

BRETAGNE

**INDUSTRIELLE
COMMERCIALE
AGRICOLE**

UNE RÉGION
*dont l'essor économique
ne doit pas être ignoré*



**BRETAGNE
INDUSTRIELLE
COMMERCIALE
ET AGRICOLE**

Rédaction, Administration :
106, BOUL. MALESHERBES
PARIS-17*

TELEPHONE : WAGRAM 00-40 à 42

- CENTRES DE LIAISON**
CHAMBRE DE COMMERCE DE NANTES (LOIRE-INFERIEURE).
OFFICE DÉPARTEMENTAL DES GROUPEMENTS PATRONAUX DE LA LOIRE-INFERIEURE, 1, RUE ARSÈNE-LELOUP, NANTES.
CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER (FINISTÈRE).
FÉDÉRATION DES INDUSTRIES D'ILLE-ET-VILAINE 40, BOULEVARD DE LA LIBERTÉ, RENNES.
CHAMBRE DE COMMERCE DE RENNES (ILLE-ET-VILAINE).
CHAMBRE DE COMMERCE DE LORIENT (MORBIHAN).
FÉDÉRATION DE L'INDUSTRIE DU MORBIHAN, CHAMP DE MANZOUVEL, 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).

ABONNEMENT A L'ANNÉE : 1.000 FRANCS
SOCIÉTÉ D'ÉTUDES PROFESSIONNELLES ET TECHNIQUES
106, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS
C. C. P. 4198-M

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

Sommaire

- L'ÉCONOMIE BRETONNE par M. Jean-Marie Louvel, Ministre de l'Industrie et du Commerce 3
- LA BRETAGNE par M. Maurice Bertin, Président de la Chambre de Commerce de Nantes, Président de la V^e Région Economique 4
- LA BRETAGNE DOIT ÊTRE INDUSTRIELLE par M. J. Prod'homme, Président de la Chambre de Commerce, Président de la VI^e Région Economique 5
- LES PREMIERS DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LES INDUSTRIES DES MÉTAUX DE LA RÉGION NANTAISE par M. Marcel Baber, Président du Syndicat patronal des Industries Mécaniques et Navales 6
- L'AVENIR DE LA CONSERVE BRETONNE EST-IL COMPROMIS? par M. Galbois-Delaunay 8
- LES ZONES DE SALAIRES ET NOTRE ÉCONOMIE RÉGIONALE par M. Thomas, Secrétaire général de la Fédération des Industries d'Ille-et-Vilaine 9
- RÉFLEXIONS SUR LE FINANCEMENT DE L'INDUSTRIE EN BRETAGNE par Yves Chapel 11
- STATUT DE LA CONSTRUCTION NAVALE 13
- CE QU'EST ACTUELLEMENT EN BRETAGNE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL par J. Jouris, Inspecteur principal de l'Enseignement Technique pour l'Académie de Rennes 16
- PAR CE QU'UNE DISTILLERIE A FERMÉ SES PORTES, TOUTE UNE RÉGION AGRICOLE SERA-T-ELLE PRIVÉE DE DEBOUCHÉS? 17
- LES PRIMEURS DANS LE NORD-FINISTÈRE 19
- L'AGRICULTURE RÉGIONALE, GAGÉ D'ÉCHANGES ET DE PROSPÉRITÉ par E. Aubert, Secrétaire Technique de la Fédération des Exploitants agricoles de la Loire-Inférieure 20
- INFORMATIONS FINANCIÈRES. LA BOURSE DE NANTES 22
- INFORMATIONS La production industrielle des années. Premiers résultats à la campagne de pêche de 1951. Un exemple des qualités de la main-d'œuvre bretonne. Le trafic des ports en 1950 25
- NANTES LE PORT. Les difficultés actuelles de l'Hôtelier, par M. Magnin, Président du Syndicat de l'Hôtellerie. Un exemple commercial : Les grands magasins Decré. Informations 27
- RENNES Bretagne, Terre d'Avenir, par M. P. Tigot, Président de la Fédération des Industries d'Ille-et-Vilaine. Informations 33
- QUIMPER LE NUD-FINISTÈRE ÉCONOMIQUE par M. Marchand, Président de la Chambre de Commerce de Quimper 37
- BREST LES ACTIVITÉS DE LA RÉGION BRESTOISE par M. Lombard, Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Brest. Projet d'abattoir et de Fignistique 40
- SAINT-BRIEUC L'activité économique des Côtes-du-Nord, par M. Malart, Président de la Chambre de Commerce 43
- SAINT-MALO L'activité de Saint-Malo, par M. Saint-M'Leux, Président de la Chambre de Commerce 45
- FOUGÈRES L'Industrie en pays de Fougères, par M. Bertin, Président de la Chambre de Commerce 47
- La coordination des transports Ille-et-Vilaine. Chez les Fondeurs de Nord-Ouest 48

et pour vos toitures

L'ALUMINIUM

De la fin du siècle dernier, des toitures furent réalisées en aluminium. Il est donc possible de citer un référentiel des chantiers de couverture ayant assuré un service d'entretien conséquent sans que soit jamais constaté l'apparition de rouille ou de corrosion. L'architecture et l'entrepreneuriat disposent ainsi d'un métal de couverture léger (le poids au mètre carré couvert ne dépasse jamais 3,2 kg), durable et qui possède, en outre, un pouvoir réfléchissant élevé. Les différents systèmes de pose s'adaptent aux différents genres de toitures.



● **SYSTÈME À TASSAUX ET AGRAFURES** — Le toit en aluminium a les mêmes dimensions que le toit en zinc. Mise en œuvre libre. Pose. Fixation par vis ou vissage léger. Couvre-pente livrés tout formés.



● **PROCÉDÉ DU « JOINT DEBOUT »** — Le bord d'aluminium (35 cm de hauteur) permet au montage, est simple à monter sur place. Les bords sont reliés avec des pinces spéciales, fixées par des pointes en aluminium permettant la dilataion et gèle pour former deux arêtes qui constituent le joint.



● **PROCÉDÉ « SANTASO »** — Spécialement adapté à l'aluminium, permet d'écarter les joints en bord. Le joint des lames est fait par leurs bords relevés. Dimensions courantes des feuilles (2 m x 1 m).



● **TUILES** — Pose par recouvrement latéral et agrafure transversale (double toiles amovibles ou autre type). Dimensions courantes : 2 m, 24 x 0 m, 41.



● **ARDOISES** — Pose à recouvrement sur des lisses. Fixation à la française par deux clous et un crochets en alliage léger. Dimensions courantes : 0 m, 40 x 0 m, 41.



● **TOILES ONDULÉES** — Sur charpente en bois, fixation par vis, bords à clapets, généralement avec renforts en aluminium. Sur charpente en fer, fixation par boulons-écrous galvanisés avec renforts en aluminium recuits. Écartement des pannes 1 m, 30 mm, pour le toit ondulé Platex, 1 m, max. pour le toit d'aluminium.



● **COMPLEXE BITUME-ALUMINIUM** — Toiture fibreuse imprégnée de bitume et revêtue d'une feuille mince d'aluminium, utilisée pour l'étanchéité des toitures.



● **ACCESSOIRES** — Tous les accessoires (gouttières, typons de descente, etc.) sont aussi en aluminium. Les crochets de fixation sont en alliage d'aluminium.

Le service « Architecture » de nos Services Techniques est à votre entière disposition pour vous renseigner gratuitement sur toutes les applications de l'aluminium dans la construction.

L'ALUMINIUM FRANÇAIS

25, RUE BALZAC, PARIS 8^e - TEL. WAGRAM 86-90



Photo Harcourt

L'ÉCONOMIE BRETONNE

J'apprends avec un vif intérêt la naissance de la revue « BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE ». Le but qu'elle se propose ne peut laisser indifférent le Ministre de l'Industrie et du Commerce.

Faire connaître l'importance économique de la Bretagne, révéler des possibilités souvent méconnues de son sol, susciter le concours d'industriels et de chefs d'entreprises pour créer de nouvelles activités et produire de nouvelles richesses, c'est une entreprise particulièrement opportune dans une région dont la population laborieuse et tenace ne demande qu'à étendre le champ de son activité.

par
Jean-Marie LOUVEL
Ministre de l'Industrie
et du Commerce

Mais, il ne suffit pas de vouloir industrialiser à tout prix. Il faut s'assurer des matières premières, de la main-d'œuvre qualifiée et des ressources en énergie. Cependant aucun de ces problèmes n'est insurmontable dans un pays où tant de bras jeunes et vigoureux ne demandent qu'à s'employer, où les communications sont faciles et où peuvent être obtenus, grâce à l'accroissement continu de notre production d'électricité, les kilowatts nécessaires à la marche de nouvelles usines.

Pour mener à bien pareille entreprise, « BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE » sera un auxiliaire précieux. Je ne peux qu'en féliciter ses promoteurs et leur dire mes vœux de réussite.

LA BRETAGNE : ENSEMBLE ÉCONOMIQUE ÉQUILIBRÉ

par Maurice BERTIN,
Président de la Chambre de Commerce de Nantes,
Président de la V^e Région économique.

A l'heure où toutes les forces du pays s'emploient à accroître sa productivité, rien ne saurait être plus opportun que l'action entreprise par BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE en vue de faire connaître le potentiel économique des cinq départements bretons et de leur assurer ainsi la place qui leur revient dans l'économie française.

Nantes, qu'une longue tradition place au premier plan de l'activité bretonne, se doit de rappeler le rôle qu'elle est appelée à jouer pour maintenir et développer sur les plans historique, économique et culturel tant de liens et de souvenirs, et dont elle peut se flatter d'être tout à la fois l'anmatrice et la bénéficiaire, puisqu'elle a la bonne fortune d'être l'agent de liaison entre deux régions qui se complètent et se fortifient l'une l'autre, et aident spontanément à leur expansion mutuelle.

C'est ainsi que le souffle du val de Loire se fait sentir sur toute la Bretagne sud et que, naturellement, s'établissent ces courants touristiques qui, des châteaux de la Loire, vont s'éteindre sur les plages bretonnes, et que par contre les productions diverses de la vicelle Armorique trouvent par le port de Nantes et la vallée de la Loire un de leurs débouchés naturels vers les pays d'outre-mer et le cœur même de la France.

Est-il besoin de rappeler ce que l'économie nationale doit à la production bretonne ?

A commencer par ce prestigieux potentiel de la marine



Plan Drouot

française que constitue l'armement à la pêche; cette inépuisable source d'énergie que représentent les réserves d'hommes de l'inscription maritime; l'expansion coloniale qui fut une des conséquences de l'essor pris au XVIII^e siècle par le port de Nantes et son commerce avec les îles.

Est-il besoin de rappeler ce que représente le développement de l'industrie des conserves, une des pièces maîtresses de notre commerce d'exportation, la production de nos chantiers navals, qui atteint à elle seule 60 % de la production française, les raffineries de pétrole, les forges et aciéries, les ateliers de construction de locomotives, les usines de produits chimiques, les raffineries, biscuiteries, savonneries, chocolateries, rizeries, etc. Sans parler des produits agricoles, primeurs, vins et céréales, ni de ceux du sous-sol, minerais de fer, d'étain, etc. qui permettent d'espérer qu'un jour viendra où la Bretagne représentera un ensemble économique dont la gamme de production s'étendra sur une universalité qui lui assurera un équilibre et une puissance que bien des régions pourrout lui envier. D'autant que, fécondés par un vaste réseau d'agences de banques régionales et une boue des valeurs, les établissements industriels et commerciaux trouveront sur place tous les éléments nécessaires à leur activité.

Nantes, aux confins de la Bretagne et siège de la V^e Région économique, réalisera ainsi sa vocation de trait d'union entre deux des plus beaux pays de France, dont les activités complémentaires s'harmoniseront au mieux des intérêts de tous.

Il appartient à la revue BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE de nous y aider.

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LA BRETAGNE DOIT ÊTRE INDUSTRIELLE

par J. PROD'HOMME,
Président de la Chambre de Commerce de Rennes,
Président de la V^e Région économique.

Je suis heureux, en tant que Président de la V^e Région économique et de la Chambre de Commerce, de répondre à la demande de la nouvelle revue BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE, qui m'a prié d'indiquer mes vues sur l'avenir économique de notre région.

Je tiens à féliciter hautement les promoteurs de cette publication. Les bonnes volontés, certes, sont innombrables dans la Bretagne et les personnes qui se sont penchées sur les questions culturelles, folkloriques, touristiques de notre pays, sont très nombreuses.

Certes, notre pays a un long passé et une originalité très pesante, mais l'estime que jusqu'alors le développement purement économique de notre région n'a pas été envisagé et encouragé d'une façon suffisante.

— La densité de la population de la Bretagne est exceptionnellement forte et cette densité est surtout rurale; — D'autre part, l'industrie est très peu développée et surtout elle n'est pratiquement pas développée en dehors des villes importantes.

Dans presque toute la France, on trouve dans les petites villes, dans les chefs-lieux de cantons, des industries qui utilisent la main-d'œuvre locale, qui y trouve ses moyens de subsistance, sans avoir à quitter le lieu de ses origines rurales.

On a fait, en ces dernières années, des études très remarquables sur la densité de la population bretonne et sur l'émigration bretonne. On a décrit les inconvénients résultants de cette densité de population rurale provenant d'une natalité restée heureusement très prolifique, et de la difficulté que cette population avait à vivre sur un sol dont la richesse agricole est fort irrégulière, médiocre dans beaucoup d'endroits, à côté de régions particulièrement riches et ne trouvant guère à s'employer dans une industrie très insuffisante.

Je pense particulièrement à ce travail remarquable qu'est *Un siècle de misère* et qui traite des Côtes-du-Nord, et également *l'Émigration bretonne*.

Si l'Ille-et-Vilaine, la Loire-Inférieure, le Finistère ont une situation plus enviable du fait de la plus grande richesse de leur agriculture, de l'industrialisation plus poussée et d'occupations maritimes variées, les Côtes-du-Nord et le Morbihan tout particulièrement ont un excédent de population trouvant très difficilement à s'employer.

Depuis 1870, depuis que les chemins de fer ont permis facilement la circulation des hommes, de grandes masses humaines ont quitté la Bretagne, et particulièrement ces deux derniers départements, pour émigrer vers les grandes villes, surtout vers Paris et sa banlieue, pour y trouver du travail.

Certains quartiers de Paris, certaines agglomérations

de sa banlieue, contiennent une proportion considérable de Bretons d'origine.

La natalité est encore très forte dans nos régions et notre plus cher désir serait de permettre à ces populations de trouver sur place leur subsistance, soit dans l'agriculture, soit dans l'industrie.

Il serait téméraire de supposer que l'agriculture, même très rationalisée, puisse employer plus de monde qu'actuellement. Il semble même que le progrès agricole tendrait, par le remboursement, à constater des exploitations plus grandes qu'elles ne le sont actuellement dans la moyenne. Tout en restant avant tout dans un cadre d'exploitation purement familiale, il semblerait désirable que les fermes de notre pays, dans les régions de polyculture moyenne, soient de l'ordre de 20 à 25 ha., pour permettre à une famille agricole de produire d'une façon suffisamment rationnelle pour subsister dans des conditions dignes de la vie actuelle.

Il semble donc que la population agricole est plutôt amenée à diminuer qu'à augmenter, tout en ayant une production s'accroissant sans cesse.

Il est donc indispensable qu'une industrie soit créée si l'on veut employer sur place l'excédent de cette population.

La Bretagne n'a guère de ressources naturelles. Nous n'avons pratiquement pas de mines, encore que le sous-sol breton soit bien peu exploré. Nous sommes loin des grandes voies de communications, mais nous avons de tous côtés la mer à proximité. Il s'agit donc de favoriser

(Suite page 53)



Rennes - Palais de Commerce

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LES PROBLÈMES DE MAIN D'ŒUVRE DANS LES INDUSTRIES DES MÉTAUX DE LA RÉGION NANTAISE

PAR
MARCEL BABEY,
Président du Syndicat patronal
des Industries mécaniques et navales.

★

Une innovation aura été la création en 1944 d'un Centre collectif d'apprentissage des métaux s'adressant aux entreprises moyennes, qui tout en n'ayant pas un effectif suffisant pour organiser elles-mêmes leurs cours théoriques peuvent néanmoins assurer la formation d'atelier dans des conditions analogues à celles en vigueur dans les entreprises importantes. Ce Centre, qui groupe actuellement 150 apprentis, a obtenu des résultats comparables aux autres, grâce à une coordination des travaux d'atelier et de la formation théorique.

Parallèlement à l'apprentissage et pour répondre aux besoins de main d'œuvre non prévisibles à longue échéance, un Centre collectif de formation accélérée d'adultes a été créé à Nantes en 1937. Il a connu un très vil succès dans les années de l'immédiat après-guerre, formant près d'un millier de professionnels, qui tous sont à la production et dont certains même ont fait carrière.

Depuis un an, une formule nouvelle a été expérimentée et qui semble devoir être également couronnée de succès. Il s'agit du perfectionnement de la main-d'œuvre en place. Des cours théoriques et des stages d'atelier ont été prévus, permettant aux manoeuvres d'accéder à des postes d'ouvriers spécialisés et à ceux-ci de devenir des professionnels.

Cette « promotion du travail » due à M. André Morice, député de Nantes et secrétaire d'Etat à l'Enseignement technique sans interruption depuis 1947, se prolonge par la préparation au Brevet professionnel, puis à la maîtrise, les meilleurs pouvant obtenir la qualification de chefs de travaux par des cours qui leur sont ouverts à l'Ecole supérieure de mécanique de Nantes. Au total, près de 1000 ouvriers et techniciens participent, à un degré ou à un autre, à cette promotion du travail qui nulle part encore en France n'a atteint un tel développement.

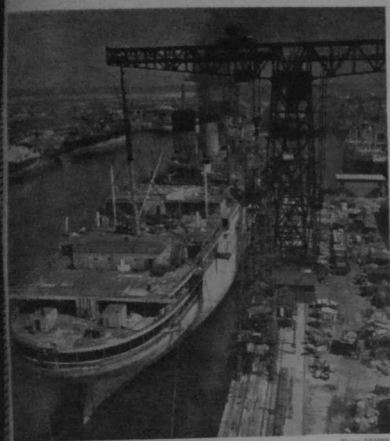
L'élasticité donnée à la formation professionnelle nantaise dans les Industries des Métaux a permis d'occuper toute la main-d'œuvre ainsi préparée, tout en absorbant sans difficultés les anciens élèves de l'Ecole nationale professionnelle et des collèges techniques. A l'heure actuelle, les services de chômage n'enregistrent parmi les chômeurs (un nombre d'ailleurs que de quelques dizaines) pas un seul ouvrier issu d'un Centre d'apprentissage ou du Centre de formation accélérée d'adultes. Ceci ne veut pas dire que

toutes les demandes d'admission à la formation professionnelle aient pu être acceptées. Année après année, le nombre des candidats à l'apprentissage dans les industries des métaux de la région nantaise est trois fois plus élevé que celui des places à pourvoir. Il en est de même pour la formation accélérée. Les candidats malheureux se rabattent sur d'autres industries, en particulier sur le bâtiment et les travaux publics. Ils n'y éprouvent pas d'ailleurs de grandes difficultés pour les raisons exposées plus haut, si bien que pour l'ensemble des activités nantaises le nombre des chômeurs reste infime.

L'équilibre atteint actuellement dans les industries des métaux, grâce à la politique prudente de recrutement tant pour l'apprentissage que pour la formation accélérée des adultes, risque d'être compromis par des initiatives privées et extérieures à la profession, qui visent à l'accroissement du nombre des jeunes gens en formation d'apprentissage sans s'être assurés de débouchés suffisants. Elles pourraient rapidement combler, si elles n'étaient pas canalisées à temps, à un engagement de certaines professions, comme celle d'ajusteur pour les industries des métaux ou celle de menuisier pour le bâtiment. Le chômage de professionnels, existé jusqu'à aujourd'hui, sévirait alors dans la région nantaise, avec toutes les conséquences qui en résultent pour la paix sociale.

Déjà la main-d'œuvre des deux cités industrielles de la Basse-Loire n'a que trop tendance à entretenir l'apathisme. Malgré des conditions de rémunération qui soutiennent la comparaison avec les régions aux salaires les plus élevés, elle s'est signalée au cours des dernières années par la persistance de mouvements revendicatifs, auxquels il y a lieu d'espérer toutefois que les récents accords de salaires, particulièrement avantageux pour le personnel, vont mettre fin. Ainsi sera retrouvé le climat de confiance réciproque et d'action commune pour la prospérité des industries des métaux de la région, qui avait été la caractéristique dominante des années d'avant-guerre.

Devant le danger que représente de plus en plus la concurrence internationale, particulièrement dans la construction navale, un effort devra être fait par les uns et les autres pour accroître le rendement individuel et d'une manière générale la productivité des entreprises. L'outillage a été perfectionné et en partie renouvelé. Les méthodes nouvelles d'étude des temps de travail ont été introduites. Un dernier effort reste à faire pour compléter celui que le Parlement a fait de son côté par le vote récent du « statut de la Construction navale ». L'impulsion donnée par cette branche d'industrie, prédominante à Nantes, entraînera le mouvement général vers l'accroissement de la productivité qui dans notre région, comme d'ailleurs partout en France, conditionne son avenir.



Chantier Naval de Foch à Saint-Nazaire.

Photo F. B. H. H.

BRECAU de la construction navale aux XVII^e et XVIII^e siècles, Nantes a repris dans ce domaine sa prospérité d'autan en la partageant avec Saint-Nazaire, à laquelle sont dévolues la construction et la réparation des unités de fort tonnage. D'autres activités importantes — les conserves et la biscuiterie, de réputation mondiale, occupent de leur côté une main-d'œuvre importante. Enfin, les destructions massives des deux cités industrielles de la Basse-Loire ont entraîné, pour la tâche de reconstruction, l'embauchage massif d'ouvriers du bâtiment et des travaux publics.

En ce qui concerne les industries des métaux, les effectifs n'ont cessé de croître au cours des quinze dernières années, et dépassent l'écluse de 1940 à 1944. Dans le seul Syndicat patronal des industries mécaniques et navales, les effectifs ouvriers ont augmenté d'un tiers, atteignant à l'heure actuelle près de 40.000 salariés.

Les autres qualités étant prédominantes en construction navale et dans les établissements agissant en qualité de sous-traitants, une formation professionnelle intensive a été rendue nécessaire pour ces entreprises comme d'ailleurs pour les autres établissements spécialisés en mécanique, en construction et en réparation de locomotives, en matériel aéronautique qui, avec la construction navale, se répartissent les activités nantaises de transformation des métaux.

Organisé sur le plan de syndicat patronal, l'apprentissage a été poussé à un degré que peu d'autres régions françaises ont atteint. Disposant des cours uniquement pendant les heures normales de travail, disposant d'un corps de professeurs normaux de travail, disposant d'un corps de professeurs et de moniteurs compétents et dévoués, les six Centres d'apprentissage connaissent année après année les mêmes succès aux examens du Certificat d'aptitude professionnelle, avec un pourcentage de reçus atteignant et dépassant même quelquefois 90 %. C'est ainsi qu'en 1950, sur 192 élèves présentés, 168 ont été reçus, dont 71 avec mention.



(Photo Populaire)



L'AVENIR DE LA CONSERVE BRETONNE est-il compromis ?

Celles-ci, à la différence des conserves de légumes correspondent à un quadruple besoin :

1° Pour la population ouvrière (mineurs, cheminots, moissonneurs...) pour les excursions et les camps, pour les troupes, les conserves de poissons sont un casse-croûte (sardines, sprats, maquereaux) de haute valeur énergétique et de manipulation facile.

2° Sur les tables « bourgeoises », dans les restaurants et les hôtels, ce sont des hors-d'œuvre variés et succulents (sardines, maquereaux, thon à l'huile...).

3° Le thon au naturel et les plats cuisinés, les pilchards entrent dans la composition des menus familiaux et se prêtent à une grande variété d'accordements nutritifs et substantiels.

4° Le chef et les cuisinières leur empruntent une gamme étendue de « garnitures » : langoustines, coquilles saint-jacques, moules, etc.

Il est évident que sous l'angle de la consommation populaire la production massive de nos concurrents méridionaux rend la concurrence impossible près d'une clientèle pour qui le facteur prix est primordial. Mais, sur le plan conserve de qualité (nous ne disons pas : conserve de luxe... sardines sans arête et sans peau... aux échards, etc.), c'est-à-dire pour la clientèle hôtelière et familiale, la conserve française de poisson peut et doit garder sa place au même titre que les côtes de Bordeaux conservant la leur entre les crus classés et les vins du Midi.

Quatre raisons au moins justifient cet optimisme :

1° Les conserveurs de Bretagne-Vendée disposent en raison des conditions hydrologiques de leurs côtes, de fonds de pêche uniques au monde et de poissons sans rivaux en climat de leur état de maturité sexuelle biologique.

2° Par le climat de ses côtes, la Bretagne-Vendée travaille dans les conditions idéales de même qu'elle utilise des condiments français (huiles de Provence et de Tunisie, tomates du Vaucluse, sels marins), qui n'ont pas d'équivalents.

3° L'industrie française est en possession d'une tradition culinaire d'un siècle en une matière très délicate qui ne peut être mécanisée qu'au détriment de la qualité.

4° Mais néanmoins, groupée dans des organismes professionnels remarquables, cette industrie poursuit méthodiquement l'étude et l'adoption de matériel et de méthodes modernes qui, joints à une rationalisation raisonnable et à une utilisation des sous-produits et des surplus de pêche permettent un abaissement sensible des prix sans que rien soit changé à la qualité qui a fait la réputation de ses produits.

Entre veiller au grain et faire naufrage, il y a de la marge.

Après l'euphorie béate des années faciles, est venue une vague déraisonnable de défaitisme que rien ne justifie.

La conserve bretonne et « le peuple de la mer » peuvent avoir espoir dans l'avenir.

GUBOUT-DELAUNAY.



LES ZONES DE SALAIRES ET NOTRE ÉCONOMIE RÉGIONALE

par M. THOMAS,
Secrétaire général de la Fédération des Industries
d'Ille-et-Vilaine.

La question des zones de salaires a été de nouveau en vedette avant la séparation de l'Assemblée nationale : Plusieurs propositions de lois visent à la suppression des abattements de zones et le Gouvernement pressé par les partis politiques et les organisations syndicales s'est prêtée à signer finalement un décret — d'ailleurs non encore paru au Journal Officiel — portant réduction de 25 % sur tous les abattements de zones actuellement existants.

Le Gouvernement entend hypocritement limiter sa décision à la fixation du seul salaire interprofessionnel minimum garanti. La loi ne lui permet d'ailleurs pas d'avantage en ce domaine. Il va se faire ainsi que, théoriquement, dans une même entreprise rennaise, les manoeuvres travailleront en zone 7,50 % et les professionnels en zone 10 % et nous aurons maintenant 3 échelles de zones :

Une pour le salaire minimum garanti, une pour les salaires dits libres et les allocations familiales; une troisième pour les loyers, toutes les trois établies, dit-on, d'après le coût de la vie, mais toutes les trois différentes !

On se conduit assez à la façon du père Ubu dans des domaines qui, au moins par leurs conséquences, exigent pourtant un peu d'attention et de prudence, et il n'échappe à personne que ces mesures de circonstances ne répondent plus qu'à des préoccupations électorales.

Pour donner des satisfactions artificielles à certaines catégories d'électeurs, voilà donc opérée un pas de plus dans la voie du nivellement intégral des salaires; si l'on jette un regard en arrière, le chemin parcouru paraît déjà assez impressionnant ! Pour s'en tenir à notre région de Bretagne, par rapport à 1944, date d'institution des zones de salaires, les écarts se trouvent réduits pour les principales villes de plus de moitié, parfois des trois-quarts :

Brest, Nantes et Saint-Nazaire sont passés de —20% à —3,75 %

Lorient et Hennebont sont passés de —26 % à —3,75 %

Rennes est passé de —20 % à —7,50 %

Ponfères, Saint-Malo sont passés de —26 % à —7,50 %

Redon est passé de —33 % à —7,50 %

Landmeau, Morlaix, Arzay, Ancenis, Châteaubriant sont passés de —33 % à —11,25 %, et toutes les communes rurales ont été massivement ramenées de —40 % à —15 %.

Contre cette tendance, cette volonté de nivellement, il faut s'élever énergiquement car elle est contre-nature et constitue, pour l'industrie provinciale, et en particulier pour l'industrie bretonne, une menace grave.

Le nivellement est d'abord contre-nature dans son principe : La vie est, par essence, de l'énergie, et l'énergie n'est pas autre chose à l'origine qu'une différence de niveau entre deux éléments : différence de hauteur, différence de température, différence de tension, différence de pression ou de poids, etc. Le nivellement, c'est l'immobilité, c'est la mort ! La nature est un grand réservoir d'énergie; la société de même, il y existe et il y faut des différences de niveau qui assurent les échanges nécessaires.

En matière de salaires, le nivellement est également contre-nature dans les faits : On veut à toute force mettre en équation sous forme de « panier » le coût de la vie dans

les différentes régions de France, en imposant à Carpentras le même régime alimentaire qu'à Brest, à l'Alsace qu'au Périgord. Or, chacun sait que chaque région vit des ressources qui lui sont propres et c'est ce qui fait, peut-être, la diversité des caractères de notre pays.

On veut également faire croire que la vie est aussi chère en province qu'à Paris; si les mesures de rationnement, de répartition et de prix ont assurément entraîné un certain nivellement pendant la période des restrictions, il y a, quoi qu'on dise, entre la province et Paris des différences appréciables dans les conditions de vie, et jamais un ouvrier parisien n'acceptera de ne pas être payé plus cher à qualification égale que son camarade de province. D'ailleurs, ces salaires qui créeraient à la campagne un pouvoir d'achat comparativement plus élevé, provoqueraient un enrichissement des produits du sol au stade de leur production. A terme, les salaires devraient être encore relevés dans les grandes agglomérations industrielles, ce qui leur serait relativement plus facile puisque la concurrence des industries régionales aurait été en partie éliminée et qu'elles jouiraient d'une activité sensiblement accrue.

Pendant ce temps, dans un mécontentement grandissant, les syndicats ouvriers de province s'acharnent à poursuivre une égalité des salaires, qui leur échappera constamment. Éléments conjugués d'un désordre social continu et d'un avilissement progressif de la monnaie !

D'autre part, le volume et le nombre des entreprises existant dans la région parisienne y ont concentré une masse de main-d'œuvre considérable, ce qui a permis une formation et une sélection toujours entremises; la division des tâches dans les entreprises et entre les entreprises elles-mêmes permet une spécialisation plus poussée et un rendement accru; en province, la densité industrielle n'est pas comparable; les entreprises sont, en général, assez disséminées et chacune doit faire face par ses propres moyens à toutes les exigences de ses fabrications; il en résulte une dispersion des efforts et une perte d'énergie. Ceci va d'ailleurs en s'atténuant tout naturellement avec le développement industriel d'une région; c'est ce qui explique pourquoi dans les grands centres industriels, on se rapproche davantage des salaires parisiens (Lyon, Marseille, Lille...).

Mais l'élevation des salaires doit logiquement suivre le développement industriel, et non le précéder, sous peine d'entraîner une structure économique qui n'est pas conçue en mesure de la supporter.

Au surplus, dans les régions fortement industrialisées, la main-d'œuvre bénéficie, dans sa formation professionnelle d'une sorte d'atavisme dû à l'hérédité et à l'habitude de travail et de vie; cet élément a encore une influence favorable sur le rendement, alors que dans certaines localités rurales ou semi-rurales, nos entreprises occupent pour partie, dans les catégories de manoeuvres, une main-d'œuvre qui n'a pas encore rompu tout lien avec la terre, soit qu'elle assure l'exploitation d'une petite terre, soit qu'elle se loue périodiquement pour certains travaux agricoles saisonniers (arrachage de la pomme de terre, par exemple). Ce travail à l'extérieur nuit évidemment et dans une mesure variable au rendement à l'usine.

Qu'on ne nous fasse pas dire que les ouvriers de province soient systématiquement inférieurs à ceux de Paris; pris individuellement, nos ouvriers ont certainement les mêmes aptitudes, les mêmes possibilités; et il se fait d'ailleurs, entre Paris et la province, un mouvement continu de main-d'œuvre qui contribue encore puissamment à la sélection au bénéfice de Paris; mais, il se trouve que l'ouvrier breton n'est pas engagé dans une structure industrielle aussi dense, sa formation professionnelle et son rendement s'en ressentent.

Ce nivellement est tellement contre-nature que jamais l'ouvrier parisien n'y a consenti, et n'y consentira vraisemblablement. On s'est trop prêté jusqu'à présent dans le règlement de cette question capitale à des considérations locales et à des solutions fragmentaires alors qu'elle exige d'être réglée dans son tout et dans la logique. Si les organisations ouvrières prétendent à la suppression des abutiments de zone pour la province, elles doivent parallèlement renoncer à maintenir les avantages de Paris et les syndicats parisiens doivent reconnaître solennellement que véritablement l'ouvrier parisien ne vaut pas plus que les autres et se juger suffisamment payé lorsqu'on lui aura attribué les salaires de Montauban-de-Bretagne, de Douaouls ou de Muzillac. Il est bien vraisemblable qu'un tel engagement ne pourrait ni être pris, ni surtout tenu.

S'est-on enfin et surtout demandé si l'ouvrier de province serait finalement et véritablement bénéficiaire dans cette opération?

Si la Bretagne n'est pas essentiellement industrielle, elle le doit surtout au fait qu'elle est éloignée des sources de charbon et de matières premières. Il existe toutefois des entreprises qui y vivent et réexportent une partie de leur production sur d'autres régions, y compris la région parisienne, citons seulement la chaussure, la tannerie, l'imprimerie, la fonderie, la papeterie...

Si, au fait qu'elles supportent sur leurs matières premières et sur leurs produits finis des frais de transport plus élevés, ces industries doivent ajouter des salaires égaux à ceux de la région parisienne pour un rendement global moindre, elles ne pourront soutenir longtemps la concurrence; il leur restera, l'alternative suivante: ou bien rester sur place et y végéter, peut-être même disparaître, ou bien déménager, pour se rapprocher des matières premières. Nous connaissons déjà des entreprises qui n'hésiteraient pas à le faire; elles quitteraient délibérément la région dès lorsque leur exploitation ne serait plus rentable. Le cas s'est d'ailleurs déjà présenté et, rien ni personne ne peut obliger une entreprise à poursuivre une exploitation déficitaire... si ce n'est évidemment de la nationaliser.

Que deviendrait la main-d'œuvre? Elle suivrait fatalement le sort de l'industrie qui l'emploie: dans l'un et l'autre cas, elle serait vouée au chômage partiel, peut-être total et définitif, sauf pour la petite partie du personnel qui pourrait envisager de se déplacer.

Ces perspectives peu réjouissantes susciteront peut-être quelques sourires sceptiques et entendus de ceux qui croient au chantage: qu'on observe pourtant attentivement et objectivement certaines situations actuelles dans des centres et des industries diverses et on y relèvera déjà les symptômes de ce que pourrait être demain la situation de nos industries régionales, surtout, quand, à l'incohérence de la politique suivie en matière de salaires, il faut ajouter les charges d'une fiscalité dévorante et les restrictions incompréhensibles du crédit.

On objectera que nos industries sont mal placées, qu'elles ont à supporter des charges plus élevées et que ce n'est pas au personnel à en faire les frais dans des salaires diminués. Nous répondons simplement, en empruntant le mot de Gallié: « Et pourtant elles tournent. »

Laissons-les donc tourner et n'allons pas, au nom de quelque « planomanie » scléreuse et fausement rationnelle, sacrifier l'homme tout court qui « vit de bonne soupe » à sacrifier l'homme inmatériel et abstrait, et condamner des régions entières à l'anémie, alors que d'autres centres et surtout la région parisienne éclatent de congestion. Ne s'agit-il pas à juste titre de développement hypertrophique de Paris dans le désert français?

Tout préché au contraire la décentralisation de l'industrie:

— Elle s'impose du point de vue purement humain, en laissant l'homme près de son lieu d'origine et de la nature.

— Elle s'impose du point de vue urbanisme pour éviter l'hypertrophie de centres urbains pléthoriques.

— Elle s'impose encore du point de vue stratégique par la dispersion des objectifs.

— Elle est enfin et surtout éminemment souhaitable du point de vue purement breton: la Bretagne a une population excédentaire et doit se résigner à l'exil d'une partie de ses enfants vers d'autres régions de France, vers les colonies ou vers l'étranger (Canada) non parce qu'elle ne peut les nourrir — la production de l'Agriculture et de la Pêche dépassent de loin les besoins régionaux — mais parce qu'elle ne peut les occuper: l'équipement de la Bretagne sur le plan industriel permettrait au breton de rester vivre sous son ciel.

Ainsi il faut être logique et ne pas rendre impossible dans les faits ce qu'on souhaite d'autre part dans les idées.

CONGRÈS RÉGIONAL DES JEUNES PATRONS A RENNES

Le Centre des Jeunes Patrons a tenu, à Rennes, en présence de son Président général M. Denis Biron, son premier Congrès régional de l'Ouest.

Ce Congrès, qui avait d'abord pour but d'établir le contact entre les différents secteurs du C. J. P. de l'Ouest, avait inscrit à son programme, l'étude des possibilités et des conditions d'un équilibre économique entre l'Industrie et l'Agriculture de cette région.

C'est M. Durand, Président de la Section de Rennes, qui a ouvert le Congrès dans une salle de la Chambre de Commerce.

La première séance de travail comportait un exposé de M. Meynier, Professeur à la Faculté des Lettres de Rennes sur le « Portrait géographique et économique de la région Ouest », ce qui donna lieu à un débat très intéressant, au cours duquel chaque section du C. J. P. présenta son opinion sur le problème. Ensuite le point de vue d'un jeune agriculteur fut présenté par M. Deblat, et M. Pichet exposa le rôle que les Jeunes Patrons ont à remplir pour parvenir à l'équilibre régional.

La séance de clôture eut lieu dans le hall de la Chambre de Commerce, et à laquelle assistaient notamment MM. Prodhomme, Président de la Chambre de

Commerce, Jacquart, Président de l'Union du Commerce, Tigeot, Président de la Fédération des Industries, Villebrun, Président de la Chambre Syndicale de l'Automobile, M. A. Coret fit un exposé d'ensemble sur le rôle du C. J. P. en face de l'économie nationale actuelle et tira les enseignements d'un voyage de 2 mois qu'il vient d'effectuer aux Etats-Unis.

A l'issue du dîner, M. Denis Biron proposa les conclusions de cette journée et les directives qui en découlent.

Le lendemain, les congressistes firent une excursion collective vers Dinan, Dinard et Saint-Malo.

RÉFLEXIONS SUR LE FINANCEMENT DE L'INDUSTRIE EN BRETAGNE

★

Le développement de l'industrie, comme l'accroissement de la productivité, ne peuvent se concevoir sans une politique de crédits et d'investissements.

Cette préoccupation dominante n'a pas été sans susciter des études de la part de spécialistes et sans déterminer des solutions plus particulièrement adaptées à l'Economie Bretonne. L'intérêt qu'elles présentent retiendra, et n'en pas douter, l'attention de nos lecteurs; c'est donc avec plaisir que sous la responsabilité de leurs auteurs nous les accueillons dans nos colonnes.

Dans ce premier numéro, nous publions des considérations que nous a adressées M. Yves Chapel, spécialiste de ces questions financières.

Mais d'abord n'est pas de procéder à une revue générale de chaque industrie en Bretagne mais de faire un rapide examen clinique de l'économie bretonne, en particulier de l'industrie, et d'essayer de dégager de cet examen les conclusions susceptibles d'apporter un remède à la situation présente.

Il me paraît utile, en raison de l'étroite liaison existant entre l'Agriculture et l'Industrie dans notre région, de noter au début de cette courte étude, le développement considérable de l'agriculture en Bretagne depuis le début du XIX^e siècle.

Ainsi qu'en 1840 le pourcentage de territoire cultivé en Bretagne par rapport au territoire total était inférieur à celui de la France (10 % contre 17 %), ce pourcentage était il y a une quinzaine d'années déjà bien plus élevé (71 % contre 65 %).

Cela est dû à un certain nombre d'éléments parmi lesquels il y a lieu de noter tout particulièrement le développement des voies de communications.

Dans un livre qu'il consacrait à la Bretagne, et aux Pays de la Garonne, M. Chambard de Lauze concluait:

« Il apparaît que la Bretagne pourrait encore certainement augmenter considérablement sa production à la condition d'accomplir une nouvelle révolution de ses techniques aussi ample que celle commencée vers 1840, sous l'impulsion de Jules Kieffel, pour devenir une des premières régions agricoles du monde à l'instar du Danemark ».

Cette révolution a commencé en Bretagne essentiellement depuis 1944 à partir de quelle date nous avons assisté à une modernisation relativement poussée et à l'équipement des fermes ce qui permet en particulier au Finistère de passer pour l'un des départements agricoles les plus riches de France.

Il est bon de noter que cette révolution s'est faite essentiellement grâce à l'auto-financement pratiqué par les Agriculteurs, les Caisses de crédit agricole n'ayant participé que pour une infime partie à la modernisation ci-dessus visée.

L'industrie en Bretagne par contre, n'a pas subi le même essor et l'on doit constater, qu'à part quelques exceptions, ses méthodes sont encore artisanales et lui permettent difficilement de supporter la concurrence des industries françaises et étrangères.

Au surplus, non seulement les industries existantes n'ont pas pris l'ampleur souhaitée, mais encore très peu d'industries nouvelles se sont créées, alors que dans de nombreuses régions de France la période qui a suivi la Libération a vu s'établir de nombreuses usines.

A quoi est dû cet état de choses?

À plusieurs facteurs.

1) Il n'est pas douteux que deux raisons essentielles aient à la base du non-développement, en Bretagne, de l'industrie:

— le manque de communications;

— le manque de sources d'énergie.

Manque de communications. — M. Camille Vaillex a noté à juste raison que:

« Les chemins de fer ont ouvert de larges brèches dans les maillots de chaîne qui formaient l'ancienne Basse-Bretagne. »

Il n'est pas douteux, en effet, que le chemin de fer ait joué un rôle essentiel dans le développement de la Bretagne, mais la structure actuelle du réseau: 2 lignes à voie normale longeant le littoral nord et ouest, et une série de lignes à voie étroite ayant pour pivot Carhaix et reliant le centre de la Bretagne aux voies longeant le littoral, ne répond plus actuellement aux besoins accrus de l'économie bretonne.

Ceci a d'ailleurs été parfaitement compris par les usagers du réseau à voix élevée qui ont constitué le 21 avril 1948, un Groupement de Défense des intérêts des usagers du réseau breton, dont l'objet essentiel est de parvenir à la normalisation des voies de ce réseau.

Cependant cette insuffisance de communications ferroviaires peut être palliée, du moins partiellement, par un réseau routier dont on peut dire qu'il est bon dans l'ensemble, et par un développement des entreprises de camionnage.

Manque de sources d'énergie. — Lorsque l'industrie a pris son essor, les usines se sont implantées sur les lieux de production de charbon qui était la seule source d'énergie de l'époque ou à peu près. Cet argument valable à l'origine l'est actuellement beaucoup moins alors que la vapeur tend de plus en plus à se voir remplacer par l'électricité comme source d'énergie.

Si la Bretagne ne produit pas de charbon elle a des chutes d'eau suffisantes, et les mouvements de la marée sont acceptables de fournir l'électricité décentralisée.

Souhaitons d'ailleurs qu'un mouvement de déconcentration industrielle semble se faire jour, en particulier aux Pays d'Ille; là, au lieu du déplacement des masses ouvrières vers les lieux de production de matières premières, on assiste à la création d'usines importantes dans les régions de forte densité de population où ces industries trouvent d'une part, la main-d'œuvre nécessaire et d'autre part un écoulement partiel de leurs fabrications.

b) La décentralisation des pouvoirs publics et des groupes financiers à l'égard de la Bretagne a été également une des raisons de la non-industrialisation de la Bretagne.

La Bretagne placée hors des grands itinéraires internationaux, loin des passages, loin de la capitale, considérée comme pays pauvre dont le seul attrait résidait en ses côtes sauvages et ses landes, n'a pas bénéficié des grands projets financiers d'équipement industriel, hôtelier et agricole mis au point par les différents Gouvernements qui se sont succédés jusqu'à la Libération.

c) A côté de ces deux facteurs il y a lieu de noter l'influence considérable de l'état d'esprit du Breton.

Le Breton est en effet un individualiste; il adopte difficilement, si ce n'est dans le cadre familial, des formes juridiques d'association pouvant seules, par l'importance des capitaux qu'elles permettent de grouper, résoudre les problèmes financiers, commerciaux et industriels que pose actuellement l'économie moderne.

Comment remédier à cet état de choses ?

Suivant des informations qui nous ont été données, une commission interministérielle, prenant des représentants du Ministère du Travail, du Ministère de la Reconstruction, du Ministère de l'Industrie et du Commerce, envisagerait, en vue de remédier au sous-emploi qui règne à l'état endémique dans certains départements, en particulier dans le Finistère et les Côtes-du-Nord, l'implantation dans ces départements d'établissements industriels nouveaux dont la construction serait prioritaire.

Un pragmatisme, dû à l'état de nombreuses affaires, m'incite à être très réservé quant aux réalisations susceptibles de découler de cette Commission interministérielle. Je ne vois pas en effet pour le moment, sous quelle forme pourrait être financée la création d'industries nouvelles.

Je crois essentiellement en l'efficacité des efforts des particuliers qui, animés du désir, soit d'améliorer leur propre affaire industrielle et commerciale, soit de créer des industries nouvelles, essaient de trouver autour d'eux et près des organismes administratifs et financiers, l'appui nécessaire à la réalisation de leurs projets.

Quelles sont les possibilités offertes par l'organisation du crédit en France, et par le marché financier ?

e) Les grandes Banques.

Il existe en Bretagne des succursales des grandes banques qui sont toutes des banques de dépôt et qui ne sauraient, par suite, financer ou commander des industries nouvelles.

Le concours de ces banques ne peut être envisagé que sous la forme de crédits de campagne ou de découvert, et l'on doit noter malheureusement que les banques ne tiennent pas compte, pour l'établissement de ces découverts du dynamisme particulier des chefs d'entreprises, ce dynamisme leur semblant

plutôt dangereux. Elles se basent uniquement sur la valeur intrinsèque des entreprises et le chiffre d'affaires réalisé, leur financement étant beaucoup plus la conséquence de l'augmentation de ce chiffre d'affaires que sa cause.

b) Crédit National.

Le Crédit National intervient : — soit comme prêteur direct — à long terme — à moyen terme avec relais bancaire,

— soit comme organisme de paiement à la suite d'une attribution de crédit par les Ministères Techniques sur les Fonds provenant du déblocage de la contre-partie du plan Marshall.

Le Crédit National est très exigeant quant aux garanties qui peuvent lui être données pour couvrir son prêt.

Il impose aux emprunteurs une hypothèque générale de premier rang sur leurs immeubles et demande que soient constitués en dehors de lui les fonds de roulement nécessaires par la marche de l'affaire, à la suite de son développement assuré par le prêt.

Aussi voit-on très souvent des autorisations de crédit données par les Ministères techniques qui restent inutilisées par les bénéficiaires en raison des exigences précitées.

d) Banques diverses d'affaires.

Les grandes banques d'affaires ne s'intéressent pour ainsi dire pas aux affaires bretonnes, leur activité étant centrée essentiellement sur Paris et les régions dites industrielles.

Quant aux banques régionales leur importance n'est pas suffisante et la diversité de leurs opérations trop grande pour qu'elles puissent agir utilement.

En résumé il apparaît que si le manque de sources d'énergie et les difficultés des communications ont pu être à l'origine de ces arguments déclinés pour la non-implantation d'industries en Bretagne, ils résistent beaucoup moins actuellement devant la place prise par l'électricité et le développement du réseau routier. Par contre, il n'est pas douteux qu'il soit nécessaire de procéder à un travail de longue haleine près de l'élite bretonne en vue de l'amener à concevoir la possibilité de créer des Groupements importants qui puissent prendre à leur charge, soit la création d'industries nouvelles, soit le développement des industries existantes.

Ce travail de persuasion devra d'ailleurs être complété par un travail d'information à l'égard de cette élite, indiquant les possibilités financières qui lui sont offertes tant par les organismes de crédit que par les banques privées ou nationalisées. La création d'un service de « Public-Relation » qui se chargerait de présenter et de défendre les intérêts des industriels auprès des banques et du public, s'avère également d'une utilité incontestable.

Yves CHAPEL.

LES IMPORTATIONS CHARBONNIÈRES ET LES BESOINS DE LA BRETAGNE

La Bretagne est la région de la France qui est la mieux placée géographiquement pour l'importation charbonnière.

Il suffit en effet de jeter un coup d'œil sur une carte pour constater que cette région est la plus éloignée de tous les centres de production importants de charbons français : Bassins du Nord, Pas-de-Calais, Centre, Midi, Lorraine et Saône.

En conséquence, la Bretagne en particulier et plus généralement l'Ouest sont, plus sensibles que toute autre partie de la France aux difficultés d'importation de charbon qui se posent et qui ont été particulièrement sévères en 1950.

Lorsqu'en raison des restrictions d'importations, on doit faire appel à des proportions très importantes de charbons nationaux les consommateurs de l'Ouest se trouvent handicapés d'un transport par les très coûteux par-

rapport à ceux qui sont installés à proximité des mines françaises.

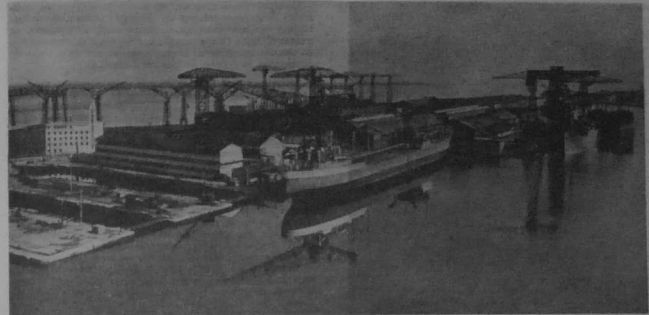
La plupart des industriels qui ont choisi des emplacements auprès des ports bretons dans le passé avaient certainement tenu compte du fait que le coût du transport maritime du principal fournisseur de charbon — le pays de Galles — était beaucoup moins élevé, économiquement, que celui par les des charbons nationaux.

Les Pouvoirs publics devaient tenir un large compte de cette situation de fait lorsqu'ils décidaient des programmes d'importation car il n'est pas normal de grever arbitrairement le prix de revient des consommateurs d'une région par rapport aux autres.

Est-il besoin de rappeler d'autre part que les principaux ports bretons : Nantes, Saint-Nazaire, Lorient, Brest, Saint-Malo, sont équipés pour réceptionner un tonnage consi-

dérablement supérieur à celui qui est actuellement importé et que les importateurs disposent d'importants moyens de stockage et de manutention. Ces moyens, normalement utilisés, pourraient concourir très utilement à éviter le retour de crises de pénurie charbonnière comme celle qui vient de se produire l'aver dernier. De leur côté, les industries annexes de l'importation charbonnière des ports précités : installations de concassage, criblage, lavage et agglomération, sont très importantes. Cette dernière industrie, en particulier, représente plus du tiers de l'activité totale correspondante des ports français et à elle seule un chiffre d'affaires annuel dépassant trois milliards de francs.

C'est là une raison supplémentaire, s'il en était besoin d'autres pour tenir un plus large compte des besoins importants de la Bretagne en charbon d'importation.



APRÈS UNE LONGUE PRÉPARATION

UNE LOI FIXE ENFIN LE STATUT DE LA CONSTRUCTION NAVALE

V orité de justice, avant la séparation des Chambres et promulguée le 24 mai dernier, la loi relative à la construction navale apporte à cette industrie le statut qui lui faisait défaut.

On doit rendre hommage au Ministre de la Marine marchande, M. Gaston Defferre qui s'est employé à la faire aboutir après une longue préparation avec le concours et l'accord nécessaire des autres Ministères intéressés, plus particulièrement des Finances, du Budget et de l'Economie nationale.

On sait que cette loi qui est destinée à compenser les charges particulières qui grevent la construction navale en France est applicable tant aux navires destinés à l'exportation qu'aux navires destinés au marché français, qu'elle concerne les réparations (dans certaines limites) aussi bien que les constructions neuves et qu'elle soumet les chantiers à un contrôle fiscal particulier qui se ramène en fin de compte par des prélèvements éventuels sur les bénéfices qu'ils réalisent, à un ajustement de compensations de construction éventuellement trop larges accordées au départ.

Par ailleurs, il n'y a rien de modifié aux dispositions particulières édictées antérieurement en faveur de la construction navale par les lois du 1^{er} août 1948 et 10 août 1949 aux termes desquelles l'importation de certains articles pour la construction en France bénéficie de la franchise douanière, et les opérations de construction et de réparation sont exonérées de la taxe à la production en même temps que les franchises de navires construits à l'étranger jouissent de l'exonération de la taxe à l'importation équivalente à la taxe à la production.

L'urgence de ce statut de l'industrie de la construction navale était manifeste si l'on considère la situation qui s'est faite à cette industrie au cours des trois derniers mois. La production de nos chantiers se résume en effet, au cours des années 1948 à 1950 par le tableau suivant qui fait également ressortir les prévisions d'activité pour 1951 avant la mise en vigueur du statut.

EN TONNEAUX de jauge brute	REALISATIONS			PREVISIONS
	1948	1949	1950	post 1951
Livraisons	61.000 (1)	164.000 (1)	169.000 (1)	190.000
Lancements	121.000	144.000	175.000	190.000
Mises sur cale	168.000	181.000	161.000	80.000 (2)

(1) A ces chiffres représentant les constructions neuves, s'ajoutent les travaux de réparation et refonte (notamment I.L.B. DE FRANCE en 1949, LIBERTE en 1950) qui, très nombreux après la Libération, devaient de plus en plus réduire en fait et mesure que s'achève la remise en état

des avaries et des sinistres résultant de la guerre et de la Libération.

(2) Ce chiffre ne tient pas compte du tonnage, imposable à l'impôt sur le chiffre d'affaires, que le sous-séjour de la loi Defferre permet de continuer, et sans doute de mettre sur cale avant la fin de 1951.

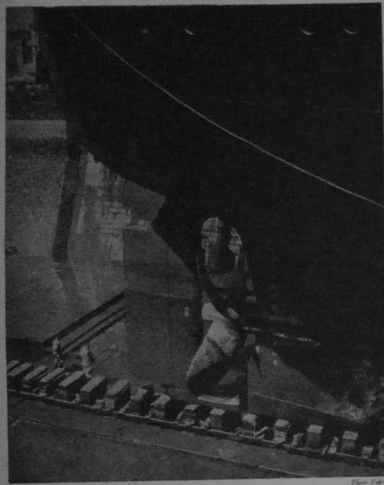


Photo Vidor

On voit immédiatement qu'à l'heure actuelle, nos chantiers dont le tonnage lancé au cours des dernières années s'est accru au fur et à mesure de leur reconstruction, aujourd'hui terminés, ne pouvaient envisager avant l'application du statut de remplacer en 1931, tonne pour tonne, les bâtiments lancés par des mises sur cale équivalentes à 80.000 tonneaux seulement à prévoir en 1931 contre environ 180.000 tonneaux mis sur cale au cours des années précédentes.

Voici comment on pouvait établir le montant des mises sur cale à prévoir en 1931 :

a) L'exécution du large programme de reconstruction de la flotte de commerce mis en œuvre par l'Etat et à laquelle les chantiers se sont consacrés jusqu'ici, est aujourd'hui très avancée, de telle sorte que le reliquat des commandes à venir au début de l'année 1931 ne dépassait pas 140.000 tonneaux; mais la loi de finances qui vient d'être votée ne comporte de crédits que pour la mise en construction en 1931 d'un chiffre restreint, soit 35.000 tonneaux.

b) Un programme intérimaire élaboré en 1930 dans l'attente du statut a permis à nos armements, au moyen de prêts de longue durée effectués à faible taux d'intérêt, de commander en France, partie en 1930, partie en 1931, un tonnage global de 40.000 tonneaux environ. Les crédits du Fonds d'investissement auquel il a été fait appel pour cette opération, ne pouvaient pas renouvelables, de telle sorte que cette formule ne pouvait avoir qu'un caractère de secours momentané.

c) Les nécessités de la Défense nationale ont conduit à amorcer un programme de renouvellement de notre flotte de guerre, en octroyant en 1931 à l'industrie privée, en complément des commandes destinées à nos arsenaux, l'exécution d'un ensemble d'unités de faible tonnage équivalent environ à une trentaine de milliers de tonneaux de navires de commerce.

Le statut de la construction navale se propose de compenser l'élevation relative du prix du navire français par rapport aux prix étrangers, en mettant nos constructeurs en mesure d'offrir à l'armement des navires aux conditions mêmes de mesure du marché international et par suite de maintenir, sinon de développer, le rythme de leur production.

Les raisons de l'élevation du prix français ont été exposées à de nombreuses reprises, et étudiées encore récemment par différents organismes officiels en vue de l'élaboration du statut. Cette élévation tient essentiellement au fait que le constructeur est obligé de produire aux conditions économiques du marché intérieur et que ses prix reflètent les conséquences du régime protectionniste dans lequel nous vivons, régime qui conduit en particulier à incorporer au navire des fournitures à un prix intérieur protégé par des droits de douane, souvent très supérieur au prix auquel ses concurrents étrangers se procurent les mêmes fournitures dans leurs économies respectives. En revanche, en raison même du caractère international de la navigation maritime qui ne permet pas à l'armateur de supporter au départ un autre prix de navire que le prix de base du marché international, la construction française se trouve désarmée et ne bénéficie pas, comme toutes les autres industries, de la protection d'un tarif douanier correctement établi : les navires de construction étrangère sont importés en France sans être assujettis à aucun droit de douane.

Sans vouloir entrer dans l'analyse de l'élevation des prix français, on peut cependant citer, à titre d'exemple, le fait que, depuis le mois d'octobre dernier, nos salaires ont augmenté beaucoup plus en France qu'en Angleterre (dont le prix de construction des navires est généralement choisi comme étalon du prix international). On doit également rappeler que les produits sidérurgiques sont beaucoup plus coûteux en France qu'ils ne le sont pour les chantiers anglais; à la suite de la dernière hausse des produits sidérurgiques en France, d'ailleurs insuffisante pour couvrir les charges de notre sidérurgie, et compte tenu d'une légère hausse des produits sidérurgiques en Angleterre survenue récemment, le prix des produits sidérurgiques essentiels, tôles et profilés, conditionnés par les multiples spécifications propres à la construction du navire, s'établit en France à un niveau supérieur, aujourd'hui de plus de 80 % du prix anglais comparable.

On assiste depuis l'an dernier à une véritable ruée des armements de tous les pays pour l'acquisition de tonnage neuf et les chantiers étrangers, mieux placés que les nôtres, regorgent de commandes, à tel point qu'ils ne peuvent plus accepter aujourd'hui, pour des affaires nouvelles, que des échéances postérieures à 1934 ou 1935.

Les chantiers français sont restés dans l'impossibilité de bénéficier de cette nouvelle course aux armements. Ils ont pu suivre des affaires d'exportation portant sur un tonnage de l'ordre de 100.000 tonneaux sans pouvoir en retirer aucune à leur profit, malgré leurs délais de livraison au moins aussi favorables que ceux des chantiers étrangers et la qualité de leur production du point de vue technique. Seule une question de prix faisait échouer leurs nombreuses initiatives.

Pour être efficace, la loi devra être accompagnée de certaines dispositions pratiques d'application

C'est cette infériorité du point de vue des prix que la loi relative à la construction navale entend corriger. Son application doit permettre à nos chantiers de renouveler leur activité, et à nos armements de trouver rapidement en France, au prix même du marché international, l'important tonnage neuf dont ils ont, comme leurs concurrents étrangers, un impérieux besoin.

Toutefois, l'emploi de l'outil législatif, que constitue le statut de la construction navale est subordonné à la mise en vigueur de dispositions pratiques d'application.

Cette loi de base laisse, en effet, le soin de fixer, d'une part, les règles d'après lesquelles l'Etat sera appelé à compenser les charges particulières de la construction navale à un régime d'administration publique complété par des décrets, d'autre part, le montant des crédits annuels affectés à l'application du statut à des fins de finances successives.

Provisoirement cependant d'après les déclarations mêmes du Ministre de la Marine marchande à la Commission de la Marine marchande de l'Assemblée nationale, un programme de commandes de l'ordre de 70.000 tonneaux pourra être émis, dès l'année 1931 sans loi de financement particulière, mais à condition bien entendu que les règles de détermination de la compensation de construction aient été préalablement établies.

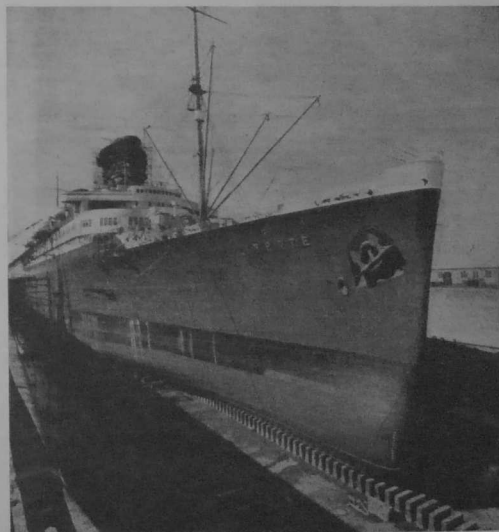
Il est essentiel que cette détermination intervienne à très bref délai pour éviter un ralentissement dans l'activité des chantiers qui aurait entre autres inconvénients de graves répercussions sur l'emploi de la main-d'œuvre.

Il est bien évident par ailleurs que l'importance de la compensation devra être conçue avec un large esprit de compréhension au moyen de règles aussi souples et pratiques que possible. La compensation des charges que le protectionnisme de notre pays fait peser sur la construction navale demande en effet à être plus soigneusement faite que pour les autres

industries qui disposent de toute façon d'un marché intérieur garanti par une protection douanière, portée par exemple à 45 % pour l'automobile. En revanche, du fait que la construction des navires n'est protégée par aucun droit de douane et que le marché de la construction navale est strictement international, la totalité de la production des chantiers navals français, même en ce qui concerne les commandes destinées à nos armements, est une production d'exportation soumise à tous les aléas du marché international.

Il importera enfin que, pour les années à venir, des crédits budgétaires suffisamment amples soient prévus pour le fonctionnement de la loi. Une politique de restriction aurait des conséquences désastreuses tant pour l'activité de nos chantiers qui seraient condamnés à vivre à la petite semaine que pour celle de nos armements qui, comme les armements étrangers, doivent pouvoir à leur tour rapidement procéder au renouvellement et au développement de leur matériel d'exploitation sur le marché français sans avoir à recourir au marché étranger en appauvrissant en même temps notre balance des changes.

Le statut sera ce que voudront bien en faire le législateur et nos administrations. On peut penser que le souci bien compris de l'intérêt national fera de ce statut, ultérieurement complété par une loi de crédit maritime en faveur de l'armement, un instrument essentiel de la prospérité du pays.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

CE QU'EST ACTUELLEMENT EN BRETAGNE L'ENSEIGNEMENT TECHNIQUE ET PROFESSIONNEL

par J. JOORIS,
Inspecteur principal
de l'Enseignement technique,
pour l'Académie de Rennes.

La Bretagne dépend, en ce qui concerne l'enseignement, de l'Académie de Rennes qui comprend par ailleurs d'autres départements.

Les problèmes qui se posent pour les services chargés d'en assurer le bon fonctionnement et le développement s'y présentent sous des aspects fort différents dus aux caractères particuliers de ces diverses régions. Pourtant, et c'est particulièrement vrai pour l'enseignement technique, le problème essentiel est posé par la disproportion entre la forte densité de la population et les débouchés régionaux possibles ainsi que par le déséquilibre entre le nombre d'enfants désirant apprendre un métier et tous les moyens mis à leur disposition dans ce but.

Si nous nous limitons aux quatre départements bretons, qui dépendent de la même région économique, le recensement de 1946 (les chiffres actuels sont certainement plus élevés) révèle que la densité de la population varie par département de 72 à 103 habitants par kilomètres carrés, le département le moins peuplé étant pourtant au 19^e rang des départements français, le plus peuplé au 9^e.

Cette population nombreuse est répartie régulièrement dans deux zones à densité très différente : la zone côtière où la densité démographique est très élevée même en dehors des saisons touristiques; la zone de l'intérieur où elle est moins élevée mais sans jamais descendre en dessous de 40.

Malheureusement les activités qui lui sont offertes ne sont pas proportionnées à ces nombres : peu de grosses agglomérations et d'importantes industries. Outre les débouchés de l'agriculture et du commerce on trouve en bordure des côtes tous les métiers de la mer (le Finistère présente à lui seul 600 kilomètres de côtes) et dans toute la Bretagne des industries, extractives, de conserverie, de la chaussure, fonderie, mécanique, etc., activités très diverses (il existe par exemple une usine à dents à Pontivy) mais le plus souvent sans concentration industrielle bien importante. Ajoutons enfin les activités du bâtiment (les dégâts subis par la Bretagne lors de la dernière guerre en ont augmenté considérablement l'importance) et du tourisme toujours très florissant.

Ce rapide inventaire fait ressortir une grande diversité de débouchés pour la main-d'œuvre mais aussi la trop faible importance numérique de chacun, si bien que le nombre de places pouvant être offertes chaque année dans tous les domaines est bien plus faible que celui des jeunes gens et jeunes filles ayant terminé leur apprentissage et recherchant du travail.

Cette constatation pose pour l'Enseignement technique un problème bien particulier, car le Secrétariat d'Etat à l'Enseignement technique s'est fixé pour but d'adapter ses établissements aux besoins des professions et d'établir les programmes en fonction de l'évolution de chaque branche professionnelle; cette conception, qui est la seule rationnelle ne peut pourtant s'appliquer entièrement en Bretagne, car sur le plan régional elle conduirait à n'admettre qu'un seul nombre d'apprentis proportionné aux débouchés ce

qui laisserait sans aucune formation professionnelle de très nombreux jeunes gens et jeunes filles que les autres secteurs ne pourraient eux non plus absorber.

Si nous ajoutons que pour beaucoup de raisons les moyens de formation professionnelle sont en Bretagne très insuffisants actuellement, il est possible de s'expliquer que l'on constate les faits suivants :

1^o Un grand nombre de jeunes gens et un certain nombre de jeunes filles doivent pour apprendre un métier quitter dès 14 ans leurs familles et se rendre dans des régions parfois très éloignées (Toulouse par exemple) pour faire leur apprentissage.

2^o Beaucoup de familles ne pouvant se résigner à cette séparation ou ne pouvant trouver de places pour leurs enfants même en dehors de l'Académie de Rennes, de nombreux jeunes gens et jeunes filles ne reçoivent aucune formation professionnelle et recherchant des débouchés sur place sont astreints à accepter, même s'ils avaient en eux d'autres possibilités, des emplois de manœuvres, emplois parfois saisonniers.

3^o Ayant terminé leur apprentissage, un assez grand nombre d'apprentis voulant à tout prix rester dans leur région d'origine ne sont pas employés dans le métier qu'ils ont appris alors que dans d'autres régions de France ils se placeraient facilement (cas des chaudronniers par exemple).

Il semblerait plus rationnel tout d'abord de laisser des adolescents de 14 ans aussi près que possible de leur famille pendant les trois ans nécessaires à leur apprentissage.

Mais les nécessités d'une bonne formation professionnelle exigent alors, compte tenu de la situation démographique de la région, des établissements nombreux et bien répartis. Nous en sommes loin actuellement et il ne faut pas se dissimuler les difficultés qui seront à vaincre étant donné en particulier l'équipement indispensable.

Quant au placement de tous ces apprentis c'est un problème qui doit être examiné sur un plan national et qui exige d'une part un travail de recensement et de prévision (en cours actuellement) et d'autre part une étude très délicate des courants permanents ou saisonniers de la main-d'œuvre qu'il faudrait parvenir à diriger.

En terminant il est indispensable de préciser que si le tableau dépeint ci-dessus est encore bien sombre il ne faut pourtant pas ignorer les efforts importants qui ont été déjà faits par l'Enseignement technique pour l'améliorer.

Il suffira d'étudier en détail les diverses catégories d'établissements fonctionnant actuellement et les divers services créés afin de compléter et préparer leur action pour mettre en évidence les résultats déjà obtenus; cette étude permettra également de préciser les raisons profondes qui ont rendu inévitable la situation actuelle et d'indiquer les méthodes qui seront mises en œuvre pour poursuivre cet effort.

Ce sera l'objet de prochains articles.

POUR LE MAINTIEN D'UNE INDUSTRIE TRAITANT LES PRODUITS AGRICOLES

Parce qu'une distillerie a fermé ses portes toute une région agricole sera-t-elle privée de débouchés ?

C'est dans la région de Plancoët que plusieurs centaines de planteurs de betteraves ont décidé, tout récemment, de se constituer en Syndicat avec un objectif précis quoique limité : la possibilité de livrer leurs récoltes à une distillerie proche de leurs champs.

Il est bon de rappeler les faits qui ont motivé la décision des agriculteurs de se grouper en une association de défense d'intérêts.

On sait que, dans l'ensemble du territoire, un contingent global d'hectolitres d'alcool de betteraves se trouve réparti entre un certain nombre de distilleries qui, à leur tour, répartissent leur contingent partiel entre des planteurs qui leur apportent leur récolte le moment venu.

Dès 1935, un contingent de 5.000 hectolitres d'alcool de betteraves était attribué à la distillerie de Plancoët; notons qu'en 1939, la production de cette usine avait atteint 4.482 hectos, soit un chiffre pratiquement très voisin de celui qui avait été prévu.

Pendant les années de guerre, il est évident que les fournitures faites à cette distillerie furent sensiblement réduites, comme elles le furent d'ailleurs dans l'ensemble du Pays pour des raisons très faciles à comprendre.

En 1948, la Société propriétaire de la distillerie de Plancoët décida la désaffectation de son usine.

On devine aisément l'émotion des 204 planteurs de cette région qui se trouvaient, du jour au lendemain, privés ainsi de revenus importants. Situation d'autant plus pénible que ces planteurs sont en général de petits propriétaires dont les exploitations, de 5 à 15 hectares, appartenant à la catégorie de la petite culture dont l'importance sociale n'est plus à démontrer.

Une autre usine du voisinage avait les moyens d'accueillir leur production, mais elle ne pouvait le faire sans une autorisation expresse de l'Administration, accordant ainsi le transfert du contingent de la première usine à la seconde.

Des démarches entreprises par les planteurs réussirent à provoquer une réunion de la Commission appelée à formuler des avis sur ces demandes de transfert. Ce n'est d'ailleurs qu'en 1950 que cette Commission saisie de la question, se prononça sur la destination du contingent de 5.000 hectos de Plancoët.

1.000 hectos furent d'abord rattachés à la masse.

1.000 hectos furent ensuite alloués à une usine de Dinan, déjà spécialisée dans la distillerie des betteraves.

Enfin, 3.000 hectos furent attribués à une distillerie, qui n'avait pas traité jusqu'alors de betteraves, située à 80 kilomètres environ des lieux de culture.

En apprenant cette décision, les planteurs de la région de Plancoët se considèrent comme pratiquement évincés de la culture betteravière.

En effet, transporter des betteraves à 80 kilomètres pour les faire traiter, c'est, économiquement parlant, chose impossible. Les frais seraient alors beaucoup trop élevés et on sait que près de 33 % de terre viennent à ajouter aux betteraves au moment de la récolte, grevant encore le coût du transport.

Pratiquement, l'application d'une telle décision reviendrait à susciter de nouvelles plantations dans un périmètre plus rapproché de la nouvelle usine, bénéficiaire du contingent, au détriment de ceux qui, depuis longtemps, se sont spécialisés dans la culture de la betterave.

Ce serait déjà un acte d'injustice envers une catégorie de producteurs dont le sort se trouverait lié à celui d'une entreprise relevant de la seule volonté de son propriétaire. Les décisions à expliquer mieux si aucune autre voie n'existait à proximité immédiate.

Mais un point doit, en outre, retenir l'attention des Pouvoirs Publics sur le plan de l'Economie proprement dite, du département des Côtes-du-Nord, comme il a retenu le nôtre, étant donné le fait que nous nous sommes assigné dans cette Revue.

Cette région, fertile, dotée de larges possibilités au point de vue agricole, ne possède comme activité que la culture de primeurs, des pommes de terre et des betteraves. Or, on sait les difficultés rencontrées par les exploitants de primeurs et de pommes de terre, principalement vers les pays anglo-saxons, clients traditionnels depuis de longues années.

D'autre part, sur le marché intérieur, une concurrence est née, surtout du fait de la guerre, de la part de régions plus rapprochées des centres de consommation et qui, de ce fait, bénéficient de l'écart du prix de transport, malheureusement très élevé de nos jours.

Pour faire vivre l'agriculture des Côtes-du-Nord — et ce peut être vrai pour toute la Bretagne — il est de toute nécessité de pouvoir envisager des cultures sollicitant un traitement industriel, sur place, afin d'obtenir un produit dont le transport ne constitue plus un handicap redoutable sur les marchés, même intérieurs. C'est le cas pour la production de betteraves à laquelle s'est consacrée depuis fort longtemps, la région de Plancoët.

La Chambre de Commerce de Saint-Brieuc reconnaissant la valeur des raisons exposées par le Syndicat des Planteurs a approuvé son action et a décidé d'adopter un vœu en faveur du transfert administratif du contingent, dans les termes suivants :

La Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord, après avoir pris connaissance de l'exposé établi par le Syndicat de défense des Planteurs de betteraves à sucre de la région de Plancoët,

Considérant le bien fondé de ses revendications qui tendent seulement à maintenir un état de choses existant précédemment, dont la disparition entraînerait pour les producteurs de betteraves à sucre de la région, une véritable spoliation en leur intérêt ainsi qu'en fait, la production de la betterave à sucre. Considérant d'autre part que d'importants embarras existent en betteraves à sucre ont déjà été effectués, nécessitant une solution urgente à la situation actuelle.

Decide d'appuyer les démarches entreprises par le Syndicat de défense des Planteurs de betteraves à sucre de la région de Plancoët.

Emet le vœu : que le transfert administratif des droits des producteurs de betteraves à sucre sur une usine distillerie en activité soit réalisé au plus tôt.

Nous pensons que l'industrialisation de la Bretagne réserve de grandes possibilités. Encore faut-il que, dans une région où la matière première n'est pas abondante, les industries de transformation qui découlent de la production de celle-ci puissent être prises en considération en premier lieu.

Deux formes de productions, agricole et industrielle peuvent être ainsi conciliées pour une plus grande prospérité de l'économie bretonne.

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

En pierres de taille



Véritable pélicule de pierre dure, im-
métable et indestructible, le "SILEXORE",
Peinture pétrifiante, protège, durcit et imper-
méabilise les matériaux tendres en les préservant
vont de la désagréation et de l'éffritement.

les Ets L. VAN MALDEREN garantissent
formellement que le "SILEXORE" qu'ils
fabriquent actuellement possède les mêmes
remarquables qualités qui ont, depuis près
d'un siècle, consacré sa réputation mondiale.

600 grossistes distributeurs ont constamment
du "SILEXORE" en stock. (Notice illustrée et liste
des dépositaires de votre Région franco sur
demande).

SILEXORE
PEINTURE PÉTRIFIANTE

USINES :
SEVRAN
AVIGNON
LOUVAIN
BRUXELLES

ÉTABLISSEMENTS VAN MALDEREN
6, CITÉ MALESHERBES, PARIS-9^e

LE PORT DE PÊCHE DE LORIENT

met à la disposition
de l'armement et du
mareyage des utilités
encore plus modernes,
plus nombreuses et plus
puissantes que celles
existant avant 1939.

Facilités d'installation
pour toutes les industries
connexes de la pêche.

**SOCIÉTÉ DU PORT DE
PÊCHE DE LORIENT**

4, rue Vignon - PARIS 9^e
Téléphone : OPÉ 16-42

LES PRIMEURS DANS LE NORD-FINISTÈRE NÉCESSITÉ D'UNE RECHERCHE DE DÉBOUCHÉS

Le rayon de culture de Saint-Pol-de-Léon, qui comprend tout le littoral nord Finistère, depuis Brignogan jusqu'à Looquerec, sur une profondeur moyenne de 20 kilomètres dans les terres, est, sans conteste, le plus important de France pour l'exportation des légumes.

Cette importance, il la doit sans doute à la richesse naturelle de son sol, mais encore et surtout au travail acharné de la population rurale et au sens commercial de ses 100 Maisons d'expéditions, Négociants et Coopératives agricoles.

Ces efforts conjugués et opiniâtres ont permis à la production de suivre jusqu'à une courbe ascendante, mais la menace de la surproduction commence à inquiéter producteurs et expéditeurs.

intérieur est relativement stable, bien que les apports sur les divers centres varient déjà suivant les saisons en raison des conditions atmosphériques particulières à chaque Région et l'on peut estimer à 40.000 tonnes en moyenne le tonnage de la production qu'il peut normalement absorber. Par contre, il est comesté pour les expéditeurs en début de campagne d'ignorer totalement les possibilités qui leur seront offertes sur les divers marchés de l'Europe Occidentale et même si ces marchés ne leur seront pas totalement fermés.

Et pourtant c'est chaque année de 40 à 50.000 tonnes qu'il leur faut à tout prix écouler sur l'étranger.



Un problème se pose donc pour l'économie de toute cette région, celui de l'écoulement de ses produits.

QUELLES SONT LES SPÉCIALITÉS BRETONNES DE PRIMEURS ?

Choux-fleurs, artichauts, pommes de terre sélectionnées, oignons, telles sont ses véritables spécialités.

Les choux-fleurs se récoltent de décembre à mai et la production qui atteignait déjà 50.000 tonnes par an avant-guerre, s'est encore considérablement accrue pour atteindre ces dernières années une moyenne de 80.000 tonnes. Ce chiffre n'a pas été atteint en 1950 par suite de la sécheresse de l'été 1949 et les circonstances atmosphériques défavorables. 65.000 tonnes ont néanmoins été expédiées, la moitié environ sur le marché français et le reste sur l'étranger, notamment la Grande-Bretagne (17.000 tonnes), la Belgique et le Luxembourg (5.000 tonnes), l'Allemagne (6.000 tonnes), la Suisse et les Pays Scandinaves.

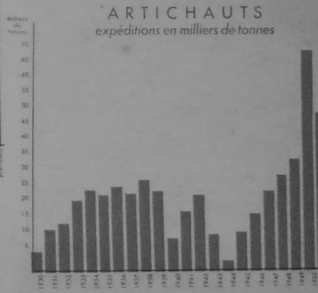
Par contre, en 1951, le chiffre moyen de 80.000 tonnes sera très largement dépassé et la production doit avoisiner les 100.000 tonnes. Plus de 75.000 tonnes ont déjà été expédiées et, des marchés étrangers, la Grande-Bretagne vient encore très largement en tête puisque jusqu'au 26 avril date de fermeture de ce marché, elle a reçu 23.000 tonnes en provenance du port de Roscoff.

Ces chiffres sont impressionnants et il est aisé de se représenter les difficultés auxquelles doivent faire face les expéditeurs pour assurer un écoulement normal à cette production. Le marché

Les artichauts se récoltent de juin à décembre. La production moyenne d'avant-guerre était de 20.000 tonnes. Mais là encore, les années d'après-guerre ont vu une expansion considérable de cette culture et en 1949 le chiffre de 35.000 tonnes était atteint. Enfin en 1950, la production a battu de très loin tous les records puisqu'elle a atteint 70.000 tonnes. Il va sans dire que c'était là une récolte exceptionnelle qui a difficilement pu s'écouler. Pourtant on peut estimer désormais que le chiffre de 50.000 tonnes sera un chiffre moyen.

Il est regrettable que cet excellent produit soit si peu connu à l'étranger. Une propagande intelligente devrait certainement donner des résultats et permettrait à cette région d'étendre encore cette culture.

Les pommes de terre primeurs sont normalement mises sur le marché dès le mois d'avril. La production, qui atteint 20.000 tonnes annuellement, était presque entièrement commercialisée sur le marché français jusqu'en 1950.



Avant 1931, de gros tonnages étaient expédiés sur la Grande-Bretagne mais un Décret Britannique interdit à ce moment les importations qui ne furent reprises que l'an dernier. Ce premier essai timide, après vingt années d'interruption, permit cependant d'exporter 1.250 tonnes sur ce pays. Malheureusement en 1951 comme en 1950, l'ouverture du marché britannique n'est autorisée que jusqu'au 30 mai, date trop précoce si l'on veut réaliser l'expédition d'un tonnage intéressant. Cette année notamment, il n'y aura aucune expédition, la récolte ayant subi un trop grand retard.

La Belgique et surtout l'Allemagne doivent également, avec la liberté des échanges, devenir de sérieux débouchés.

Les pommes de terre de semence sélectionnées sont devenues également l'une des grandes richesses de cette région. On peut estimer à 80.000 tonnes le tonnage expédié tant sur le marché français que sur l'Afrique du Nord où elles sont particulièrement appréciées.

(Suite page 42)

L'AGRICULTURE RÉGIONALE GAGE D'ÉCHANGES ET DE PROSPÉRITÉ

DEPUIS longtemps, la technique moderne répète qu'il convient, pour toute activité, de rechercher en premier lieu des débouchés et de produire, ensuite, en raison de ces découvertes... C'est une observation très raisonnable qui évite de faire des investissements hasardeux ou problématiques. Bon nombre de sages industriels et commerçants pensent ainsi et s'efforcent de maintenir, ou de développer les « points de vente » non seulement en France, mais encore sur les marchés internationaux.

Ces préoccupations, très louables, ne doivent cependant pas faire oublier les possibilités d'échanges régionaux et la certitude de trouver, très souvent, sur place, le consommateur recherché qui assurera la pérennité de l'entreprise.

Pour un seul des cinq départements bretons, le langage des chiffres est assez éloquent :

— 132.000 hectares de terres labourables, 198.000 hectares de prairies, 27.000 hectares de vignes, 55.000 exploitations, 350.000 bovins, 118.000 porcs, 28.000 troupeaux, et coordonnant tout cela : 150.000 agriculteurs...

Richesse vivante qu'il faudra constamment aligner sur le progrès !

UN MILIEU QUI ÉVOLUE...

S'il ne l'a pas déjà compris, le paysan de nos campagnes de l'ouest sent qu'il se trouve à la croisée des chemins et qu'il doit changer, sinon la structure de sa ferme bien équilibrée, du moins et à coup sûr, ses méthodes de travail. C'est pour lui, en ce moment, une raison majeure. D'un état de vie, l'agriculture devient un peu plus chaque jour un métier, qui comme tous les autres métiers, doit compter avec le temps passé, les prix de revient, le rendement et la qualité.

Force nous est faite de parler le langage de la cité et de rechercher, aux côtés de l'industrie et du commerce, avec eux et par eux, les services du « fabriqué ».

Sans la modernisation du monde rural, il est impossible de faire valoir notre sol et d'assumer la responsabilité, compensée du reste, de produire des biens qui entretiennent la vie.



EXHIBITION M. A. P.



Maisonnais-Indre en action sur le Sillon de Bretagne

...ET SE PERFECTIONNE...

Rien qu'en Loire-Inférieure, 35.000 exploitations agricoles sont, à quelques exceptions près, à moderniser et à équiper : depuis l'indispensable service d'eau jusqu'à l'instrument de culture essentiel, robuste mais perfectionné.

Il est facile de porter un jugement sur l'investissement et les débouchés que représenteront ces installations importantes et qui ne demandent qu'à se généraliser.

...POUR DEVENIR UN GRAND CONSOMMATEUR...

Dans nos fermes normandes, en 1939, nous possédions quelques silos à fourrage, une trentaine de tracteurs et à peine plus de tracteurs électriques dont l'utilisation était, du reste, très irrégulière. Au lendemain de la libération, alors que le matériel faisait encore défaut, nombreuses étaient les demandes formulées pour l'achat d'un tracteur.

Aujourd'hui, malgré un capital d'exploitation trop réduit, le nombre des tracteurs a dépassé 2.000 ; l'ensilage se généralise ; près de 1.800 machines à traire sont en service et l'alimentation complémentaire du bétail prend une importance insoupçonnée.

Le mois dernier, je recevais la visite d'un agriculteur, comme les autres, qui venait m'annoncer qu'il s'était enfin rendu acquéreur d'un tracteur qu'il souhaitait depuis les jours lointains de la répartition, et ajoutait-il : « Je vais pouvoir travailler... » Cette réflexion significative permet de jalonner, dans nos campagnes, les progrès de la motoculture désormais solidaire du rendement de la ferme. Chaque fois que les indices de vente des prix agricoles et des prix industriels se rapprochent, on assiste, du côté agricole, à un investissement nouveau, source de progrès et d'échange.

Dans le sud de la Loire, autour des centres d'élevage, depuis plusieurs semaines, la vente des animaux de boucherie a permis une récupération du capital d'exploitation, et aussitôt, les marchands de machines agricoles ont été assaillis de demandes d'un matériel plus perfectionné.

...ET UN FOURNISSEUR IMPORTANT DE MATIÈRES PREMIÈRES.

Le rôle de consommateur joué de plus en plus par l'agriculture n'est pas, du reste, à sens unique, mais au contraire. Le développement toujours élevé de notre production nous amène à tenir entre nos mains les matières premières nécessaires à l'expansion de l'industrie et du commerce. Je n'en veux pour exemple que la production nationale du lait, qui, avec ses 500 milliards de chiffre d'affaires, procure des moyens d'existence à 10 millions de travailleurs. Nourrit 22 millions de Français en investissant pour chacun d'eux 100.000 francs de capital, tant agricole qu'industriel et commercial.

On pourrait en dire autant de la betterave, du raisin, des pommes.

Ainsi, les techniques nouvelles feront ressembler chaque exploitation agricole, de plus en plus, à une « usine ». Et l'ensemble de ces « usines » donnera naissance à une grande industrie agricole, celle de l'alimentation.

C'est une perspective très proche qui des nécessités de l'heure rapprocheront encore.

E. AUBRIÉ,

Secrétaire technique
de la Fédération des Exploitants Agricoles
de la Loire-Inférieure.

Chefs d'entreprises BRETONS CETTE Revue est la vôtre...

SON RAYONNEMENT ET SON AUTORITÉ
dépendront de
L'INTÉRÊT QUE VOUS LUI PORTEREZ

- ★ Faites-nous connaître vos suggestions et vos préoccupations
- ★ Abonnez-vous et faites abonner vos amis
- ★ Confiez-nous votre publicité
- ★ Adressez vos commandes de préférence à nos annonceurs

BULLETIN D'ABONNEMENT

Veillez m'abonner pour un an à la revue « Bretagne Industrielle, Commerciale et Agricole ». Ci-joint : Mandat-poste, chèque bancaire, chèque postal (royer les mots inutiles).

Nom : _____

Profession : _____

Adresse : _____

A _____, le _____ Signature : _____

ABONNEMENTS (Veillez trouver ci-joint une liste des personnes
COLLECTIFS que je désire abonner).

PRIX DE L'ABONNEMENT : Un an : 1.000 fr. - Libeller chèque, mandat, virement postal au nom de la Société d'Éditions Professionnelles et Techniques, 106, Boulevard Malesherbes, Paris-XVII^e - C.C.P. Paris 4158-53.

Cette revue a besoin de votre sympathie active !

NOUVEAUTÉS-CONFECTIONS

Leon Binet Fils

PROFITEZ DE BIENTÔT DÉPARTIR
DEPARTIR LE 23 AVRIL 1951
3, RUE DES BONS FRANÇAIS
NANTES

a. legendare

CHAUSSURES

MANUFACTURE SAINT-PIERRE-MONTLEHART (M.)

REPARATION & RETAILLAGE DES BOTTES

20 RUE CONTESCARPE NANTES (M.)

OBIT

Bover les bières...
FABRIQUÉES PAR LES IMPORTANTES

BRASSERIES DE L'OUEST

GRAFF à RENNES : "RHEDONIA"
KERINOU à BREST : "ARMOR"
LA MEUSE à NANTES : "MONOPOLE & ROYALE"

Elles égalent les meilleures

En les exigeant vous aidez au développement de l'INDUSTRIE RÉGIONALE

FINES CONSERVES

Cassegrain

NANTES FRANCE

LA PRODUCTION BRETONNE DES ARDOISES

Jusqu'à présent, le Bretagne était au deuxième rang des producteurs français, venant après le bassin de l'Anjou, dix fois plus important d'ailleurs (113.500 tonnes pour 1950, contre 11.500 pour le Bretagne).

Notre région n'a pas laissé dériver de quelques centaines de tonnes par le bassin des Ardennes et se trouve servie de près par le bassin savoyard de la Maurienne, dont la qualité est cependant très inférieure car, trop riche en calcaire, elle est attaquée par les atmosphères acides et fait effervescence sous l'acide.

Un effort s'impose pour reprendre le deuxième place. Le bassin le plus important est celui de Carhaix-Moréac-Gouven. Les exploitations sont nombreuses, mais dispersées, peu importantes en général. L'améliora-

tion de l'extraction pose des problèmes complexes, techniques et financiers et il sera utile de traiter ces questions d'équipement afin de voir comment la résoudre.

Mais il semble qu'un effort immédiat puisse être recherché dans la voie de l'organisation des chantiers de taille : la mine en commun de la taille, du sciage, du polissage, de toutes les opérations liées hors carrières, s'impose pour toutes les petites exploitations afin de mécaniser au maximum cette phase du travail. Un comptoir de vente amontera le groupement des commandes, pour le groupement de toutes les opérations préliminaires à la vente, et peu à peu, le Comptoir achètera aux exploitants (ou prendra en charge) l'ardoise de plus en plus brute, pour livrer un produit de présentation impeccable, bon fini.

Ainsi, progressivement, sans avoir besoin de capitaux nouveaux, la modernisation de toute la taille se fera : les frais généraux de cette opération et de la vente seront réduits, et la concurrence avec l'ardoise d'Angers sera plus facile.

Car il doit être facile à cette ardoise d'avoir partiellement le primauté sur le marché breton : l'ardoise est un matériau lourd, fragile, dont la manutention coûte cher ; et l'ardoise qui vient d'Angers ne peut emporter que la voie ferrée ; en gare, il faut la décharger, à la main, la charger sur camion. Dans un rayon de 150 kilomètres on a intérêt à ne pas utiliser la voie ferrée pour éviter cette double manutention ; or le bassin de Moréac, dans un rayon de 150 kilomètres, couvre toute la Bretagne, ce qui fait que presque partout le transport de cette ardoise, en ajoutant la manutention, restant en dessous des frais qu'entraîne l'achat de l'ardoise d'Angers. C'est pourquoi une modernisation de l'équipement de l'exploitation ardennaise en Bretagne est susceptible, dans de bonnes conditions économiques, de

couvrir les besoins de la région, besoins qui restent à un niveau très élevé par suite des destructions de la guerre.

Il appartient aussi au Comptoir de veiller de qualité secondaire qu'il soit mieux ne pas essayer de cliquer trop finement, car on ne voit ce qui est une erreur, et conduit à perdre des recettes importantes : l'ardoise convient très bien à des dallages pour jardins, pour cuisines, vestibules (en carreaux à taille carrée, ou hexagonale), et on peut les assembler à l'aide de joints visibles au ciment blanc, dans un but décoratif ; les trottoirs peuvent utiliser des échantillons plus grossiers et de multiples autres usages peuvent être trouvés, tandis que les beaux échantillons peuvent recevoir les mêmes applications que le marbre noir : chemins, sanitaire, mobilier, etc.



Maison d'habitation de la ferme-type construite à la Foire-Exposition de Brest par la firme du Centre d'Apprentissage du Bâtiment.

PREMIERS RÉSULTATS DE LA CAMPAGNE DE PÊCHE 1951

Les seize chalutiers, partis de Saint-Malo il y a quelques mois pour la grande pêche, ont commencé leur campagne comme d'habitude, par l'ère-Néaue.

Nous apprenons que les premiers résultats sont nettement inférieurs à ceux de l'année précédente. Deux des chalutiers, ren-

trés à mi-campagne, avaient en effet un chargement très moyen. Certains vont repartir vers la mer Blanche.

UN EXEMPLE DES QUALITÉS DE LA MAIN-D'ŒUVRE BRETONNE

M. Majorca, Sous-Préfet de Lorient, assisté de MM. les Maîtres des communes d'Hennebont, Inzouac, Languidic, a procédé, le 23 avril 1951, à la remise de 183 médailles d'honneur du travail à des contremaîtres, employés et ouvriers des Forges d'Hennebont. C'était un spectacle bien sympathique, qui eut de ces décors groupés autour de la Direction et des Chefs de service de l'usine : 183 serviteurs comptant chacun dans l'entreprise et représentant ensemble six mille six cent soixante années de labeur. Chiffres élevés sans doute qui font honneur à une Société mais qui témoignent surtout des qualités fondamentales de cette main-d'œuvre bretonne, exceptionnellement stable et fidèle à son travail. De nombreux ouvriers de cette usine y ont travaillé sans interruption après l'âge scolaire et n'ont interrompu leur service que pour remplir leurs obligations militaires. Ainsi, ne sera-t-on pas étonné qu'on songe déjà à préparer une nouvelle promotion de médailles du travail.

Il est permis de penser que beaucoup de Sociétés installées dans d'autres régions françaises souhaiteraient pouvoir à leur tour bénéficier d'un personnel français en totalité et aussi fidèle au pays et à l'entreprise.

LE TRAFIC DES PORTS EN 1950

PORTS	TONNAGE entré (Tonnes)	TONNAGE sorti (Tonnes)	VOYAGEURS		TRAFIC total (Tonnes)
			Entrées	Sorties	
Saint-Malo	214 640	21 881	435 994	872 551	247 751
Dinard	1 178	—	—	—	1 178
Le Légué	35 577	1 937	—	—	37 514
Palmpol	16 390	4 541	5 779	5 779	20 947
Ferret-Guirec	1 513	—	—	—	1 703
Lannion	146	—	—	—	146
Tréguier	5 273	594	—	—	5 867
Morbac	23 560	920	—	—	24 480
Roscoff	108	20 091	7	189	20 199
Lampaul	2 813	714	6 678	13 625	3 529
Landerneau	10 265	265	67 250	129 254	526 511
Brest	415 177	111 231	913	58 357	115 125
Camaret	8 716	913	—	—	10 454
Douarvenez	5 216	—	—	—	6 261
Audierne	5 286	461	1 241	2 482	8 259
Penmarch	3 284	—	—	—	7 183
Gulwinc	—	2 042	—	—	11 271
Locudy	—	4 601	—	—	597
Lezouff	—	338	—	—	10 401
Pont-l'Abbé	4 231	4 012	—	—	3 204
Quimper	2 003	1	—	—	67 705
Concarneau	67 705	—	—	—	67 896
Lorient	31 829	17 899	36 019	38 418	274 402
Hennebont	215 100	25 628	185	—	16 608
Vannes	9 949	5 379	50 799	50 799	13 181
La Palis	6 441	6 756	51 911	51 911	11 618
Nantes-St-Nazaire	6 623	3 345	459 225	915 426	2 424 412
	1 695 266	479 950			

(1) (2) Ainsi que pour les autres ports, le trafic « passagers » incluant surtout les passagers vers les îles et récifs, ces derniers qui sont assez souvent comptabilisés au siège de la société de transports, pourrait être critiqué à un excès vers le continent, il n'en est rien hors bourgeoisie.

Le trafic total comprend avec les marchandises, le tonnage des produits de la pêche débarquée dans le port considéré.

POUR TOUS VÊTEMENTS

HOMMES
FEMMES
ENFANTS

UN NOM

QUI EST UNE
GARANTIE
DE
QUALITÉ

CONCHON
QUINETTE

★

MAISONS DE VENTE

CARHAIX (Finistère) 19, avenue de la Gare
CHOLET (Maine-et-Loire) angle rue Nationale et
rue du Commerce
LAMBALLE (C.-du-Nord) rue Bario
LANNION (C.-du-Nord) 27, place du Centre
PONTIVY (Morbihan) 17, rue Nationale
RENNES (I.-et-V.) 3 et 5, rue de l'Horloge,
6 et 8, rue Nationale
St-BRIEUC (C.-du-Nord) 22, rue Charbonnerie
St-NAZAIRE (Loire-Inf.) Stand n° 50, 6, place Marceau

VÊTEMENTS
CONCHON-QUINETTE

POUR LA

Ruie...



"Pluviose"
St JEANNE ET C^{ie}
9, rue Scribe - Nantes
VÊTEMENTS IMPERMÉABLES

BON DE RÉDUCTION
VALABLE PENDANT LE MOIS DE JUILLET 1951

Sur présentation de cette annonce il sera fait, au moment du paiement, un escompte de 5 pour cent sur les prix marqués en magasin.

LE PORT DE NANTES

LE DESTIN
ESSENTIEL
DE NANTES
EST PORTUAIRE

Le destin essentiel de Nantes est portuaire. Carrefour de voies naturelles d'accès et de pénétration sur la Vendée et le Poitou par la Sèvre nantaise, sur l'Anjou, le Maine, la Touraine et l'Orléanais par la Loire, sur la haute Bretagne par l'Elbe et ultérieurement le canal de Nantes à Brest), ce nœud de voies est néanmoins conditionné par le fait qu'assise sur ses îles qui, depuis l'antiquité, forment gué entre l'Aquitaine, la Lyonnaise et l'Armorique, Nantes est le fond d'un estuaire maritime ouvert sur l'océan et que cette position commande le vaste interfluvial dont ce port est le lieu géométrique.

Tout un grand passé — et un vigoureux présent — sont écrits sur les 6 kilomètres de quais qui s'étendent en bordure des deux puissants bras du fleuve qui affourent le port, largement outillé en engins de levage modernes (près de 100), en magasins et en moyens de carénage pour les navires (quatre docks flottants : deux de 1.500, un de 5.000 et un de 11.000 tonnes de puissance de levage).

Face à l'océan, à l'embouchure même de la Loire, le port de Saint-Nazaire est de création récente. Ses deux grands bassins à flot permettent la mise à quai simultanée de 9 navires à grand tirant d'eau (8 m. 50 à 10 m. 50). Ses chantiers de construction navale sont les plus importants du genre et disposent d'un outillage considérable (13 cales de lancement, 1 forme de construction, 1 forme-entrée de 350 mètres de longueur, 3 autres formes de radoub).

Entre les deux ports se succèdent une suite d'établissements industriels, ayant chacun leurs postes d'accostage en rivière: Haute-Indre et son usine d'engrais; Basse-Indre et ses forges; Indret et son arsenal; Couron et ses usines de traitement du cuivre et du plomb; Paimbœuf et son industrie chimique; Donges enfin, port pétrolier de la Loire maritime avec sa raffinerie de pétrole.

Ce grand complexe portuaire forme une entité économique dont le trafic a presque retrouvé son niveau d'avant guerre. En 1949 : 3.482.000 tonnes de marchandises, dont 2.670.000 t. pour Nantes et ses annexes jusqu'à Donges y compris, et 812.000 tonnes pour Saint-Nazaire (118 % de 1938 et 91 % de 1937). Il se place au cinquième ou sixième rang des ports français.

Les installations maritimes en Loire avaient gravement souffert de la guerre. Des bombardements aériens continuels avaient rasé les superstructures du port de Saint-Nazaire et un raid de commandos gravement endommagea un de ses principaux ouvrages, la grande forme entrée qui avait vu débarquer le paquebot *Normandie*. Quant au port de Nantes, des destructions systématiques après le débarquement des alliés avaient rasé les trois quarts des quais publics, la presque totalité de l'outillage et bloqué le chenal par une quantité considérable d'épaves de toutes sortes.

La reconstruction est presque terminée, et seules les difficultés financières de l'heure ont empêché qu'elle fût totale.

Le port de Saint-Nazaire a été rétabli dans des conditions meilleures que celles d'avant guerre et la grande forme entrée a pu être réutilisée pour la route du paquebot *Libérie*. Dans les premières années qui ont suivi la libération, plusieurs

millions de tonnes de charbon américain y ont été débarquées et les grands chantiers navals ont retrouvé toute leur activité.

La Loire maritime a été dégagée de 130 épaves, parmi lesquelles plusieurs navires importants ont été récupérés, tels que le pétrolier *Palmyre* de 22.000 tonnes, la drague *Pierre-Jefort* du port de Bordeaux et la drague *Famouille* du port de Tonnac, engins parmi les plus puissants et les plus modernes de leur type.

Au droit d'un amas d'épaves qui bloquait complètement le chenal à 15 kilomètres en aval de Nantes, à la Tréminière, le cours naturel de la Loire a été détourné.

A Nantes même, sur 4 kilomètres de quais détruits, 3 km. 700 ont pu être réparés ou reconstruits. L'outillage a été entièrement remis en état et modernisé par l'acquisition de pièces neuves. Un hangar de 6.000 m² vient d'être construit et mis en état des plus récents perfectionnements pour la réception des bananes. Un autre hangar destiné à la réception des primeurs d'Afrique du Nord est en construction.

Enfin les moyens de carénage du port ont été très améliorés par l'acquisition d'un puissant dock flottant de 11.000 tonnes, d'un dock-mètre avec deux pontons de 1.700 tonnes, qui complètent l'unique dock d'avant guerre agrandi à 5.000 t. Ces moyens nouveaux correspondent au développement pris à Nantes par la branche de la réparation navale.

L'effort financier correspondant a été de 5 milliards de francs (1946 à 1950), et il suffirait d'engager encore 1 milliard de francs 1950 pour terminer la reconstruction.

Il serait à souhaiter que M. l'ingénieur en Chef des Ports et Chaussées Gibert, Directeur des Ports de Nantes et de Saint-Nazaire à qui nous devons ces précieuses nouvelles, avec sa haute compétence, examine l'avenir légitimement ouvert au grand port breton. Sans effleurer cette question particulièrement favorable ouverte au développement industriel de notre port, Nantes dispose à cet égard à l'île Chevre, sur la rive gauche du fleuve, à proximité de la ville, d'un vaste domaine de 300 hectares, actuellement en voie d'aménagement pour la construction d'un chemin de fer de desserte. Une grande centrale thermique de 550.000 kilowatts y est déjà en construction et l'Électricité de France compte en mettre une partie en service dès l'année 1952.

La Loire, en aval de Nantes, constitue une avenue maritime abritée, le long de laquelle l'industrie peut trouver aisément des emplacements bien desservis par fer et par eau, avec de grandes facilités pour puiser l'eau douce à même le fleuve et pour recourir la main-d'œuvre.

Ce sont là des avantages qui sont les gages d'une prospérité croissante.

Dès son premier numéro *BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE* se devait de situer la reconstruction et de saluer l'avenir du grand port breton qu'est Nantes « capitale de l'Ouest ».

J. A.

Anciens Établissements
JOSEPH PARIS
 Société Anonyme au capital de 120.000.000 de francs
 NANTES - CHANTENAY

PONTS - CHARPENTES - RÉSERVOIRS
 APPAREILS DE LEVAGE
 ÉCLUSES - BARRAGES - SLIPWAYS

PLOMBS À SCELLER
 80 ANNÉES DE SPÉCIALISATION
 CATALOGUES ET PRIX SUR DEMANDE
FONDERIE LEMER & C^{IE}
 TOUTES PIÈCES EN PLOMB
 BOULEVARD DE DOULON
 — NANTES —
 TÉLÉPHONE 312.24

BOITES MÉTALLIQUES

J. BERNIER ET C^{IE}
 1, RUE FULTON - NANTES

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

M. PINARD ET FILS
 2 bis, RUE RICHER - NANTES

MERRIEN ET C^{IE}
 QUIMPERLÉ (FINISTÈRE)

LÉON CHAMBON ET C^{IE}
 3, RUE LAVOISIER - NANTES

BOITES MÉTALLIQUES D'ARVOR
 CONCARNEAU (FINISTÈRE)

CHATELARD ET C^{IE}
 CONCARNEAU (FINISTÈRE)

S^{ME} MÉTALLURGIQUE
 DOUARNENEZ (FINISTÈRE)

LORIENT - 20, rue Carnot - Tél. : 4.23 **Matières premières pour l'Industrie**

TELEGR. : SOYERCO - LORIENT

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 4.000.000 de fr.
 SUCSIDIARIE A AUBAY - Navire de Lorient - Tél. : 3.34

TELEGR. : SOYER - KURAY

Récupération de toutes vieilles matières

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LES DIFFICULTÉS ACTUELLES DE L'HOTELLERIE

Il est à remarquer que la clientèle fréquentant les hôtels a toujours tendance à trouver que les prix sont élevés. Cette opinion est la conséquence de l'ignorance du client dans le domaine des charges de toutes natures qui pèsent une exploitation hôtelière. En effet, il suffit, sans s'attarder sur les détails qui ne peuvent s'établir qu'avec des chiffres et des données précises (ce que dans de prochains articles nous nous attachons à déterminer), de broser un tableau des frais d'ensemble d'exploitation pour que le client trouve justifié les prix qui lui sont demandés.

Ces études différentes traitent des :

- 1^o Charges locatives ;
- 2^o Charges fiscales ;
- 3^o Frais de blanchissage et d'usage du linge ;
- 4^o Dépenses afférentes à la fourniture du chauffage, de l'éclairage et de l'eau chaude ;

- 5^o Frais d'entretien assumés par un hôtel pour la conservation en parfait état des locaux (papier peint, peinture, matériel, moquette, tapis, foyers, rideaux, tentures, etc.) ;
- 6^o Charges du personnel et charges sociales ;
- 7^o Charges d'assurances de toutes natures incombant à l'industrie hôtelière.

Dans notre prochain article, seront développés les deux importantes questions définies aux articles 1 et 2, puis viendront les questions suivantes, et enfin, pour conclure, seront traitées les questions relatives aux prix de revient et à la rentabilité des exploitations hôtelières.

L. MAGNIN,
 Président
 du Syndicat de l'Hôtellerie
 de Loire-Inférieure.

NANTES

LA PROPORTION DES TOURISTES FRANÇAIS ET ÉTRANGERS SUR LA CÔTE D'AMOUR

Pour établir cette comparaison nous nous sommes basés sur la fréquentation de 10 hôtels de tourisme que l'on peut considérer comme hôtels types des plages de cette côte.

Le pourcentage d'occupation est le suivant :
 touristes français : 60 % ; touristes étrangers : 40 %.

Parmi les touristes étrangers il convient de noter que 21 % sont Britanniques, 8 % Belges et Luxembourgeois, 4,50 % Suédois, 3 % d'Américains du Nord et 1,50 % de Hollandais. Les touristes britanniques restent donc très nettement le plus fort, suivi de très loin par les Belges et les Suédois. Les Américains du Sud, Portugais et Espagnols sont pratiquement inexistants.

À noter peut-être un courant en navigation : les croisières, certes très fréquentées d'ailleurs généralement les hôtels de grand luxe, mais autres visiteurs (britanniques en particulier) descendant dans les hôtels de la classe dite « Touriste ».

UN EXEMPLE COMMERCIAL : LES GRANDS MAGASINS DECREÉ

Les Grands Magasins Decré ont été créés en 1867 par l'initiative des Directeurs actuels ; la diversité de leurs ventes, autant que le rayonnement de leur action commerciale en font l'un des plus importants organismes de la vente au détail en province.

Modernisés en 1932, totalement sinistrés en 1943, ces magasins vont bientôt achever leur reconstruction définitive. Aujourd'hui, déjà, une grande partie de ce nouvel ensemble est ouverte au public, constituant un outil de travail soigneusement étudié comme une « boutique » de demain.

Repasant à zéro les Décrés ont repris leur organisation de vente dans le sens de l'économie des mouvements et des manutentions, en utilisant au maximum l'engagement de leur première transformation. Leurs locaux, qui s'étendent sur de nombreux mètres carrés, ont été divisés en deux blocs distincts qui séparent les services s'y rattachant, le bloc réserves et activités connexes dont la réorganisation suivra l'achèvement du bloc ventes. Ce dernier comprend trois étages groupant les rayons suivant leurs affinités et une terrasse fleurie dotée d'un solarium, d'un plan d'eau et d'attractions enfantines, sur laquelle s'égrène en arc de cercle un restaurant de 400 couverts.

Chaque étage correspond à un genre de vente spécial. C'est ainsi que le sous-sol est réservé à la ménagerie qui peut y trouver tous articles de cuisine, ménage, chauffage ou outillage et tous produits d'alimentation ; un bar libre service pour 100 personnes y sert déjeuners et consommations courantes.

Le rez-de-chaussée réunit la foule d'articles d'usage courant qu'il est costume de vendre dans un grand magasin ; on y présente des objets de mercerie, bonneterie, des tissus, de la chemiserie, de la ganterie, des cadeaux, de la papeterie, de la papeterie ainsi que des marchandises d'habillement à bon marché. La confection, la lingerie, les chaussures et l'habillement plus recherchés de l'homme, de la femme et de l'enfant ont pris place au 1^{er} étage dans un cadre confortable, d'une élégance très française, tandis que sont groupés au 2^e étage tous les rayons intéressant le home-enters aux doubles tambours de glaces dont les 52 portes transparentes laissent entrevoir en passant l'aspect inférieur du rez-de-chaussée. À peine entré, le visiteur est saisi par l'ambiance claire et aérée de ce hall immense au plafond très élevé qui soutiendrait d'élégantes colonnes de staff.

L'accès aux magasins se fait par 3 entrées aux doubles tambours de glaces dont les 52 portes transparentes laissent entrevoir en passant l'aspect inférieur du rez-de-chaussée. À peine entré, le visiteur est saisi par l'ambiance claire et aérée de ce hall immense au plafond très élevé qui soutiendrait d'élégantes colonnes de staff.

L'air conditionné, soufflé sous pression dans les étages et repris en dépression au sous-sol de même que la lumière fluorescente qui se substitue à l'éclairage naturel, contribue à créer « cette couleur côte d'azur » dont les Décrés sont fiers à juste titre. L'ensemble des meubles forme une masse relativement basse ce qui permet une très grande profondeur de champ, jusqu'aux murs limitant l'extrémité du local. Ces murs disparaîtront d'ailleurs de l'éci peu, laissant place à un vaste balcon qui surplombera le hall en demi-lune, sur une partie non encore construite et dont les stands de couture, de tourisme et de services divers constitueront un pilier attractif vers le fonds de l'établissement.

Les mouvements verticaux ont été réduits à l'extrême par l'utilisation d'engins à grande puissance de débit. Hormis les escaliers de secours latéraux obligatoires et peu fréquents, Decré n'utilise comme moyens ascendants qu'un seul ascenseur, un monte-charge et une batterie d'escaliers dont le débit en période de pointe a été voisin de 80 passagers minute.

La faible hauteur des meubles de vente a permis d'éliminer à jamais les interminables lignes droites gênant les mouvements horizontaux. Au sous-sol, comme au rez-de-chaussée, des courbes harmonieuses, soigneusement étudiées sur place, entraînent la clientèle à travers les différents rayons et la largeur des allées suffisamment dotée donne véritablement l'impression d'une promenade agréable. Cette impression devient une réalité à l'étage supérieur où la Direction a mis en pratique une technique nouvelle. Au premier, en effet, il est inutile de rechercher un plan de circulation ; s'adressant aux parois du local, chaque rayon s'y présente comme une boutique de spécialité avec ses stands d'exposition, face au public, et par derrière ses réserves immédiates, ses salons et ses ateliers. Cette formule semble avoir pleinement réussi et nous croyons pouvoir préconiser qu'elle sera appliquée au 2^e étage qui n'est pas encore définitivement aménagé bien qu'ouvert au public.

Il serait difficile de tirer sur ce papier la conclusion de ces quelques lignes traçant l'importance et les initiatives de la reconstruction des Décrés et de leur architecture. Nous préférons laisser ce soin à Frieis. Nous préférons laisser ce soin à ceux de nos lecteurs qui, passant un jour par Nantes, s'arrêteront pour visiter cette belle machine à vendre.

Soignez votre standing Monsieur!

Une cravate de bon goût, un costume de bonne coupe peuvent jouer un grand rôle dans votre vie. On vous juge sur ces détails.

Mais, attention

on regarde aussi les chaussures. Un entretien quotidien avec le CIRAGE-CRÈME

LION NOIR

leur garantit NETTETÉ, ÉCLAT... ET DURÉE

82, rue du Chemin-Vert - PARIS-XI^e - Tél. ROQ. 18.62

Matière première de base pour :

- LESSIVES
- PRODUITS D'ENTRETIEN
- ENTRETIENS INDUSTRIELS
- SPECIALITÉS TEXTILES
- SPECIALITÉS DE BLANCHISSERIE

le détergent STANYL

Alkyl Aryl Sulfonate de soude

Tous renseignements et documentations à : STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES département des produits chimiques 82, av. des Champs-Élysées - Paris 8^e



Brosses MÉTALLIQUES

E. VACHETTE & FILS

Société à responsabilité limitée au Capital de 19.610.000 Francs 82, rue du Chemin-Vert - PARIS-XI^e - Tél. ROQ. 18.62

LANCLEMENT DU « TUNISIE »

Le 4 mai les Ateliers et Chantiers de la Loire ont lancé le Tunisie, cargo de 3.300 tonnes d'une conception purement française et entièrement nouvelle. Ce navire a en effet été spécialement conçu pour répondre aux besoins des importateurs de pétrole, entre les ports de l'Afrique du Nord et ceux de la Manche et de la mer du Nord qui desservent la région parisienne et le Nord de la France.

Les premiers états des marchandises essentiellement périssables l'attention des armateurs et la facilité de manutention qui sont les deux facteurs primordiaux pour pallier les pertes de ces marchandises sans avoir recours à de trop nombreuses chambres frigorifiques.

Les 6.000 CV qui permettront au Tunisie une vitesse de 16 à 17 nœuds en charge sont fournis par six moteurs Diesel Man Chantiers de Bretagne groupés trois par trois sur deux lignes d'arbre. Les moteurs, ainsi que les embrayeurs et réducteurs hydrocintrés type « Vulkain » sont fournis par les Chantiers de Bretagne. Les quatre cales extrêmement dégagées sont fermées par des panneaux étanches d'un modèle inédit qui permet d'assurer la manœuvre en quelques minutes.

FERRY-BOATS POUR LA TURQUIE

Construit sous la surveillance du Bureau Veritas et destiné à la Direction générale des voies maritimes et ports de l'Etat turc, le Kichias a été lancé le 7 mai par les Anciens Chantiers Dubouzon. Cette unité est la première d'une série de quatre ferry-boats de type transport de 38 voitures et 700 passagers à une vitesse moyenne de 12 nœuds, 5 à démarrage. Muni d'un radar de 10 KW, ce bâtiment d'une manœuvre toute spéciale effectuant de la tonnerie correspondante, et propulsé par quatre hélices en bronze superdivergentes accouplées par deux à l'avant et à l'arrière. Les moteurs, deux Diesel-Sulzer de 1.050 CV chacun ont été fournis par les Ateliers et Chantiers de la Loire (Etablissements de Saint-Denis).

UN PIPE-LINE DONGES-METZ

Le Gouvernement vient de déposer une seconde lettre rectificative (n° 12675) au projet de loi (n° 11817) relatif au compte spécial pour 1951.

Dans les différents financements d'intérêt militaire au titre du P. A. M. figurent les installations d'un pipe-line Donges-Metz. Puisque ce pipe-line est demandé, comme on le voit, dans l'intérêt de la Défense Nationale, il y a tout lieu d'espérer que sa conception s'harmonise avec les réalisations de notre industrie pétrolière.

Parmi ces dernières, la Société Française des Pétroles de l'Atlantique se place au tout premier plan des raffineries françaises puisque la raffinerie de Donges a traité, en 1950, 700.000 tonnes de pétrole brut et que le rendement en essence est passé de 20,4 % en 1949 à près de 26 % en 1950.

La filiale SOCOMAR, poursuivant dans des conditions bénéficiaires le ravitaillement du service maritime et celui des atterrissements de la société, a poursuivi activement son programme d'extension qui comporte essentiellement la construction d'une nouvelle unité de distillation d'une capacité journalière de 3.000 mètres cubes. La rapidité des travaux de montage de cette installation, qui doit porter la capacité totale de la raffinerie à 1.200.000 tonnes par an, permettra sa mise en route vers le milieu de 1951.

LA MISE EN SERVICE DU « SAINT-FERREOL »

Le Saint-Ferreol, nouvelle unité de la C. G. A. M. a été mis en service régulier sur la ligne Nantes-Afrique du Nord. Cette unité, la septième d'une flotte entièrement reconstruite, précède une série de travaux destinés à l'aménagement de cuves à vin de 10.000 hectolitres à bord des navires Saint-Clair et Saint-Tropez.

Clémens à ce sujet les paroles de M. Bertin, d'adressant à la C. G. A. M. : « Vous venez de nous apporter un appointement au sujet du trafic entre Nantes et l'Afrique du Nord. Vous venez en effet de nous garantir la régularité avec laquelle le Saint-Ferreol assurera la rotation. Soyez en félicités puisque c'est de cette régularité que dépendra le succès de nos échanges commerciaux avec les ports nord-africains. »

NANTES POSÉDERA UNE DES PLUS GRANDES CENTRALES THERMIQUES DE FRANCE

Toujours croissants, les besoins en énergie électrique de la région nantaise ont amené l'E. D. F. à envisager la création d'une importante centrale dans l'île Cheviré.

L'ensemble de la Centrale est prévu pour une puissance de 550.000 KW et l'on envisage dès la fin de 1952 ou début 1953 la mise en service de la première tranche qui groupera 100.000 KW en deux groupes de 50.000 KW. Les différents détails de la première tranche, y compris les chaudières, groupes turbo-alternateurs étant déjà en route grâce à l'effort accompli par le personnel des entreprises Dudin et Zuhlen, il est possible qu'une deuxième tranche de 100.000 KW soit commencée prochainement.

Cette réalisation est un des meilleurs gages de la confiance dans l'avenir de l'industrie régionale assurée par le développement de la production électrique.

LE PLUS VASTE HANGAR A BANANES D'EUROPE



Nantes est maintenant pourvue d'engins adaptés au trafic des bananes et présente pour les chargements un avantage incontestable les incitant par ce fait à intensifier leurs envois. L'amélioration réside dans la manutention des bananes grâce au nouvel hangar aménagé à l'effet comportant spécialement les bennes automatiques empilées et de très nombreux guillets de chargement, permet à l'heure actuelle le déchargement et le rechargement de 700 tonnes de bananes en 24 heures de travail.

NANTES

LA PRÉVENTION DES ACCIDENTS DANS LES INDUSTRIES DES MÉTAUX DE LA LOIRE-INFÉRIEURE

De tout temps, les chantiers de construction navale et les grandes entreprises métallurgiques de la Loire-Inférieure ont organisé la prévention des accidents et des maladies professionnelles à l'aide de services spécialisés, auxquels collaborent depuis quelques années les médecins du travail et les assistantes sociales. Une lacune restait à combler, lorsque l'arrêté ministériel du 17 septembre 1949 a décidé aux entreprises de plus de 50 salariés l'obligation de créer un Comité d'hygiène et de sécurité, alors que celles-ci n'étaient imposées jusqu'alors qu'aux établissements de plus de 500.

Malgré l'époque défavorable, Nantes avait été partiellement détruit par les bombardements de septembre 1943. Le Syndicat patronal des Industries métalliques et navales a créé alors un service collectif de prévention, qui reste encore unique en France pour les industries métalliques. Groupant actuellement 25 entreprises avec près de 6.000 salariés, il a entrepris avec succès la constitution et la mise en fonctionnement des Comités d'hygiène et de sécurité de ces usines. Deux implantations ont été réalisées, à l'usine de la Loire-Inférieure, en attendant la visite périodique, abordant successivement les tâches de prévention et de lutte contre les dangers d'incendie. Une commission mixte, groupant des représentants des cadres et de la main-d'œuvre, anime les Comités d'hygiène et coordonne les efforts de prévention.

La sécurité est venue récompenser ces efforts, avec une baisse moyenne des deux tiers des taux de fréquence et de gravité, qui ont été ramené respectivement à 10 et 2,8. Ces chiffres sont très préférables à la moyenne des entreprises similaires pour l'ensemble de la France.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE CREIL

35, Rue Charles-Somasco — CREIL (Oise)
Tél. : 43 et 253 — Adr. Télég. : Industrielle Creil

CHAUDIÈRES

"FIELD" ordinaire

"FIELD" amélioré type MV (S. G. D. G.)

Pour le **CHAUFFAGE**
VERTICALE, A MAGASIN DE COMBUSTIBLE
HORIZONTALE, "CREIL", TOUT ACIER
EAU CHAUDE ET VAPEUR
HAUTE ET BASSE PRESSION
DE 200.000 A 1.500.000 CALORIES
RENDEMENT ÉLEVÉ

NOMBREUSES RÉFÉRENCES



Ils répondent à toutes vos exigences!

MOTEURS

DE 0,5 à 16 CV.
ABRITÉS - VENTILÉS
HÉRMÉTIQUES
SILENCIEUX
À FLASQUE - BRIDE
À PLUSIEURS VITESSES
REDUCTEURS

Alternateurs de 1 à 15 kw
Matériel électro-agricole

Qualité

PATILET-ROLLOT
CONSTRUCTEURS
à ROLLOT (SOMME)

LE CREIL - HAINAUT — TÉLÉPHONE N° 8

BRETAGNE...

RENNES

...TERRE D'AVENIR

par P. TIGEOT,
Président de la Fédération
des industries d'Ille-et-Vilaine.

Le mot Bretagne évoque seulement pour beaucoup de gens mal informés, Bécassine ou les pardons, les pêcheurs d'Islande ou le beurre fermier si prisé au temps de la pénurie, les landes sauvages ou les bancs de brume sur une mer agitée.

D'autres voient plus loin. Au cours de récent Congrès des Jeunes Patrons de l'Ouest, à Rennes, un vaste tour d'horizon a été fait sur le sujet... La Bretagne est-elle agricole ou industrielle?

La Bretagne est gros exportateur des produits de son sol et de ses pêches. Certains de ses départements expédient au loin le blé, la volaille, les œufs, les fruits, les légumes, les premiers abondamment fournis et nourris par un sol généreux que fertilise une population frugale et dure à la tâche.

Mais elle a d'autres ressources. Sur le plan industriel elle n'est pas si déshéritée que laisse penser l'absence de houille noire.

Faut-il rappeler ses ports si actifs, Nantes, Saint-Nazaire, Lorient, Brest, Saint-Malo, pour se limiter aux principaux, autour desquels se sont développées des industries de construction navale, civiles ou militaires, si réputées, des usines pour la préparation des poissons et leur mise en conserve. Une population de gens de mer énergiques y apporte les fruits d'une pêche qu'ils vont réaliser sous tous les climats et en toutes latitudes?

Chacun sait que, même aux plus tristes jours de la dénatalité en France, la Bretagne, riche d'enfants les envoyait relever en beaucoup de régions ceux qui avaient déserté devant l'effort ou aimé tous ceux qui, sur place, ne trouvaient pas une main-d'œuvre suffisante.

Des esprits superficiels croient ce pays intellectuellement arriéré. Ils ignorent, qu'à Rennes existe un ensemble universitaire réputé tant par le nombre exceptionnel de ses étudiants que par la haute qualité de ses enseignements, que cette même ville possède des imprimeries de presse ou de laaber occupant une place de très haut choix tant par leur équipement que par leur rayonnement géographique.

S'il y a peu de houille en Bretagne, le sol contient des ressources minières considérables qui, au début du XIX^e siècle, furent à l'origine d'industries métallurgiques multiples et prospères. Beaucoup pensent que ce bassin pourra être remis en exploitation si celui de Longwy est trop tôt épuisé par une exploitation intensive.

Toutes ces activités s'articulent autour des deux axes ferroviaires Laval-Brest et Nantes-Quimper. Lorsque l'énergie énorme accumulée par des marées qui comptent parmi les plus puissantes du globe sera captée, soit dans la Rance, soit plus tard dans la baie du Mont-Saint-Michel, qui peut mesurer ce que sera le développement industriel d'une région aussi riche d'hommes et de ressources naturelles?

Quels sont les obstacles à l'utilisation de tout ce potentiel?

D'abord une insuffisance de capitaux. La fortune, en Bretagne, est morcelée dans de nombreuses familles agricoles peu accoutumées à l'employer dans l'industrie, ou stérilisée dans des patrimoines terriens appartenant à des personnes réticentes aux risques de ce genre.

Ensuite un individualisme qui va jusqu'à un particularisme à courte vue ou à l'égoïsme exagéré. Combien n'imaginent la prospérité que par le développement de leur ville ou de leur centre au lieu de comprendre que celui-ci doit s'inclure dans l'ensemble harmonieux d'un développement et d'une extension de l'ensemble de la région.

Enfin le manque d'intérêt et l'incompréhension de politiciens que galvanise seulement la vie de leur parti mais que n'anime guère le souci de prospérité et d'équipement de leur petite patrie. Les soucis de problèmes à longue échéance ne sont pas d'un fructueux rendement sur le plan électoral.

Il faut réorienter l'agriculture bretonne pour lui donner le sens de la haute qualité des produits, lui faire comprendre qu'une fois améliorés ceux-ci ne s'écouleront bien que si elle soutient financièrement les industries chargées de leur conservation, de leur transformation, de leur exportation.

Ces objectifs ne sont plus ignorés ni négligés. La Bretagne semble prendre conscience de son potentiel. Des efforts sont en cours, des projets en gestation, pour faire de cette terre, pointe avancée de l'Europe vers les Amériques, un des plus beaux fleurons, un des plus riches, du domaine économique de la France, une terre... d'avenir.

Les études de BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE viennent à point pour les faire connaître et pour aider leur réalisation.

TRANSPORTS ROUTIERS

Établissements Jean PROST

75, Avenue du Mail — 5, Rue de Liethiaud

RENNES

Téléphone : 37-81

TOUTES DIRECTIONS - TOUTES DISTANCES
TOUTES MARCHANDISES

SERIE "SUPER"

OUTILLAGE

VALD'OR

un matériel de Grande classe!

DOCUMENTATION
N° 1028
adresse gratuitement
sur simple demande à
OUTILLAGE VALD'OR
47, rue Cambon, PARIS-11
TEL. 1 OPI 94-08

PERCEUSES SENSITIVES
PERCEUSES ÉLECTRIQUES
SUPPORTS
ÉBARBEUSES
LUSTRIQUES
PONCEUSES
VENTILATEURS
TOURNETS ÉLECTRIQUES

PERCEUSES D'ÉTANCHÉITÉ
PORTIL-FORÉT
DREILLES
SUPPORTS ADAPTATION
MEULES À MAIN
VILBROQUINS
MANDRINS
PÔTE - SCIE

FORÊTS À MÉTAUX
MÊCHES ET TARIÈRES
LAMES DE SCIÉS
TOURNEVIS À CLIQUET
DOUILLES DE RÉDUCTION
FLEXIBLES
ÉTAUX
TRANSFORMATEURS

Conceptions
et Présentations
nouvelles

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

ÉTABLISSEMENTS

VÉRON

RENNES



CHIFFONS
CARBONISAGE
EFFILOCHAGE
CARDAGE
FILATURE
TEINTURE



*Le fer blanc
n'est pas transparent...*

**EXIGEZ
LES CONSERVES
PORTANT LE
NOM ET LA DEVISE**

AMIEUX
TOUJOURS A MIEUX

ÉTABLISSEMENTS

RENAUD

9, RUE BELORIENT
SAINT-BRIEUC
(Côtes-du-Nord)

•
SAVONS
INDUSTRIELS
ENCAUSTIQUES
PRODUITS
D'ENTRETIEN
•

TÉLÉPHONE : 3-94

CONSTRUCTIONS
MÉTALLIQUES

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE BRETAGNE

ANCIENS ÉTABLISSEMENTS ROYER
25 ET 27, BOUL. DE LA TOUR D'AUVERGNE
SAINT-BRIEUC - TÉLÉPHONE : 1.08

OSSATURES ET CHARPENTES EN FER
POUR USINES - GARAGES - MAGASINS
HANGARS AGRICOLES - TOUS TRAVAUX DE
CHAUDRONNERIE ET DE SERRURERIE

ÉTUDES ET DEVIS SUR DEMANDE

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LA BRETAGNE DOIT ÊTRE INDUSTRIELLE

(Suite de la page 5)

RENNES

la création en Bretagne d'industries légères de transformation pouvant employer la main-d'œuvre locale.

Nous devons reconnaître que jusqu'alors les essais tentés dans cette voie ont été bien timides, j'estime que cette absence de résultat est due essentiellement à plusieurs facteurs : l'absence d'une importante bourgeoisie industrielle, construite dans d'autres régions pendant le XIX^e siècle et dont les traditions, les capitaux, l'esprit d'initiative, l'attachement à sa région ont constitué le ferment du développement industriel dans des régions aussi excentriques que la nôtre.

N'y aurait-il pas un parallèle à faire entre l'état d'esprit de nos jeunes gens dans des villes comme Rennes et Quimper, d'une part, et Lille ou Nancy, d'autre part ? L'atmosphère des milieux d'étudiants est singulièrement différente.

D'autre part, il peut apparaître que les meilleurs jeunes gens issus de ces milieux, lors de leur passage dans les établissements secondaires ou supérieurs, sont atteints d'une sorte de complexe d'infériorité envers les professions industrielles et commerciales. Ils s'en vont peut-être trop souvent vers les professions libérales et administratives, dont les vocations sont si fréquentes en Bretagne par suite des traditions.

D'autre part, il existe, de toute évidence, dans les milieux industriels français, un préjugé envers la main-d'œuvre bretonne. Des chefs d'industries susceptibles d'installer des usines en Bretagne indiquent couramment que la main-d'œuvre locale est, certes, docile, mais lente et ne possède pas la cadence industrielle, du fait de ses origines paysannes trop proches.

Ceci, à mon avis, est un préjugé parfaitement erroné, contre lequel on doit réagir. Le Breton ouvrier d'usine, dans la région parisienne ou dans toutes les grandes agglomérations industrielles, est réputé un travailleur sérieux et s'adaptant vite aux nécessités de la production. Il est certain que, bien encadré, dans sa région d'origine, on trouvera en Bretagne une main-d'œuvre excellente et, à l'heure actuelle, extrêmement nombreuse. Des industries très modernes, se livrant à des fabrications délicates, comme des travaux de déroulage de précision, installées depuis quelques années à Redon ou à Saint-Brieuc, ont trouvé dans la main-d'œuvre locale une adaptation rapide et diligente aux besoins de leur production.

Nous pensons, en particulier, aux industries mécaniques Bretagne des industries nouvelles, qui permettront à cette laborieuse population de rester sur le sol de ses pères et de créer une nouvelle richesse et une stabilité sociale.

Nous pensons, en particulier, aux industries mécaniques légères et à l'industrie textile qui n'existent pratiquement pas en Bretagne. La région cotonnaire de Normandie s'arrête à la Mayenne. D'autre part, on doit signaler l'extrême pureté des eaux des rivières de la moitié ouest de la Bretagne. Il y a là un ensemble unique en France et, seules, quelques papeteries bénéficient actuellement de ces rivières si claires.

La Chambre de Commerce de Rennes, dans cet esprit, prépare l'aménagement d'une vaste zone industrielle qui à l'agrément et tous les encouragements du Ministère de la Reconstruction, et surtout de sa section d'aménagement du territoire.

C'est pourquoi la VI^e Région économique félicite la BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE de son initiative et espère qu'elle pourra déterminer la création en Bretagne, soit par des initiatives locales, soit par des industriels de toute la France, de nombreuses industries moyennes, en partie groupées dans les agglomérations, en partie disséminées dans nos campagnes pour déterminer un climat de stabilité sociale et de prospérité.

J. PRODHOMME.

LA PRODUCTION « BRETAGNE » DES CURS VERTS

La production importante des cuirs verts de Bretagne a fait que cette région a toujours été parmi l'une des plus importantes provenances françaises.

Les sortes bretonnes ont la particularité d'être parmi les peaux les plus légères d'Europe et sont très recherchées pour la tannerie de leur fleur. Dans aucune région, les veaux et les vaches n'ont cette nature et ce grain qui fourmillent, en l'absence, les meilleures sortes convenant particulièrement à la fabrication de chaussures et à la maroquinerie.

Malheureusement ces qualités naturelles ne sont pas toujours, de la part des producteurs, l'objet de soins attentifs de « dépouille » et de conservation qu'elles mériteraient pour leur donner, au maximum, leur exacte valeur.

Malgré tous les efforts faits pour améliorer la « dépouille » bretonne, trop de bouchers ruraux n'appellent pas toute leur attention à livrer de façon impeccable une provenance tant recherchée par les utilisateurs.

À titre documentaire, la Bretagne fournissait en 1928, pendant la période d'avant-guerre, aux deux ventes publiques de Rennes :

Établissements Magnant et C^{ie} et Marché aux cuirs de l'Ouest.

520.000 peaux de veaux,
190.000 — de bovins,
75.000 — de moutons.

quantités auxquelles viennent s'ajouter les peaux de wapos traitées chaque mois à l'annuaire lors des ventes de Rennes.

Actuellement, devant la cherté de la viande, la consommation de celle-ci a considérablement diminué, mais on peut, sans crainte, avancer qu'à Rennes, il est annuellement traité :

350 à 400.000 peaux de veaux,
130 à 150.000 — de bovins,
40 à 50.000 — de moutons.

Il était important que les lecteurs de notre revue connaissent les ressources en cuirs verts de Bretagne et, chaque mois, à l'issue des ventes mensuelles de Rennes nous donnerons, par Département, les cours obtenus et les commentaires qu'imposent les circonstances de vente.

DANS LES INDUSTRIES DE CARRIÈRES ET MATÉRIAUX

Le 25 avril 1951 a eu lieu à Rennes l'Assemblée générale du Syndicat général des Carrières et Matériaux de Bretagne sous la présidence de M. François Chateau.

Après lecture des rapports moral et financier de l'année écoulée il a été procédé au renouvellement du Bureau dont les membres sortants furent réélus à l'unanimité.

M. André Lhuissier, Secrétaire général de l'Union nationale venue spécialement à Rennes à l'occasion de la réunion fit un exposé dans lequel, après avoir traité la question des salaires dans les industries de carrières et matériaux, il aborda le problème de l'aide à la construction.

Il annonce le dépôt d'une proposition de loi tendant à réaliser certains aménagements fiscaux en vue d'encourager la construction. Le texte insiste sur la nécessité d'assouplir le système fiscal de manière à diminuer les charges qui pèsent sur la construction et à favoriser le progrès technique. Il est proposé l'application des taxes perçues actuellement au taux de 14,50 % (production des matériaux) et 5,50 % (mise en œuvre des matériaux).

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

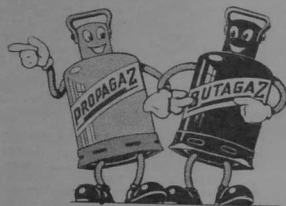
Chaudières
FIELD

type NORMAL de 2 à 80 m² pour 30 à 1200 kg
type amélioré de PORAY de 6 à 64 m² pour 180 à 1920 kg
de vapeur par heure

Établissements O. GOEMINE

47 bis, boulevard Félix-Faure, SAINT-DENIS (Seine) Tél. Plaine 20-34 et 35

Pour toute installation
comportant plusieurs
APPAREILS DOMESTIQUES



PROPAGAZ
LE PREMIER PROPANE FRANÇAIS

Dites le à la Fermière...!
Vous pouvez avoir
L'EAU SOUS PRESSION
dans toute la ferme
C'est un placement en or...!



LE GROUPE A
PRESSION D'AIR
NOVAER 40

8, RUE DE FOUILLEUSE
SAINT-CLOUD (S.-&O.)
Tél. : MOLITOR 48-00

POMPES GUINARD

LE SUD-FINISTÈRE ÉCONOMIQUE

QUIMPER

par H. MARCHAND,
Président de la Chambre de Commerce de Quimper.

F AIBRE mieux connaître et défendre l'activité économique d'une des plus belles régions de France, tel est le programme que s'est tracé, sur l'initiative d'éminents industriels bretons, la revue mensuelle **BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE**. De nombreux manuels d'enseignement restent sur l'idée de la « Bretagne, pays pauvre ». Toute notre économie souffre de l'état d'esprit ainsi créé.

Sans précéder revendiquer la première place parmi les

provinces françaises dans l'économie de notre Pays, nous avons le droit d'appeler l'attention sur la diversité des richesses — encore largement inexploitées — de notre région.

La Chambre de Commerce de Quimper a applaudi sans réserve à l'initiative de **BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE** et demande à ses ressortissants d'apporter une aide aussi complète que possible à la réussite de cette propagande en faveur de la Bretagne.

La Chambre de Commerce de Quimper, répondant au double objectif de **BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE** commença par présenter l'activité économique de sa circonscription et soulignera les grandes lignes du vaste programme qu'elle s'est défini pour réaliser la prospérité de son industrie et de son commerce dont la nation toute entière doit incontestablement tirer profit.

GÉNÉRALITÉS

La circonscription de la Chambre de Commerce de Quimper et du sud Finistère coïncide exactement avec l'arrondissement de Quimper (y compris l'ancien arrondissement de Quimperlé, supprimé par décret du 10 septembre 1949).

Elle comprend : 14 cantons, 88 communes et 269.707 habitants (recensement de 1946). La densité de la population est de 100 à 150 habitants par kilomètre carré.

Elle occupe la partie sud du département du Finistère et est souvent appelée « la Cornouaille » du nom de l'ancien « pays » : comté et évêché de Cornouaille qui, toutefois sous l'ancien régime, comprenait, en outre, l'arrondissement actuel de Châteaulin, les cantons de Gourin et du Faouët dans le Morbihan, ceux de Rostrrenen, Callac, Gorlay et Mur-de-Bretagne, dans les Côtes-du-Nord.

C'est un pays de faible altitude, 6 à 150 mètres, avec quelques sommets de roche schisteuse de 200 à 250 mètres, dans la partie nord, aux approches de la chaîne de colline appelée « montagne Noire » située dans l'arrondissement voisin de Châteaulin et séparant la région côtière du sud du bassin de l'Aulne et du canal de Nantes à Brest.

À l'ouest, les caps de la Chèvre, du Raz et de Pennarç'h, avancent dans l'Océan leurs pointes de récifs séparés par des baies et de longues grèves.

Au sud, s'ouvrent de nombreux bras de mer profonds qui abritent les ports de pêche et les grèves de sable fin s'étendent jusqu'aux coins du Morbihan.

À l'est, les cours de la Laita et du Scouff la séparent du pays vannetais.

Long de 100 kilomètres, sur 25 à 35 kilomètres de largeur, l'arrondissement de Quimper se présente sur l'aspect d'une péninsule bocagère inclinée vers le midi, moyennement accidentée, arrosée de nombreuses rivières, d'une grande fertilité et jouissant d'un climat très tempéré (moyenne d'hiver 7°, moyenne d'été 17°, précipitations annuelles 800 à 1.000 mm. La neige y est très rare).

Cette situation privilégiée a contribué au développement des principales ressources de la région : l'agriculture, l'industrie (pêche et conserverie), le Tourisme.

L'AGRICULTURE

Le sud Finistère, pays de petites et moyennes propriétés, fertile, bien arrosé, est remarquable par la grande variété de ses produits :

— Blé, orge, avoine, seigle, sarrasin.

— Pommes de terre, petits pois, haricots verts, oignons, carottes;

— Pommes à cidre, beurre, lait;

— Élevage des chevaux, bovins, porcsins, etc.

Il est difficile d'établir une situation chiffrée de cette production pour le sud Finistère seul, car les statistiques publiées et dont nous avons connaissance, intéressent le département du Finistère tout entier.

Toutefois, l'arrondissement de Quimper, qui comprend environ le tiers du département, en est dans son ensemble une des régions les plus fertiles.

Le Finistère est le premier département français pour la production des plants de terre sélectionnés et la culture se pratique d'une façon particulièrement intensive dans le sud Finistère.

Les quantités commercialisables atteignent sur le plan départemental environ 250.000 tonnes.

Élevage

Le Finistère se classe dans les premiers départements d'élevage : chevaux, bovins, ovins, porcins.

Le commerce des chevaux et du bétail donne lieu à des transactions très importantes qui s'étendent même à l'étranger (chevaux pour l'Espagne).

Le cheval, plus particulièrement, fait l'objet d'une sélection constante — le stud-book du cheval breton joue un rôle important dans l'élevage chevalin.

Pour les bovins, la race pie-noire, élevée principalement dans le sud Finistère tend à se propager dans les autres régions de la Bretagne, au détriment de la race armoise dont le rendement en beurre est inférieur.

L'INDUSTRIE EN GÉNÉRAL

Si le sud Finistère n'est pas à proprement parler une région industrielle, l'industrie y tient cependant une place particulièrement importante — qui découle principalement du développement de la pêche sur notre littoral — puis de la fertilité du sol, propice à la culture des légumes.

L'industrie des *conserves alimentaires* (poissons et légumes) a pris aussi une extension considérable puisque plus de 60 % de la production française de conserves proviennent des quelque 135 usines en activité dans le sud Finistère.

a) Industrie diverses.

Les industries diverses de la circonscription sont les suivantes :

Fabrique de papier (papier à cigarettes) : Ergué-Gabéric, près de Quimper; Scaër, Quimperlé. Chacune de ces usines emploie environ 1.000 ouvriers.

Fabriques d'art et mécanique à Quimper : 4 usines occupant un personnel important.

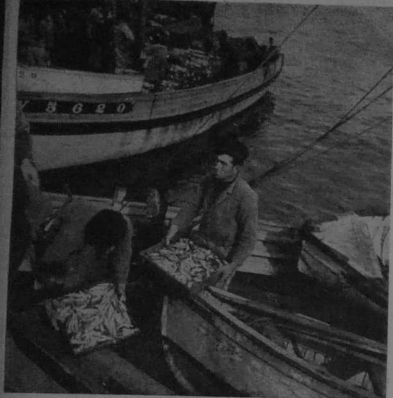


Photo Druon

LA PÊCHE

C'est l'industrie principale du sud Finistère et la situation de notre région sur l'Atlantique en explique le développement. La circonscription de la Chambre de Commerce comprend, à elle seule, 4 quartiers maritimes : Douarnenez, Audierne, Le Guilvinec et Concarneau, totalisant plus de 1.000 bateaux de pêche, montés par environ 11.600 marins pêcheurs.

Les principaux poissons pêchés sont : la sardine, le maquereau, le thon blanc ou germon, les crustacés et les poissons divers qui constituent la marée fraîche proprement dite : soles, turbots, limandes, merlus, raies, congres, lieus, etc.

Le produit de cette pêche a été en 1910 de 4 milliards de francs.

La sardine, le maquereau et le thon sont en presque totalité absorbés par les usines pour être mis en conserve et traités à l'huile, au naturel, au vin blanc, aux aromates, etc.

Le poisson de marée est expédié journellement par trains spéciaux sur Paris et les grands centres des ports de Douarnenez, Audierne, Penmarc'h, Le Guilvinec, Lesconil, l'Île Tudy, Concarneau, etc.

Depuis la guerre surtout, la pêche du poisson de marée au chalutage s'est considérablement développée à Concarneau, Douarnenez, Le Guilvinec, par suite de l'arrivée, dans ces ports, des chalutiers réfugiés des ports du Nord et de Lorient. Les crustacés : langoustes, homards, crabes, tourteaux, sont pêchés sur les côtes et aux abords de l'île de Sein et des îles des Cîléans. Avant la guerre, les bateaux de Douarnenez allaient pêcher la langouste verte sur la côte ouest de l'A. O. F. en Mauritanie et aux Antilles.

Des travaux considérables ont été entrepris, depuis 1928, par la Chambre de Commerce de Quimper avec le concours des ingénieurs des Ponts et Chaussées et ont fait de Concarneau un port parfaitement outillé et dont l'importance ne fait que grandir. Un programme de travaux importants est actuellement en cours à Douarnenez surtout, Audierne, Guilvinec, Penmarc'h, Lesconil et Concarneau.

Il n'est pas sans intérêt de faire ressortir que parmi les ports français, les ports sud finistériens de Douarnenez, Audierne, Du Guilvinec, Penmarc'h sont les seuls ports qui avec Boulogne, Lorient et La Turballe, ont enregistré en 1910 une augmentation de tonnage par rapport à 1909.

d) Trafic maritime.

Avant la guerre, et en dehors de la pêche, les ports du Sud-Finistère recevaient des caboteurs et des vapeurs transportant des marchandises diverses : charbon, mazout, bois et matériaux de construction, vins, céréales, conserves, etc. Ce trafic suspendu du fait des hostilités commence nettement à reprendre.

LE TOURISME

Le Sud-Finistère est une région éminemment touristique. Le nombre, la beauté et la variété de ses monuments et de ses paysages, la douceur de son climat l'étendue de ses plages de sable fin, en même temps que la sauvagerie de ces côtes rocheuses célèbres, attirent chaque année un nombre de plus en plus grand de visiteurs. De très nombreux hôtels, répartis dans tous les coins du pays, offrent aux étrangers les facilités de séjour les plus grandes. D'excellentes routes, de nombreux services de cars, desservent les plus petites localités et permettent la visite détaillée des sites les plus isolés.

Des Syndicats d'Initiative se sont créés à Quimper, Pont-l'Abbé, Douarnenez, Concarneau, Audierne, Guilvinec, Penmarc'h, à la disposition du public tous les renseignements dont ils peuvent avoir besoin. Cette industrie représente une ressource considérable pour la région.

Voici rapidement — trop rapidement peut-être mais nous nous proposons d'y revenir ultérieurement — esquisse la physionomie économique de la circonscription de la Chambre de Commerce de Quimper.

Le rôle d'une Chambre de Commerce — tel que nous le concevons — est de promouvoir à l'essor économique de sa région, de susciter les initiatives privées et d'intervenir directement dans les domaines dont cette initiative privée ne peut se charger.

C'est sur ce point que nous allons insister maintenant sans cependant entrer dans le détail.

Nous avons dit, au début de cet exposé, que nous estimions que les possibilités de notre région étaient insuffisamment mises en valeur. Ce retard tient à plusieurs causes dont deux que nous considérons comme essentielles :

— d'abord, la réalisation trop tardive des ouvrages d'intérêt général et nous pensons aux installations portuaires ;

— ensuite, la position géographique excentrique du Sud-Finistère.

En ce qui concerne le premier point, les améliorations des installations portuaires de notre littoral n'ont guère commencé avant 1910, époque à laquelle les travaux du port de Concarneau ont commencé.

Nous ne nous attachons pas dans cet article à donner un aperçu complet de la question. Disons cependant que depuis une quinzaine d'années — depuis que ces travaux sont en cours et depuis que les pêcheurs ont espoir d'obtenir des installations de protection et de commodités dans l'exercice de leur métier — la pêche s'est considérablement développée puisque le tonnage de poisson débarqué dans les Ports du Sud-Finistère est passé, pendant cette période, de 20.000 à 10.000 tonnes.

Ces avaries ont extrêmement encouragé car nos ports n'avaient — en dehors de Concarneau — qui en 1946 débarquaient 7.400 tonnes de poisson et en 1910, 18.200 tonnes et où de très belles réalisations ont été faites de 1910 à 1920 — qu'une protection insuffisante, des quais inaccessibles la plupart du temps, des terre-pleins insuffisants, des profondeurs fort réduites, un outillage pratiquement inexistant. Faute de profondeur, il n'était pratiquement possible d'y recevoir que des bateaux dont les plus grands atteignent une trentaine de mètres avec un équipage comprenant de 10 à 12 hommes.

Les lieux de pêche voisins des côtes se dépeuplent, il était nécessaire d'aller chercher le poisson plus loin d'où la nécessité d'avoir des bateaux plus puissants. De plus, les bateaux à moteur ont remplacé les fins voiliers d'autrefois.

Cette évolution qui s'est produite très rapidement montre qu'il était plus que temps de doter notre région de ports modernes.

C'est à cette tâche que se consacre la Chambre de Commerce de Quimper depuis 1930.

Concarneau possédait désormais un port merveilleusement abrité, doté de 610 mètres de quais, un plan d'eau de 10 hectares fondé à la cote — 2,10, et 41.000 m² de terre-plein ; mais ces améliorations sont encore insuffisantes et d'autres travaux s'y poursuivent.

Douarnenez (12.100 tonnes en 1937, 17.000 tonnes en 1950) constate avec satisfaction l'avancement des travaux du port qui, une fois achevé, constituera un plan d'eau plus de 3 fois supérieur à celui de Concarneau et fondé à la cote-1.

La *Cadéane*, situé comme Penmarc'h sur une côte très inhospitalière (1.510 tonnes de poisson ont été vendues en 1931 et 6.670 tonnes en 1950), le programme de la Chambre de Commerce est, avant tout, d'y réaliser une amélioration de la protection par la construction de mûles et du débarquement du poisson en y construisant des quais avec terre-pleins. Ces travaux sont actuellement très avancés.

À Penmarc'h le programme est le même et les travaux en cours comprennent la construction de brise-lames.

À Audierne, seul port de refuge au fond d'une baie largement ouverte sur l'Océan entre la Pointe de Penmarc'h et le Raz de Sein, tristement célèbres, le seul point de vue de la sécurité y a commandé l'aménagement d'une rade abri derrière un mûle de 412 mètres de long.

Le petit port de Lesconil, spécialisé dans la pêche des crustacés n'a pas été abandonné puisque les travaux de protection dont il fait l'objet doivent être achevés dans le courant de l'été prochain.

Nous lecteurs se rendront aisément compte — sans plus de détail — de l'ampleur de ce programme et de la masse abrusante de fonds qu'il est nécessaire de réunir pour le mener à bonne fin.

Les hostilités ont apporté à ces ports un préjudice considérable en ajoutant encore quelques années de retard dans le démarrage des travaux.

Comme on peut le constater les améliorations qu'on y réalise actuellement sont en majeure partie des ouvrages de protection qui coûtent très cher sans être immédiatement

rentables ; à la protection d'un port, en effet, succède nécessairement la construction des installations d'exploitation inférieure qui apportent des recettes mais l'usure est effarée et évaluant les capitaux à investir dans la construction complète d'un port.

La situation est d'autant plus grave que l'État, sortant de la guerre, connaît des difficultés de trésorerie telles que son aide financière devient improbable.

Rejettons que tous les travaux des ports du ressort de la Chambre de Commerce de Quimper n'aient pu être entrepris en même temps que ceux de Concarneau.

Sur le deuxième point, la situation géographique, notre éloignement des grands centres — et le nom du Finistère est bien évocateur — n'est pas étranger au retard dans notre évolution que nous soulignons. Aussi cherchons-nous à tout mettre en œuvre pour disposer des moyens de circulation rapide modernes, aussi bien par fer que par route.

L'une des questions qui, dans ce domaine, préoccupe au plus haut point notre Compagnie Consulaire est précisément la remise en état et la reprise de l'exploitation de l'Aérodrome de Quimper-Pluguffan situé à 7 kilomètres de Quimper en plein centre de notre circonscription. Nous espérons qu'il sera ouvert très prochainement et que nous pourrions ainsi mettre à la disposition de nos concitoyens français et surtout étrangers un moyen rapide de communication qui leur permettra de goûter l'agrément d'un séjour dans notre région et de la connaître davantage.

Nous ajoutons, pour terminer et en passant, que notre région, très agricole, souhaite l'instauration à Quimper d'une Bourse de Commerce destinée à faciliter les transactions sur les produits du sol.

Enfin, en dernier lieu, et maintenant que nos ports deviennent plus facilement accessibles aux bateaux de commerce, il serait nécessaire qu'étant donné en plus le caractère agricole de notre production, plus de facilités au point de vue administratif soient accordées pour l'expédition et la réception par mer des produits agricoles : pommes de terre, fruits, agrumes.

Nous avons essayé dans notre exposé de mettre en valeur l'intérêt que présente notre région appelée à se faire une place enviable dans l'économie française. Nous avons effleuré certains problèmes qui nous sont venus à l'esprit sans les traiter à fond nous réservant d'y revenir dans un prochain numéro de BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE.

QUIMPER



Photo Druon

LES ACTIVITÉS DE LA RÉGION BRESTOISE

par M. LOMBARD

Président de la chambre de commerce et d'industrie de Brest

BRETAGNE INDUSTRIELLE ET COMMERCIALE se propose, dans ses numéros successifs, de présenter les diverses activités de notre belle région. Je me félicite d'un tel programme ; il est toujours excellent de faire connaître ce que l'on fait et les perspectives de ce que l'on désire réaliser par spéculation. Nos ressortissants en retirent certainement un grand profit et c'est pourquoi je tiens à remercier par avance les initiateurs de ce programme. Toutefois, avant de l'enlever, il me semble bon d'exposer aux lecteurs une vue d'ensemble des activités de notre circonscription, que nous tâcherons de coordonner au mieux.

Panorama économique.

La Circonscription de la Chambre de Commerce comprend, outre l'arrondissement de Brest, les cantons de Chateaulin, du Faou et de Grouen, en un mot, toute la zone qui enveloppe la rade de Brest. Il s'agit donc de jeter les yeux sur la carte pour comprendre immédiatement que les activités de cette circonscription sont en grande partie axées vers cette rade et le magnifique port qui y a été construit.

Excentrée, son développement économique a été longtemps freiné par les difficultés de transports ; l'esor de la région n'a vraiment pris de l'ampleur que lors de la réalisation de la voie ferrée de Paris à Brest, en 1865, année qui correspond également à la mise en service du Port de Commerce actuel et période qui correspondait approximativement à l'utilisation pratique des navires à vapeur. Les premiers transatlantiques desservant Brest en 1867.

Il suffit de constater la date de création de la Chambre de Commerce le 31 mars 1851, pour comprendre les efforts réalisés par elle pour parvenir à obtenir, dans ce minimum de temps cet équipement. De 1865 à nos jours, cet équipement a constamment été amélioré dans tous les domaines et notamment sur le plan portuaire et le plan des transports.

Cet outillage collectif a permis à notre circonscription, sans peut-être participer au grand mouvement de concentration industrielle, de s'industrialiser, de se spécialiser et de s'enrichir.

Malheureusement, cet essor a été suspendu pendant quelques années ; j'ai cité la dernière guerre. Les combats de la Libération et les destructions systématiques réalisées par les Allemands ont ruiné une partie de nos ressortissants puisque au début de 1945, nous comptons 2.000 commerçants et industriels (soit les sinistrés et encore davantage de sinistrés partiels). Le port de Commerce de Brest se trouvait, toutes proportions gardées, le port de France le plus sinistré ; pas un seul navire de la moindre importance ne pouvait y entrer.

Telle était la situation générale en 1945 ; le tableau était sombre, l'avenir incertain.

Six ans après, grâce à l'effort de tous, avec la volonté farouche de reconstruire le potentiel économique de la région, la situation est rétablie. Le travail réalisé dans tous les domaines a été considérable, tous nos ressortissants ont profité de leurs reconstructions pour améliorer leur outillage. Il en a été de même ce qui concerne les installations portuaires. Ceci nous permet d'affirmer, qu'en définitive, l'équipement de la circonscription, qui n'est pas encore terminé, est cependant supérieur à ce qu'il était en 1919 et que cet équipement, lorsque les reconstructions seront terminées, nous permettront d'envisager le développement d'activités nouvelles.

Parallèlement à l'équipement, l'activité de la circonscription s'est vite relevée, puisque, dès 1947, le trafic du port de Brest, qui en est le nerf, atteignait et dépassait même celui d'avant-guerre. Certes, une étude plus poussée de ce trafic, nous démontre que certains chapitres se sont améliorés aux dépens de certains autres, ceci nous permet d'envisager des possibilités nouvelles.

En définitive, et compte tenu des destructions subies, les résultats atteints sont satisfaisants et prouvent que, dans un proche avenir, ils seront nettement dépassés ; en conclusion, nous pourrions affirmer que notre circonscription ne doit plus être considérée comme une région sinistrée ou détruite, mais bien comme une zone qui a retrouvé son potentiel économique et qui vise à le développer.

Les visiteurs de nos campagnes et de nos villes ne nous contrediront certainement pas.

Il importe donc de présenter, dans ce premier article, une analyse succincte des différentes activités de notre circonscription.

Activité portuaire.

Et tout d'abord un mot sur le port de Brest. En 1947, son trafic a atteint et dépassé sans difficulté 1.100.000 tonnes. Son équipement actuel, sa capacité de déchargement, ont été améliorés. Ce chiffre donne une idée de ses possibilités, en offrant aux navigateurs le maximum de facilités, de jour comme de nuit. Par sa position, et ses possibilités, le Port de Commerce de Brest est le débouché naturel de toute la Bretagne Intérieure. Il dessert normalement un hinterland limité à l'Est par une ligne droite passant par Lorient et Saint-Brieuc, zone dont la population est dense et atteint 2 millions d'habitants.

L'industrie des charbonnages.

Il existe 6 entreprises d'importation de charbons, dont 4 sont également fabricants d'Agglomérés. Elles ont produit 90.000 tonnes de boulets en 1947, chiffre qui a subi un abaissement ces dernières années, par suite de la politique charbonnière actuellement pratiquée en France. Leurs possibilités sont bien plus élevées, d'autant plus que leurs reconstructions ne sont pas encore terminées.

En 1947, les importations de bouilles de charbons ont atteint 400.000 tonnes, contre une moyenne de 250.000 tonnes avant guerre.

Les produits chimiques.

Deux usines, l'une située à Landerneau, l'autre à Brest-Saint-Marc, nous fournissent 75 % des engrais nécessaires à la culture finistérienne. Un tiers de leur production alimentaire est exportée dans les Départements limitrophes. Leur production annuelle est de 60.000 tonnes. La majeure partie est vendue en nature ; le reste est utilisé à faire des engrais composés par addition de matières premières azotées et potassiques. Quelques savonneries existent également à Brest.

L'industrie française de l'Inde est localisée exclusivement dans le département du Finistère, dont 7 usines se situent dans notre circonscription. Elle occupe une grande partie de la population côtière qui récolte les algues et godénans. Les usines centralisent ces produits qui sont préparés et servent à la fabrication de la soude, de l'iode et des alginates utilisés comme mordant en peinture ou comme apprêt.

Les industries du bâtiment.

Entreprises de travaux publics : plus de 250 entreprises utilisent près de 7.000 ouvriers qui ont payé plus d'un milliard de salaires en 1948. Ces entreprises doivent encore pouvoir trouver des débouchés pendant les années à venir. Une vingtaine de grosses entreprises de production de pierre à bâtir et briquetterie existe dans la circonscription. Leur activité a augmenté d'un tiers par rapport à l'avant-guerre.

Les importations de bois et de bois sciés ont également augmenté dans la même proportion. Une usine de brisage de stibers existe à Brest qui produit environ 10.000 tonnes de ciment annuellement.

Constructions mécaniques et navales.

Cette activité comprend 7 entreprises groupant 1 millier d'ouvriers. Cette industrie dispose actuellement de la forme de radoub du port de Brest, de 315 mètres de longueur et équipée d'une grue de 45 tonnes ce qui doit lui permettre d'augmenter sensiblement son potentiel.

A noter l'activité nouvelle créée par les travaux de reconversion à l'arsenal de Brest. Les programmes engagés ne sont pas encore terminés. Les travaux réalisés ont donné toute satisfaction. A citer entre autres : la construction de cargos chathamiers de 4.700 tonnes de cargo long courrier de 11.000 tonnes, d'un paquebot de passage de 20.000 tonnes.

Il faut ajouter à ces constructions métalliques, les constructions maritimes en bois. Notre circonscription compte 16 constructeurs, sans compter les artisans. Les chantiers construisent des barques de 14 à 24 mètres et certains d'entre eux de plus grande importance.

Brasserie.

Une grande brasserie existe dans la circonscription, possédant usine de fabrication à Brest et atelier de bouillage à Landerneau. Elle dessert en grande partie le département. Sa production annuelle est de l'ordre de 200.000 hectolitres de bière et de 30.000 hectolitres de boissons gazeuses.

Les importations de vins.

La Région est grosse consommatrice de vins d'Algérie. Une cuverie de 15.000 hectos de passage a été construite, une cuverie de 15.000 hectos de stockage va bientôt entrer en service.

La pêche.

Il nous faut insister sur la pêche. De nombreux ports de pêche existent, parmi lesquels nous citerons : L'Aberwrach, Portsal, Lanildut, Lampaul-Ploarel, le Conquet, Logonna-Daoulas, Landevennec, Le Fret, Roscanvel, Camaret, Morgat, sans compter les îles d'Ouessant et Molène. Nous n'insisterons sur Camaret, premier port langoustier de France dont la Chambre de Commerce assure le Service d'Outillage. Des travaux extrêmement importants y ont été effectués notamment une digue de plus de 100 mètres de longueur et un vaste terre-plein. Il existe à Camaret une centaine de barques à

moteur qui pratiquent surtout la pêche à la langouste et aux crustacés. Le tonnage, rapporté annuellement, dépasse d'environ 1/4 celui d'avant-guerre.

Le *marryg* constitue le corollaire de la pêche. C'est une industrie annexée qui est florissante, notamment à Camaret.

Conserves et confitures.

La circonscription de la Chambre de Commerce compte plusieurs usines de conserves qui n'ont cessé de se développer depuis 1921. Elles traitent à la fois les poissons, les légumes et notamment les fraises.

A noter les exportations de fraises, par mer ou par voie des airs, sur l'Angleterre, qui atteignent annuellement 4.000 tonnes environ. La fraise est une culture spécialisée de la région de Plougastel-Daoulas.

Dans le domaine des exportations, citons également les pommes de terre. La Circonscription, notamment la région de Chateaulin, s'est spécialisée dans cette culture. Le tonnage exporté, durant la campagne 1940-1941 dépasse 10.000 tonnes, dont une grande partie de pommes de terre de semence.

Commerce extérieur.

Nous avons donné un aperçu de l'économie de la Circonscription bretonne. Il faut souligner les exportations de produits locaux, exportations qui vont en croissant. C'est un signe d'enrichissement de la région. Ces exportations permettent, par suite, d'importer des produits nouveaux et ainsi de créer des activités nouvelles. Dans cet ordre d'idées, nous avons réalisé dès la fin de 19 et le début de 51, les premières importations directes d'agrumes à Brest. Il ne faut pas s'arrêter en si bon chemin et même nous envisageons un programme d'importations et d'exportations qui s'inscrira dans les plans de modernisation et d'équipement du territoire. La décentralisation de l'industrie doit bientôt nous toucher et améliorer par là même notre potentiel. Telle est la ligne de conduite que nous poursuivons coûte que coûte, pour la mise en valeur de notre région.

BREST

ENTREPRISES GRAUX

ENTREPRISE GÉNÉRALE
TRAVAUX PUBLIC
GÉNIE CIVIL
BÉTON ARMÉ



AGENCES :

Aix-en-Provence,
Brest, Rouen,
Cotonou (Dahomey)

BREST**PROJET D'ABATTOIR****ET DE FRIGORIFIQUE POLYVALENT DE LA VILLE DE BREST**

La ville de Brest possède actuellement un viatic abattoir très insuffisant, situé dans une zone résidentielle. Sa modernisation qui avait été étudiée en 1937 n'a jamais été qu'une solution bien imparfaite. Un nouvel emplacement plus vaste et plus convenablement situé a donc été recherché.

Le choix de ce nouvel emplacement (l'ancienne carrière du Moulin-Blanc) comme aussi le choix des conditions d'établissement du nouvel abattoir et de ses caractéristiques, témoins du désir de la Municipalité de Brest de concevoir un établissement destiné non seulement à satisfaire les besoins locaux en viande, mais aussi à constituer un élément d'une certaine importance du point de vue commercial et industriel.

Certes, l'abattoir sera avant tout un abattoir du type municipal utile pour la ville de Brest et pour les communes de Bohars, Gouennou, Guisno, le Relec-Kerhuon et Plouégat-Daoulas qui seront rattachées à cet abattoir dans le cadre du plan d'équipement départemental mais ce sera aussi un abattoir d'exportation qui sera aussi un abattoir d'exportation recordé à la voie ferrée et il lui sera adjoind un frigorifique polyvalent pouvant recevoir des denrées diverses. Enfin des terrains libres au voisinage pourront permettre l'installation d'industries annexes.

C'est surtout sur ces derniers points qu'il convient d'insister, dans une revue consacrée à l'économie bretonne. Successivement

nous examinerons les dispositions prévues en ce qui concerne l'abattoir proprement dit, le frigorifique polyvalent, les industries annexes.

L'abattoir.

Bien que l'abattoir soit du type communal, les installations auront un caractère semi-industriel. Elles permettront le travail individuel et aussi le travail par équipes. Ce travail par équipes sera en particulier nécessaire pour l'expédition vers l'Angleterre particulièrement envisagée pour les porcs. La chaîne de traitement des porcs sera une capacité de 480 têtes en 8 heures de travail. Cette chaîne servira en principe deux jours par semaine pour la satisfaction des besoins locaux. Elle pourra travailler trois jours par semaine au rythme accru de 700 porcs par jour pour l'expédition, ce qui permettrait d'assurer l'expédition de 700 tonnes de porcs par an. On prévoit aussi l'expédition de 300 tonnes de gros bovins, veaux et chevaux.

Compte tenu du fait que l'abattoir traitera annuellement environ 7.000 tonnes de viande pour les besoins de la population, sa capacité totale sera donc d'environ 8.000 tonnes. Des possibilités importantes d'extension sont d'ailleurs prévues.

Il serait trop long de décrire toutes les dispositions prévues pour les différents locaux de l'abattoir. Disons simplement que toutes les installations (réception de bétail, locaux de

stabilisation, locaux d'abattage, locaux destinés au traitement du 5^e quartier, installations sanitaires, aménagement et services généraux) seront conçues de la manière la plus moderne suivant les prescriptions techniques de la Commission nationale des Abattoirs et avec le souci de réaliser une circulation des produits soigneusement étudiée.

Le frigorifique polyvalent

Ce frigorifique comportera pour les viandes une chambre de réfrigération primaire d'une capacité d'environ 100 tonnes, une chambre de réfrigération secondaire de même capacité, un tunnel de congélation de 15 tonnes pour et une chambre de stockage pour la viande congelée d'une capacité de 250 tonnes.

Il y a lieu de noter l'importance que prendra certainement peu à peu dans les années à venir l'expédition de la viande congelée déossée. Dans les chambres pour denrées diverses on pourra stocker jusqu'à 800 tonnes de pommes de terre et légumes divers, 300 tonnes de tomates, 100 tonnes de fraises.

L'entreposage des pommes de terre de semence pourra rendre grand service aux producteurs de la région. La température doit être maintenue entre +2,5 et +3,5. L'état hygrométrique optimum est de 80 %. La conservation se fait en caisses. (Suite page 48.)

L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE DU DÉPARTEMENT DES CÔTES-DU-NORD

par M. MAFART

Président de la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc

L'ÉCONOMIE du département des Côtes-du-Nord est intimement liée aux échanges provenant des ressources tirées de son sol. C'est dire que l'agriculture y tient — et de loin — la première place : cultures maraichères, primeurs, grandes cultures et élevage, dont les produits approvisionnent les marchés nationaux et même internationaux.

La vente des produits agricoles crée d'importants courants d'affaires qui se concrétisent par la tenue, à intervalles réguliers, de Foires et marchés. Aussi, chaque année, les foires-épaves, en faisant connaître et apprécier les productions régionales, stimulent les rapports commerciaux avec l'étranger.

Il est à regretter, par contre, que les industries soient relativement peu nombreuses. Elles trouvent pourtant sur place une main-d'œuvre abondante et de qualité.

Dans ce domaine les possibilités sont donc immenses, à peine utilisées, et susceptibles d'un grand développement.

Parmi les principales, peuvent être citées :
— La métallurgie : aciéries, forgeries, constructions métalliques, boulonneries, appareils sanitaires, émailleries fabriques d'instruments et de machines agricoles ;
— Les industries alimentaires : minoteries, meuneries, fabriques de conserves de viande, de légumes et de poissons, salaisons, distilleries de cidre et liqueurs ;

— Les industries chimiques : fabrique d'iode, d'alginate, papeterie, cartonneries ;

— Et dans les industries diverses : broseries, fabriques de meubles et maisons pré-fabriquées, manœuvres, gaineries, — Les industries textiles : tissages de lin, bonneterie, manufactures de confections, fabrique de chaussures, chaussons, espadrilles ;

— Les industries extractives : le sous-sol fournit aux entreprises du bâtiment et travaux publics toutes les gammes de matériaux qui leur sont nécessaires. Les richesses touristiques du département sont mises en valeur par les Syndicats d'Initiatives nombreux et actifs, émigrants vers les Grands Centres. Il n'est pas douteux qu'une décentralisation industrielle bien comprise et l'exploitation du sous-sol riche en minerais et en argiles devrait permettre une utilisation plus rationnelle de cette population excédentaire et contribuer ainsi au développement économique du département des Côtes-du-Nord.

L'exploitation de ces sources de richesses et leur distribution font vivre la majeure partie de la population. Celle qui ne peut trouver d'emploi sur place doit, pour subsister, émigrer vers les Grands Centres. Il n'est pas douteux qu'une décentralisation industrielle bien comprise et l'exploitation du sous-sol riche en minerais et en argiles devrait permettre une utilisation plus rationnelle de cette population excédentaire et contribuer ainsi au développement économique du département des Côtes-du-Nord.

ÉTS AD. VALLÉE ET C^{IE}

Société à responsabilité limitée au capital de 450.000 francs.

FOUNDERIE ET ATELIERS DE CONSTRUCTION MÉCANIQUE

Toutes pièces fonte brute ou usinée

Moulage main et machine

Fonte sur modèles ou dessins

Fontes troussées

TREUILS DE MARINE**MACHINES AGRICOLES**

(Semoirs - Pressoirs - Moulins à pommes)

53, Boulevard Clemenceau - SAINT-BRIEUC

Téléphone : 2-25

LES PRIMEURS DANS LE NORD-FINISÈRE

(Suite de la page 19)

Les oignons de la région sont également présents sur tous les marchés français, mais la plus grande partie de la récolte, surtout avant la guerre, était exportée sur la Grande-Bretagne. C'est ainsi que 6 à 8.000 tonnes étaient expédiées en presque totalité sur ce pays. Aujourd'hui, la production dépasse 10.000 tonnes et en 1950, 3.600 tonnes étaient expédiées par Roscoff sur la Grande-Bretagne.

UNE POLITIQUE AGRICOLE À L'EXPORTATION

Ce sont là les principales productions d'une région qui connaît d'un bout à l'autre de l'année une intense activité. Comme déjà vu, de tels tonnages pour être commercialisés, demandent de la part des exportateurs et des organismes qui les dépendent une attention soutenue. La dernière campagne d'artichauts a été désastreuse pour les producteurs. Il faut donc, pour que ceux-ci puissent poursuivre leurs efforts et présenter sur le marché des produits de qualité et de présentation soignée, qu'ils soient assurés d'événier leurs récoltes. Il faut aussi aux exportateurs et exportateurs qu'ils soient compris et aidés des Pouvoirs Publics.

Producteurs et exportateurs suivent donc avec le plus grand intérêt la politique agricole du Gouvernement en ce qui concerne principalement l'exportation. Car c'est bien là que se trouve le remède. De nouveaux débouchés, des accords commerciaux favorables, de plus grandes facilités pour les exportations au point de vue tarifs de transport, dégrèvements locaux, crédit et l'avenir sera assuré.

Voilà tout un programme sur lequel il sera possible de revenir.

L'AÉROPORT DE SAINT-BRIEUC

L'aménagement d'un aéroport desservant le chef-lieu du département, a été le souci constant de la Chambre de Commerce des Côtes-du-Nord depuis plus de vingt ans. Et lorsque le terrain fut inauguré le 25 juin 1939, elle a pu se féliciter d'avoir mené à bien une tâche difficile et croire que le principal de ses travaux était accompli.

Mais la guerre survint et à la libération, les Allemands abandonnèrent un aérodrome certainement agrandi sans sur lequel tous les bâtiments avaient été soigneusement détruits. De plus, l'aix d'atterrissage avait été rendue inutilisable par des tranchées qui l'éventraient tous les 50 mètres d'un bord à l'autre, détruisant en même temps les travaux de drainage.

Il fallut tout reconstruire et tout reconstruire. En un temps record, le Service des Ports et Chaussées remonta les deux bords détruits par les occupants.

L'aérodrome reprit ses destinées et, en juillet 1950, grâce à la coopération active du Service départemental du M. R. U., il pouvait présenter une coquette et élégante aéroport, parfaitement adapté aux exigences d'une exploitation intensive.

Le trafic commercial débuta le 10 mars 1949 et le premier de l'exploitation s'orienta vers les îles de la Manche, vers Jersey, où, chaque année, près de 5.000 travailleurs agricoles s'en vont effectuer des travaux saisonniers.

Mis en concurrence avec un transport par voie de mer, l'aviation offre toute sa valeur. C'est ainsi qu'un passage quitte Saint-Brieuc pour Jersey accompli confortablement en 30 minutes de vol, un parcours qui aurait exigé 10 heures de voyage pénible par les voies ordinaires.

Examined sur une période de 2 ans, le résultat de l'exploitation aérienne est très satisfaisant.

IMPORTANCE DE L'AGRICULTURE DANS LES CÔTES-DU-NORD

On peut se rendre compte de l'importance de l'agriculture dans les Côtes-du-Nord en mettant en avant quelques chiffres sur les facteurs causatifs de cette activité, c'est-à-dire : population agricole, importance des capitaux utilisés, valeur des produits obtenus.

Population agricole. — Sur 530.000 habitants du département, il y a 58.000 agriculteurs, et 265.000 personnes de la famille ou salariés vivent dans l'exploitation, soit les 3/5 de la population.

Sans vouloir entrer dans le détail des chiffres, soulignons que le nombre des passagers transportés en 1949 a été doublé en 1950, et que pour les deux premiers mois de 1951 l'activité de la même période en 1950, a été triple.

S'ajoutant au trafic des passagers, depuis le 22 janvier dernier, un service de transport de marchandises a été instauré reliant directement Saint-Brieuc à Londres. A fin février, sept chargements avaient été transportés et ce total est déjà dépassé au cours de la première quinzaine de mars.

Pour l'avenir immédiat, les projets sont essentiellement réalisés.

Pour la saison touristique. Excursions organisées au profit des touristes anglais sur toutes les plages du département. Organisation parallèle pour les touristes français à Jersey.

Dis à présent. Extension du transport de marchandises à toutes les branches d'activités départementales, y compris : Conserves, produits salés, volailles, œufs, etc.

Capitaux utilisés. — Il y a d'abord la valeur de la terre cultivée qui s'étend sur 534.000 hectares environ qui, calculée sur la base de 100.000 francs représente plus de 53 milliards de francs.

En ce qui concerne les capitaux d'exploitation, il faut estimer un investissement de 100.000 francs par hectare soit un montant total de 53 milliards également.

C'est donc plus de 100 milliards de francs pour l'ensemble du département qui sont investis dans l'exploitation agricole.

Valeur des produits obtenus. — Le blé, cultivé sur 100.000 hectares au rendement moyen de 20 quintaux à 2.500 francs le quintal représente 5 milliards, sans compter la valeur de la paille. 100.000 hectares sont en outre employés pour les cultures secondaires dont la valeur est de 50 % par rapport au blé. La culture de la pomme de terre s'étend sur 50.000 hectares et se monte à 7 milliards 1/2. Ajoutons 2 milliards pour les 10.000 hectares de légumes ; 2 milliards pour les pommes à cidre et cultures fruitières ; 1 milliard pour les cultures industrielles, lin, dégraissage, betteraves et potées grasses.

Nous arrivons à un total de 20 milliards de francs pour les récoltes.

La valeur des produits animaux, lait et viande est évaluée à 15 milliards environ et additionnée à celle des productions secondaires, chevaux et animaux de basse-cour, 2 milliards, nous arrive à 17 milliards.

A cela il convient d'ajouter les industries de transformation telles que minoteries, tissages, tanneries, distilleries et cidreries et les diverses industries annexes travaillant avec ou pour l'agriculture.

Toute la Gamme des Scies pour professionnels

LAMES AMINCIÉES VERS LE DOS

EXPLOITANTS
FORESTIERS
CHARPENTIERS
MENUISIERS
CHARRONS
EBÉNISTES
BOUCHERS

ACIER SUÉDOIS SANDVIK

Distributeur
S. A. ACIERS SANDVIK
23, RUE JULES GUESDE
LEVALLOIS

TÉL. : PÉR. 34-95

R. F. O. M. 100

L'ACTIVITÉ DE SAINT-MALO

par A. SAINT-MELIUX
Président de la Chambre de Commerce

La situation même de Saint-Malo devait orienter naturellement la cité vers les activités de la mer qui, depuis 15 siècles, font profondément marquée.

L'audace des marins malouins fit d'innombrables courses des mers, corsaires et navigateurs familiers du cap Horn, de Terre-Neuve et du Groenland.

Cette pratique de la mer et le voilage des côtes anglaises implantèrent à Saint-Malo deux activités qui se sont maintenues à la grande pêche et, bien plus tard, l'exportation des pommes de terre primaires de la région, surtout à destination de la Grande-Bretagne.

Les voiliers qui, pendant des siècles, ont constitué la flotte de grande pêche et qui, il y a vingt ans, étaient encore au nombre d'une centaine, ont été remplacés par des chalutiers modernes, sans parler du machinisme. Seize grands chalutiers assurent, de nos jours, aisément, la production d'une centaine de voiliers d'autrefois, accomplissant deux à trois voyages par an au lieu d'un seul.

Saint-Malo est le premier port morutier de France en tonnage, en effectifs d'équipage et en production.

Les produits du sol ont fourni peu à peu à Saint-Malo une nouvelle forme de négoce maritime : l'exportation vers l'Angleterre des pommes de terre primaires à partir du mois de

PARCE QUE L'ANGLETERRE REDOUTE LE DORYPHORE, L'IMPORTATION DES POMMES DE TERRE EST ENTRAVÉE

Depuis le début du siècle, le port de Saint-Malo, exportateur, chaque année, du début du mois de mai à la fin-juillet, sur l'Angleterre, les pommes de terre de première culture dans toute la région de Saint-Malo. La clientèle anglaise était très friande de notre pomme de terre à chair blanche appelée la « Flèche de Saint-Malo ». En 1924, 71.000 tonnes, pour une valeur de l'époque de 55 millions de francs, avaient, par notre port, pris le chemin des marchés anglais. En 1925, ce tonnage avait atteint plus de 81.000 tonnes.

En 1925, voyant le doryphore prendre en France une extension de plus en plus grande, l'Angleterre, par le décret « Gilmore », interdisait l'importation de toutes les pommes de terre de provenance française, mais laissant transiter par notre port, cette récolte en Espagne. Cette interdiction dura 17 ans, quand, en 1942, après le Congrès tenu à Saint-Malo par la Fédération nationale des Syndicats de Négociants en pommes de terre, assisté de représentants étrangers, entre autres deux Anglais, une expédition, à titre d'expérience, de 10 tonnes, fut faite sur l'Angleterre, elle donna satisfaction. Et en 1950, le Gouvernement anglais autorisa l'importation de nos pommes de terre de première jusqu'au 31 mai, ce qui

permet la sortie par notre port d'environ 1.500 tonnes.

Cette année, nous espérons que l'Angleterre aura été plus compréhensive, surtout en raison du gros retard apporté par le temps froid et plusieurs qui ont retardé la plantation, aussi bien chez elle, qu'à Jersey et chez nous, et qu'elle autorisera l'importation jusqu'au 15 ou 30 juin. Malheureusement, au moment où ces lignes sont écrites, la date d'entrée en Angleterre est connue l'an dernier celle du 31 mai, et il est difficile de dire ce qui pourra être exporté à cette date.

Si nous ne pouvons obtenir la date de prolongation d'entrée en Angleterre de nos pommes de terre de première, c'est que les services phytosanitaires anglais exigent la production d'un certificat attestant que, dans un rayon de 50 kilomètres des points de culture, il n'existe aucun doryphore. Malheureusement en France, un tel certificat ne peut être fourni, alors que les autres pays : Italie, Espagne, Maroc peuvent le délivrer et obtenir que la date limite d'entrée pour leurs produits soit respectée jusqu'au 16 juin.

Il serait souhaitable, qu'un accord intervienne avec l'Angleterre afin qu'aucune date limite ne soit fixée et que nos exportateurs et producteurs de la région de Saint-Malo, ainsi que leurs collègues de Bretagne puissent reprendre leur activité d'il y a plus de 20 ans, surtout que les pommes anglaises seraient très heureuses, de pouvoir à nouveau servir sur leurs tables nos pommes de terre de Bretagne. Souhaitons que l'évent nous apporte ce que nous demandons depuis si longtemps.

L'ACCOSTAGE DU « FALaise » COURRIER D'ANGLETERRE

Le mercredi 16 mai, le plus gros bateau des British Railways le Falaise est entré au port et a pu s'amarrer au quai.

Cette arrivée revêt une signification symbolique car c'était la première fois depuis la guerre qu'un des courriers d'Angleterre pouvait venir à quai.

La destruction des ports d'échouage ne permettait pas, en effet, l'entrée du port aux bateaux d'un tonnage appréciable de la British Railways. Rappelons que, parmi eux, le Falaise de 3.700 tonnes est le plus important, doté même d'un luxe inattendu pour une traversée d'une dizaine d'heures.

Depuis la reprise des relations normales avec la Grande-Bretagne, les bateaux débarquaient leurs passagers sur rade avec transbordement par vedettes. Inutile de dire que cette complication de manœuvres, ne facilitait pas le trafic et interdisait d'autre part tout commerce ou débarquement de voitures. Maintenant les nouvelles portes-aucotiers à fermeture pneumatique sont en place et fonctionnent parfaitement.

A l'avenir, le Falaise et la Princess Maund assureront le service deux fois par semaine.

Saint-Malo reprend donc sa traditionnelle situation de « frontière anglaise ».

TRAFFIC DU PORT

MOIS	Navires entrés et sortis	Tonnage en saut net	Total des marchandises	Charbons et bois	Hydrocarbures	Voyageurs moyenne navires entrés et sortis	Voyageurs navigation côtière	Voitures entrées et sorties	Produits de pêche
Janvier	116	18 883	15 247	6 393	1 952	571	17 440	22	
Février	123	22 819	15 049	4 456	1 081	343	21 378	26	12
Mars	118	19 252	11 720	1 827	1 245	690	19 608	54	
Avril	139	19 216	14 388	3 664	1 565	1 371	25 438	115	

POMPE FLOTTANTE ÉLECTRIQUE MORS



sans installation
ni amorçage :
une prise de courant
et c'est tout !...

Simplement posée sur le liquide (rivière, bassin, puits, etc...) elle ne nécessite aucune installation fixe. Elle est donc essentiellement portable, d'autant plus que son poids n'est que de 15 kg.

Étant toujours en charge, elle ne nécessite aucun amorçage et travaille dès que la prise de courant est branchée.

Elle ne craint ni la rouille, ni les acides légers, ni l'eau de mer.

Usages multiples en raison de son principe même : arrosage au jet, remplissage d'un château d'eau, lavage du matériel; vidange des cuves, puisards, tranchées de travaux, fosses à purin; premier secours en cas d'incendie.

DÉBIT

HAUTEUR DE REFOULEMENT	DÉBIT MINUTE	DÉBIT HORAIRE
0 mètres.....	100 litres	6 mètres cubes
10 —.....	70 —	4,2 —
20 —.....	33 —	2 —
30 —.....	5 —	0,3 —

CONSUMMATION

700 watts-beure



4, RUE DE LA GARE, LEVALLOIS, SEINE
LILLE - 130, RUE LEON-GAMBETTA

MACROIDES LE MOULIN SUÉDOIS

BOLINDER'S

Il ne se fait RIEN DE MEUX!

IMPORTATION SUÉDOISE

Ets DUTRUT-BERNIER-DESRUÉS & C^o

68-70, Quai de Jemmapes, PARIS-8^e Tél. 801 31-50 et 51

FORME ARTICULÉE

REVÊTEMENT

LE SYSTÈME ARTICULÉ REVÊTE À LA MACHINE À BARRIÈRE

FORMES ET EMBAUCHOIRS POUR TOUS ARTICLES CHAUSSANTS

PETITPAS CLOS-PICION FOUGÈRES (H.-M.V.)

L'INDUSTRIE AU PAYS DE FOUGÈRES

par M. BERTIN,
Président de la Chambre de Commerce de Fougères.

Fougères est la seule ville de Bretagne qui représente une concentration industrielle, et si la fabrication de la chaussure y est relativement récente, elle possède depuis fort longtemps ce caractère de ville industrielle. Il y avait en effet, autrefois, des fabriques de feutre qui favorisèrent l'éclosion d'une industrie qui, bien vite, devait implanter celle de la fabrication du chausson, dont on peut dire qu'elle fut à l'origine de l'industrie actuelle à tel point que les ouvriers en chaussures sont encore appelés des « chaussonniers ».

Les fabriques de feutre disparurent les unes après les autres et furent remplacées par des tanneries dont seule la « rue des Tanneurs » rappelle aujourd'hui le souvenir. Peu à peu, la fabrication du chausson fut abandonnée et fit place à celle de la chaussure qui devint bientôt la seule industrie, les tanneries ayant également disparu, et se développa rapidement.

Le pionnier de cette industrie, H. Cordier, de retour à son pays natal après un long séjour en Amérique, introduisit, déjà, les méthodes américaines dans la fabrication qui, dès cette époque, s'orienta vers la chaussure de femme, aujourd'hui représentant au moins 80 % de la production.

Les modèles étaient classiques, de bonne qualité et certains industriels fougérois, à la tête d'usines importantes, s'imposaient sur le marché français. Cette situation se prolongea jusqu'à la guerre de 1914 qui vit l'éclosion d'une quantité d'usines, généralement de petite ou de moyenne importance, qui portèrent à plus de 120 le total des fabriques de chaussures.

La crise économique de 1921 opéra une première sélection; une grave de 7 mois en 1921 eut, elle aussi, des répercussions très graves sur notre industrie, si bien qu'en 1930 on ne comptait plus à Fougères que 65 usines occupant environ 6.000 ouvriers et produisant annuellement 2.100.000 paires de chaussures.

La fabrication, depuis l'origine, et surtout depuis la guerre de 1914, avait considérablement évolué. Au classique du début avait succédé la fabrication de chaussures fantaisie qui, peu à peu, s'éleva au niveau des centres les plus réputés, tout en conservant le souci de la qualité. Il est curieux de constater que le nombre des ouvriers employés reste à peu près constant. Lorsque le nombre des usines atteignit le maximum, ce fut au dépend des maisons les plus importantes qui, aujourd'hui, ont repris leur activité normale.

Parallèlement à l'industrie de la chaussure, se développèrent à Fougères des industries annexes : manufactures de talons de cuir puis, plus tard, de talons de bois dits Louis XV, de contrefoots, de bouts durs, de cartonnages. Des usines se créèrent aux environs, généralement montées par des Fougérois, à Ernac et Goron dans la Mayenne, à Pontorson dans la Manche, à Vitre et Rennes en Ille-et-Vilaine.

La guerre de 1939 et l'occupation portèrent un coup très dur à notre industrie, mais rapidement l'esprit d'initiative et la bonne volonté de nos industriels et de nos ouvriers dont les qualités de travail sont justement réputées, prirent le dessus. On manquait de tout : cuir à semelles, peausseries à dessus, toiles... qu'importe, on fit des chaussures à semelles

de bois, avec des dessus de feutre pris souvent dans de vieux chapeaux.

Le bombardement aérien du 9 juin 1944 qui, en 25 minutes — au cours desquelles plus de 4.000 bombes furent lâchées — causa des dégâts considérables, devint, lui aussi, compromettant, de façon irréversible semblait-il, l'avenir de notre industrie. La population tout entière dut évacuer la ville et ne put la réintégrer que vers le 15 septembre. Toutes nos usines étaient plus ou moins gravement atteintes, une douzaine étaient totalement détruites.

Il se manifesta alors un magnifique esprit d'entraide. Les plus épargnés vinrent au secours de ceux qui avaient tout perdu, leur prêtèrent du matériel, quelquefois même les abritèrent dans une partie de leurs propres usines, si bien que quelques mois après le retour de la population à Fougères, la plupart des usines avaient repris leur activité et que, moins d'un an après le bombardement, la production normale de 1939 était atteinte; elle représente aujourd'hui environ 10 % de la production totale française.

Actuellement, Fougères comprend une soixantaine d'usines de chaussures, occupant environ 15.000 ouvriers, produisant de 2.100.000 à 3.000.000 paires par an, représentant au cours actuel un chiffre d'affaires voisin de 7 milliards. La fabrication est presque exclusivement orientée vers la chaussure de femme de belle qualité, d'une fabrication soignée.

Les modèles sont extrêmement variés : chaussures sport à épaisses semelles de cuir ou de crêpe, fines chaussures à hauts talons Louis XV en chevreau, daim ou verni, conduites et sandales aux lanières savamment entrecroisées, bottillons fourrés, confortables après-ski; celles-ci sont travaillées de découpages, agrémentées d'appliques ou ornées de piquetés; les autres recherchent leur effet dans la pureté des lignes, la beauté de la peausserie, l'originalité d'une forme, d'un lagage, d'un talon, d'une opposition de teintes. Ainsi va-t-on du modèle le plus classique jusqu'à la plus haute fantaisie, au plus grand luxe. Enfin, certains industriels produisent avec succès des modèles dits « pour pieds sensibles » dont le confort et la souplesse, la largeur des formes, n'excluent pas la recherche d'une certaine élégance et d'une certaine fantaisie.

Une autre industrie occupe dans la région fougéroise un rang important, celle du granit.

Les principaux centres d'extraction sont Louvigné-du-Desert, Saint-Brice-en-Coglès, Saint-Etienne-en-Coglès, Saint-Marc-le-Blanc, Saint-Hilaire-des-Landes, Saint-Germain-en-Coglès. En dehors de quelques entreprises importantes, surtout à Louvigné-du-Desert, possédant un outillage moderne et occupant chacune une centaine d'ouvriers, l'exploitation est le plus souvent artisanale.

Le granit extrait, au grain très fin, est d'une qualité très appréciée, il est taillé sur place et transformé en monuments funéraires, pierres tombales, bordures de trottoirs, pavés, pierres de construction. Environ 1.000 ouvriers sont employés à cette industrie qui réalise un chiffre d'affaires annuel d'environ un milliard, et fera l'objet d'articles plus détaillés.

UNE INITIATIVE TOURISTIQUE : LA FÊTE DES FLEURS DU 8 JUILLET 1951

Fougères « aux jardins pleins de roses » chantés par Victor Hugo, Fougères qui aux yeux de Balzac représentait « la Bretagne dans sa fleur », Fougères enchantèrent à nouveau le poète et le romancier s'il leur était donné de parcourir ses rues le 8 juillet prochain, car elles revêtiront de splendides parures à l'occasion de la grande fête des fleurs qui y déroulera.

C'est une tradition à Fougères de bien réussir les fêtes. Sans doute d'autres villes peuvent-

elles réunir des attractions aussi sensationnelles, des cortèges de chars aussi somptueux, mais bien rares sont celles où le décor est aussi soigné. Pour ses fêtes, Fougères se parera de milliers de centaines de milliers de fleurs qui ornent fenêtres et balcons, s'allongeront en souples guirlandes pour border ses rues au leur large des voûtes colorées, elles égayeront la grisaille de son granit, manœuvreront la tristesse des ruines de la guerre, elles seront partout, sur tous les murs et dans tous les cours,

car une Fête des Fleurs c'est aussi une fête de la joie, de la gaieté, et les Fougérois ne sont point tristes gens. Du met au point les détails des Cornes fleuri, de la soie, de la gaze qui sera donnée aux lauréats du Théâtre de la Nature dans le cadre admirable du vieux château.

Le passé est garant de l'avenir, les fêtes de 1951 seront aussi brillantes que leurs devancières dont le souvenir est demeuré bien vivant et qui conspuent un succès éternel.

LA COORDINATION DES TRANSPORTS A ÉTÉ ÉTUDIÉE À L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES TRANSPORTEURS D'ILLE-ET-VILAINE

L'Assemblée générale des Transporteurs rouliers d'Ille-et-Vilaine s'est tenue à Rennes le 22 avril dernier.

M. Georges Litalien, Président de la Fédération nationale des Transporteurs rouliers, étant présent ainsi que M. Heuley, Secrétaire général.

M. Jean Prost, Président du Syndicat, a prononcé un important discours dans lequel il a évoqué successivement la situation de la S. N. C. F., la coordination, enfin les impôts et taxes qui frappent l'automobile. Au sujet de ce dernier point, nous dirons que le fait que le transport ferroviaire soit un service public ne confère à cette organisation aucune vertu en soi. Nous préférons que, si la gestion d'un service public devient par l'exagération de son déficit insupportable à la masse des contribuables — usagers ou non, de ce service public — il est du devoir de l'État, défenseur de l'intérêt général, que le service public a justifié pour but de servir, de réformer rapidement et aussi complètement qu'il est nécessaire sans aucune autre considération que l'intérêt commun. La tâche impérieuse pour l'État est de réduire le réseau ferroviaire en fonction des besoins actuels, compte tenu de l'existence d'une nouvelle technique issue du progrès que l'on ne saurait ni arrêter ni retarder.

Au sujet de la coordination, M. Prost rappelle que le décret du 14 novembre 1949 n'est

pas en vigueur car la plupart des arrêtés d'application n'ont pas été publiés.

Au sujet des impôts et taxes, le Président du Syndicat déclare que les transporteurs publics savent bien qu'ils doivent, au même titre que les autres industriels et commerçants, prendre leur part du fardeau et ils ne réclament pas un traitement de faveur mais ils s'élèvent contre le développement considérable d'une fiscalité spéciale au milieu de l'automobile telle que l'impôt sur les carburants, les cartes grises, etc... Les parlementaires rappellent bien souvent que les petites et moyennes entreprises sont l'armature économique de notre pays ; or, les entreprises de transport public routier sont le type même de la très petite et moyenne entreprise. Il n'est donc pas raisonnable de les écarter d'impôts !

Dans la deuxième partie de son exposé, M. Jean Prost, partant de la structure actuelle du transport routier en France, démontre que c'est justement sous cette forme qu'il faut maintenir le transport routier, au point de vue de l'utilité économique, au point de vue social et enfin au point de vue de l'intérêt supérieur du pays en cas d'événements graves.

Le Président Litalien fit un historique très complet de la coordination des transports depuis 1934, il réclama avec force l'application du décret du 14 novembre 1949 qui fixe tout de même un statut des transports ferroviaires et rouliers.

CHEZ LES FONDEURS DU NORD-OUEST

Le Groupement Régional des Fonderies du Nord-Ouest a tenu son Congrès annuel à Rennes, le 15 avril dernier.

Cet organisme affilié au Syndicat général des Fondeurs de France, groupe les fonderies de la Bretagne et des départements limitrophes. Les activités de ses adhérents sont très variées puisqu'elles s'appliquent aussi bien aux fonderies de fonte et d'acier qu'aux fonderies d'alliages cuivreux et de métaux légers et divers. Les entreprises de l'Ouest, dont les débouchés s'étendent bien au-delà du cadre régional, intéressent, en effet, non seulement les chantiers navals et les ateliers de constructions mécaniques de la région nantaise, mais aussi les établissements constructeurs de machines agricoles et comprennent aussi les très importants établissements de fonderie sur allium de la Mayenne et de la région mancelle.

Au cours de l'Assemblée générale, sous la présidence de M. Tigeot, en présence des Président et Vice-Président du Syndicat général, MM. Olivier et Ricard, les principaux problèmes intéressant la profession furent successivement évoqués et analysés.

La question des matières premières est une des plus importantes, une certaine pénurie étant à craindre pour le coke et les fontes de moulage. Grâce aux interventions effectuées auprès des Pouvoirs publics, il y a lieu d'espérer qu'une épandage sur ces points sera apportée par l'établissement d'une juste proportion entre les besoins de la fonderie, qui est une industrie de base, et ceux d'autres consommateurs, la sidérurgie en particulier, et cela sans recourir à des méthodes rigides de répartition officielle. Une plus grande limitation des exportations de vieilles fontes devrait freiner la poussée de

hausse qui s'est manifestée sur les cours. Du côté des métaux non ferreux, les incidences de la situation internationale risquent d'être encore plus accentuées et certaines mesures dirigées ne sont pas exclues, malgré leurs inconvénients.

L'Assemblée s'est longuement étendue ensuite sur le problème des prix sur devis pour lequel le Groupement offre à ses adhérents les Services de son Bureau des Prix, en vue de l'application d'une méthode uniforme de calcul, ce qui est indispensable pour la bonne marche des entreprises et le maintien du marché sur des bases rationnelles.

Dans une industrie moderne, le problème de la qualité est devenu prédominant. L'Assemblée a pu entretenir les résultats de la première année d'exercice du laboratoire régional, créé avec le concours du Centre technique des industries de la fonderie, qui en assure désormais le fonctionnement. Ce laboratoire, inauguré en 1950 et dont l'activité s'immediatement par un remarquable essor, met à la disposition de toute la fonderie, des plus petites comme des plus importantes, un ensemble complet d'exécution d'essais chimiques, mécaniques et d'essais des sables.

Le samedi 14 avril, des conférences organisées avec le concours du Centre technique ont réuni et intéressé un très large auditoire.

A l'issue de l'Assemblée générale, le banquet traditionnel a réuni les fondeurs, dont beaucoup étaient accompagnés de leur famille.

Ces manifestations ont affirmé une fois de plus l'esprit de solidarité professionnelle qui anime les membres de la fonderie sous l'active et dévouée impulsion de leurs dirigeants syndicaux.

PROJET D'ABATTOIR ET DE FRIGORIFIQUE POLYVALENTE DE LA VILLE DE BREST

(Suite de la page 42.)

Pour les pommes à couteau, l'augmentation actuelle des plantations (7.000 pommeraies plantées depuis quatre ans dans un rayon de 30 kilomètres autour de Brest) permet de prévoir qu'une chambre de conservation entre (0 et 4°) sera très utile.

Pour les fraises la majeure partie de la production actuelle est expédiée vers l'Angleterre ; cette production a tendance à s'étendre autour du secteur de Fougas-Douaies, et il est possible qu'elle cherche de nouveaux débouchés vers l'intérieur. Le frigorifique pourrait ainsi assurer l'expédition en wagons réfrigérés. La congélation des fraises a été aussi entreprise depuis peu. La congélation se ferait dans le tunnel frigorifique à -35° et la conservation à -18°.

Les industries annexes.

Les abattoirs ne réalisent que le premier traitement du 5^e quartier. Mais sur des terrains voisins de l'abattoir des usines de conserverie et de traitement de divers sous-produits pourront s'installer et l'exemple de la prospérité de telles usines rattachées à des abattoirs de grandes villes permet de penser que les demandes seront nombreuses.

LA RÉALISATION DU PROJET

Le projet n'est encore qu'au stade des études. Grâce à une documentation très complète rassemblée par le Dr. Carpié, directeur de l'abattoir de Brest, et avec l'aide du service du Génie rural, un programme très complet a été mis au point pour un concours entre architectes qui va être ouvert très prochainement. Les travaux de construction pourront certainement commencer dans le courant de l'année prochaine. Mais il y a lieu de prévoir qu'un délai de deux ans sera nécessaire avant que les travaux puissent être entièrement exécutés et qu'ainsi la ville de Brest et les communes voisines posséderont un abattoir pouvant satisfaire parfaitement leurs besoins de consommation et constituant en même temps un outil utile pour la production agricole de la région.

« L'ANNUAIRE DE BRETAGNE 1951 » EST SORTI

Le revue *Ar Saver* (magazine d'art populaire breton) a sorti pour Pâques un numéro spécial de 304 pages, intitulé *L'Annuaire de Bretagne*. Cet important document brosse méthodiquement un tableau de toutes les activités et aspects de l'ensemble géographique, ethnique et économique breton. Les co-directeurs, en sont MM. Yann Poupart et Yvon Laigle. Les bureaux sont installés (provisoirement, en attendant de l'être à Rennes) : rue Saint-Michel, Saint-Pair-sur-Mer (Manche).

MOYSAN

AVENUE ANTOLE-FRANCE

LORIENT

Usine : rue Pierre-Huet

TÉLÉPHONE :

Magasins 3-91

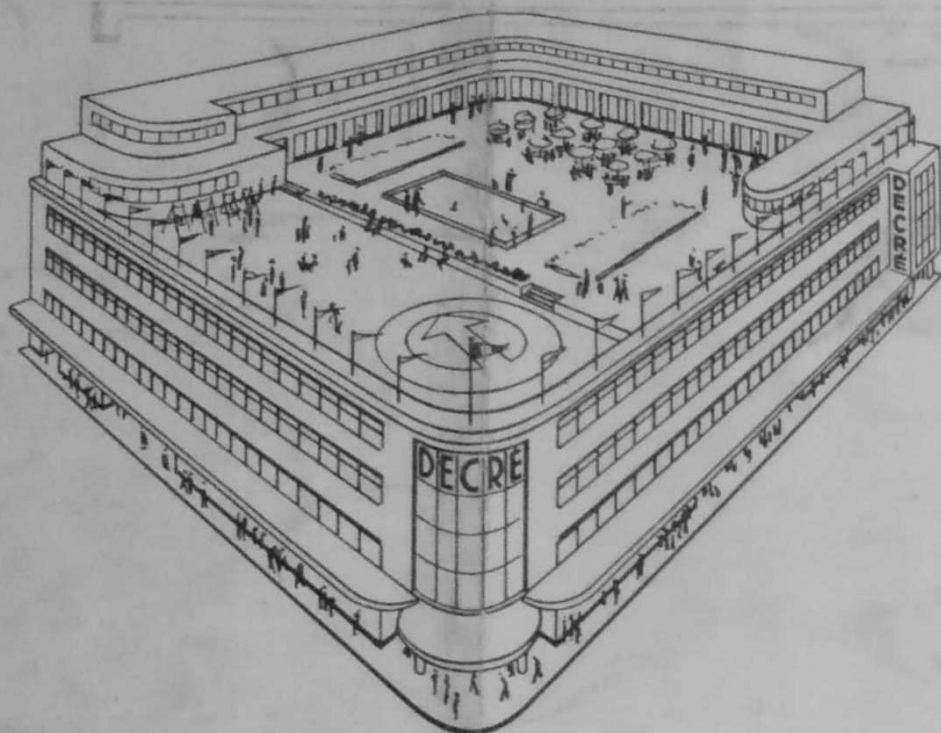
Usine : 8-16

Les Directeurs généraux :
M. J. LÉVESQUIER et CHARLETON

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

FORGES d'HENNEBONT

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 1.300.000.000 DE FRANCS
SIÈGE SOCIAL : 43, RUE DE LIÈGE - PARIS 8^e - EUR. 36-38
USINES A HENNEBONT (MORBIHAN) LE 1



LES GRANDS MAGASINS **DECRÉ** A NANTES

Fondés en 1867 par l'aïeul des Directeurs actuels, les Grands Magasins DECRÉ sont par la diversité de leurs ventes autant que par le rayonnement de leur action commerciale, l'un des plus importants organismes de la vente au détail en province

Entièrement reconstruits depuis peu, les Grands Magasins DECRÉ offrent au public un local de vente des plus modernes. De puissants moyens assurent une parfaite circulation entre leurs quatre étages de vente, leur restaurant et leur terrasse fleurie!

LIVRAISON DANS 450 LOCALITES

Gratuitement et à domicile, tel est le service qu'assurent régulièrement les Grands Magasins DECRÉ avec leurs propres véhicules automobiles

ENAC

Etablissement Nantais d'Articles confectionnés, rue de Châteaulin, à NANTES, est une jeune et dynamique entreprise industrielle. Spécialisé dans la Confection de la Lingerie fantaisie et de la literie, ENAC poursuit sur le plan industriel la tradition de la région bretonne, produire au plus juste prix, des articles de qualité.

S. C. N.

La SOCIÉTÉ CRÉMIÈRE NANTAISE place du Pilori et rue de l'Arche-Sèche, à NANTES, est une des rares entreprises confectionnant des glaces exquisés suivant des procédés extrêmement modernes. Ses ICE-CREAMS, ses Sucettes et ses Bombes glacées, à l'incomparable saveur, font la joie de tous ceux qui aiment et apprécient les friandises glacées,