie que nous nous excusons de ne pouvoir nommer.

Le Centre sera appelé à améliorer la connaissance de la structure économique et sociale de la région d'une part, et, d'autre part à favoriser la recherche et la diffusion des méthodes susceptibles d'améliorer la productivité des entreprises, spécialement dans le domaine de l'organisation de la comptabilité, de la formation des cadres.

En ce qui concerne plus spécialement la connaissance de la structure de l'économie bretonne, le nouveau Centre doit permettre la centralisation, la coordination et la diffusion des travaux déjà réalisés.

Enfin par souci de participer au développement économique de la région, le Centre se propose d'informer les entreprises qui le désireront, sur les problèmes et méthodes qui peuvent influencer les conditions de gestion et les résultats de l'activité : amélioration dans le contrôle des stocks, simplification du travail, implantation des ateliers, étude des marchés, relations avec le personnel, etc.

Ainsi apparaît, dans ses grandes lignes, le Centre d'Etudes Economiques Régionales et de Productivité qui se propose encore d'aider à la formation des cadres.

LE CENTRE D'ETUDES D'INTERET PUBLIC DE ROUEN A TENU SON ASSEMBLEE GENERALE

Sous la présidence de M. le Préfet de la Seine-Maritime s'est tenue, à l'hôtel de ville, l'assemblée générale du Centre d'Etudes d'Intérêt Public de Rouen.

Après l'approbation du rapport financier présenté par M. Lécouliet, trésorier, M. Leboullenger, secrétaire administratif, lut le rapport général d'activité de l'année 1954-1955. Il parla successivement des divers travaux.

La sous-commission des zones d'habitat (M. Mance) dont les efforts visent à déterminer les zones les plus favorables à l'implantation de programmes d'habitations, à étudier les lotissements et leur prix de revient, les besoins en logements, la liaison lieux de travail et d'habitat et la politique foncière régionale.

La Commission d'Expansion Industrielle (M. Morison) a pour but d'attirer ceux qui souhaitent créer ou déplacer une entreprise, de les aider à une implantation favorable, d'éclairer l'opinion publique à ce sujet.

La Commission des Transports (M. Sement) a étudié les relations à l'intérieur de la région et de l'agglomération, ainsi que celles de la région avec les centres voisins. De nombreuses propositions ont été faites, destinées à améliorer ces divers modes de transport.

Le Centre d'Etudes est aussi intervenu pour susciter la création d'organismes intercommunaux destinés à coordonner les réalisations considérées comme nécessaires pour l'ensemble de l'agglomération.

Il a mis tous les intéressés au courant de l'éventuelle création d'un marché d'intérêt national à Rouen, qui serait à la fois marché de production, de répartition et marché à qui. Il suit les études

que la Chambre de Commerce, en liaison avec le directeur de l'Aménagement du Territoire, a conduites dans ce but.

Un plan de travail a été soumis à l'assemblée et approuvé par elle. Il vise à la réduction des tensions sociales dans notre région par la réalisation du plein emploi de la main-d'œuvre et l'amélioration des conditions de la vie. Pour la recherche du plein emploi, le Groupe de Synthèse poursuivra ses études sur l'aménagement; la Commission d'Expansion Economique tendra non seulement à amener de nouvelles industries mais aussi à réaliser toutes les études intercommunales souhaitables, ainsi que la création d'un organisme public immobilier permettant de faciliter les opérations foncières; la Commission de Formation Professionnelle aura aussi un rôle important car le plein emploi ne pourra se réaliser dans quelques années que si la formation professionnelle a permis de donner aux jeunes des connaissances correspondant aux besoins des industries.

PETITE ANNONCE

TERRAIN 1 600 M²
avec Bâtimens

SURFACE COUVERTE 1 000 M²

Embranchement particulier, poste transformation, à vendre Centre Industriel RENNES

Écrire : **MATÉRIAU DE L'OUËST**
av. Charbonnet, RENNES (L.-&V.)

USAGE	CV	Paris		Province Normale	
		Véhic. moderne	Véhic. anciens	Véhic. modernes	Véhic. anciens
Promenade exclusivement	2	11 600	8 000	11 600	8 400
	3/4	17 000	15 200	14 600	10 800
	5/6	21 200	18 000	14 600	10 800
	7/10	25 400	23 200	18 200	13 800
	11/14	35 300	30 000	23 300	16 000
Promenade et affaires	15/23	38 000	38 000	25 900	23 000
	2	24 000	20 200	11 200	11 900
	3/4	34 400	29 200	17 700	13 800
	5/6	36 800	31 200	20 700	15 800
	7/10	39 800	33 600	24 000	16 100
	11/14	44 800	38 000	30 000	20 000
	15/23	46 400	40 400	32 200	25 300

Certains départements relèvent de tarifs spéciaux; écrire pour renseignements détaillés à **CLUB SERVICE**, 103, boulevard Haussmann - PARIS 8^e

Sur CHAUDIÈRES et FOURS les

Fuel léger Fuel lourd

BRULEURS SAUVAGEOT

à réglage progressif

SOCIÉTÉ DES GRILLES ET GAZOGÈNES SAUVAGEOT
2, RUE DE VANDERLINDE, SEINE - TÉL. MICHELÉY 14601

NOTICE TECHNIQUE ET RÉFÉRENCES

L'OUËST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

DEPUIS 1930

FLAMBO

VOUS OFFRE
DES BUREAUX
COMPOSÉS D'ÉLÉMENTS
INTERCHANGEABLES

MEUBLES MÉTALLIQUES D'ORGANISATION
FLAMBO
21, rue de la République - PARIS XI^e - OBE. 33-37
SUR DEMANDE NOTICE GRATUITE N° 8004

Représentation régionale :
11, rue Crébillon - NANTES — Tél. : 316-50

**Pour tous besoins
d'eau chaude...**

STYX
chauffe plus vite

chauffe-eau à
accumulation fonc-
tionnant à tous les
gaz, à l'électricité, ou
mazout.

Nouveauté 1955
Le "STYX" à ventouse
"SCHORKEL" à chauffe
rapide, fonctionnant
au gaz, pour les locaux
dépourvus de cheminée.

CHAUFFE-EAU "STYX"
CHAUFFAGE à GAZ (S.A.)
140, RUE DE LA CROIX NIVERT - PARIS-15^e - LEC 54-90 (lig. gr.)
Inscrite à l'UDR, 59 Bd des Battoirs - LA 84-00

Grands Magasins
des
**GALERIES
LAFAYETTE**

Rue du Calvaire — NANTES

*Prix et Qualité...
leur Meilleure Publicité!...*

**TOUTES LES NOUVEAUTÉS
EN MÊME TEMPS QU'À PARIS**

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

ACTUALITÉS ET ACTIVITÉS ÉCONOMIQUES

LÉGION D'HONNEUR

LE PRÉSIDENT M. BERTIN commandeur de la Légion d'Honneur

M. A. Morice, ministre de l'Industrie et du Commerce a, au cours d'un dîner servi au Palais de la Bourse, remis la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur à M. Maurice Bertin, président honoraire de la Chambre de Commerce de Nantes et de la cinquième région.

M. A. Durand et Beaupère rappelleront l'achèvement éminent joué par M. Bertin dans la vie économique de Nantes et de la région. Devenu en 1944, président de la Chambre de Commerce de Nantes, il eut en 1945 au départ des Allemands une tâche immense à accomplir : les ponts étaient détruits, les quais très gravement endommagés, 121 navires coulés dans le port, la plupart des hangars de la Chambre de Commerce hors d'usage. Grâce à son initiative et sa ténacité, et malgré les difficultés de toute sorte, la renaissance du port a pu s'effectuer rapidement. Les orateurs évoqueront également les nombreuses autres activités exercées par le président Bertin : président de l'Association Industrielle Commerciale et Agricole de l'Ouest dont il fut l'un des principaux animateurs, président de l'Office Départemental des Groupements Patronaux, membre du Conseil Économique, président du Tribunal de Commerce.

Le ministre conclut en exprimant sa confiance dans les destinées du pays car les résultats obtenus dans une région par un homme sont la preuve de ce qui peut être fait sur le plan national, à la condition qu'il y ait des hommes de valeur.

Nous sommes heureux, en cette occasion, de pouvoir présenter à M. le président M. Bertin nos plus vives félicitations pour l'œuvre immense qu'il a accompli au service de notre région.

LE COMMANDANT ABADIE commandeur de la Légion d'Honneur

C'est certainement avec beaucoup de plaisir que tous les Havrais apprendront que le commandant Abadie, vont de se voir décorer par le gouvernement de la République, en considération de ses services militaires et civils, la cravate de Commandeur de la Légion d'Honneur.

En aux fonctions municipales, aux côtés de ce grand maire que fut M. Léon Meyer, le commandant Abadie, en tant qu'adjoint eut, près d'un quart de siècle au service du bien public.

Durant la guerre 1939-1945, il demeura fidèlement à son poste et accomplit sa tâche importante et délicate, avec ce sentiment du devoir et de l'honneur que nous lui connaissons, en particulier durant le siège, au cours duquel, il se dévoua sans compter, et au mépris du danger, au service de ses concitoyens.

A nouveau adjoint au maire après la guerre, le commandant Abadie devait accéder à la plus haute magistrature de la cité en juin 1954.

Qu'à l'occasion de cette promotion, dont l'honneur rejaillit sur tous ses concitoyens, le commandant Abadie accepte les sincères félicitations que notre revue est heureuse de lui adresser.

M. PIERRE HENRY, secrétaire général

du syndicat patronal
des industries mécaniques et navales,
commandeur de la Légion d'Honneur

M. Alfred Rosier, directeur de la Main-d'Œuvre, a remis la croix de commandeur de la Légion d'Honneur à M. Pierre Henry, secrétaire général du syndicat patronal des Industries Mécaniques et Navales de Nantes.

Ancien chef du service patronal au Bureau International du Travail, M. Henry est docteur en Droit, diplômé de l'École des Sciences politiques, lauréat de l'Académie française.

Titulaire des médailles d'or de l'Éducation Physique et de l'Enseignement Technique, il était déjà commandeur de plusieurs ordres nationaux et étrangers. L'Ouest Industriel adresse à M. Henry ses plus sincères félicitations.

CRÉDIT DE L'OUEST

CAP. 350.000.000 - RESERVES 185.000.000 - SIÈGE SOCIAL, A ANGERS - SUCCURSALES PARIS, 12, BOULEVARD HAUSMANN - AGENCE DES HALLES, 24, RUE DES HALLES - 255 - CHERCHETS DANS L'OUEST - CORRESPONDANTS DANS TOUTE LA FRANCE ET LE MONDE ENTIER

LES IMPORTATEURS ET LES EXPORTATEURS TROUVERONT AU CRÉDIT DE L'OUEST, LES MEILLEURS CONSEILS ET LA COLLABORATION LA PLUS CORDIALE POUR LA CONSTITUTION DE LEURS DOSSIERS ET LA RECHERCHE DE DEBOUCHÉS DANS TOUTS LES PAYS DU MONDE, AINSI QUE TOUTS LES ÉCHANGES COMMERCIAUX EN FRANCE ET DANS L'UNION FRANÇAISE.

CC

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS
JOSEPH PARIS S. A.
constructions métalliques et mécaniques
NANTES

CHARPENTES MÉTALLIQUES
CHAUDRONNERIE
APPAREILS DE LEVAGE
TRAVAUX D'EAU

L'OUEST ÉCONOMIQUE

La construction navale

L'ACTIVITÉ DES CHANTIERS FRANÇAIS

Sept bâtiments nouveaux viennent d'être commandés à différents chantiers français. À noter entre autres la commande de deux cargos de 13 000 t de port en lourd pour compte étranger (norvégien), celle d'un cargo français de 7 000 t passé aux Chantiers de Bretagne par la Société Navale Carmaise et celle de deux caboteurs pétroliers qui seront montés par les Chantiers et Ateliers du Rhin pour le compte de deux Sociétés de navigation intérieure.

Le 31 octobre, les chantiers de l'Atlantique ont lancé le pétrolier *Tomara* de 31 900 t de port en lourd, troisième d'une série de six pour le compte de la Société Maritime Shell.

Premiers d'une série de dix cargos de 6 170 tonnes commandés par l'U.R.S.S. en France à la suite des accords commerciaux du 13 juillet 1953, le *Serguei Babine* et le *Ilya Matichuk* ont été mis à l'eau dans la forme Jean-Bart, des Chantiers de l'Atlantique.

Ces mêmes chantiers doivent lancer en novembre le paquebot belge *Jadoville* de 11 000 tx tandis qu'à Strasbourg les Chantiers et Ateliers du Rhin doivent lancer le premier des deux chalandes de 1 000 t destinés à l'armement helvétique *Navis de Hâle*.

La construction de sept nouveaux bâtiments a été commencée en novembre. Les Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire) ont mis sur cale, à Saint-Nazaire, le pétrolier de 23 600 t *Samarak* (C^o Navale des Pétroles) et le paquebot *Jean-Mermoz* (C^o Cyprien Fabre). À la Seyne, les Forges et Chantiers de la Méditerranée ont commencé l'usage du cargo de 13 000 t *dw* destiné à l'armement norvégien *Lorentzen* et dans leur chantier de Gravelle celui d'un

cargo de 1 600 t *dw* pour la C^o de Navigation Mixte. Enfin, l'usage des bâtiments suivants a été entrepris : à La Pallice celui d'un cargo néerlandais de 3 100 t de port en lourd pour l'armement néerlandais *Frans Scheep*, à Nantes celui d'un cargo de 1 400 t *dw* pour l'armement britannique *Maresca* (Chantiers Bretons Loire-Normandie), à Strasbourg celui du caboteur norvégien *Les Princess* commandé par l'armement Th. J. Kyvik aux Chantiers et Ateliers du Rhin.

★

LA RÉPARTITION DES CHANTIERS DANS LES GROUPEMENTS PENHOËT-LOIRE ET LOIRE-NORMANDIE

On sait que les Chantiers de la Loire et de Penhoët ont opéré leur fusion à compter du 1^{er} octobre.

Voici quelle est la répartition des chantiers à l'intérieur des deux groupes financiers créés :

CHANTIERS DE L'ATLANTIQUE (Penhoët-Loire)

La société comporte les établissements suivants :

Chantier de Saint-Nazaire, qui groupe l'ancien chantier de Saint-Nazaire de « Penhoët » et l'ancien chantier de Saint-Nazaire de « Loire » (y compris l'atelier « Loire Turbines »).

Établissement de Saint-Denis, qui appartenait antérieurement à « Loire ».

Les Chantiers de l'Atlantique (Penhoët-Loire) continuent les fabrications qui étaient effectuées antérieurement dans leurs divers établissements, à savoir, à Saint-Nazaire : coques de navires, turbines (licence C.E.M. Parsons), moteurs diesels (licences B.W. M.A.N. et S.E.M.T.), chaudières marines (type Penhoët P. 41 et licence

GAZ COMBUSTIBLE IDÉAL

Pour :

- La CUISINE domestique, professionnelle, collective.
- Le CHAUFFAGE des locaux domestiques et professionnels.
- La production de l'EAU CHAUDE.
- Les APPLICATIONS PROFESSIONNELLES : Charcuterie, Pâtisserie, Biscuiterie, etc...
- Les APPLICATIONS INDUSTRIELLES : Fours à traitements Thermiques, Fusion des métaux, Chalumeaux pour la soudure, le brasage, le découpage.

COKE : Si vous préférez le combustible solide, utilisez le coke de gaz, véritable anthracite de synthèse

Pour tous renseignements, s'adresser aux Services Commerciaux des Centres d'ELECTRICITE de FRANCE et de GAZ de FRANCE



MONT SAINT-MICHEL

Le vêtement de travail de qualité

USINES : 13-15, rue Marie-Rouault — RENNES

Fabrication tous objets en caoutchouc naturel ou synthétique pour toutes industries

Moulage de haute précision et qualité

LES ARTISANS du CAOUTCHOUC

174-178, Quai Jemmapes — PARIS (10^e)

Téléphone : BOT 75-49

VIS A SIX PANS CREUX

INTRAVISS

21, RUE BOUZERAND 21

LE CHAMBRON-FEUGEROLLES-LOIRE

Garages à bicyclettes

Armoires vestiaires



25.027



21.542



GANTOIS

SAINT-DIÉ (Vosges) Tél. 11-10-11-20-11-72

PARIS, 40, Boul. Richard-Lenoir (XI^e) - Tél. : VOL 03-85
 LYON, 229-231, Cours La Fayette - Tél. : LAJ 25-53
 BORDEAUX, 23, Rue Paul Mercier - Tél. : 914-36

TOUT LE MÉTAL TISSÉ ET PERFORÉ

MACHINES PNEUMATIQUES ROTATIVES



COMPRESSEUR R-40

S.A. AU CAPITAL DE 115.200.000 FR.
 145, AV. DES GRÉSILLONS
 GENNEVILLIERS (SEINE)
 TÉL. : GRE. 40-00 (6 LIGNES GR)

**COMPRESSEURS
 POMPES À VIDE M.P.R.**
 SPÉCIALES POUR MATIÈRES PLASTIQUES

Et sous débits de 5 m³/h à 12.000 m³
 Toutes puissances de 1 cv à 1.000 cv
 Toutes pressions jusqu'à 20 kg/cm²
 Tout vide jusqu'à 0,1 mm Hg

attention aux imitations

SAPAROSE

POUR LA SÉCURITÉ DE VOS OUVRIERS

SAVON ANTI-GRAS - GLYCÉRINÉ - NEUTRE
 GARANTI SANS SABLE NI PONCE
 EN PAIN, EN PÂTE, EN POUDRE

LABORATOIRES R. & D. Spécialistes de l'hygiène des mains
 Chemin de Hologne - Pri de Bazons, COLOMBES (Seine) - Tél. : CHARlebourg 47-15

**BON POUR
 UN ÉCHANTILLON GRATUIT FRANCO
 à joindre à votre demande**

HOFFMANN

**ROULEMENTS À BILLES
 ET À ROULEAUX
 BUTÉS, BILLES ET GALETS
 CÔTES MÉTRIQUES ET CÔTES EN POUCES**

ROULEMENT
 A CONTACT OBLIQUE
 ROULEMENT À ROTULE
 CAGE FORÉE

ETS ROLLET ET C^{IE} 64, RUE DE LA FOLIE-MÉRICOURT
 PARIS-XI^e - Tél. : ROQ. 80-42

L'OUEST ÉCONOMIQUE

Foster Wheeler, chaudières terrestres (type Penhoët, licences Foster Wheeler et Bénson), grosse chaudronnerie, appareils de raffinage, etc.

À Saint-Denis : moteurs diesels (licence Sulzer), groupes frigorifiques, etc.

SOCIÉTÉ DES CHANTIERS RÉUNIS LOIRE-NORMANDIE

Établissements : Chantiers de Nantes, qui appartiennent antérieurement à « Loire », Chantier de Normandie, à Grand-Quevilly, avec ses annexes du Havre et de Dieppe, appartenant antérieurement à « Penhoët ».

La Société des Chantiers réunis Loire-Normandie continue les fabrications qui étaient effectuées antérieurement dans ses divers établissements, à savoir :

À Nantes : coques de navires, grosse mécanique.

À Rouen : coques de navires, grues de cales et ponts roulants « Titan de France ».

À Nantes, Rouen, Le Havre et Dieppe : réparations de navires.

des larges-plates pour constructions métalliques, des pièces métalliques et moulages de toutes sortes. Ses usines de Basse-Indre, près de Nantes, comprennent une aciérie Martin, des laminaires, dont un continu à froid, une fonderie de fonte et d'acier, une élamerie; une autre usine à Billancourt est spécialisée dans la fabrication de son outillage.

La société exploite en outre des fabriques de boîtes métalliques à Alger, Billancourt, Bordeaux, Carpentras, Concarneau, Le Mans, Lyon, Marseille, Nantes, Périgueux, Tunis, à quoi s'ajoutent 6 dépôts à Douarnenez, Saint-Jean-de-Luz, Brive, Villeneuve-sur-Lot, Nice et Oran, deux imprimeries sur métaux à Basse-Indre et Billancourt, et enfin des fours à chaux à Montjean et Chalonnes (Maine-et-Loire). L'effectif total du personnel est d'environ 3 000 unités.

Dans ses participations figurent notamment : Lorraine de Lamage (contrat Solliac) (environ 6 % du capital), Chargeurs de l'Ouest, Nantaise de Minerais de l'Ouest, Hauts-Fourneaux de Rouen, Société belge S.O.B.E.M.I., Africaine des Établissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre, Bolte Métallique illustrée.

De nouveaux trains de laminaires ont été mis en service en 1954 et de nouveaux programmes de modernisation sont en cours. Leur exécution est assurée par un emprunt à moyen terme de 700 millions et un emprunt obligataire de 500 millions.

Métallurgie

J.-J. CARNAUD ET FORGES DE BASSE-INDRE

La société J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre a réalisé l'an dernier un bénéfice net de 212 745 000 francs. Ayant pour activité essentielle la production de fer blanc et de boîtes métalliques, la société produit également des tôles pour constructions navales.

MINES DE FER DE SEGRÉ

Aux Mines de fer de Segré, la production est en progression. Elle a atteint, pour les 9 premiers mois de 1954, 235 014 tonnes contre 183 110 tonnes en 1953, soit une augmentation de 29 %. Pour la même période, les expéditions sont respectivement de 247 314 tonnes en 1953 contre 175 760 tonnes en 1954, en amélioration de 41 %.

SOCIÉTÉ ANONYME DES

MIROITERIES DE L'OUEST

S.I.A. AU CAPITAL DE
 216.000.000 DE FR.

Siège Social
 3, RUE de LÉTANVÈRE ANGERS

GLACES - VERRES - BRIQUES ET PAVÉS - THERMOLUX - THERMOPANE - SÉCURIT - TRIPLEX - FIBRES de VERRE

INSTALLATIONS DE MAGASINS, VITRINES - ÉTALAGES

ATELIERS ET DÉPÔTS

ANGERS	NANTES	LORIENT	RENNES	CAEN	ROUEN	LA ROCHELLE
NIORT	LA BAULE	S ^T BRIEUC	S ^T MALO	LISEUX	LE MANS	ANGOULÊME

RECLAMEZ LES QUALITÉS DE BIÈRE

fabriquées par les importantes

BRASSERIES DE L'OUEST

GRAFF à RENNES : RHEDONIA & SIRIA
KERINOU à BREST : ARMOR & ROYALE S2
LA MEUSE à NANTES : MONOPOLE, ROYALE

et
LA SPECIALE MEUSE

En les exigeant vous aiderez au développement de l'Industrie Régionale



LA CHEMISE A VOILE TRANSPARENT
CONSTITUEZ DES DOSSIERS qui parlent
A LISIBILITÉ DIRECTE

(Les pièces elles-mêmes apparaissent au premier coup d'œil)

CHEMIDOR est :

- toujours impeccable :
JAMAIS TACHÉE à l'usage comme le verre dont elle a la transparence.
- JAMAIS INESTHÉTIQUE pas de subscriptions successives, ni d'étiquettes superposées.
- JAMAIS DÉCHIRÉE son dos renforcé supporte, sans se "couper" de multiples manipulations.
- toujours prête à changer de destination un dossier y remplace un autre en une seconde.

création **D'ORET**

5 fois
PLUS DURABLE...

(et 100 fois PLUS PRATIQUE) qu'une chemise ordinaire
vente exclusive en papeterie

J. P. Vitry

38

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

L'OUEST ÉCONOMIQUE

Les ports

TRAFIC PORTUAIRE OCTOBRE 1955
(Trafic maritime)

NANTES	Entrées : 83 494 t (c. 72 960, octobre 54)
dont :	Houille : 23 580 t
	Phosphate : 14 445 t
	Produits pétroliers : 10 279 t
	Sacré : 4 870 t
	Matériaux agrumes : 4 439 t
Sorties :	43 500 t (c. 30 090)
dont :	Minéral : 13 640 t
	Blé : 14 355 t
PORTS ANNEXES (Paimboeuf, Donges, Coséron, Basse-Indre)	Entrées : 191 493 t (c. 125 747)
dont :	153 812 t pétrole brut à Donges
Sorties :	81 950 t (c. 54 649)
dont :	Essence : 30 650 t de Donges
	Pétrole raffiné : 2 660 t
	Gas-oil : 10 995 t
	Fuel : 27 377 t
	Fer blanc : 1 773 t Basse-Indre
SAINT-NAZAIRE	Entrées : 14 083 t (c. 10 941)
dont :	4 312 t fer, fonte, acier
Sorties :	5 079 t (c. 14 736)

Les Transports

TRAFIC S.N.C.F. DE L'AGENCE DE NANTES
(octobre 1955)

PRIMEURS :	Expéditions : Les gûtes de printemps dernier auxquelles a succédé une abeçresse exceptionnelle ont diminué la production à 520 t.
	Arrivées : 1 334 t (c. 1 082, octobre 54).
HOUILLES :	Expéditions : Netto reprise : 10 600 t (c. 6 000).
	Arrivées : 9 600 t.
ENGRAIS :	Expéditions : La campagne s'annonce bonne : 19 200 t.
BLÉ :	Arrivées : 17 800 t pour l'exportation.
MINÉRAL :	Arrivées : 18 000 t.

CRÉDIT NANTAIS

Banque Régionale

la plus solidement implantée en Bretagne

Siège Social : NANTES (CAPITALE DE L'OUEST)

L'OUEST INDUSTRIEL, MARITIME, AGRICOLE ET COMMERCIAL

39

LA BOURSE DE NANTES

par Jean de KÉRAMBOSQUER

PHYSIONOMIE DE LA BOURSE DU 15 OCTOBRE AU 15 NOVEMBRE

LES événements politiques ont dominé la Bourse pendant la période du 15 octobre au 15 novembre, les affaires du Maroc, de l'Algérie et surtout la question d'élections anticipées n'ont pas incité la clientèle à se porter sur le marché des valeurs mobilières.

À Nantes les affaires sont assez réduites, mais la fermeté domine. Plusieurs valeurs s'avèrent en hausse. Beaucoup d'entre elles, étant donné leur rendement, devraient avoir des cours supérieurs à ceux auxquels elles donnent lieu.

DÉPARTEMENTS - CHAMBRE DE COMMERCE. — Physiologie inchangée. Seule la *Chambre de Commerce de Nantes* 6 % donne lieu à des transactions. Elles s'assurent à 9 600, encore peu chères à ce prix-là. Beaucoup d'obligations rapportant 6 %, nets se traitent au pair sur d'autres marchés.

ASSURANCES - BANQUES. — Les *Nantaises d'Assurances Maritimes* ne trouvent pas contre-partie. Le titre est demandé à 1 100. Le *Credit Nantais* est demandé, une hausse de 200 francs porte les cours à 16 300 et a pu équilibrer le marché.

MÉTALLURGIE. — Compartiment bien tenu sans plus, échanges assez fournis en *Daligon* à 11 300, cours unique; ce titre, rapportant 1 250 francs au dernier coupon, devrait valoir mieux étant donné la situation de l'affaire.

Peu d'échanges en *Nantaises de Fonderies* et *Paris* répètent leurs cours précédents.

CARRIÈRES - MINES. — Toujours offertes en *Mineurs de l'Ouest*. Ces titres ne cessent de s'élever et ne trouvent pas de contre-partie acheteurs. En trouveront-ils lorsque le titre sera par trop déprécié?

NAVIGATION. — Chargeurs toujours activement traités à des cours variant entre 15 000 et 15 200. Bonne orientation. Les *Chal-*

liers de la Rochelle ne cessent d'être demandés à 6 400 dans un marché très étroit.

ALIMENTATION. — Tous ces titres sont en bonne orientation, particulièrement les *Docks de l'Ouest* à 18 200. Ce titre est toujours intéressant, étant donné la bonne marche de l'affaire et l'importance de son coupon. Les *Moulins de la Loire* et *Les M.G.P.A.* restent toujours également demandés, mais les demandes restent insatisfaites étant donné le peu de titres disponibles.

VALEURS COLONIALES. — Les *Amis du Maroc* procèdent au regroupement des actions à raison de 1 action de 5 000 pour 10 autres de 500. Le titre reste offert à 110. Il y a certainement plus de vendeurs de rompus que d'acheteurs.

Les *Hauts du Maroc* s'évaluent à 1 650.

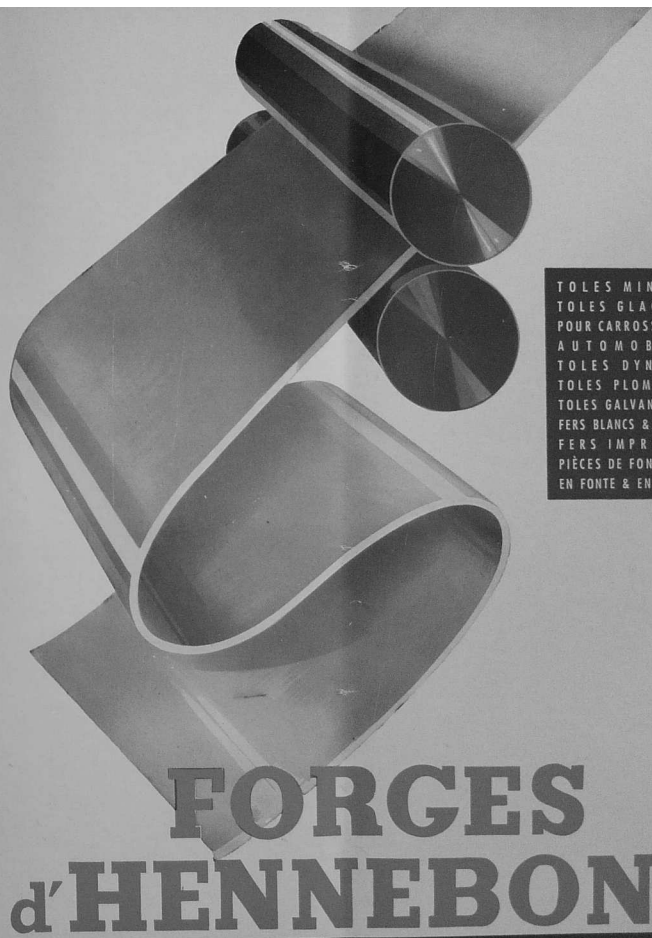
VALEURS DIVERSES. — L'attention a été portée sur les *Cartonnages de France* qui ont donné lieu à des échanges suivis. L'augmentation de capital est terminée dans des conditions normales et le coupon de 246 francs a été détaché au 15 novembre. Les derniers cours s'inscrivent en hausse.

Peu d'affaires sur l'ensemble de ce compartiment. Seules les actions *Oberthur* s'échangent à 10 000. Titre également déprécié. Un coupon de 500 francs devrait donner à ce titre une meilleure cote.

OBLIGATIONS. — Toujours mêmes dispositions. Rachat par les sociétés en vue des tirages.

Marché décevant n'intéressant malheureusement pas la clientèle, et pourtant toutes ces obligations sont d'excellentes affaires qui, au taux actuel, rapportent pour la plupart plus de 7 %.

MARCHÉ HORS COTE. — Aucune affaire.



TOLES MINCES
TOLES GLACÉES
POUR CARROSSERIE
AUTOMOBILE
TOLES DYNAMO
TOLES PLOMBÉES
TOLES GALVANISÉES
FERS BLANCS & NOIRS
FERS IMPRIMÉS
PIÈCES DE FONDERIE
EN FONTE & EN ACIER

LES PAPETERIES DE BRETAGNE

ET

COMPTOIR BRETON DES PAPETERIES ET CARTONNAGES

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 200.000.000 DE FRANCS

KRAFT VÉRITABLE

APPRÊTÉ • FRICTIONNÉ • ECRU ET BLANCHI

SULFITE

SIMILI SULFURISÉ INGRAISSABLE

CELLULOSE BOUCHERIE

PHORMIUM

SPECIALITÉS

PAPIERS POUR ISOLANTS STRATIFIÉS

PAPIERS POUR CABLES

BUREAUX ET USINES : 25 à 31, RUE DE LORIENT • RENNES • TÉL. : 37-21 et 37-22
ADRESSE : TÉLÉGRAPHIQUE : PAPETERIES RENNES • CHEQUES POSTAUX RENNES 40 • REGISTRE COMMERCE RENNES 110 • REG. PRO. ILE-ET-VILAINE 242

Société Générale des CIRAGES FRANÇAIS et FORGES D'HENNEBONT
Société Anonyme au capital de 1.239 millions de frs.
SIÈGE SOCIAL : 78, RUE DE MONCEAU — SIÈGE ADMINISTRATIF : 43, RUE DE LIÈGE, PARIS
USINES A HENNEBONT (MORBIHAN) TÉL. : 22-21



CLARK *France*

Fabrique en grande série
sous licence américaine
des CHARIOTS-ÉLEVATEURS
qui ont consacré sa réputation
dans le monde entier.

CLARK est synonyme de

- ROBUSTESSE
- MANIABILITÉ
- SÉCURITÉ
- ÉCONOMIE

6 MODÈLES :

CLIPPER	1T.	CLIPPER EL.	1T
YARLIFT	1T8	YARLIFT 20	1T.
CARLOADER	2T3	YARLIFT 60	2T7

Ils sont rapidement disponibles

Les ATELIERS de STRASBOURG S.A.

Division CLARK

118, rue Réaumur - PARIS-2^e

Tél. : GUT. 17-00 - 16-89

Adresse télégraphique : CLARKPAR

USINES à STRASBOURG-MEINAU

CLARK

Les techniques américaines
au service de
la productivité française

FABRICATION 100 % FRANÇAISE • LICENCE AMÉRICAINE

*Les Ateliers de Strasbourg disposent d'une équipe de
spécialistes qui sont à votre disposition pour étudier
sans engagement vos problèmes de maintenance.*

Demandez notre documentation N° C 3