

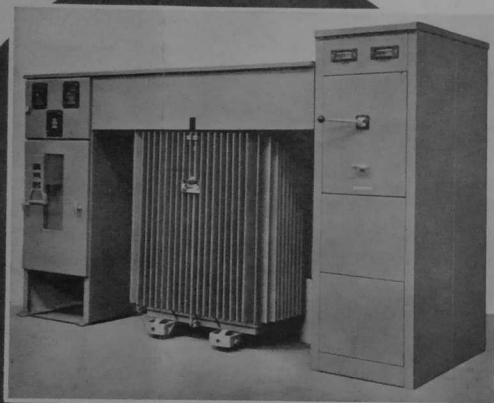
BRETAGNE

INDUSTRIELLE COMMERCIALE AGRICOLE

dans ce numéro

- ★ CE QUE DOIT ÊTRE
L'ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL DE LA BRETAGNE
DANS LE CADRE DU PLAN PONNET
par M. THÉRY, chargé de mission au Plan Massot
- ★ UNE SOURCE D'ÉNERGIE CONSIDÉRABLE
LES USINES MARÉMOTRICES
par M. KERVIN, membre de la Commission de l'Énergie de
Ministère de l'Énergie
- ★ A RENNES, UNE NOUVELLE USINE OCCUPERA
5.000 OUVRIERS

**POSTE DE
TRANSFORMATION
BLINDE PREFABRIQUE**



UNITOR

Installation rapide
Sécurité absolue

ALSTHOM

38, AVENUE KLÉBER - PARIS-16° - TÉL. : PASSY 00-90

Sommaire

**BRETAGNE
INDUSTRIELLE
COMMERCIALE
ET AGRICOLE**

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

TÉLÉPHONE : WAGRAM 00-60 à 62

CENTRES DE LIAISON

CHAMBRE DE COMMERCE DE
NANTES (LOIRE-INFÉRIEURE).

OFFICE DÉPARTEMENTAL DES
GROUPEMENTS PATRONAUX DE
LA LOIRE-INFÉRIEURE, 1, RUE
ARSÈNE-LELOUP, NANTES.

CHAMBRE DE COMMERCE DE
QUIMPER (FINISTÈRE).

FÉDÉRATION DES INDUSTRIES
D'ILLE-ET-VILAINE, 49, 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 MANÈU-
VRE, LORIENT.

CHAMBRE DE COMMERCE DE
BREST (FINISTÈRE).

CHAMBRE DE COMMERCE DE
SAINT-BRIEUC (COTES-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'ÉDITIONS PROFESSIONNELLES
ET TECHNIQUES

106, BOULEVARD MALESHERBES - PARIS

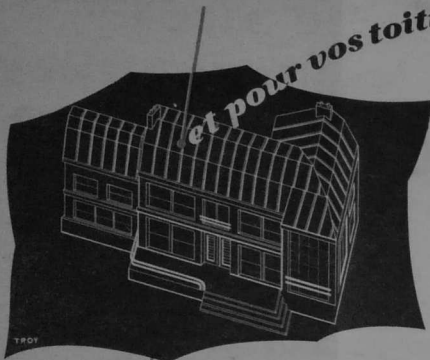
C. C. P. 45839

- LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET LA BRETAGNE 3
- LES BRETONS CONTINUERONT-ILS À QUITTER LEUR TERRE? 5
par Michel Le Roux
- L'ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL DE LA BRETAGNE DANS LE CADRE
DU PLAN MONNET 6
par M. Théry, Ingénieur Général de Génie maritime, Chargé de Mission
au Commissariat général au plan
- LES CONDITIONS D'UN ESSOR INDUSTRIEL 10
par M. Meynier, Professeur à la Faculté de Rennes
- POUR UN GROUPEMENT DES EXPORTATEURS BRETONS 11
par H. Château, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Morlaix
- LES USINES MARÉMOTRICES 12
par L. Kerstan, Membre de la Commission de l'Électricité du Ministère
du Travail
- LA FORMATION DE LA MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE POUR LE
BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS 16
par J. Jouris, Inspecteur principal de l'Enseignement Technique pour
l'Académie de Rennes
- L'IMPORTANCE DE LA BRETAGNE DANS LA CONSTRUCTION
NAVALE FRANÇAISE 17
- L'AVENIR DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE BRETONNE 18
par J. Bachelier, Ingénieur I. C. U. R.
- LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DANS L'ÉCONOMIE BRETONNE 21
par M. Robert, Secrétaire général de l'Union des Transports Routiers
de la Région de Bretagne
- BREST, PORT PÉTROLIER? 23
par G. Lauthard, Président de la Chambre de Commerce de Brest
- LE CENTRE MARITIME ET INDUSTRIEL DE SAINT-NAZAIRE 29
par M. Brevette, Président de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire
- UN ENSEMBLE ÉCONOMIQUE ÉQUILIBRÉ : CHOLET 33
par F. Richard, Industriel, Membre de la Chambre de Commerce de
Cholet
- LES FAÏENCERIES DE QUIMPER 35
par M. Nigon, Directeur général de la Chambre de Commerce de Quimper
- L'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE ÉLECTRIQUE DU MORBIHAN 37
- INFORMATIONS FINANCIÈRES : LA BOURSE DE NANTES 39
- LES INDUSTRIES HOTELIÈRES ET L'ÉCONOMIE NATIONALE 40
- RÉUNION DE LA VI^e RÉGION ÉCONOMIQUE 41
- INFORMATIONS 43

et pour vos toitures

L'ALUMINIUM

Dès la fin du siècle dernier, des toitures furent réalisées en aluminium.
 Il est donc possible de citer en référence des chantiers de couverture ayant assuré un service d'entretien cinquante ans et qui ont permis de constater l'excellente tenue du matériau.
 L'architecte et l'entrepreneur disposent ainsi d'un métal de couverture léger (le poids au mètre carré couvert ne dépasse jamais 3,5 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 TASSEAUX ET AGRAFURES** — La tôle en aluminium a les mêmes dimensions que la tôle en zinc. Mise en œuvre identique. Fixation par clous en alliage léger. Couvre-joints livrés tout façonnés.
- **PROCÉDÉ DU "JOINT DÉBOUT"** — La bande d'aluminium (65 cm de large), déroulée suivant le rampart, est coupée à longueur voulue. Les bords sont relevés avec des pinces spéciales fixés par des pattes en aluminium permettant la déviation et plus pour former deux ourlets qui caoutchoutent le joint.
- **PROCÉDÉ "SANTASSO"** — Spécialement adapté à l'aluminium, permet d'accommoder les tasseaux en bois. Le joint des tôles est fait par leurs bords relevés. Dimensions courantes des feuilles 2 m x 1 m.
- **TUILES** — Pose par recouvrement latéral et agrafure transversale (Douze tuiles enroulées au mètre carré). Dimensions courantes : 0 m, 24 x 0 m, 41.
- **ARDOISES** — (Pose à recouvrement sur des liteaux). Fixation "à la française" par deux clous et un crampon en alliage léger. Dimensions courantes : 0 m, 40 x 0 m, 40.
- **TÔLES ONDULÉES** — Sur charpente en bois, fixation par tir-fonds à chapeau galvanisé avec rondelles en aluminium recuit. Sur charpente en fer, fixation par boulons-crochets galvanisés avec rondelles en aluminium recuit. Écartement des pannes 1 m, 50 max pour la tôle ondulée Piscal. 1 m max pour la tôle d'aluminium.
- **COMPLEXE BITUME-ALUMINIUM** — Texture fibreuse imprégnée de bitume et revêtu d'une feuille mince d'aluminium, utilisée pour l'étanchéité des toitures.

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

La section "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
 23, RUE BALZAC, PARIS 8^e • TEL. WAGRAM 86-90

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LE PLAN D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

et LA BRETAGNE

Le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme vient de publier une petite brochure, plaidoyer qui s'intitule d'ailleurs lui-même « Pour un plan d'aménagement du territoire ».

Une Commission d'Études pour ce plan fonctionne déjà depuis plus de quinze mois, et sans doute n'était-il pas inutile de faire le point de ses travaux.

L'aménagement du territoire a pour objet une meilleure répartition géographique des activités économiques, en particulier des industries. Il est certain que, en intensifiant l'équipement industriel du pays, le Plan Monnet a parfois été amené, pour pallier au plus pressé, à négliger les conditions d'une bonne localisation des activités économiques. Il est certes plus facile de créer de nouvelles industries dans un centre déjà fortement industrialisé que dans une région dont différents obstacles, d'ailleurs dépassés aujourd'hui par les possibilités techniques nouvelles, ont jusqu'ici freiné le développement.

Outre qu'elle est exigée par les impératifs de la défense nationale, la décentralisation des industries que préconise le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme tend à niveler le déséquilibre démographique de la France pour résoudre les problèmes financiers et sociaux qu'il entraîne.

Il ressort en effet de différentes études faites en France aussi bien qu'à l'étranger que le coût des services publics, porté au nombre d'habitants passe par un optimum pour une agglomération dont la population oscillerait, pour la France, entre 100.000 et 100.000 habitants. D'autant plus qu'aux charges avancées des installations collectives s'ajoute le déficit des transports en commun, indispensables dans les grandes agglomérations : on sait en effet qu'aucun transport de banlieue ne parvient actuellement à équilibrer son budget sans subventions.

Il s'agit donc d'encourager le développement de métropoles régionales suffisamment attractives pour faire contrepoids à Paris ou aux trois ou quatre grands centres que compte la France. Au siècle de l'électricité, de l'automobile et de l'énergie atomique, seules quelques industries d'extraction imposent la concentration de travailleurs, tandis que toutes les autres activités industrielles gagneraient à être disséminées soit autour des grands axes navigables (le canal de l'Alsace à la Marne, le canal d'Alsace, le canal latéral de la Loire jusqu'à Roanne, le canal du Centre) soit surtout dans des régions caractérisées à la fois par une production agricole abondante et par une natalité élevée.

Voilà, résumées en quelques mots, les grandes lignes qu'entend suivre le Plan d'aménagement du territoire. Il est certain que la Bretagne occupe une place de choix parmi les régions susceptibles de fixer de nombreuses industries, et l'on ne peut que se féliciter de voir enfin reconnu le rôle qu'elle peut jouer dans le développement industriel du pays.

Mais, une fois admises ces grandes lignes, les difficultés commencent aussitôt qu'on essaye de travailler dans le concret.

Les industriels doivent obtenir du Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme un « permis de construire » avant d'entreprendre la construction de bâtiments industriels « occupant une superficie supérieure à 100 m², ou employant ou devant employer plus de 10 salariés ». Grâce à cela, les Services de l'Aménagement du territoire sont tenus au courant des grosses affaires en projet, et peuvent déconseiller tel ou tel grand centre pour orienter de préférence les industriels vers telle ou telle région moins industrialisée.

Encore faut-il que l'industriel y trouve quelque avantage. La récente réduction de l'abattement des zones de salaires diminue considérablement l'un des principaux attraits que peut présenter pour lui son établissement en province. Il est hors de doute que cette mesure va accroître les difficultés que rencontre le Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme lorsqu'il s'agit de convaincre un chef d'entreprise de l'intérêt qu'il peut trouver à aller s'installer en Bretagne, par exemple.

Ces difficultés sont telles, déjà, que le Ministère est pratiquement obligé, pour le moment, à limiter son action à quelques localités particulièrement bien placées : Rennes, Lorient et Saint-Brieuc, pour ce qui concerne la Bretagne.

Mais ce programme serait trop restreint s'il devait en rester là. La Bretagne offre des possibilités exceptionnelles à un développement industriel plus important. Il ne faudrait pas les méconnaître.

Si les communications ferroviaires sont peut-être plus qu'ailleurs difficiles, la faute en est précisément à cette centralisation excessive à laquelle on voudrait remédier. Des nouvelles lignes feront naître rapidement des lignes nouvelles, auxquelles peut suppléer en attendant le réseau routier.

L'industriel qui veut s'installer en Bretagne ne saurait être pas assez qu'il y trouvera une main-d'œuvre facile, stable, peu perméable aux remous professionnels ou politiques, et que nourrit largement une production agricole abondante.

Il trouvera une force motrice d'ores et déjà suffisante et que des centrales thermiques en cours de construction sont en train d'accroître de façon sensible, en attendant que se réalisent des projets de plus grande envergure comme les usines marémotrices.

Dans l'aménagement du territoire national, la Bretagne doit occuper une place privilégiée. Cette place, les Municipalités, les Chambres de Commerce et tous les organismes économiques ou professionnels bretons sauront la lui gagner.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

Outillage
d'IMPORTATION

COFIBA

VENTE UNIQUEMENT
EN GROS



LES BRETONS CONTINUERONT-ILS à quitter leur terre ?

par Michel LE ROUX

La proximité des sources d'énergie ou des matières premières, l'abondance de la main-d'œuvre sont, communément, les facteurs principaux qui peuvent justifier le développement industriel d'une région.

En Bretagne, on discute beaucoup autour des possibilités de l'énergie marémotrice; on espère, entre autres, voir les productions agricoles croître sans cesse et trouver dans une industrie adaptée les débouchés utiles. Mais le troisième facteur, l'abondance de la main-d'œuvre, personne ne le discute car c'est un fait, et un fait durable. Et c'est sur ce point que nous voudrions insister ici.

Cette abondance résulte essentiellement de la vitalité de la population bretonne. C'est un phénomène très ancien; jusqu'en 1912, par exemple, le Finistère a été régulièrement le premier des départements français pour la natalité, et en 1945, dans le « peloton » des dix départements en tête, on trouve la Loire-Inférieure, l'Ille-et-Vilaine et le Morbihan.

Après la libération, la moyenne des naissances par rapport à 10.000 habitants dans les cinq départements bretons, reste très supérieure à la moyenne d'ensemble du pays :

	1948	1949	1950
France	208	207	210
Bretagne	245	219	220
Morbihan	250	219	220
Ille-et-Vilaine	231	219	230
Loire-Inférieure	245	244	250

Les écarts paraîtront peut-être assez peu importants. Ils sont pourtant en moyenne de 10 %. Surtout, ils accentuent un écart qui, pour le même indice, allait en 1911, de 187 pour la moyenne nationale à 234 pour la moyenne régionale.

Ces quelques chiffres suffiront sans doute à expliquer pourquoi la population bretonne est un réservoir de main-d'œuvre dans lequel, malheureusement des centres comme le Havre ou la région parisienne ont abondamment puisé. Ces chiffres prouvent aussi que, si rien d'autre n'intervient, cette émigration continuera.

D'autant plus que, contrairement à une opinion très répandue, la terre bretonne n'est plus à défricher et qu'il n'y a donc que peu de débouchés de ce côté. En effet, si on estime à environ 1,4 millions d'hectares la surface des landes en Bretagne au début du XIX^e siècle, il en restait 976.000 hectares en 1840 et seulement 309.000 en 1938. Un million d'hectares mis en valeur en cent cinquante ans ! Si bien que la Bretagne compte 71 % de terres cultivées contre 61 % en moyenne en France. Une partie des landes qui subsiste dans la Bretagne centrale étant, on le sait, pratiquement inaptes à la culture, on peut conclure que l'avenir agricole de la région se situe dans une amélioration de la productivité des terres déjà cultivées et non dans un défrichement de terres ovides.

Ainsi l'agriculture ne peut accueillir les bras qui s'offrent déjà trop nombreux. Un autre mouvement, général d'ailleurs dans tout le pays, vient ici accentuer encore la nécessité des

départs : la diminution du nombre des exploitations et du nombre d'habitants que ces exploitations peuvent faire vivre.

Nous ne citerons qu'un exemple qui résume ces différents points de vue. A Saint-Gilles-du-Méné (Côtes-du-Nord) voilà quatre-vingts ans, 700 hectares cultivés occupaient et nourrissaient près de 900 habitants. Aujourd'hui, les landes ayant été défrichées, 1.100 hectares cultivés ne suffisent plus à occuper et à nourrir les 700 habitants restant. On a calculé que, si le mouvement continue, il y aura dans quelques décades 70 exploitations (au lieu de 150 actuellement) et tout au plus 400 habitants.

Tout ceci et d'autres causes encore, explique l'abondance de l'émigration bretonne. Regardons maintenant de près ce que cela signifie pour les jeunes ruraux qui aujourd'hui devraient et le plus souvent, qu'on le croise bien, désireraient se marier et rester au pays. Voici la situation, dans une commune d'Ille-et-Vilaine, dans l'arrondissement de Pouébois, qui jusqu'ici pourtant, n'était pas le plus touché par l'émigration.

A Billé, une enquête menée cet hiver, a établi que sur 783 habitants, on comptait :

	De 14 à 20 ans	De 21 à 25 ans	De 26 à 30 ans
Jeunes gens non mariés	56	34	16
Jeunes filles	42	20	10

Parmi ces jeunes (non mariés) de 14 à 30 ans :

	Jeunes gens	Jeunes filles
A. Ont dû déjà changer de profession	9	1
B. Travaillent avec leurs parents et peuvent espérer leur succéder	31	8
C. Travaillent avec leurs parents sans espoir de succession et devront chercher ailleurs	46	19

Ces deux derniers chiffres sont particulièrement intéressants. En supposant que tous les mariages possibles entre les jeunes de la ligne « C » et ceux de la ligne « B » seront réalisés, il n'y aura que huit jeunes hommes installés et trente et une jeunes filles.

Il restera donc trente-huit hommes et vingt-huit filles qui devront partir... Soit quelque 40 % des jeunes de cette commune où rien n'est exceptionnel.

Certes ils n'ont aucune formation professionnelle qui leur permette de réussir dans un autre métier. Ceux qui ne seront pas gendarmes deviendront manœuvres... ailleurs.

Mais ne serait-il pas possible d'offrir d'abord, dans notre région bretonne même, un débouché industriel adapté ? De préparer ensuite la main-d'œuvre adéquate par un enseignement technique qui tienne compte du caractère inductible de ces départs hors du milieu rural ?

L'ÉQUIPEMENT INDUSTRIEL DE LA BRETAGNE DANS LE CADRE DU PLAN "MONNET"

par RENÉ THIÉRY

Ingenieur général du Génie Maritime (C. R.)
Chargé de mission au Commissariat général du Plan

On sait que les objets essentiels du « Plan » établi en 1946 sont la modernisation et l'équipement du pays, tant au point de vue agricole qu'industriel, de manière à relever le niveau de vie de la population, en assurant en même temps, dans un délai aussi court que possible, l'équilibre de notre balance des comptes.

Ce double résultat se poursuit être atteint que par un important accroissement de productivité, c'est-à-dire par la réduction de part de main-d'œuvre intervenant dans les diverses fabrications, grâce à une organisation et une mécanisation plus poussées. Une productivité accrue entraîne en effet un abaissement des prix de revient et rend possible un accroissement de production, conditions préalables indispensables aussi bien à l'élevation du pouvoir d'achat de la population qu'à son développement et son expansion.

Mais nos ressources, considérablement réduites par les ruines de deux guerres mondiales, ne permettent pas d'attaquer tous les problèmes à la fois. Il a fallu choisir, et, tout naturellement, l'effort s'est d'abord porté sur les ressources de base : énergie, acier, ciment, transports, qui constituent toute notre économie.

Dans ce premier plan d'ensemble, générateur de plans ultérieurs, la Bretagne, dépourvue de ressources énergétiques importantes, à l'exception peut-être des possibilités qu'offrent les usines marémotrices, n'a pu avoir qu'une part relativement faible dans le domaine industriel.

Cependant, si sa forme péninsulaire, qui en fait une sorte de « far-west » européen, y a favorisé plus qu'ailleurs en France, la

survivance des traditions, si la poésie de ses landes et de ses vallées comme de ses côtes déchiquetées a fait de cette terre de légendes et de pardons un lieu d'élection pour le tourisme, il ne faut pas en conclure que la race courageuse qui l'habite est plus portée vers le rêve que vers l'action.

Dans de nombreux domaines de l'économie, aussi bien agricoles qu'industriels, la Bretagne occupe au contraire d'ores et déjà une place de choix.

Si l'on reprend une carte de la France de l'Ouest, on constate que deux voies ferrées principales, de directions sensiblement parallèles, desservent la Bretagne, l'une au Nord, la voie Paris-Brest, par Rennes et Saint-Brieuc, l'autre au Sud, la voie Paris-Quimper, par Nantes, Vannes et Lorient. Les courants commerciaux sont évidemment en grande partie axés sur ces deux voies ferrées principales, dont le tracé résulte à la fois du relief et du peuplement, car, dès les temps les plus anciens, l'activité humaine s'est concentrée surtout au voisinage des côtes. Quatre lignes transversales relient ces deux voies principales : la voie Brest-Quimper, la voie Saint-Brieuc-Auray, la voie Rennes-Redon et la voie Nantes-Châteaubriant-Rennes. En dehors de ces lignes secondaires, auxquelles il faut ajouter le tronçon breton de la ligne Lion-Lamballe et la ligne Rennes-Saint-Malo, la Bretagne intérieure n'est desservie que par une ligne à voie étroite, d'ailleurs peu ramifiée, évidemment inapte à favoriser un développement économique.

Il faut ajouter toutefois que le réseau routier existant, peut, dans certains cas, suppléer à l'insuffisance du rail.

Deux industries, parmi beaucoup d'autres donnent à cette région un caractère particulier : la Construction navale, en honneur depuis des siècles à l'estuaire de la Loire, et la Conserve, née à Nantes même, au début du siècle dernier.

Ces industries ont, bien entendu, provoqué l'éclatement d'autres activités, en rapports plus ou moins directs avec elles, comme la sidérurgie, avec surtout actuellement sur le fer-blanc destiné à la fabrication des boîtes métalliques, et des industries mécaniques et mécaniques diverses intervenant dans la construction des navires ou intégrant aux industries alimentaires (forges, fonderies, robinetterie, métaux, caoutchouc, machines pour navires, machines frigorifiques, etc.).

D'autres industries alimentaires, parmi lesquelles des biscuiteries renommées, d'importantes raffineries de sucre et des brasseries; des industries chimiques variées s'appliquant à la fabrication des engrais, de l'alcool de synthèse, de produits d'entretien, des savons, de peintures et vernis, ou à la mise en œuvre du caoutchouc; des entreprises de constructions métalliques ou de travaux publics, des ateliers de construction de locomotives et d'autres montent des câbles d'avoine, une importante fabrique de papier cartonné, quelques entreprises de machines agricoles, deux fabriques de cycles, forment le faisceau des principales activités industrielles de la région nantaise.

On y rencontre encore quelques maisons spécialisées dans les cuirs et peaux, ou dans les textiles, bien que ces industries s'épanouissent surtout dans le Chouan (fabriques de chaussures et tissages), qui entretient, avec la région nantaise des liens économiques étroits. Ajoutons que Nantes est peut-être le plus important marché de poil de lapin angora.

Il convient de mentionner encore, dans un ordre d'idées tout

différent, une industrie en pleine expansion : celle du raffinage du pétrole, installée à Donges, à l'estuaire de la Loire.

Enfin, bien que nous laissons de côté systématiquement les problèmes agricoles, qui nous traiteraient de notre sujet, nous ne pouvons oublier que le développement de l'agriculture est lié à celui de certaines industries. Nous avons déjà parlé du machinisme agricole et de la fabrication des engrais, litières et fertilisants, coopératives agricoles ou moulins sont prospères en diverses parties de la région.

La conserve de légumes (petits pois) et celle du poisson comportent un grand nombre d'usines réparties spécialement sur la côte atlantique depuis Quimper et Douarnenez jusqu'aux Sables-d'Olonne en Vendée. Cette industrie crée ainsi un lien économique entre tous les départements bretons.

Nous n'avons pu parler jusqu'ici que de la région nantaise. Si le reste de la Bretagne est beaucoup moins industrielle, il faut se garder de croire qu'il est exclusivement agricole.

En dehors des arsenaux de la Marine de Guerre, à Brest et à Lorient, presque entièrement détruits au cours des hostilités, mais en pleine renaissance, on trouve dans la Finistère, des fabriques réputées à Quimper, les plus importants giements français de

Kaolin dans le Morbihan, près de Lorient, des papeteries, de réputation mondiale, pour le papier à cigarettes, dans le Morbihan et le Finistère, avec une autre bonne papeterie moins spécialisée dans les Côtes-du-Nord, une des plus grandes imprimeries françaises à Rennes, des fabriques de brames à Rennes et Saint-Brieuc, des ateliers de mécanique à Guingamp, une importante usine sidérurgique à Huelmout, d'autres à Saint-Brieuc et Ploërmel. Il existe encore ça et là de nombreuses fonderies, dont une importante (Illec-Vilain), une boulonnerie à Saint-Brieuc, des biscuiteries, des fabriques de pâtes alimentaires (Finistère), des biscuiteries (Finistère et Illec-Vilain), des sauneries, des industries textiles (brames, confection, etc.). Le petit village de Troguen est une des capitales françaises de la chaussure et la Bretagne est en outre la seule région française à posséder, dans le Finistère et les Côtes-du-Nord, une industrie d'extraction de l'osé à partir des algues, d'où dérive une autre industrie, celle des algues.

Cette vue panoramique des activités industrielles de la Bretagne ne serait pas complète si nous ne signalions les nombreuses constructions qui ont été le fait de l'occupation ou de la libération, en sorte qu'avant de développer l'équipement de la région, il a fallu d'abord songer à reconstruire, mais la reconstruction fournit évidemment l'occasion de moderniser.

L'EFFORT ACCOMPLI DEPUIS LA LIBÉRATION

Nous avons dit que la Bretagne était dépourvue de ressources énergétiques, faisant toutefois une réserve à l'égard de l'énergie des marées, pour l'utilisation de laquelle la Bretagne jouit au contraire d'une position privilégiée. Cependant, devant la valeur des investissements nécessaires qui grèveront lourdement le prix de revient de l'énergie produite, et alors qu'il s'agit d'une expérience nouvelle, la construction de l'usine pilote prévue à l'estuaire de la Rance a dû être encore différée. Par contre, un effort important est fait dans le cadre du Plan, en ce qui concerne l'énergie, par la création à Nantes (de Chevry) d'une puissante centrale thermique, d'abord prévue avec deux groupes de 10.000 kW, puis, par les tranches ultérieures, avec des groupes de 10.000 kW, de puissance unitaire, du genre de ceux installés en voie d'installation dans les grandes centrales parisiennes de Genevilliers et Arrahigh. C'est d'ores et déjà, pour la première tranche, un appoint énergétique annuel de 100 millions de kWh. Dans le même temps, l'usage déjà ancienne de Nantes-Chantenay reçoit des modernisations de détail, tandis que la centrale électrique de Brest reçoit, ou va recevoir,

deux groupes de 10.000 kW, avec accroissement prévu de production de 100 millions de kWh. La centrale de Quimper produira de son côté 20 millions de kWh, de plus. Pour développer l'électricité au rural, de nouvelles lignes sont installées (560 km, dans le Morbihan, 330 km, dans le Finistère, près de 600 dans les Côtes-du-Nord), tandis qu'un câble sous-marin à 11 kW dessert l'île de Groix et qu'une petite centrale Diesel est en cours d'installation à Belle-Ile-en-Mer.

Pour le gaz, une extension importante est en cours à l'usine à Gaz de Nantes (Boche-Mazures) en vue de porter la capacité de production à 160.000 m³ par jour, et qui permettra d'alimenter l'usine de Saint-Nazaire qu'un feeder en cours de construction va relier à Nantes. Un autre feeder également en cours de construction, desservira toute la côte sud de la Bretagne à partir de Quimper, dont l'usine aura sa capacité de production portée de 10 à 25 millions de mètres cubes par an, tandis que, sur la côte nord, un développement de la distribution de gaz surpassé est en voie de réalisation entre Saint-Brieuc, Guingamp et Châteaubriant-Lanvaux, Perros et Troguet.

Dans le domaine des carburants, la reconstruction des Raffineries de pétrole de l'Atlantique, à Donges (Loire-Inférieure) est accompagnée d'un développement qui en fera passer la capacité de production, avec installation de cracking catalytique, de 700.000 à 1.100.000 tonnes.

LES INSTALLATIONS PORTUAIRES ET LES TRANSPORTS

Si la Bretagne est éloignée de nos principales mines de houille, elle est au contraire particulièrement bien placée pour recevoir le charbon par mer. Il est donc normal qu'à Brest, Lorient et Saint-Nazaire, d'importantes installations aient été approuvées à l'occasion de leur reconstruction, aux installations de stockage de charbon comme aux mines d'agglomères.

De son côté, le port de Saint-Malo a vu reconstruire sa grande entée et ses huit pontons d'écluse accolés par la guerre. Plus de six kilomètres de quais lui permettent aujourd'hui une activité retrouvée.

Quant au port de Nantes, dont les accès étaient encombrés d'écaves au moment de la libération, le dégorgement en a été réalisé par le creusement d'un nouveau lit pour le fleuve, reculant le cours de celui-ci tout en évitant le « barrage de la Tillaudière ».

Parallèlement la capacité du port a été améliorée par la construction de hangars spécialisés pour les huiles et les pétroles, le développement des quais de levage électrique modernes et l'acquisition ou la modernisation de plusieurs unités de radoub.

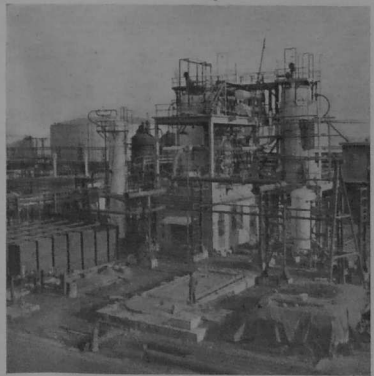
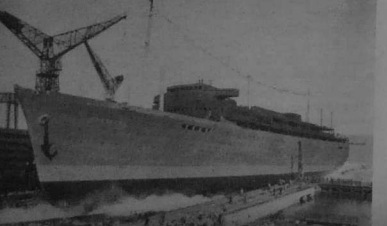
Enfin, la première partie de la voie ferrée de la rive gauche est projetée depuis quelques années, Nantes-de-Cherbourg, va être amorcée sous la forme du raccordement au réseau de la Centrale en construction. Cette voie doit permettre dans l'avenir de valider toute une zone jusqu'ici mal utilisée, en y permettant l'implantation de nouvelles industries.

Il y a peu de choses à signaler en ce qui concerne les transports, si ce n'est la reconstruction, entreprise dans le cadre du Plan, des gares de Rennes, Brest, Quimper, Lorient, Saint-Nazaire, Nantes, avec aménagement des quais du Grand-Boulevard et création à Nantes d'un centre de transport de régimes accélérés. Trois autorails neufs pour voie de 1 mètre, vont être affectés au service de la ligne centrale dont nous avons parlé.

COUP D'ŒIL SUR LA BRETAGNE INDUSTRIELLE

Au sud de la Bretagne, un grand fleuve, la Loire, exerce depuis des siècles son influence sur une région étendue, malgré les difficultés de navigation résultant de son ensablement, grâce aux mesures énergiques prises pour maintenir la possibilité de remontée à Nantes de navires d'assez fort tonnage. Un port, par les transactions commerciales dont il est le siège, est toujours un centre d'attraction pour l'industrie. Aussi, Nantes et toute la zone située en aval sur le fleuve jusqu'à Saint-Nazaire, constituent-elles la principale région industrielle de la Bretagne, dont l'influence s'est fait sentir, le long de la côte sud, à Vannes, à Lorient et jusqu'à Quimper.

Le paquebot « Bretagne » devant ni de la construction navale bretonne.



Vue d'ensemble des travaux de reconstruction de la Raffinerie de Donges.

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LA SIDÉRURGIE ET LES INDUSTRIES MÉCANIQUES

Dans le domaine minier, où le gisement de fer angevin-breton est riche d'espérances, des améliorations ont été apportées aux installations de tout des établissements J.-J. Carnaud à Renais, ainsi qu'à la mine des Établissements Josa de Porter. La mise de fer de Châtaigny, près Bouaice, améliore son équipement. On peut d'autre part signaler comme particulièrement intéressants, l'exploitation nouvelle à ciel ouvert, entreprise sous l'égide du Plan, du gisement d'étain d'Albaret (Loire-Inférieure) par la Société Nantaise des Minerais de l'Ouest. On occupe que la production pourra commencer avant la fin de 1951.

En ce qui concerne la sidérurgie, si les Usines métallurgiques de la Base-Loire, à Trignac, ont dû abandonner leur exploitation, jugée insuffisamment rentable comparativement à celle des autres usines appartenant dans le nord à la même société, par contre des investissements considérables ont été entrepris à Base-Loire par la Société J.-J. Carnaud, en vue de développer la production de fer-blanc de cette usine, qui avait guère produit jusqu'à 40 % de fer-blanc français, en portant sa capacité annuelle à quelques centaines de tonnes. Mais il s'agit surtout à l'occasion de ce développement, de moderniser les méthodes en employant le laminage à froid, auquel le fer-blanc américain doit ses hautes qualités.

Dans le Morbihan, les Forges d'Hennebont entreprennent de leur côté un important effort, par installation d'un laminoir rouillé de type moderne et par la rénovation concomitante de leur outillage de laminage à froid, sans compter d'autres améliorations plus secondaires.

Telles sont les modernisations principales, opérées en Bretagne sous l'égide du Plan, du moins les modernisations les plus spectaculaires.

Nous nous bornerons, pour les autres opérations analogues réalisées ou en cours, à une rapide énumération.

Pour la fonderie et les industries mécaniques, c'est à Douarnenez et à Quimper, le doublement de la capacité des usines de boîtes métalliques, c'est une modernisation et un développement de la capacité de production d'acier moulé des aciéries de Sambre-et-Meuse à Saint-Brieuc. Tandis que, dans la même ville, les Établissements Chaffoix, créent une émaillerie à chauffage électrique à Redon les Établissements Garnier créent une fonderie de fonte malleable à cœur noir de 100 tonnes par mois. A Bruc (Ille-et-Vilaine) les ateliers de matériel de chemin de fer se reconstruisent et se développent. A Couvron (Loire-Inférieure), les Fonderies de Pontbriand se modernisent, tandis qu'à Nantes la Compagnie générale de Construction de locomotives, l'outillage « Armor », les Établissements Joseph Paris développent leur équipement moderne. Il en est de même pour les Établissements Edgar Braud, Brisonneau et Lotz, Guillozard (articles de quincaillerie), Benmer et CV (forêts) Sudry (machines à fabriquer les boîtes de conserves) et à l'importante usine de boîtes métalliques de J.-J. Carnaud.

À Châteaubriant, les Établissements Huard développent leur fabrication de charnières traitées (par tracteurs Renault) tandis qu'à Guingamp, les usines Tanyer développent leur fonderie. À Saint-Marie-la-Jaille (Loire-Inférieure), les Établissements Braud (machines agricoles) triplent leur capacité de production. L'Atelier de Rennes lui-même, se tourne en partie vers les activités pacifiques, a entrepris une construction de bateaux. En dehors de l'industrie proprement dite, mais en liaison étroite avec elle, un laboratoire régional a été créé à Rennes par le Centre technique des Industries de la Fonderie. Ce laboratoire assistera dans leurs fabrications spéciales 140 fonderies de la région et des régions voisines.

Les Chantiers de Construction Navale, l'un des plus beaux fleurons des industries nantaise et nazairienne, avaient été très durement atteints par les destructions de guerre. Un travail patient, entrepris dès la libération, a permis aux cinq grands chantiers de la Loire-Inférieure de reconstruire leur matériel en le rationalisant. Cet immense effort, qui a nécessité une forte contribution financière des Sociétés, a reçu aussi une aide très importante de l'État, principalement sous forme de commandes de navires destinés à remplacer le tonnage (plus de 2 millions de tonnes) détruit au cours des hostilités. Actuellement, la flotte marchande française a dépassé son tonnage d'avant-guerre et les Chantiers de Saint-Nazaire et de Nantes y ont largement contribué, qui représentent, à eux seuls, près de la moitié du potentiel français. Mais il s'agit là d'une industrie soumise plus qu'aucune autre à la concurrence mondiale et qu'une grave crise menace pour les prochaines années. Le vote récent de la Loi sur le Statut de la construction navale permettra, on l'espère de l'État.

L'usine de Bouguenais de la S. N. C. A. S. O., très fortement sinistrée, a été reconstruite en s'adaptant à la construction de grandes séries, tandis que l'usine de Saint-Nazaire de la même Société a transformé ses ateliers en vue de la fabrication d'avions de gros et moyens tonnages.

LES INDUSTRIES CHIMIQUES

Dans le domaine des industries chimiques, la Société Kuhlmann a construit à Nantes-Chantenay un atelier d'arséniate de chaux, tandis qu'elle installait à Pambour, une usine nouvelle d'arséniate sulfurique de contact (10.000 tonnes par an) et un atelier de fabrication de méthanol (10.000 tonnes par an) et un atelier d'engrais et d'ammoniac de synthèse à partir du pétrole (capacité 12.000 tonnes par an), ce dernier non en fonction.

Saint-Gobain a également développé et modernisé ses deux usines d'engrais de Nantes; de même les Établissements Delafay. À Saint-Nazaire, la Compagnie Reno a doublé sa production de phosphates palmés qu'elle exporte en partie. À Trignac, la Société Sullite a créé un atelier de fabrication de laine minérale (isolant thermique) à partir des laïers de hauts fourneaux.

La manufacture de caoutchouc Dubo (Nantes-Doulon) a réparé son atelier en modernisant son outillage et accroissant sa production. La Société des Verres Mécaniques de Bretagne, à Verrou (Loire-Inférieure) a installé des machines automatiques qui doublent sa capacité.

Les Établissements Cochery construisent à Saint-Herblain (Loire-Inférieure) une usine nouvelle de goudrons. Les Établissements Georget à Nantes ont doublé leur capacité en peintures et vernis.

À Rennes, l'Air Liquide développe son usine, tandis qu'elle modernise celle de Lorant en la reconstruisant. Dior, comme Langlois, modernisent à Rennes leur usine de laques ou de produits pharmaceutiques.

La Collex (colles industrielles) rénove son matériel. A Brest, la « Société des Ciments de Danes » porte sa production à 5.000 tonnes par mois, tandis que le « Béton industriel de Bretagne » crée une usine de tuiles en ciment. Une nouvelle usine de briques (Jouanol) s'élève à Quimper.

À Nantes, les Établissements Galland-Brochard (papier Carbone) ont augmenté de 51 % leur capacité de production.

À Saec (Finistère) la papeterie Bolligé (papier à cigarettes et pour condenseurs) modernise et étend ses installations.

À Morlaix et à Nantes, les manufactures de Tabacs accroissent la mécanisation de leurs fabrications et développent l'électrification.

LES INDUSTRIES ALIMENTAIRES

Dans le domaine des industries alimentaires, les Établissements Paulet édifient deux usines de conserves au Clion (Loire-Inférieure) et à Ploumel. A Carhai, se construit une conserverie coopérative de fruits et de légumes. De même à Quimper, à Pont-Aven et près de Morlaix, deux nouvelles usines de conserves sont en projet. A Rohan (Morbihan), c'est le doublement de la féculerie coopérative.

Notons aussi, en liaison avec la pêche, le développement ou la création de fabriques de glace à Lorient, Ezel et la Trinité-sur-Mer.

La biscuiterie Lefèvre-Utile installe un four continue de 60 mètres et la biscuiterie rennaise triple sa production. Les Grands-Moulins Prodromont ont terminé leur modernisation. Les Brasseries de la Meuse, à Nantes, reconstruisent et modernisent leurs bâtiments.

Modernisation encore ou installation nouvelles pour le commerce des vins (vins d'Algérie en particulier) dans le port de Nantes.

À Brest, c'est un projet, de réalisation prochaine, d'une huilerie pour le traitement des grains et tourteaux de lin, et éventuellement le traitement des huiles alimentaires.

Dans le sud, les tanneries de Rennes (clair liné français) et de Montreuil-sur-Ille, se modernisent. Plusieurs fabricants de chaussures de Fougeres (Bertin, Morel et Guit, Fouquet, Crosier, Vve Maunon) profitent de leur reconstruction pour développer leurs fabrications.

Enfin, dans le domaine scientifique, le C. N. R. S. améliore l'équipement de ses laboratoires biologiques de Roscoff.

Nous avons, sans aucun doute, commis bien des oublis dans cette énumération fastidieuse. Elle montre toutefois que malgré nos réserves du début, les industries de Bretagne ne sont pas restées inactives et ont fait au contraire un large effort de modernisation. Tout au plus, pourrait-on leur reprocher une certaine dispersion, alors que la recherche du meilleur rendement s'accroît parfois difficilement avec le choix d'usines trop petites.

Notre liste a volontairement laissé de côté l'effort non négligeable accompli dans le domaine agricole, qui est une des grandes richesses de la Bretagne. Nous devions nécessairement nous limiter. Par ailleurs, si ces modernisations ont été réalisées, souvent par autofinancement au moins partiel, il serait injuste de méconnaître que l'aide de l'État s'est fait néanmoins sentir, soit par des autorisations d'emprunt, accordées seulement après enquête, soit, dans quelques cas particuliers par des prêts directs, à moyen ou long terme du Crédit National, ou du Fonds de Modernisation et d'Équipement.

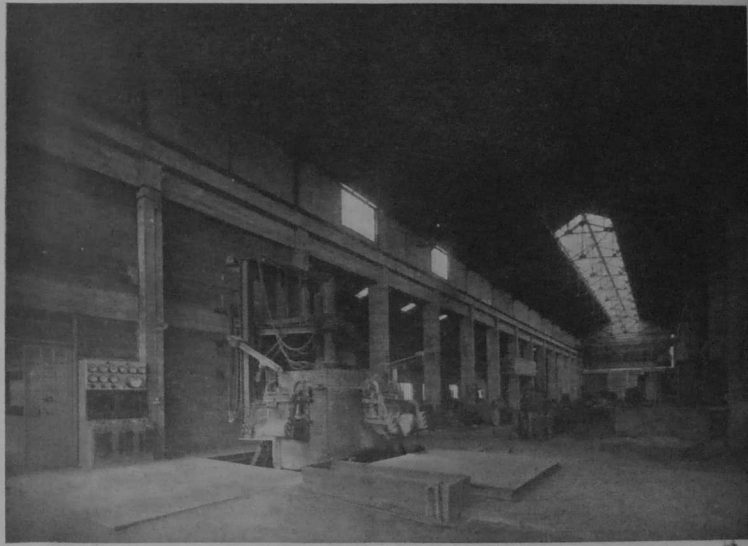
Si les objectifs premiers du « Plan » sont, comme nous l'avons indiqué de relever le niveau de vie et d'équilibrer la balance des comptes, il est un autre objectif qui ne peut manquer de s'imposer à son tour, c'est la mise en valeur harmonieuse des diverses régions françaises. Or, cet objectif peut parfois se trouver en opposition avec les premiers, qui sont liés à la recherche d'une haute productivité, car celle-ci exige souvent la concentration industrielle en même temps que la spécialisation.

De plus, lorsqu'il s'agit de produits encore peu transformés, donc peu aptes à supporter des frais de transport, il est indispensable de placer l'industrie à la source de ses matières premières. La concentration revêt alors un aspect géographique, qui peut avoir pour conséquence la disparition des industries de même nature dans d'autres régions moins favorisées.

Pour éviter de ruiner ces régions, on qui trait éminemment à l'encontre du premier objectif du Plan, ou de provoquer des exodes massifs de population, il faut donc étudier une réorganisation des industries mécaniques, à moins que l'on ne puisse concevoir leur maintien en activité dans une économie purement régionale.

Des études de ce genre semblent devoir être faites par des organismes décentralisés, comme l'a d'ailleurs prévu explicitement le rapport général présenté en 1949 au Conseil du « Plan » car, y est-il dit « bien des problèmes ne peuvent être résolus que si, après un examen dans le cadre national, ils sont examinés sous leur aspect régional ».

A ce titre, il paraît désirable que la compétence de ces organismes d'étude ne soit pas limitée à un territoire trop étroit. Interdire méthodiquement des ressources régionales du sol et du sous-sol, étendre les moyens de communication, rechercher des zones favorables pour l'industrialisation, étudier des marchés, prospecter des débouchés et par suite des activités qui peuvent être encouragées, la route devant aboutir à une mise en valeur nationale et équilibrée de la Région, telles pourraient être les premières tâches d'un de ces organismes d'étude. La Bretagne mérite cet effort, qui compléterait utilement les réalisations en cours ou en projet dans le cadre du « Plan ».



L'un des halls de fonderie avec four électrique de 4 t. 500, à l'usine de Saint-Brieuc des Usines et Aciéries de Sambre-et-Meuse.

LES CONDITIONS D'UN ESSOR INDUSTRIEL*

par M. MEYNIER
Professeur de géographie régionale à la Faculté de Rennes

La Bretagne, à première vue, ne semble pas très industrielle : plus de Bretons vivent aujourd'hui par l'agriculture que par l'industrie.

Si, pour la France entière, l'agriculture fait vivre 41 % de la population active, et l'industrie 37 %, les chiffres correspondants pour l'ensemble de la région de l'Ouest (c'est-à-dire les cinq départements bretons, la Mayenne et le Maine-et-Loire) sont de 14 % vivant de l'agriculture et 25 % de l'industrie.

Certes, La Loire-Inférieure fait exception, qui emploie 34 % de sa population dans l'industrie. Mais un premier trait est frappant : la Bretagne emploie beaucoup moins de personnes dans l'industrie que l'ensemble de la France.

Dans le paysage breton, une industrie étroite toujours. Et lorsqu'on arrive à Nantes et que l'on aperçoit usines et grues, la première idée qui frappe l'esprit est : « On se croirait dans le Nord. »

Le développement agricole de la Bretagne est d'ailleurs lui-même souvent méconnu. On étonnerait bien des gens en leur disant que l'Ille-et-Vilaine, par exemple, est le premier département livreur de blé en France. Pour la pomme de terre, la Bretagne fournit 15 % de la production nationale ; 16 % en ce qui concerne l'élevage bovin.

Ainsi, pour trois produits ruraux essentiels, le sol de la Bretagne est nettement supérieur à celui de la moyenne de la France.

En face de cette prépondérance de l'agriculture, peut-on parler d'un retard relatif de l'industrie ?

LES MATIÈRES PREMIÈRES

Les matières premières bretonnes sont à peu près purement rurales. Or, parmi ces produits, certains sont en net recul. Le mouton, par exemple, si bien que l'on dispose de moins de laine. Le lin et le chanvre ont pratiquement disparu. Le bois lui-même se fait plus rare. Par conséquent, bien des produits qui pourraient servir de base à une industrie bretonne doivent aujourd'hui être importés.

Quant aux matières premières d'origine minérale, c'est un espoir permanent de la Bretagne, et aussi une déception non moins permanente. Bien des matières minérales ne se trouvent en effet en Bretagne que sous forme d'échantillons.

On sait comment la dernière mine de fer, à la suite d'un sinistre, a fermé ses portes. Il y a des mines en Maine-et-Loire, mais pas en Bretagne.

Le plomb a suscité de grands espoirs au XVIII^e siècle. A quinze kilomètres de Rennes subsiste encore la cité ouvrière...

Peut-être aurait-on pu mieux faire ? On dit que c'est intentionnellement que les mines de fer ne sont pas exploitées en Bretagne, de façon à les préserver pour le cas d'indisponibilité des mines de l'Est. Seul un géologue pourrait l'affirmer. Mais il faut craindre qu'il n'y ait là qu'un espoir qui ne repose que sur une bien fragile réalité.

LA FORCE MOTRICE

Indépendamment des produits pétroliers que la Bretagne ne produit pas, la force motrice, c'est l'électricité. Ce qui manque, ce sont les pentes, la longueur des cours d'eau. On a essayé d'y remédier par des projets de barrages de baises au bord de la mer, mais on n'en est encore qu'à la phase des essais.

Le problème d'ailleurs est en partie résolu depuis que le réseau national peut disposer d'une quantité suffisante d'électricité, produite dans le Massif Central, les Pyrénées ou dans nos usines thermiques régionales.

LES CAPITAUX

C'est certainement pour un géographe ce qui est le plus difficile à chiffrer ; nous ne pouvons nous fonder que sur des impressions.

L'année dernière on a essayé de chiffrer la richesse en argent liquide de la Bretagne. On a employé des moyens indirects.

Le directeur de la revue *Vendredi*, M. Nicolas, s'est livré à des calculs. Ces calculs ont été repris par le vice-président de la Chambre de Commerce de Morlaix, M. Chateau, et on est arrivé à un résultat extrêmement suggestif.

On a essayé de se fonder non pas sur l'achat des denrées courantes mais sur celui des produits demandant une certaine aisance. C'est ainsi que l'on a pu constater que la Bretagne ne fait, par exemple, que 3 % des achats de poste de radio et de télévision de toute la France et ceci bien que la population bretonne représente plus de 9 % de la population nationale. Son pouvoir d'achat ne dépasserait donc pas le tiers de celui de l'ensemble du pays.

Ces chiffres donnent une idée qui, pour n'être qu'approximative suffit cependant à éveiller l'impression que le disponible est, en Bretagne, inférieur à la moyenne.

De même, en ce qui concerne les paiements à la Caisse d'Épargne : ils n'atteignent, en Bretagne, que 6 % de l'ensemble des versements du pays.

En revanche on se demande s'il n'y a pas quand même de l'argent en Bretagne. Lors de l'expérience de l'échange des billets de 5.000 francs, il a bien fallu que l'argent sorte des caisses. Et l'on a vu, cette fois-ci, une tendance absolument différente : les cinq départements bretons viennent tous au-dessus de la moyenne française pour cet échange de billets.

Donc la Bretagne possède certaines possibilités financières mais elle ne tient pas à les investir dans des placements d'intérêt général.

De même si on regarde la valeur déclarée pour les successions, les départements de l'Ouest dépassent d'environ 20 % la moyenne des départements français. Si on voulait évaluer la richesse de la Bretagne d'après la valeur du capital, elle serait supérieure à la moyenne française.

Par contre, en se basant sur les déclarations d'impôts sur le revenu, la moyenne des revenus est inférieure d'environ 50 % à la moyenne nationale.

La richesse est donc, soit immobilisée dans la propriété foncière, soit thésaurisée. C'est peut-être là que réside une partie de l'insuffisance des capitaux d'investissement en Bretagne.

LA MAIN-D'ŒUVRE

La main-d'œuvre au contraire paraît en Bretagne extrêmement favorable grâce à une forte natalité, les naissances ont toujours dépassé les décès alors que des provinces voisines sont souvent menacées de dénatalité.

(Suite page 33.)

* D'après un exposé fait lors du récent Congrès Régional du Centre des Jeunes Patrons de l'Ouest.

POUR UN GROUPEMENT DES EXPORTATEURS BRETONS

par H. CHATEAU

Vice-Président de la Chambre de Commerce de Morlaix

Dans tous les coins, de nombreuses personnalités recherchent actuellement le moyen de donner un essor nouveau à l'industrie bretonne.

On suggère de développer les industries en cours, d'en susciter de nouvelles, de créer des organismes spécialisés dans l'exportation : il s'agit, étant donné l'état des techniques, de porter le rendement de la Bretagne au maximum.

Comme les ressources naturelles de la Bretagne sont connues depuis longtemps, il est évident que les industries qui en découlent ont été en place les premières. C'est dire qu'elles ne manquent pas d'expérience, qu'elles sont généralement fort bien dirigées par des hommes de valeur et qu'enfin elles s'appuient solidement sur un large crédit moral et financier.

En particulier, ces vieilles affaires sont équipées administrativement et commercialement pour la vente à l'étranger. Cependant, en raison même de leur expérience, elles ne demeurent pas indifférentes à un effort collectif en vue d'intensifier l'exportation bretonne. Elles connaissent déjà le grand intérêt des « relations » en matière de commerce extérieur, elles savent que les circonstances les plus imprévues et parfois les plus insignifiantes peuvent être à l'origine de l'ouverture d'un marché.

Il reste que cet effort collectif hautement souhaitable ne saurait être l'œuvre exclusive de ces vieilles affaires, même groupées en Bureaux d'Études. La création d'un tel bureau entraînerait des frais relativement élevés qu'un groupe limité d'industriels hésiterait à entreprendre. C'est logique, et nous ajouterons que, moralement parlant, il ne serait pas souhaitable que les marjons soient tirés du feu de cette manière.

Ce qui doit profiter à tous doit être voulu et entrepris par tous. Le travail à faire doit être repris d'abord dans ses grandes lignes, et confié le plus tôt possible, pour étude des détails et application, à un organisme représentatif de la collectivité économique bretonne.

Il faut en finir avec les spéculations intellectuelles et revenir aux faits. Des centaines d'industries de transformation fleurissent en France, en dehors de toute logique... géologique. Elles ont été créées au hasard des individualités, des vocations, des compétences. Elles sont le fait des hommes bien plus que du sol ou du climat.

C'est ainsi que l'Auvergne exporte d'énormes quantités de chapeliers vers l'Amérique du Sud, et il est clair qu'aucune théorie n'aurait jamais permis de découvrir une telle ressource par cette province. Le hasard avait

amené autour de Clermont-Ferrand des exilés tchèques qui ne demandaient qu'à exercer leur spécialité : la perle de verre. Ce fut le mérite de M. Goulaudon, président de la Chambre de Commerce de Clermont-Ferrand, de les découvrir et de les lancer.

En Bretagne, comme partout, on trouve cent exemples de ces mêmes hasards. Nous avons dans les Côtes-du-Nord une fabrique de mouches artificielles dont la réputation est devenue internationale. Un organisme exportateur lui permettrait peut-être de décupler ses ventes.

Pour parler utilement de notre avenir économique, il faut donc abandonner toute idée préconçue. Le premier travail qui s'impose à un Bureau d'Études est un travail d'inventaire : recensement et classement de nos industries actuelles, y compris les plus petites industries artisanales. Consultation des chefs d'entreprises et répertoire de leurs desiderata ; recherche et recensement (en liaison avec l'Inspection du Travail) des hautes spécialités. À l'instar de l'Auvergne il nous appartient de « trouver le Tchéque », l'homme qui végète dans quelque obscur emploi au milieu du quadrilatère Nantes-Quimper-Brest-Rennes, alors qu'il pourrait peut-être nous valoir cent millions de chiffre d'affaires annuel.

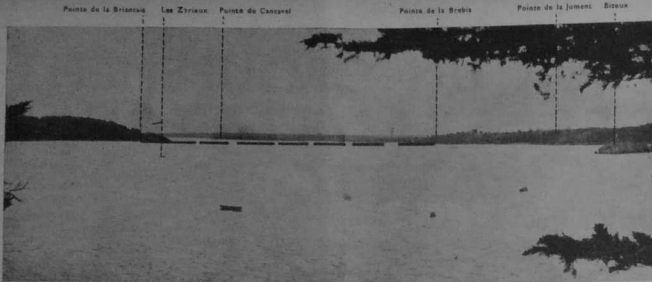
Un autre travail tout différent, et qui vient d'être compris de la façon la plus heureuse par la Chambre de Commerce de Rennes, est l'attirer vers la Bretagne ce mouvement de déconcentration industrielle qui s'amorce en France. Il s'agit d'organiser l'accueil breton aux industries extérieures, en créant des zones industrielles.

Le président Prod'homme nous signale que la demande dépasse dès à présent ce que nous pouvons offrir aux meilleurs candidats. C'est assez dire que nos Chambres de Commerce ne risquent pas de travailler « à vide » en s'engageant sur cette voie.

Il est évident qu'un aussi important travail d'inventaire et d'enquête ne peut pas être le fait d'industriels bénévoles. Il doit être entrepris par un secrétariat organisé.

Au départ, le secrétariat de la VI^e Région économique suffirait amplement. Les frais afférents à cette enquête méthodique seraient partagés entre nos Chambres de Commerce, Nantes y compris.

Une sorte de protocole pourrait prévoir la création d'un Bureau d'Études autonome, le jour où nous pourrions passer au second stade, c'est-à-dire à la mise à l'étude d'un Groupement des Exportateurs Bretons, société par actions, directement financée par la masse des producteurs bretons.



L'estuaire de la Rance vers l'amont. Vue générale de l'emplacement présumé du barrage.

LES USINES MARÉMOTRICES

VUE D'ENSEMBLE DU PROBLÈME

par L. KERVRAN

Membre de la Commission de l'Électricité du Ministère du Travail.

Le manque d'énergie électrique en France pose au premier plan la question des usines marémotrices.

Cette question intéresse vivement la Bretagne, qui possède, à ce sujet, la position la plus favorable en France, et même une des positions les plus privilégiées du monde par la hauteur de ses marées, tout au moins en Ille-et-Vilaine.

Intérêt national et intérêt régional, telle est la portée du sujet.

Il n'est pas nouveau et depuis une trentaine d'années surtout, de nombreux articles lui ont été consacrés, techniques ou polémiques.

Aucune étude d'ensemble cependant n'a encore été publiée sur les divers aspects de la fourniture d'électricité par les usines marémotrices. Plus grave, aucune étude d'ensemble n'avait été faite.

Nombreux sont les organismes ou personnes qui, à un titre quelconque, se sont penchés sur la question des usines marémotrices prises en elles-mêmes. L'interconnexion de ces usines avec le réseau national a aussi été envisagée dans toutes ses conséquences, mais cependant des questions, pourtant capitales, avaient été totalement oubliées.

Celles-ci changent singulièrement les conclusions qui ont pu être adoptées de différents côtés, de sorte que la construction des usines marémotrices est entrée, depuis quelques semaines, dans une phase nouvelle qui ne se borne plus à l'étude des projets techniques. Une décision est à la veille d'être prise.

Aussi, nous a-t-il paru utile de souligner l'importance du problème de la construction de ces usines pour la Bretagne comme pour la France, et de faire le point sur cette question qui a déjà fait couler beaucoup d'encre.

IMPORTANCE POUR LA FRANCE

La France manque d'électricité. Si nous n'avons pas eu de coupures cette année, cela tient à deux raisons :

1^o Une année exceptionnellement pluvieuse qui a permis à tous nos cours d'eau, à tous nos réservoirs d'être toujours largement pourvus en eau, même l'hiver, car il n'y a pas eu de grand gel (d'où plus de courant produit, et moins de consommation pour le chauffage).

2^o Le maintien du contingentement des 2.000 plus gros consommateurs de France (limitation de puissance) afin de laisser libres la petite industrie et la consommation domestique.

Mais différentes branches de notre industrie nationale souffrent de ce contingentement. Face à la pénurie mondiale d'aluminium, par exemple, nous ne pouvons étendre notre production autant que nous pourrions le faire si le courant de l'électrometallurgie et de l'électrochimie n'était pas contingenté. De plus le chauffage est interdit, et, actuellement, notre consommation par habitant reste très faible par rapport à certains pays.

Il est donc indispensable d'accroître rapidement notre production, qui est à la merci d'une période de gel ou de sécheresse qui entraînerait à nouveau les restrictions de la consommation domestique, les coupures dans l'industrie avec toutes les conséquences économiques et sociales du malthusianisme de la production et les difficultés de la vie familiale par suite d'horaires anormaux de travail.

Nous manquons de charbon; accroître la production par des usines thermiques n'est donc pas une solution, sauf dans des cas spéciaux d'utilisation de houilles invendables commercialement. Alimenter des centrales (comme celles qui sont en construction à Brest et à Nantes) par des charbons importés, cela conduit à une dépense de devises dont nous ne pouvons plus nous permettre le luxe.

Seule la production d'énergie d'origine hydraulique est à pousser. Mais les chutes d'eau les plus intéressantes ont été équipées. Les usines de haute chute qui peuvent encore présenter quelque intérêt ne peuvent nous apporter

une énergie substantielle; elles ne peuvent retenir l'attention que comme usines de pointe, leur retenue d'eau étant utilisée de deux à quatre heures par jour au moment de la forte consommation; de ce fait l'installation s'amortit sur peu d'heures par an, d'où un prix élevé du kilowatt-heure. Ces usines de pointe deviennent sans intérêt d'ailleurs, car nous avons montré que l'on peut faire des usines marémotrices dont le débit, une marée sur deux, peut être maximum à l'heure de la pointe de consommation (or il n'y a qu'une forte pointe de consommation par jour; tandis qu'il y a deux marées par jour).

Il n'y a que les usines au fil de l'eau, sur nos grands fleuves, qui peuvent fournir les milliards de kilowatt-heures nécessaires à notre économie, et seuls le Rhin et le Rhône, par leur pente et leur débit, sont intéressants à ce sujet.

D'où les grandes réalisations en cours sur ces fleuves : par l'Électricité de France, sur le Rhin; par la Compagnie Nationale du Rhône, sur le Rhône (Génissiat, Donzère-Mondragon).

Mais déjà on est à la limite du rentable. Le kilowatt-heure, revendra pris sur place, si les prix actuels ne changent pas, à plus de 4 fr. 20 à Donzère-Mondragon.

On a équipé les chutes les plus avantageuses. Les prochaines usines que l'on serait amené à construire sur ces fleuves conduiront à un prix du kWh qui pèsera lourdement sur le prix compensé de l'énergie en France.

Car, à présent, on vend, rendu au point de consommation, le kWh haute tension à des prix de l'ordre de 4 francs. Ceci pèsera qu'il y a de vieilles usines productrices amorties (et vite, du fait des dévaluations) où le prix du courant ne revient même pas à 1 franc le kWh. Une moyenne compensée avec le prix du courant dans les nouvelles usines permet encore, pour le moment, de tenir le prix de vente en gros de 4 francs le kWh, mais à mesure que la production des nouvelles usines l'emportera sur le

total de la production des usines amorties, le prix devra se relever sensiblement, d'où un accroissement des frais d'exploitation de toutes les industries, puisque toutes, plus ou moins, et à tous les stades, font appel à l'électricité.

En 1951, nous sommes donc dans une impasse; aucun projet important et rentable ne peut plus être envisagé; tout au plus une usine sur le Rhône (Montélimar), une ou deux sur le Rhin, rentrent encore dans des limites acceptables, parce que, outre leur production d'électricité, elles sont nécessaires à l'amélioration de la navigation fluviale.

Il faut donc, immédiatement, songer à d'autres sources d'énergie plus économiques.

Adhersons-nous à l'énergie atomique, dira-t-on; avec quelques kilogrammes de produit, elle nous donnera une énergie considérable.

Disons tout de suite que cette solution, si elle est réalisable pour répondre à certains impératifs, est sans intérêt pour l'industrie; elle constitue une solution trop coûteuse. La production du kilogramme d'uranium 235 ou de plutonium nécessite des installations gigantesques et d'énormes quantités d'énergie (et où la prendrons-nous ?); l'amortissement de ce « kilogramme d'énergie condensée » sera donc très onéreux, tandis que l'eau est gratuite. Car une fois muni de ce « combustible nucléaire » il faut quand même l'usine génératrice d'électricité, avec chaudière, turbine, alternateur.

Économiquement cette solution n'est pas à retenir, puisque nous avons mieux en France : l'énergie des marées.

Celle-ci peut fournir à la France toute l'énergie dont elle aura besoin, régulièrement, sans l'ala de la sécheresse, avec une précision mathématique calculable aussi longtemps à l'avance qu'on le désire.

À quel prix ? Car tout est là, quand on se place au point de vue économique.

Le Ministre de l'Industrie et du Commerce, au prin-

Maquette du modèle de la Rance. Vue de la partie mer du modèle; au premier plan, la jette et l'écluse du port de St-Malo; au fond, les volets de réglage de la marée.



temps dernier, répondant à une question qui traduisait l'étonnement général devant le retard apporté à la mise en construction d'une usine marémotrice, a répondu que ce retard provenait du fait qu'à ce jour le courant produit par une usine marémotrice reviendrait à 20 % plus cher que le courant produit par une usine au fil de l'eau.

Techniquement la solution est possible; le Ministre le reconnaît. Il justifie l'absence de réalisation par des considérations économiques.

Mais il semble difficile d'accepter les conclusions des services intéressés du Ministère, même sur le plan économique, car elles paraissent résulter de chiffres qui ne reflètent qu'une partie du problème et nous y reviendrons plus loin.

En fait, d'ailleurs il n'y a pas que des raisons économiques, à la référence du Ministère: il y a aussi des arguments d'ordre financier.

L'argument financier est déterminant: les travaux de l'Électricité de France sont au ralenti; ceux de la Compagnie Nationale du Rhône aussi; ni l'État, ni les Sociétés nationalisées ne trouvent de capitaux suffisants, même par l'emprunt, pour faire face à tous les travaux d'équipement nécessaires; souvent, les plans établis ne peuvent être suivis.

Il ne peut donc être question de construire des usines marémotrices puisque l'on ne dispose même pas de capitaux nécessaires pour terminer les usines au fil de l'eau dont la construction est commencée.

C'est pourquoi nous avons proposé une autre solution de financement, qui est actuellement à l'étude sur le plan parlementaire.

Il faut espérer qu'une loi interviendra rapidement à ce sujet.

Dans tous les cas, l'intérêt national des usines marémotrices est aujourd'hui indiscutable, indiscuté même,

et leur réalisation n'est différée que pour des raisons économiques et surtout financières.

INTÉRÊT POUR LA BRETAGNE

Si l'intérêt national trouve son compte dans la construction d'usines marémotrices, que dire de l'intérêt plus spécifiquement breton!

Le développement industriel de la Bretagne s'est trouvé freiné, malgré une main-d'œuvre locale surabondante et qui doit s'expatrier au prix d'un drame sentimental et psychique certain.

La Bretagne ne dispose pas de matières premières. Du moins, pourrait-elle développer une industrie de transformation prospère, et qui justement résorberait cet excédent de main-d'œuvre. Pour cela, il faut de la force motrice.

Mais, dira-t-on, l'électricité fournit d'ores et déjà une énergie suffisante!

C'est exact, et le courant y est à peu près au même prix qu'ailleurs. Mais les régions industrielles ont de l'électricité à bien meilleur marché; l'électrochimie et l'électrometallurgie ne paient leur courant qu'à un prix très inférieur; les industriels qui peuvent produire eux-mêmes leur courant à bon marché peuvent avoir leur centrale électrique qui n'est pas nationalisable jusqu'à 8.000 kvA (10.000 chevaux environ); ceci permet déjà de assez grande usine. Le réseau hydraulique breton ne permet pas de telles réalisations.

Il ne reste donc, pour l'industrie, que la ressource d'acheter son courant à l'Électricité de France. Elle le paie un prix trop élevé pour pouvoir lutter avec d'autres régions mieux situées quant aux matières premières.

Or, les communes d'un bassin hydraulique aménagé pour la production d'électricité ont droit à une part réservatoire de l'énergie produite, à un prix très bas.



Maquette du moulin de la Rance. Une visd'engrenage.

Ces communes peuvent donc revendre le courant mis à leur disposition à des industries locales à des prix inférieurs au prix normal et cette vente constitue pour elles une source de recette qui leur permet de réduire les impôts. Source de richesse pour le budget local, attrait pour l'industrie, voilà donc ce que donnerait à la Bretagne l'installation d'usines marémotrices.

Ajoutons encore des ressources touristiques accrues car on vient de loin, en nombreuses caravanes d'autocars, voir de telles installations (il suffit de penser le nombre de touristes qui vont visiter les grands ouvrages de Génissiat ou des Alpes).

RAISONS D'ESPÉRER

Même en admettant les chiffres donnés par le Ministère de l'Industrie et du Commerce, il est inexact d'affirmer que les usines marémotrices sont encore trop chères tant qu'on n'aura pas fini d'équiper les usines au fil de l'eau actuellement en cours de travaux ou dont la construction est en principe décidée.

Les services techniques du Ministère, après une étude très poussée de la question, ont conclu, pour ce qui est de l'usine projetée sur la Rance, que le courant y serait produit à 5 francs environ le kWh, tandis que sur le Rhône il ne dépasserait pas 4 fr. 20.

Mais ce qui importe n'est pas le prix à la production, c'est le prix de revient à l'usine utilisatrice. Peu nous importe du courant qui, par miracle, serait gratuit à 10.000 kilomètres d'ici.

Ce courant, il faut le transporter! Et son transport n'est pas gratuit. Il nécessite une ligne à haute tension, des transformateurs, des appareils de protection et de manœuvre; tout ceci coûte cher. L'amortissement, l'entretien, la main-d'œuvre dans les postes de transformation (très peu nombreuse certes) fait que, d'après nos calculs, basés sur les prix à fin décembre 1910, on arrive à 0 fr. 14 le kWh pour 100 kilomètres de transport, compte tenu du réseau de transport à 230.000 volts déjà installé en France, et amorti partiellement. Pour présenter des chiffres favorables à la thèse du Ministère, nous avons établi une compensation tenant compte de tout le réseau français pour aboutir à un prix moyen de transport, car sinon nous aurions abouti, pour une ligne neuve, à un peu plus de 0 fr. 20 par kWh et par 100 kilomètres.

Le courant produit à Donzère ne sera pas utilisé à Donzère; il sera dirigé en grande partie sur la région parisienne qui est le gros centre de consommation. De

Donzère à Paris il y a près de 700 kilomètres; il y a donc déjà 0 fr. 98 de transport par kWh.

La baie du Mont-Saint-Michel n'est pas à 100 kilomètres de Paris (de Granville aux postes de la région parisienne, 270 km.), nous gagnons 0 fr. 59 par kWh sur le transport.

Mais ce n'est pas tout: il y a des pertes en ligne, non négligeables, puisqu'en France, en moyenne, plus de 20 % de l'énergie est perdue en ligne (pertes de transformation, pertes par chute de tension le long des lignes, pertes par induction et par capacité...).

En récapitulant, on voit qu'en prenant le prix de départ cité par le Ministère, le courant, revient à Paris revencidra à 6 fr. 10, venant de Donzère, à 1 fr. 86 venant de Granville, à moins de 6 francs encore de Cancale, et très près de 6 francs de la Rance.

À l'utilisation, du seul point de vue économique, le courant des usines marémotrices, dans l'Ille-et-Vilaine, est donc plus intéressant pour toute la région parisienne qui est la plus grosse consommatrice — et fortiori pour la Bretagne — sans compter les avantages de ces usines qui ont toujours de l'eau. Rappelons aussi la possibilité de réaliser des usines très souples, avec des décalages réglables de la puissance maximum afin d'adapter celle-ci à la demande (ce qu'on ne peut faire avec des usines au fil de l'eau). Ceci rend certaines usines marémotrices assimilables à des usines de pointe, où le courant, à la production, revient à environ 1 fr. 50 le kWh, dans de bonnes conditions, mais souvent beaucoup plus. Et encore sont-elles situées dans les montagnes, de 600 à 800 kilomètres de Paris; c'est dire que, dans tous les cas, les usines marémotrices sont, à l'heure actuelle, les plus intéressantes.

Cette démonstration que nous avons pu faire et qui n'a pu être réfutée, car nos chiffres, volontairement, étaient pris favorables à la thèse inverse, a profondément impressionné les responsables de notre politique énergétique.

Il sera désormais impossible d'opposer une argumentation économique pour rejeter, sur le plan national, la construction de telles usines.

C'est donc la question financière qui reste à résoudre, la comme pour les autres usines.

Une solution va être portée devant le Parlement, visant explicitement les usines marémotrices. Elle a trouvé de gros appuis dans tous les milieux qui ne voient que l'intérêt national et l'intérêt régional. Mais d'autres intérêts sont aussi pour, ou contre. Nous espérons cependant une solution favorable prochaine, car maintenant aux efforts de la Bretagne se joindront de puissants appuis à Paris.



Maquette du moulin de la Rance. Un remplissage.

Maquette du moulin de la Rance. Vue de la partie médiane et amont des bassins.



LA FORMATION DE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE POUR LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS

par J. JOORIS
Inspecteur principal de l'Enseignement technique
(Académie de Rennes)



Une région à forts excédents de naissances comme la Bretagne ne pouvait se désintéresser de l'important débouché offert à sa main-d'œuvre dans le bâtiment et les travaux publics. Ni l'agriculture ni les autres activités régionales ne suffisent, et de loin, à absorber toute la main-d'œuvre disponible.

L'apprentissage dès le jeune âge était autrefois peu important dans les métiers du gros œuvre, en raison de la force à déployer. Aussi ne faut-il pas remonter très loin — aux envi-

riel, technicien) puis de commenter les corrections. Ces cours s'adressent aux maçons, plâtriers, couvresseurs, plombiers, peintres en bâtiment, menuisiers, charpentiers.

Des avantages étaient consentis aux apprentis de ces professions ainsi qu'à leurs employeurs.

Malgré ce remarquable effort, malgré des dispositions nouvelles pour parer au chômage saisonnier, on dut constater qu'un effort est toujours indispensable en ce qui concerne les métiers du gros œuvre.

La Direction de l'Enseignement Technique a donc insisté sur la formation de professionnels dans ces catégories.

Pour le bâtiment, comme pour les métiers industriels, on trouve dans l'Académie de Rennes une gamme complète d'établissements qui, en collaboration étroite avec les organisations professionnelles s'attachent à former les ouvriers et les futurs cadres de ces métiers.

Pour la formation des ouvriers qualifiés, des centres d'apprentissage du bâtiment fonctionnent à Brest, La Baule, Nantes.

Les études durent trois ans au cours desquels des stages sur chantiers sont organisés.

Le centre d'apprentissage de Nantes accueille les apprentis sous contrat patronal pendant un ou deux années. La formation se poursuit sur le chantier et aux cours professionnels. Pour quelques métiers et à la demande des employeurs la formation va se faire sur 4 ans.

À Rennes, l'école de métiers du bâtiment forme également des cadres moyens et des ouvriers qualifiés en deux années, la troisième étant accomplie chez les employeurs avec obligation de suivre des cours enseignés à l'école.

À Brest, le collège technique national forme des dessinateurs du bâtiment et commis de chantiers, recrutés en majorité parmi les élèves des classes de seconde moderne ou technique.

(Suite page 46.)



rons de 1910 — pour constater la présence sur les chantiers d'une forte proportion de manœuvres. Ce sont ces manœuvres nombreux qui alimentaient le recrutement sur le tas des maçons.

La grande guerre de 1914-1918, entraînant un arrêt complet des activités du bâtiment, provoqua une crise sérieuse au lendemain des hostilités quand se posa le problème de la reconstruction. Il fallut faire appel à de la main-d'œuvre étrangère.

Depuis lors, un grand nombre de facteurs ont contrarié la formation de personnel qualifié : désaffection du Français pour ces métiers ; salaires plus élevés versés à certaines époques aux travailleurs de la mécanique ; attraction de la jeunesse française vers les métiers à la mode (mécanicien, électricien, radio) ; chômage saisonnier, intempéries ; absence de mécanisation rendant pénibles les travaux du bâtiment.

La guerre de 1940-1945 n'a pas favorisé la reprise.

Déjà, le Comité de Coordination de l'Apprentissage du Bâtiment et des Travaux publics (C. C. C. B.), ému d'une telle situation et en appréhendant les conséquences pour l'après-guerre, avait mis en place, dans le cadre de la loi Astier, un vaste réseau de cours par correspondance couvrant toute la France avec la participation d'instituteurs-répétiteurs ayant mission de distribuer les devoirs, de les centraliser, de les transmettre pour correction à des spécialistes (dessin indus-



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE



Photo L. Bore

L'importance de la Bretagne dans la construction navale française

Les statistiques de la Fédération nationale de l'Armement américain montrent qu'au 1^{er} janvier dernier, 19 paquebots (216.877 tonneaux) étaient en construction en France, représentant 22,7 % du tonnage des navires à passagers en construction dans le monde. La France se place ainsi au second rang immédiatement derrière la Grande-Bretagne, où 19 paquebots (217.141 tonneaux) étaient à la même date en construction ou en achèvement à flot.

Depuis, le *Villedo-Morville* (9.178 tonneaux) a été mis en service sur la ligne Bordeaux-Casablanca, tandis que huit autres bâtiments sont déjà en achèvement à flot.

D'autre part, les Forges et Chantiers de la Gironde ont livré à la Compagnie Générale Transatlantique le cargo *Equateur* (6.700 tonneaux), premier de deux bâtiments identiques qui leur ont été commandés et qui sont destinés à la ligne Bordeaux-Amérique du Sud.

De son côté, l'Armement Schifffino, qui se spécialise dans le trafic entre la France et l'Afrique du Nord, a pris possession de deux nouveaux cargos : le *Casernes-Schiffino* (3.100 tonneaux) construit par la Société des Chantiers et Ateliers de Provence à Port-de-Bouc, et le *Monge-Schiffino* (4.100 tonneaux), lancé à Blainville par les Chantiers Navals de Caen.

Mais c'est incontestablement en Bretagne que la Construction navale française est la plus active. Tandis que les arsenaux de Lorient et de Brest se partagent avec trois chantiers privés (Chantiers navals de La Guise, Aniers et Chantiers de France à Dunkerque et Chantiers de la Gironde à Bordeaux) la construction de neuf paquebots rouliers, 98.210 tonneaux, commandés pour les Messageries Maritimes, nos trois grands Chantiers poursuivait des constructions plus importantes.

Les Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët achèvent, pour la Société Générale des Transports Maritimes à Vapeur, le *Bretagne*, destiné à la ligne Marseille-Amérique du Sud. Ses caractéristiques principales sont les suivantes :

Longueur hors tout : 176,67 mètres ; longueur entre perpendiculaires : 168,97 mètres ; largeur hors membrures : 22,45 mètres ; croix : 14,91 mètres ; tirant d'eau en charge : 7,95 mètres ; jauge brute : 31.000 tonneaux ; déplacement en pleine charge : 18.500 tonnes ; port en lourd : 8.000 tonnes ; puissance : 110.000 CV ; vitesse en service : 19 nœuds.

L'appareil moteur du *Bretagne* comprend deux groupes de turbines Parsons à engrenage, simple réduction, auxquelles la vapeur sera fournie par trois chaudières Penhoët, timbrées à 40 kilos (surchauffe 450°). Le *Bretagne* transportera un nombre élevé de passagers : 100 en 1^{re} classe, 100 en classe « roulotte », et 1.050 en 3^e classe, dont 850 installés en cabines.

Toujours à Penhoët, et tandis que le *Palmaris* et le *Colonel-Maigne* sont encore sur cale, on installait hier conditionne dans les locaux de l'Etat-Major et de l'équipage du pétrolier *Atari* (21.000 tonneaux de port en lourd) avant d'effectuer la même opération à bord de trois autres pétroliers de 22.000 tonnes, l'*Arisme*, le *Boplad* et le *Palmyre*.

Les Ateliers et Chantiers de la Loire poursuivent à Saint-Nazaire la construction de trois paquebots propulsés par Diesel : l'*Edmond-Beaulieu*, le *Louis-Laurier* et le *D'Arsonval*.

Enfin, les Ateliers et Chantiers de Bretagne ont

achevé la construction de trois cargos, semblables à quelques détails d'aménagements près : le *Berkane*, le *Nahou* et le *Martin-Laurier*. Ce sont des cargos de tonnage moyen, caractéristiques du type de bâtiment nécessaire pour le service de l'Afrique du Nord ou du Moyen-Orient.

Les principales caractéristiques du *Nahou*, par exemple, sont les suivantes : longueur entre perpendiculaires : 91,15 mètres ; largeur : 14,50 mètres ; croix au pont siller : 8,18 mètres ; tirant d'eau : 5,70 mètres ; jauge brute : 2.400 tonneaux ; déplacement en pleine charge : 5.700 tonnes ; port en lourd : 3.000 tonneaux ; puissance : 1.090 CV ; vitesse en service : 14 nœuds.

Six cloisons divisent la coque en sept compartiments étanches dont quatre cales, desservies par des pompes du système Mac-Gregoir, des mâts de charge de 5, 10 et 20 tonnes (ils fonctionnent à la vapeur).

Le pont siller est disposé de telle sorte qu'on puisse y embarquer du matériel lourd, par exemple du matériel de chemin de fer, d'une longueur maximum possible de 45 mètres et une partie des cales est aménagée avec quinze citernes pour vin ou huile d'olive d'une capacité totale de 2.175 hectolitres.

Le *Nahou* et ses similaires sont propulsés au moyen d'une machine alternative avec turbine Bauer-Wach, la vapeur étant fournie par deux chaudières Prévost-Capou à trois foyers classifiées au matériel, et un bord est fourni par un groupe générateur à vapeur de 30 KW et un groupe Diesel (40 KW).

Le lancement du « BRETAGNE » à St-Nazaire



Photo Bore

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

L'AVENIR DE L'INDUSTRIE CHIMIQUE BRETONNE*

par J. BACHELIER
Ingénieur I. C. U. R.

L'industrie chimique bretonne ! Un sourire sceptique se dessine sur les lèvres du lecteur : « Quel bluff », pense-t-il. Eh bien, non, elle existe, cette industrie, déjà plus puissante que bien des Bretons eux-mêmes se l'imagent, car ils ne voient généralement en ces termes ce que nous appelons « la grande industrie chimique », celle des aciéries, des engrais, des usines hérissées de cheminées, panachées de fumées sulfureuses.

En fait, la chimie est présente partout : métallurgie, mines, savonneries, biscuiteries, papeteries.

Mais nous ne voulons parler ici que des industries spécifiquement bretonnes, de celles qui n'existent que par la configuration géographique et géologique du pays, qu'à cause de son climat et des richesses de ses côtes.



Dirigement, à l'aide, des algues qui serviront à la fabrication des alginates.

Sans se lancer dans une fastueuse énumération des industries chimiques bretonnes, il est nécessaire, pour bien situer le problème, de ranger ces activités en trois classes principales, suivant l'origine des matières premières utilisées : industries maritimes, terriennes, du sous-sol.

LES INDUSTRIES MARITIMES

La mer est le facteur prépondérant de l'économie bretonne, et les activités industrielles qui en dépendent sont les plus nombreuses.

Abondante et introuvable source de matières premières, le poisson alimente plusieurs industries, de la conserverie où le chimiste agit un rôle effacé mais capital, aux fabrications de produits pharmaceutiques et vétérinaires travaillant le poisson frais ou les déchets, en passant par les colles et les engrais.

Laisant de côté la conserverie qui sera l'objet d'études plus élevées,

l'opposé dans cette revue, nous devons parler d'une activité cent pour cent chimique : l'industrie des algues.

Longtemps inutilisées, si ce n'est comme fumure et un peu pour l'iodé, les algues sont maintenant en grande vogue depuis les énormes progrès accomplis dans la fabrication de l'iodé et surtout depuis la découverte de l'acide alginique.

Dans le brûlage des algues, jusqu'à lors exclusivement pratiqué, des quantités importantes de produits de valeur étaient détruites ou entrainées dans les fumées. Le procédé humide actuel laisse intacte l'algine qui est désormais non plus un sous-produit de l'iodé mais au contraire l'objectif numéro un, l'iodé et le brôme étant ses sous-produits. Les alginates obtenus ainsi sont en effet appelés à un grand avenir car ce sont des matières filmogènes et plastiques déjà utilisées sur une grande échelle, dans l'appât des textiles et dans l'industrie des cosmétiques ou des peintures, et qui, avec les qualités récemment mises au point, trouvent un large débouché dans les industries alimentaires. D'ores et déjà certains alginates bretons sont supérieurs aux meilleurs produits anglais ou américains.

LES INDUSTRIES TERRIENNES

Les forêts et l'eau cascading des massifs granitiques de l'intérieur ont, dès le XVIII^e siècle, séduit les maîtres papetiers. Installés au bord de ces rivières aux eaux très pures, dont les truites et les saumons attirent tant de touristes, les usines y puisent la plus grande part de leur force motrice. La qualité des eaux a permis aux pelures fines du Finistère de conquérir le marché du papier à cigarettes et de la pelure pour papier carbone, non seulement en France mais à l'étranger, jusqu'aux États-Unis. La Bretagne fabrique 45 % des pelures fines françaises.

D'autres papeteries complètent cette production par des papiers d'emballage ou d'écriture et par le carton, utilisant la matière première abondante du pays : la paille et les bois feuillus.

Pour ce qui est des distilleries, l'avenir apparaît plus sombre, et pourtant... Alors que la France perd de l'argent à vendre de l'alcool, les chimistes français sentent la pénurie des dérivés de ce même alcool que nous achetons à nos acheteurs d'alcool. Lorsqu'on voudrait faire cesser cette paradoxale situation en adjoignant aux distilleries des ateliers de transformation (esterification ou oxydation des alcools, etc.) les producteurs bretons de pommes et de betteraves n'auront plus à craindre la suppression de leurs débouchés et en verront peut-être même l'extension.

LES INDUSTRIES DU SOUS-SOL

Mais c'est surtout l'exploitation du sous-sol breton qui est nécessairement appelée à un grand essor.

Ne citons que pour mémoire l'ardoise et le granit bretons, suffisamment connus et qui donnent aux maisons bretonnes cet aspect si caractéristique, et le kaolin du Morbihan, qui représente 76 % de la production française.

* Recensement statistiquement commenté par la revue La Cornue, 8, rue Chaplain à Nantes et extraits des études suivantes : L'industrie de l'iodé. — L'évolution des papeteries bretonnes. — L'étain en Bretagne. — Les raffinerias de pétrole de Douger. — Les industries maritimes bretonnes.

Mais le sous-sol est riche en ressources encore peu exploitées : les minerais métalliques. Le bassin de Châteaubriant est l'un des plus vastes gisements de fer de France.

Présents un peu partout mais principalement en Loire-Inférieure, l'étain et le titane sont abondants en gîtes filonaires ou alluvionnaires. La Loire-Inférieure possède le seul gisement titanière français d'importance connue à l'heure actuelle, en filons allant jusqu'à un mètre de puissance.

L'exploitation de l'étain, qui va commencer incessamment à Abbeville avec un matériel de grande puissance, est liée à l'activité dominante de la Bretagne : la conserve, qui demande de la toile émail.

Les grands établissements métallurgiques de Basse-Loire et d'Hennebont sont appelés à augmenter leur production et d'étain et de toiles fines. C'est ainsi qu'à Basse-Loire, dans quelques mois entrera en service un train continu de laminage à froid qui travaillera la toile épaisse reçue en bobines du train à chaud de Denain. La production de toiles fines va faire un bond énorme qui devra être suivi par l'étain, d'où les préparatifs fébriles à Nozay-Abbeville pour extraire l'indispensable castité.

Quant au titane, aucun projet immédiat n'a encore pris corps. Transformer-on le minerai sur place ou se contentera-t-on seulement de le concréter ? Il semble qu'un facteur nouveau penche en faveur de la première solution : l'extension de la production énergétique bretonne.

Le facteur est capital sur l'avenir industriel de la région ; or, dans deux ans, l'énergie disponible à partir du centre Nantes-Douger aura encore triple. Cette énergie est de forme excessivement souple et les industries ne sont plus assujetties à la présence d'un perron ou d'une grande voie ferrée. Elle se présente sous trois formes différentes : l'électricité, qui sera bientôt produite par la nouvelle centrale thermique de Nantes-Chevre et dont la puissance installée atteindra 550.000 kW ; le gaz, produit désormais par d'importantes centrales gazières comme celle de Nantes, et distribué à grande distance par des feeders sous pression ; les hydrocarbures produits à Douger par la raffinerie qui traite 1.200.000 tonnes de pétrole brut par an.

Cette extension de l'énergie dans le sud breton se fera certes moins sentir sur la côte nord et il est regrettable que nous n'ayons eu que le mirage d'une usine marmarocrite sur la Rance, usine qui aurait donné un élan nouveau aux industries locales.

Nous avons parlé plus haut de la richesse du sous-sol armoricain en fer. Actuellement, malgré la nouveauté de quelques exploitations aux confins de l'Anjou, aucune grande entreprise n'est envisagée. Il est vrai que les diverses tentatives d'exploitation n'ont guère été encouragées ; mais depuis quelques années le progrès de la technique minière et de la chimie, permettront, en cas de fermeture des mines lorraines, de commencer immédiatement une exploitation rentable à grande échelle.

Les mêmes difficultés se rencontrent pour le plomb qui est abondant mais n'est l'objet que de petites exploitations isolées qui, dotées d'un matériel plus moderne, pourraient développer leur production avec succès.



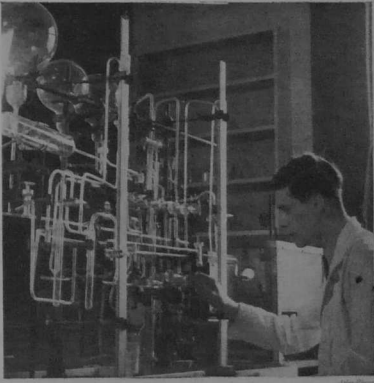
Pour terminer sur une vue d'ensemble et plus optimiste, nous pouvons affirmer que l'avenir de l'industrie chimique bretonne est plein de promesses.

La Bretagne est riche en matières premières de valeur dont l'exploitation est à peine entamée. Pourquoi ? Parce que jusqu'à ces dernières années, la Bretagne était un pays fermé, difficilement pénétrable, sans source d'énergie autonome.

Maintenant la situation est retournée ; les transports routiers ont forcé les barrières naturelles et simplifié le chemin de fer insuffisant, l'énergie est abondante et disponible en tous lieux. La main-d'œuvre est plus abondante que jamais ainsi naturellement que les débouchés locaux. Le Finistère n'est plus le bout du monde et les milieux financiers commencent à s'en rendre compte.

Enfin l'Université bretonne, avec deux grandes Ecoles, forme des cadres particulièrement aptes à diriger l'industrie régionale dans les branches les plus diverses : à Nantes, l'Ecole Nationale Supérieure de Mécanique forme des ingénieurs-mécaniciens spécialisés en génie naval et en constructions maritimes ; à Rennes, l'Institut de Chimie forme des ingénieurs-chimistes pouvant à leur gré se spécialiser en métallurgie ou en industries de fermentation.

La Bretagne forme donc un ensemble économique complet auquel, avec un peu de dynamisme, on peut donner l'essor qui fera retrouver à notre province le rang qu'elle n'aurait jamais dû quitter dans l'économie française.



— (voir page 18)

COMPAGNIE GÉNÉRALE DE CONSTRUCTION DE
LOCOMOTIVES
BATIGNOLLES-CHATILLON
 PARIS, 45, AVENUE KLÉBER

USINE de NANTES-ST-JOSEPH
 187, Route de Paris

★
 LOCOMOTIVES A VAPEUR, ÉLECTRIQUES
 ET DIESEL ÉLECTRIQUES
 LOCOTRACTEURS - MACHINES-OUTILS
 COMPRESSEURS - MACHINES A MOULER
 POMPES " PACIFIC " - RAFFINEURS " JONES " -
 CHARIOTS ARMAX-BATIGNOLLES

★
 MATÉRIELS POUR :
 L'INDUSTRIE DU PÉTROLE
 L'INDUSTRIE DU PAPIER
 LES INSTALLATIONS THERMIQUES - LA SIDÉRURGIE
 LES CHARBONNAGES, ETC.

★
 MÉCANIQUE GÉNÉRALE
 CHAUDRONNERIE - SOUDURE
 FORGE - TRAITEMENTS THERMIQUES - FONDERIE

USINES de PARIS (103, rue d'Alésia) et de CHOLET
 MACHINES-OUTILS H. ERNAULT-BATIGNOLLES
 Tours parallèles - Tours d'opérations - Tours à reproduire

LE NOUVEAU
Rouleau
 A PEINDRE
 A ALIMENTATION
 AUTOMATIQUE

Pressez
BOUTON
LE ROULEAU
fait le reste

PAS DE COULÉES
 PAS DE TACHES
 PAR TERRE ET SUR
 LES VÊTEMENTS

UNIVERSAL-PAINT-ROLLER
 LE PLUS PRÉCIS - TRAVAIL ÉCONOMIQUE ET RAPIDE - FONCTION PARFAITE EN TOUS CAS

VENTE EN GROS - RODANET & C^e, 3, RUE FRANÇOIS-COPPÉE, PARIS-15^e

DROUET
PARIS

MICA
 pour poêles en feuilles
 et en garnitures
 prêtes à l'usage
 pour toutes marques

•
CHATTERTON
RUBAN CAOUTCHOUTE

•
FIBRE VULCANISÉE AMIANTE

•
BAKÉLITE
 planches - tubes - bâtons

Tous les
ISOLANTS ÉLECTRIQUES

101, RUE DE LA
 GLACIÈRE
 GOB. 74-79

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LE TRANSPORT PUBLIC ROUTIER DANS L'ÉCONOMIE BRETONNE

par J. ROBERT,
 Secrétaire général de l'Union des Transporteurs Routiers de la région de Bretagne.

CHAMION nécessaire de notre vie quotidienne, le transport joue dans l'économie d'un pays ou d'une province un rôle de premier plan. C'est du seul transport routier dont l'ajout de desservir par et singulièrement du transport professionnel routier représente par ces industriels et artisans dont l'activité consiste à vendre un service de transport par route, qu'il s'agisse de déplacements de voyageurs ou de marchandises.

Ces définitions sont nécessaires car, en effet, si presque tous les autocars qui circulent appartiennent à des transporteurs publics, il n'en est pas de même des camions dont un grand nombre est la propriété des industriels et commerçants qui les utilisent pour déplacer des marchandises leur appartenant ou faisant l'objet de leur commerce. Il s'agit là du transport routier privé qui reste en dehors de cette étude.

IMPORTANCE ET STRUCTURE

Il y a dans les cinq départements bretons à peu près 1.750 autocars et 1.400 camions de transport public. Ce matériel représente une capacité de transport de l'ordre de 22.000 tonnes pour les camions et de 12.500 places pour les autocars. Le nombre d'autocars exploités en Bretagne représente à lui seul 20 % du total de ces véhicules existant en France. Ce pourcentage élevé provient du fait que notre pays n'a pas un réseau ferroviaire peu développé. Cette situation personnelle routière ne sont pas seuls à assurer le trafic mais le partageant avec les camions privés.

Le parc automobile est entre les mains d'à peu près 1.800 entrepreneurs soit une moyenne de 2 à 3 véhicules par exploitant, ce qui situe bien l'industrie du transport public routier dans la catégorie de la petite et même, très petite, entreprise. La répartition géographique de ces entreprises s'établit comme suit :

— 20 % seulement d'entre elles ont leur siège au chef-lieu du département ou dans nos grands ports ;

— toutes les autres sont dispersées dans la campagne depuis le chef-lieu de canton jusqu'à la moindre bourgade.

Comme il y a dans notre région 1.148 communes et que 1.100 de nos entreprises sont en dehors des gros centres, cela revient à dire qu'il n'y a pas beaucoup de localités bretonnes qui ne possèdent une entreprise de transport public routier.

En Loire-Inférieure, par exemple, sur 220 communes, il n'y en a que deux qui ne sont pas desservies par autocar.

C'est le moment de rappeler que sur nos 1.148 communes, 700 au maximum sont directement desservies ou à portée raisonnable du chemin de fer.

Ainsi, à l'intérieur de la Bretagne, tous les jours, plusieurs centaines d'autocars relèvent la ferme au bourg, le bourg au chef-lieu, le chef-lieu au grand port et le port au village tandis que, formant un réseau toujours mouvant selon les courants de trafic et les saisons, les camions s'emploient de marée, de pommes, de farine, de conserves, de tomates et de bestiaux. La contribution du transport public routier à la circulation des personnes et des produits est donc en Bretagne particulièrement importante.

Mais cet aspect quantitatif n'est pas le seul à considérer. Ce n'est pas un fait de hasard si le transport public routier se caractérise par la multiplicité des entreprises, son extrême dispersion et la variété de son activité. Cette structure correspond à une parfaite adaptation aux tâches que l'on attend de lui. En effet, 10 % des Bretons sont des ruraux et l'activité industrielle de la province n'est pas assez nombreuse. Il en résulte des besoins en transports eux-mêmes très dispersés et peu importants chacun considéré séparément. Mais ces besoins existent et ils doivent être satisfaits. C'est pourquoi il s'est créé des entreprises de transport public à forme artisanale dans les moindres communes. Elles mettent en œuvre une technique simple et souple et se modèlent exactement aux besoins de leur clientèle. Ces entreprises vivent uniquement parce qu'elles exploitent avec une grande économie de frais généraux. A noter qu'au point de vue social cette structure artisanale n'est pas sans intérêt. L'entreprise familiale est très répandue et là où il y a des salariés ceux-ci vivent très près de leur patron dans un climat de confiance et d'amitié.

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

ORGANISATION PROFESSIONNELLE

La profession la plus géographiquement dispersée est par essence la mieux représentée par le vote de ses congressistes professionnels. Les Routiers ont en effet également compris la nécessité de se grouper pour défendre leurs intérêts communs. Il y a à bien sûr un syndicat par département. Tous les syndicats d'une même région économique sont groupés au sein d'une Union régionale qui traite des problèmes communs à cette région et assure la liaison avec la Fédération nationale. A chacun des 5 élections, les transporteurs sont groupés et représentés par nature d'activité : services réguliers, services occasionnels, services exceptionnels pour les voyageurs, transports réguliers, transports à la demande et transports spécialisés pour les marchandises. A ces divisions d'ordre purement technique s'en ajoutent d'autres nées des besoins de coordination du rail et de la route, telles que transports à grande distance, à petite distance, etc.

Puisque la coordination des transports est un instant évoquée, disons que les Comités techniques départementaux, où les problèmes de transport sont étudiés entre représentants du chemin de fer, des routiers, des usagers et de l'Administration, sont parfois un cadre trop restreint quant à la compétence territoriale, ou regardent avec inquiétude à l'écoulement. Un Comité technique régional serait souvent mieux adapté aux discussions sur les tracés et les dessertes sans ferroviaires que routières qui ne peuvent s'exercer aux frontières d'un département.

SITUATION ACTUELLE ET AMÉLIORATION POSSIBLE

Il faut se souvenir de l'état du matériel routier à la libération des pays pour mesurer l'effort accompli par les professionnels du transport. Les 14 des véhicules avaient été requis pour les services de 1919 à 1944. Le reste était à la limite d'usure. Actuellement, l'usage des services de voyageurs et de marchandises peut consister qu'un matériel usé de « tourisme », il est également en plein renouvellement et de très beaux et confortables véhicules sont en service. D'aucuns estiment que l'amélioration est lente. Le moins que l'on puisse dire c'est que les milieux de l'automobile n'ont point lâché depuis la libération de l'Alsace des Projets publics. Fourni de taxes et d'impôts, les transporteurs routiers doivent faire un effort exceptionnel dans des conditions particulièrement défavorables sur le plan économique et financier.

Les améliorations prioritaires porteront sur la régularité et la diffusion d'horaires départementaux et régionaux pour les services de cars. Pour les transports de marchandises, certaines améliorations ne pourront résulter que d'une modification des textes de coordination mais d'autres sont liées à la mise en application de certaines règles professionnelles. Quant aux gares routières, les professionnels font simplement remarquer qu'il faut se garder d'être trop grandioses et par conséquent trop coûteux et font valoir que l'intérêt des usagers commande la construction de la gare la plus près possible du centre des agglomérations.

Hommes dynamiques et courageux, les transporteurs publics routiers n'ont d'autre ambition que de contribuer toujours plus efficacement à la facilité des échanges et par conséquent à la prospérité économique de notre province.



ENTREPRISES GRAUX

ENTREPRISE
GÉNÉRALE
TRAVAUX
PUBLIC
GÉNIE CIVIL
BÉTON ARMÉ



AGENCES :

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

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^{té} MÉTALLURGIQUE
DOUARNENEZ (FINISTÈRE)



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE



Plan Cou-Le-Bon

La magasin de maris à Brest.

BREST PORT PÉTROLIER ?

par G. LOMBARD,
Président de la Chambre de Commerce de Brest.

L'EXTENSION de la consommation des combustibles liquides doit susciter l'installation de nouveaux centres de réception et de stockage. Or, malgré sa situation maritime privilégiée, Brest n'a jamais été bien équipé en moyens de ravitaillement.

Aussi, la Chambre de Commerce de Brest a-t-elle décidé de faire édifier un dépôt de combustibles liquides d'une capacité de 13.000 tonnes.

Il n'est guère besoin de s'étendre sur les principaux avantages de la rade de Brest : accessibilité aux plus gros navires de commerce et situation au croisement des grandes routes océaniques. En ce qui concerne le mazoutage, l'expérience a déjà été faite et avec plein succès : après la guerre de 1914, la Marine nationale avait mis à la disposition du trafic maritime deux réservoirs de 4.000 tonnes qui furent largement utilisés jusqu'à la date de reprise du parc.

A titre indicatif, disons qu'en 1920, 214 navires firent escale à Brest pour mazouter.

Il faut souligner qu'à cette époque lointaine, le plus grand nombre de navires *chauffait encore au charbon* ; et cependant, la minorité chauffant au mazout permettait d'assurer le fonctionnement rationnel du dépôt pétrolier. Ceci dispense de commentaires superflus.

Dans l'état actuel de la question, il est nécessaire de préciser le double intérêt que présente l'édification d'un dépôt : intérêt sur le plan national, d'une part, intérêt sur le plan régional d'autre part.

INTÉRÊT SUR LE PLAN NATIONAL

Sur le plan national, nous rappelons qu'au large de Brest, le passe 30.000 navires par an.

Actuellement, la quasi-totalité de ces navires utilisent les combustibles liquides. Il arrive fréquemment, surtout

pendant la mauvaise saison, que des navires à court de soutes soient obligés de relâcher pour leur approvisionnement en charbon ou en combustibles liquides.

Avant la dernière guerre, le port de Brest qui était bien approvisionné en charbons de soute recevait, annuellement, un certain nombre de relâcheurs qui effectuaient leurs opérations très rapidement.

Avec la généralisation de l'emploi des combustibles liquides, ces relâches sont devenues plus rares et les navires à court de soutes se trouvent dans l'obligation de faire escale dans les ports étrangers pour la raison qu'il n'existe, aujourd'hui, pas un seul port français organisé en station de soutage.

Il est nécessaire, en effet, de souligner que l'organisation d'une station de soutage à Brest ne causerait aucun préjudice aux autres ports français.

À Saint-Nazaire, une station de soutage avait été construite par la Shell Française.

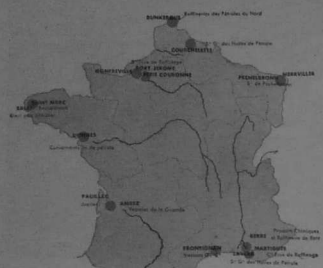
Cette station n'a pu prospérer pour les motifs suivants : éloignement de la principale route maritime cap Finistère-Ouessant (le détournement étant trop grand, les navires à court de soutes ont intérêt à relâcher dans un port étranger) ; proximité des raffineries de l'Atlantique, qui sont, elles, bien placées pour approvisionner les navires touchant Nantes.

Pratiquement, ce dépôt n'existe plus : la Shell vient de le spécialiser pour le stockage des goudrons.

Les grands ports de réception de combustibles liquides, bien organisés pour souler les navires assurant des services réguliers, ne sont pas placés pour recevoir des relâcheurs dont le soutage constitue le but principal de l'escale. Si bien que, finalement, cette activité échappe complètement aux ports métropolitains.

En créant une installation de soutage à Brest, l'on reprendrait aux ports étrangers une partie de l'activité de cette branche particulière du trafic maritime.

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE



Principaux points de raffinage envisagés.

Puisque nous examinons cette question sur le plan national, il est nécessaire de souligner l'intérêt que présenterait la constitution de stocks importants en période de guerre. Des falaises de 60 à 70 mètres de hauteur, à proximité immédiate du plan d'eau, facilitent les installations de stockage souterrain.

La Marine de guerre, plus avertie que les dirigeants de notre économie, a su profiter des avantages incomparables de cette situation et dispose déjà d'un certain nombre de réservoirs souterrains.

Tandis que l'on ne peut que s'étonner de la concentration actuelle des raffineries et des parcs de stockage. Toutes ces importantes installations ont été édifiées en des points particulièrement exposés aux coups d'une aviation ennemie.

Il n'est point exagéré d'affirmer qu'elles seraient toutes détruites et rendues inutilisables dès les premières heures d'un conflit.

L'on peut se demander alors comment l'industrie française, privée de combustibles liquides et de moyens de stockage, pourrait soutenir son effort de guerre et subvenir à la consommation importante d'une armée motorisée.

Or, Brest est le seul point du littoral français où il soit possible d'installer un important parc de stockage souterrain, pouvant permettre l'édification d'une raffinerie souterraine.

L'Électricité de France vient de donner l'exemple en construisant dans l'une des falaises une usine thermique de 40.000 kilowatts de puissance installée, protégée contre tous bombardements aériens, y compris contre celui de la bombe atomique.

Il est évident que l'électricité de France a agi avec beaucoup de réalisme. Dans la mesure du possible, son exemple devrait être suivi.

Vers 1930, la Société Pêchebroun avait décidé de construire à Brest une importante raffinerie.

L'autorisation gouvernementale avait été publiée par le *Journal Officiel* en date du 4 avril 1931.

Nous publions ci-contre : la carte des principaux points de raffinage envisagés à cette époque; le tableau de répartition des contingents pour chacun des points de raffinage prévus.

En ce qui concerne Brest, les études étaient très avancées et les terrains déjà concédés et achetés. Mais, sous la pression d'influences économiques hostiles au port de Brest, la Société Pêchebroun fut contrainte de modifier son projet initial et d'édifier sa raffinerie ailleurs.

Les expériences de la dernière guerre démontrent péremptoirement que, en temps de guerre, les raffineries comptent parmi les principales cibles de l'ennemi et qu'une industrie particulièrement visée ne peut résister aux coups de l'aviation.

Dans l'intérêt du pays, il serait nécessaire de reprendre le projet de « Pêchebroun » en prévoyant la construction d'une raffinerie souterraine.

Construite à Brest cette raffinerie aurait un autre avantage : son approvisionnement resterait possible en temps de guerre car, en cas de prochain conflit, les ports de la Manche et de la mer du Nord seraient, vraisemblablement, interdits aux pétroliers : il est, en effet, certain que l'on ne pourrait risquer les pétroliers de gros tonnage dans les mers étroites exposées aux coups de l'ennemi.

Qu'on le veuille ou qu'on ne le veuille pas, il faut admettre que, en cas de nouveau conflit, Brest serait l'un des rares ports de commerce utilisables et, sans plus attendre, il y a lieu de l'équiper.

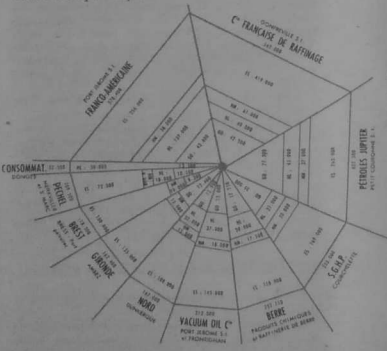
INTÉRÊT SUR LE PLAN RÉGIONAL

Sur le plan régional, il faut, tout d'abord, considérer le trafic particulier du port de Brest.

Parmi les navires touchant le port de Brest, il faut citer, avant tout, ceux qui assurent un service régulier avec l'Algérie et la Tunisie et qui appartiennent aux Compagnies de navigation suivantes : Compagnie France-Navigation; J. Chastelain et Compagnie; Les Cargos Algériens; Charles Schiaffino et Compagnie; Compagnie des Bateaux à Vapeur du Nord; Société Navale de l'Ouest; S. O. F. L. U. M. A. R.; Compagnie Charles Le Borgne.

Ceux des armements qui assurent un service régulier avec le Maroc : S. A. G. A.; Société Havraise de Transport et de Transit.

Tableau de la répartition prévue.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

Ceux des armements qui assurent un service de cabotage avec les autres ports français : MM. Worms et Cie ainsi qu'un certain nombre de caboteurs appartenant à différents armateurs.

La quasi-totalité de ces navires utilise les combustibles liquides.

En outre, il faut ajouter tous les tramps qui apportent des bois africains, des bois du Nord et des bois d'Amérique, ceux qui apportent du nitrate, des phosphates et des pyrites, et tous les pétroliers côtiers qui approvisionnent les dépôts locaux des compagnies pétrolières.

Enfin, les pétroliers de gros tonnage qui viennent caréner pour utiliser la forme de radoub du port de commerce.

Il est nécessaire d'attirer l'attention sur cette forme de radoub qui a les caractéristiques suivantes : longueur : 250 mètres; largeur : 26 m. 77; seuil : à 4 m. 40 au-dessous du zéro des cartes.

Si l'on exclut la magnifique cale de Saint-Nazaire réservée à la construction navale, il ne reste que deux cales en mesure de recevoir les pétroliers de gros tonnage et, plus particulièrement, ceux de 24.000 et de 31.000 tonnes en cours de construction.

Ces deux cales sont la grande forme du Havre et celle de Brest.

Or, pour des raisons faciles à concevoir, la cale du Havre est pratiquement réservée aux paquebots et, de ce fait, pour être carénés en France, les pétroliers de fort tonnage n'ont pas le choix et doivent, inévitablement, se faire caréner à Brest.

Il est déjà arrivé qu'un pétrolier, après carénage à Brest, ait été obligé de rallier un autre port pour souder.

L'absence d'une station de soudage interdit le rendement optimum de la relâche à Brest.

Il est incontestable qu'un port de carénage et de réparations doit pouvoir offrir à sa clientèle toutes facilités pour toutes les formes d'avitaillement.

Enfin, il faut citer les navires basés sur Brest, tels que les cabliers des P. T. T. et les baliseurs des Ports et Chaussées dont Brest est la base principale; les remorqueurs et bâtiments de servitude attachés au port, et, plus particulièrement, le remorqueur de sauvetage *L'Abailie 21*; les navires assurant les services de la rade et des îles sans compter les chalutiers et autres navires de pêche.

À différentes reprises il a fallu envoyer *L'Abailie 21* souder dans un port de la côte sud de l'Angleterre. Ceci se passe de commentaires.

Au sujet de la pêche, il faut rappeler que la Chambre de Commerce a fait construire une importante halle à marse et toute l'infrastructure du port de pêche est déjà installée.

Actuellement, Brest est le port le plus proche des fonds de chalutage et des lieux de pêche exploitables.

Le tableau, ci-dessous, avec distances exprimées en milles marins, schématise cette position favorable.

	Brest	Concarneau	Lorient	La Rochelle	Boulogne
Parson	86	113	142	214	310
La Chapelle	120	140	160	266	401
Petite sole	171	201	230	330	406
Grande sole	240	280	310	426	466
Cochabun	210	241	261	372	400
Feu du Fastnet	290	330	355	471	468

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

Malheureusement, l'absence d'une installation de soudage contrarie l'activité du port de pêche.

En fait, les navires peuvent s'approvisionner en combustibles mais, comme notre port n'a pu obtenir un dépôt pétrolier côtier, sa « cote de place » est plus élevée.

Il est bon de rappeler que la « cote de place » dépend du prix de transport, généralement à partir du dépôt pétrolier côtier.

Aussi peut-on s'étonner que Brest n'ait pas été doté d'un dépôt pétrolier côtier comme d'autres ports voisins de moindre importance.

Il est certain que les facteurs géographiques et économiques ont été jugés moins importants que les intérêts politiques et particuliers de certains groupements.

Jusqu'à présent, nous avons limité l'étude du marché de la consommation au plan maritime seulement.

Un grand nombre de boulangers emploient déjà du fuel domestique et, si l'on était assuré d'un approvisionnement en mazout, il peut être tenu pour certain que dans la ville moderne en reconstruction, un grand nombre de chaudières de chauffage central seraient équipées pour la chauffe au mazout.

En dernier lieu, il faut souligner la motorisation agricole liée au développement de la culture qui est considérable.

Bref, dans ce domaine, également, la carence de l'approvisionnement en combustibles liquides contrarie le développement économique de Brest et de la région environnante et empêche d'utiliser à plein rendement le potentiel humain et l'outillage économique qui, par ailleurs, va en augmentant régulièrement.

AMÉNAGEMENT PORTUAIRE

En ce qui concerne l'aménagement portuaire d'entrée, il est possible de réserver au parc de stockage un emplacement permettant d'obtenir un rendement optimum dans des conditions de sécurité très satisfaisantes.

En effet, le parc de stockage serait installé à l'extrémité sud du môle de l'Est, au voisinage de la passe de l'Est.

La capacité éventuelle du dépôt pourrait, si besoin était, dépasser très largement le tonnage de 11.000 tonnes exigé pour la constitution d'un dépôt pétrolier côtier.

Comme l'on pourrait objecter que les plans d'un port pétrolier doivent tenir compte d'une large extrapolation de tonnage des tankers, il est préférable de préciser que, le long du poste d'amarrage, il y a une profondeur de plus de 10 mètres au-dessous du zéro des cartes sans qu'il soit le moindre moment nécessaire d'entretenir les fonds.

Il existerait encore d'autres avantages que nous nous contentons d'énumérer :

En principe, il ne faut pas que la durée d'escale d'un tanker excède 10 heures et, de ce fait, il faut que la disposition d'un port pétrolier permette d'effectuer, simultanément, toutes les opérations portuaires : déchargement de la cargaison, avitaillement du navire y compris le débarquement et l'embarquement des pièces de machines, petites réparations, déballastage ou ballastage.

L'endroit réservé donne toutes ces garanties attendu que le quai disposera d'engins de manutention et permettra l'accès des camions à la partie arrière des navires où se

INSTALLATIONS SANITAIRES
CHAUFFAGE CENTRAL

RINEAU Frères

46, Bd de la Prairie au Duc - NANTES

SUCCURSALES : BREST - LA BAULE - ST-NAZAIRE

**SOCIÉTÉ LORIENTAISE
DE MATÉRIAUX**

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 16.000.000 FR.

Avenue de Kergroise - LORIENT (Morbihan)

Téléphone : 115

APPAREILS SANITAIRES PORCHER
ISOLANTS ISOVER • PLACOPLATRE • PEINTURES
SILEXORE • MÉTAL DÉPLOYÉ • LAMBRIS « ELO »
FIBROCIMENT DE POISSY, ETC.

KAOLINS D'ARVOR

SOCIÉTÉ ANONYME AU CAPITAL DE 50.625.000 FR.

LORIENT

★

KAOLINS POUR CÉRAMIQUE ET PAPETERIE

LORIENT - 20, rue Carnot - Tél. : 4.23
TELEX : SOYERCO - LORIENT

Matières premières pour l'Industrie

ETS SOYER & C^{IE}

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

SOCIÉTÉ À RESPONSABILITÉ LIMITÉE AU CAPITAL DE 5.000.000 FR.
SUCCURSALE A AURAY - Route de Lorient - Tél. : 1.38
TELEX : SOYER - AURAY

Récupération de toutes vieilles matières

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

trouvent les mâts de charge desservant le compartiment des machines et des chaudières, ce qui est un critérium rarement rencontré même dans les grands ports.

En ce qui concerne la sécurité, la mise en rade serait très rapide car elle constitue une aire de secours où un tanker pourrait être rapidement conduit en cas de feu à bord.

Cette station de soutage qui pourrait être rapidement installée avec le minimum de frais permettrait de satisfaire à tous les besoins :

1° Livraison du combustible à toutes les installations à terre situées dans la région tant par camions que par voie ferrée.

2° Livraison directe du combustible en fûts pour la navigation et la pêche côtière.

3° Ravitaillement des gros navires de pêche par camions-citernes.

4° Ravitaillement des navires amarrés dans le port de commerce par pipe-lines ou chalands-citernes.

Enfin, si l'on adoptait un projet de grande envergure, l'on pourrait encore étendre le parc sur la digue sud du port de commerce et donc l'infrastructure en étroissements serait élargie pour permettre l'édification de réservoirs de grandes capacités.

Il est donc incontestable que, dans l'intérêt général, la création d'une station de soutage et d'un important parc de stockage s'impose dans les plus courts délais.

En outre, la Commission de la Défense nationale du Parlement envisage la construction, dans la métropole,

d'importantes capacités nouvelles pour le stockage des combustibles liquides.

L'on ne peut nier que Brest avec ses hautes falaises est, de tous les ports français, le mieux situé pour abriter une partie de ces capacités nouvelles.

En conséquence, il y aurait lieu de faire aboutir un projet liant le dépôt pétrolier côtier à une installation de stockage à édifier au titre de la Défense nationale.

Il est certain que, malgré les puissantes influences hostiles au port de Brest, ce projet sera réalisé tôt ou tard, soit sous la pression de circonstances graves pour le pays, soit à cause du développement du port de commerce de Brest que l'on s'ingénie à contraindre au plus grand dommage de la région économique.

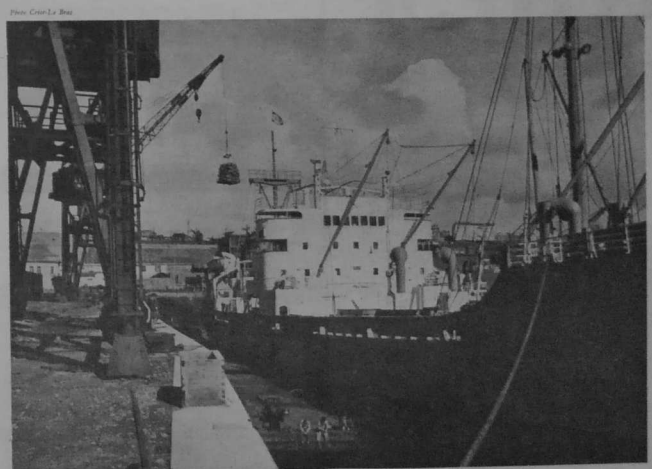
En ce qui concerne le projet du port pétrolier, il sera toujours utile de se rappeler que :

1° La station de mazoutage a déjà existé sans connaître de difficultés.

2° Que la construction d'une usine souterraine est possible attendu que l'électricité de France a déjà construit une importante centrale souterraine.

Il faut donc espérer que des animateurs dynamiques reconnaîtront l'utilité de ce projet et accepteront de le patronner et de vaincre l'incompréhension des puissances économiques et administratives hostiles au développement de notre port de commerce et qui, pour des questions d'intérêt particulier, risquent de compromettre gravement la situation militaire en cas de guerre.

Un coin du port marchand à Brest.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

**TOUJOURS PRÊTE
A L'EMPLOI**



**L'ENCAUSTIQUE
ÉCLIPSE**
A L'ESSENCE
DE TÉRÉBENTHINE PURE



donnera rapidement un
**BRILLANT ÉCLATANT
ET DURABLE**
à vos meubles,
parquets, lins



PARIS PRÉVY ET
SAINT-PIERRE MONTLIBERT (H. 41) *
RENTING & DÉTAILLAGE 146000
BORDE CONTRESTARPE NANTES (H. 1)

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

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

AMIEUX
TOUJOURS A MIEUX

SOCIÉTÉ MÉTALLURGIQUE DE BRETAGNE
ANCIENS ÉTABLISSEMENTS ROYER

CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES
CHARPENTES EN FER - CHAUDRONNERIE
HANGARS AGRICOLES

25, Bd de la Tour d'Auvergne - SAINT-BRIEUC
TÉLÉPHONE 1-00

BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

LE CENTRE MARITIME ET INDUSTRIEL DE SAINT-NAZAIRE

par M. BRERETTE,
Président de la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire.

C'est à la mise en valeur d'une situation géographique exceptionnelle que Saint-Nazaire doit d'être, aujourd'hui, l'un des ports français les plus importants.

Situé à l'embouchure de notre plus long fleuve, disposant de deux rades bien abritées, le port de Saint-Nazaire, le plus rapproché en France, avec Brest, des deux Amériques, permet la réception des navires de grand tirant d'eau qui ne peuvent remonter jusqu'à Nantes.

Aussi, l'essor de la cité a-t-il toujours été étroitement lié à l'activité maritime, autant sur le plan commercial que sur le plan industriel.

CARACTÉRISTIQUES DU PORT

Le port est constitué, essentiellement, de deux bassins à flot offrant à la navigation des plans d'eau de 10 et 22,5 hectares. Plus de 4.000 mètres de quais les ceinturent, et ils communiquent avec la mer par trois entrées, dont l'une, ouvrage de dimensions exceptionnelles, peut fonctionner soit comme écluse à sas, soit comme cale sèche, et recevoir les plus grands navires.

Il faut ajouter trois formes de radoub et un important outillage public, exploité en grande partie par la Chambre de Commerce et comprenant un réseau de voies ferrées abondant, de nombreux crans de levage de toute puissance, plus de 20.000 m³ de hangars et magasins, un entrepôt frigorifique de 4.000 tonnes et des services divers (balayage, remorquage, scaphandres, etc.).

LA GUERRE ET LA RECONSTRUCTION DU PORT

Pendant l'occupation allemande, les possibilités de Saint-Nazaire ont été, évidemment, mises à profit par l'ennemi. Les multiples bombardements aériens dont l'ensemble du port a été l'objet, causèrent de graves dommages à l'infrastructure, à l'outillage et aux installations de toute nature, en même temps qu'ils détruisaient à peu près complètement la ville.

Depuis la libération, les travaux ont été menés activement. Alors que deux entrées se trouvaient hors de service, les quais et les formes de radoub sérieusement avariés, le réseau routier et ferroviaire de desserte bouleversés, les hangars et magasins anéantis, le matériel de levage très endommagé, on peut dire, aujourd'hui, que le potentiel d'avant-guerre est retrouvé, et même amélioré sur de nombreux points.

C'est notamment le cas pour les possibilités de stockage, les

terre-pleins des quais et leur desserte. Neuf postes bien équipés peuvent recevoir des navires à grand tirant d'eau, des postes secondaires sont à la disposition des navires de petit et moyen tonnage. Les crans de levage, d'une puissance variant de 2 à 10 tonnes, sont au nombre d'une trentaine, dont un certain nombre de grand récemment installés. Le port dispose, en outre, d'un matériel spécialement adapté à quelques trafics particuliers : charbons, phosphates, céréales.

Les formes de radoub fonctionnent intégralement et la forme-écluse, que vient de quitter le paquebot *Libéral*, est, elle aussi, complètement remise en état.

LE TRAFIC D'APRÈS-GUERRE

Les courants de trafic maritime ont été, dans de nombreux cas, modifiés d'une façon importante après la guerre. Depuis, ils ont encore subi une évolution qui n'a pas été sans influence sur l'activité des établissements maritimes.

C'est ainsi que dès sa remise en service, le port de Saint-Nazaire a dû faire face à des arrivages massifs de charbons américains dont le pays avait un besoin impérieux. Tous les ports, en effet, ne pouvaient recevoir à toutes heures les « libérés » qui effectuaient ce trafic. Mais cette sorte de spécialisation au service de l'intérêt du pays n'a pas permis d'affecter en même temps à d'autres usages un nombre de postes à quais alors réduits.

Toutes satisfactions ont été d'ailleurs données, à l'occasion, aux réceptionnaires de céréales, phosphates, sucrés, etc. Le trafic de la houille est cependant resté essentiel, et du fait de la politique suivie en la matière, depuis dix-huit mois, la courbe des arrivages a subi, comme dans la plupart des ports réceptionnaires, un retournement sensible.

Mais il est intéressant de noter que, par ailleurs, des possibilités nouvelles s'offrent aux industries liées à l'activité maritime. C'est ainsi que la base sous-marine, construite par les Allemands durant l'occupation, aujourd'hui cédée en partie à l'industrie civile, abrite déjà une usine de transformation de phosphates, et prépare d'autres ressources pour l'installation d'établissements de ce genre.

L'emplacement et la disposition du nouveau centre de stockage ont été étudiés pour permettre l'extension éventuelle des locaux de manutention et d'expédition, ainsi que l'implantation d'usines de traitement ou de conserves de poissons.

Enfin, le transfert des installations de la gare S.N.C.F. qui conditionne le projet de reconstruction de la ville, libérera en arrière des quais d'importants espaces qui constitueront une zone industrielle bien desservie par fer et par route, et à proximité immédiate du port.



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

•
SAVONS
INDUSTRIELS
ENCAUSTIQUES
PRODUITS
D'ENTRETIEN

•
TÉLÉPHONE : 3-94

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE CREIL

35, Rue Charles-Somasco — CREIL (Oise)
Tél. : 63 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

PAPETERIES

**LÉON
CLERGEAU**

SOCIÉTÉ A RESPONSABILITÉ LIMITÉE
AU CAPITAL DE 22.940.000 FRANCS

SIÈGE SOCIAL :
**15, Rue Lamoricière
NANTES**

•
FABRIQUE DE
PAPIERS D'EMBALLAGE
CARTON ONDULÉ
CAISSES CARTON
ONDULÉ
CARTONNAGES
SACS PAPIER

•
USINE A CARADEC
près Josselin
(Morbihan)

L'ACTIVITÉ INDUSTRIELLE

Il est sans doute superflu de souligner l'importance des Chantiers de Constructions Navales Nazairiennes, qui ont livré, tant à la Marine Marchande qu'à la Marine Militaire, des unités nombreuses, parmi les plus importantes et les plus réussies. Bornons-nous à signaler le cuirassé *Strasbourg*, le croiseur *Emile-Berthelot*, les paquebots *Pastor* et *Normandie*, construits par le Chantier de Penhoët, le cuirassé *Jean-Bart* et le paquebot *Félic-Roussel*, construits par les Chantiers de la Loire.

Il faut également citer les ateliers de la Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest, dont la production d'avant-guerre était plus spécialement orientée vers l'hydravation. Ce puissant ensemble, complété par de nombreuses industries annexes, a lui aussi, été durement touché par les bombardements, et par les prélèvements allemands. Mais la remise en état a été menée rapidement, s'accompagnant souvent d'une modernisation technique poussée.

En matière de construction navale, on sait que les chantiers nazairiens ont procédé depuis la guerre à la réparation de nombreux navires, à la reconstruction des paquebots *De Gaulle*, *U-de-France* et *Liberty*, et à la construction de cargos, pétroliers et paquebots mixtes.

Pour l'ensemble de l'année 1949, par exemple, le tonnage des unités livrées par ces Établissements atteint 103.000 tonnes, celui des navires mis à flot dépasse 60.000 tonnes, ces chiffres, qui ne tiennent pas compte des bateaux mis sur cale pendant la même année, suffisent à donner la mesure de l'activité de notre grande industrie locale, et du concours qu'elle a apporté à la renaissance de la flotte marchande française.

Il faut, pour compléter ce bref aperçu des activités industrielles, dire un mot des entreprises secondaires telle que l'industrie charbonnière, dont les concessions, réorganisées et regroupées, présentent maintenant un ensemble puissant, dont l'équipement vient d'être complété par un portique de déchargement et de triage d'un débit horaire de 100 tonnes. Citons également l'usine de transformation des phosphates nord-africains, installée dans la baie sous-marine et qui pourra recevoir sans rupture de charge la matière première amenée par voie maritime.

Parallèlement, la réfection et le perfectionnement des installations générales du port se poursuivent, et nous nous bornons, à ce sujet, à signaler la récente extension du système de pipelines qui permet désormais l'avitaillement direct des navires en hydrocarbures aux divers postes à quai.

On a vu précédemment que l'exécution du projet de reconstruction de la ville est lié, dans une certaine mesure, à la réorganisation de la zone industrielle et portuaire. C'est dire que, dans quelques années, l'amélioration qui résultera de cette opération pourra être pleinement mise à profit.

D'autre part, il convient de noter l'intérêt qui s'attache à la réalisation d'une hydrobase, utilisant le plan d'eau offert par l'estuaire de la Loire. Cette hydrobase serait complétée par le centre de construction et de réparation existant par l'usine de la S. N. C. A. S. O. située en bordure du fleuve, et par l'aéronomie de Genot, également existante, dont les travaux sont déjà très avancés.

A plus lointaine échéance, il faut noter le projet établi, pendant la guerre, par la Chambre de Commerce, qui prévoit la création d'un bassin en bordure du fleuve, et la construction de nouveaux quais en eau profonde en amont des Chantiers de Constructions Navales.

Ainsi, dans le cas d'une évolution de la Marine marchande, amenant une utilisation plus intense des navires à grand tirant d'eau, le port de Saint-Nazaire pourrait facilement s'adapter aux exigences du nouveau trafic. Il pourrait également permettre à ses grands chantiers d'étendre leurs installations et d'accroître les moyens dont ils disposent, soit pour faire face aux besoins accrus de la construction navale ou de l'aéronomie française, soit par suite de modification des conditions techniques de production.

R. BRERETTE,
Président de la Chambre de Commerce
de Saint-Nazaire.

Vue aérienne du port de Saint-Nazaire.

Photo Cortège, avion Japard



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

GETÉ

Boitez les bières...

FABRIQUÉES PAR LES IMPORTANTES

**BRASSERIES
DE L'OUEST**

GRAFF à RENNES : "RHEDONIA"

KERINOÛ à BREST : "ARMOR"

LA MEUSE à NANTES : "MONOPOLE
& ROYALE"

Elles égalent les meilleures

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

UN ENSEMBLE ÉCONOMIQUE ÉQUILIBRÉ : CHOLET*

par FRANÇOIS RICHARD
Industriel, Membre de la Chambre de Commerce de Cholet.

L'ENSEMBLE de la Bretagne est encore à prédominance agricole. Il est certain néanmoins que les possibilités d'industrialisation sont bien loin d'avoir été suffisamment exploitées. On invoque pour excuse le manque de capitaux, mais il reste que, faute de travail, de nombreux ruraux abandonnent la campagne et vont chercher un gage-pain ailleurs.

Il y a à toute une richesse de capital humain, si l'on peut dire, qui n'est pas utilisée. Pour résoudre ce problème, de nombreux efforts ont été tentés. Avant de proposer de nouveaux remèdes, il serait bon de commencer par tirer la leçon d'expériences passées et d'examiner un cas concret. L'auteur des lignes qui suivent se propose d'étudier le cas concret de ce que l'on peut appeler une réussite : le cas de Cholet.

UN PEU D'HISTOIRE

Comment cela s'explique-t-il ? Il faut, pour le comprendre, remonter un peu le cours des âges et faire un peu d'histoire : Cholet s'est industrialisé par suite de cultures du lin et du chanvre.

Au XVIII^e siècle le développement était assez important grâce à Colbert et surtout à un de ses frères installé dans la région choletaise.

Au XIX^e siècle arrive ce que Michelet a appelé la *révolution de casse*. Cholet s'y est adapté du mieux qu'il a pu... Il y avait sous le second Empire 10.000 tisserands dans la région qui travaillaient pour les négociants de Cholet.

Quand les usines ont commencé à se monter à Cholet (les deux plus anciennes datent de 1861) cette main-d'œuvre locale et familiale s'est petit à petit trouvée sans travail car les métiers mécaniques produisaient moins cher, plus rapidement et mieux que les métiers à main.

Les notables du pays et principalement le Clergé se sont penchés sur ce problème et c'est ainsi qu'est née l'industrie de la chaussure, créée pour absorber le chômage et qui compte aujourd'hui plus de 200 usines.

C'était très souvent le curé du pays qui allait trouver le fils du boucher ou celui du noyais et constituait un petit atelier. Aujourd'hui l'industrie de la chaussure occupe des ateliers souvent très importants et qui comptent des ouvriers par centaines. Trois d'entre eux sont à Cholet, les autres sont disséminés dans le pays des Manges.

LA DISPERSION INDUSTRIELLE

La commune de Ville-dieu, par exemple, qui doit avoir quelque chose comme 1.200 habitants, possède à elle seule trois usines importantes et deux ou trois plus petites, occupant une main-d'œuvre qu'il a fallu chercher dans les communes voisines.

Le jour où l'on a voulu établir des cartes de rationnement on s'est aperçu que ce n'était ni Angers ni Cholet qui était les plus industrialisées mais bien Ville-dieu.

Dans de tout petits pays ignorés, c'est 1.500 ou 2.000 ouvriers que l'on voit sortir des usines. C'est un fait assez rare en France pour mériter d'être signalé.

Le résultat de tout ceci a été une transformation du pays. Ainsi, il s'est créé un mouvement d'argent considérable dans les

* D'après un exposé fait lors du récent Congrès Régional du Centre des Jeunes Patrons de l'Ouest.

usines; les banques de Cholet sont plus importantes, au moins autant que celles d'Angers qui compte pourtant 100.000 habitants.

L'industriel prend le rôle qui était dévolu au noble; on trouve souvent des maires parmi les industriels, mais pas des députés, pas plus d'ailleurs que des conseillers.

Certes les moyens de transport sont difficiles. Les bourgs sont souvent éloignés du chemin de fer et cela augmente sensiblement les frais généraux.

La main-d'œuvre quelquefois un peu lente et routinière et qui a du mal à s'adapter à la rapidité de la technique moderne crée également des difficultés.

Difficultés aussi en ce qui concerne le courant d'idées toujours important dans les milieux patronaux. De très gros efforts sont faits à ce sujet, qui sortent dans certains cas des routines de caractère rural.

Mais à côté de ces difficultés les avantages que trouve l'industrie dans la région choletaise sont de poids : stabilité du personnel par exemple.

Quand il n'y a qu'une usine on est à peu près sûr de garder son personnel assez longtemps, et l'ouvrier devient un peu l'esclave de l'usine.

Pourtant il n'y a pas de servage car un ouvrier qui quitte son patron peut très bien trouver du travail dans une autre usine mais il faut quelquefois qu'il aille jusqu'à 7 ou 8 kilomètres. S'il veut le faire il est libre.

Le climat industriel et commercial de la région choletaise a d'ailleurs découragé, dans une certaine mesure du moins, sur l'agriculture; le paysan ayant l'usine à côté de lui, cède plus facilement à la modernisation, au machinisme. Il cède aux cultures nouvelles : les plantes médicinales, le tabac, par exemple, qui ont très vite pris une certaine extension. C'est ainsi que l'arrondissement de Cholet est le premier en France au point de vue de l'insémination artificielle.

LES DIFFICULTÉS

De très gros problèmes restent encore à résoudre. Si les ouvriers venant de la campagne ont une valeur solide au début, très rapidement ils sont gagnés par les défauts du caractère ouvrier. Il y a

LES CONDITIONS D'UN ESSOR INDUSTRIEL (suite de la page 10)

Autre fait capital : les villes bretonnes, contrairement à ce qui se passe dans les autres régions de la France, se renouvellent par elles-mêmes sans besoin d'immigration.

Paris, livré à ses propres ressources, privé de l'immigration des gens venus de la campagne, aurait cessé d'exister en deux ou trois générations. Paris ne peut continuer de vivre que parce qu'il reçoit constamment des provinciaux. Alors que des villes comme Nantes, Rennes, Brest peuvent vivre par elles-mêmes.

Si bien qu'il est certain qu'une ville comme Rennes pourrait disposer d'une main-d'œuvre suffisante pour alimenter des industries nouvelles.

D'autre part, nous constatons une dépopulation de la campagne. Depuis un demi-siècle surtout, les paysans émigrent. Il y a un excédent rural, mais les villes bretonnes n'en profitent guère, la grande majorité de ces émigrants allant à Paris ou dans sa banlieue. L'attrait qu'exerce Paris fait que la plupart du temps les villes locales ne sont qu'une voie de passage; l'industrie n'y est pas suffisante pour fixer la main-d'œuvre.

ASPECTS PARTICULIERS DE L'INDUSTRIE DE L'OUEST

Ainsi l'industrie bretonne présente des aspects particuliers par rapport à celle des autres régions de la France.



La préparation des fils de chaîne en tissage

une différence aussi entre les ouvriers du bourg, et ceux de la campagne, différence qui, presque toujours, les oppose. Le paysan qui entend la sirène de l'usine à six heures du soir est jaloux. Et c'est bien plus encore au moment des congés payés; il ne comprend pas toujours que l'ouvrier est resté enfermé toute une journée avec un chef et des obligations.

De l'autre côté l'ouvrier ne comprend pas qu'il soit obligé de payer les allocations familiales pour le paysan.

Ces petites acrimonies des uns envers les autres engendrent des frictions qui risquent d'envenimer l'aventure du pays.

D'autre part la natalité continue toujours à être exorbitante. Et l'on se demande si la région choletaise arrivera à occuper toute cette population ou si elle sera obligée de subir, au nouveau, les méfaits de l'émigration.

La région de Cholet, dans le coin sud du Maine-et-Loire, est à cheval sur les départements de la Vendée, de la Loire-Inférieure et des Deux-Sèvres.

C'est une région industrielle : Cholet est au carrefour d'une ligne de chemin de fer importante venant d'Angers, et de la ligne Nantes-Poitiers; la ligne s'est d'ailleurs créée à cause de Cholet, et non Cholet à cause de la ligne.

Au point de vue géographique, la nature du sol est granitique, comme en Bretagne.

C'est une région dans laquelle règne une certaine unité spirituelle, héritée des guerres de religions, les guerres de Vendée.

Cette unité se manifeste partout.

Nous remarquerons par exemple que les Syndicats Patronaux et Ouvriers débordent sur plusieurs départements. Les Conventions collectives également, ce qui engendre quelquefois de grosses difficultés pour les Inspecteurs du Travail, car les divisions administratives ne correspondent pas du tout aux divisions géographiques. Les Banques elles-mêmes ont dû déborder la région administrative, et travaillent à Cholet sur les quatre départements.

Cholet est également un gros centre de commerce, il y a de nombreux grossistes en quincaillerie, tissus, mercerie.

Au point de vue agricole, le marché en bestiaux de Cholet est un marché fort important et qui déborde dans le Sud; il était considéré, avant 1914, comme le premier de France après celui de la Villette.

Sans être une ville universitaire, Cholet compte de nombreuses écoles secondaires, fréquentées par des fils de bourgeois, de commerçants, et d'industriels jusqu'à quarante kilomètres à la ronde.

Bref, la région choletaise est moyennement riche. Mais elle est active, elle trouve des débouchés faciles. La polyculture et l'élevage des bovins pour la viande de boucherie sont assurés dans des fermes exploitées par leurs propriétaires eux-mêmes, et dont l'étendue varie généralement entre 20 et 40 hectares.

Sans matières premières, sans force motrice, la région choletaise se crée cependant une industrie assez importante, industrie uniquement de transformation, soit textile, soit dans la chaussure. Il y a environ 200 usines de chaussures disséminées autour de Cholet, depuis le Maine-et-Loire jusque dans la Vendée.

Pour donner quelques chiffres, nous indiquerons que l'arrondissement de Cholet, bien qu'il ne possède que le quart de la population du Département, compte plus du tiers des inscriptions à la Sécurité Sociale.

LES FAIENCERIES DE QUIMPER

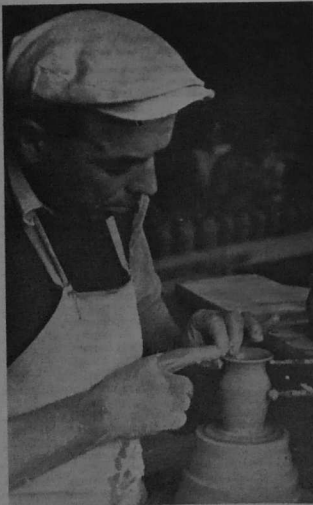
par D. NIGEN,
Directeur Général de la Chambre de Commerce de Quimper.

Les faïenceries de Quimper représentent l'industrie la plus caractéristique du folklore breton.

Dans le sanctuaire de Notre-Dame de Locmaria, l'église du faubourg qui fut jadis le berceau de Quimper, on peut voir un vitrail et une statue de saint Antoine attestant que le culte de ce patron des potiers fut toujours à l'honneur dans une localité où pendant la période gallo-romaine, alors qu'on la nommait Aquilonia, vécut de nombreux artisans exerçant cette profession.

Mais, si Locmaria est devenu aujourd'hui ce laboratoire d'Art, célèbre dans le monde et où naissent les merveilleuses faïences de Quimper, qui s'en vont répandre sur la surface du globe la gloire de nos artistes et de nos artisans, on n'y fabriquait alors que d'ordinaires poteries. D'ailleurs toutes les fouilles pratiquées sur le territoire de Locmaria ont prouvé que de nombreux potiers se perpétuèrent pendant tout le moyen âge.

Le potier doit souvent être considéré d'un artiste.



En 1690, les poteries de Locmaria commencèrent à se transformer en faïenceries en contractant des alliances de famille avec des céramistes qui n'étaient pas bretons. Pierre Belleveaux amena les secrets des faïenciers de Nevers, Pierre Caussy ceux des maîtres de Rouen. En 1776, un potier de Morlain, Dumaine de la Jossierie, qui avait été anobli en cette qualité, vint ouvrir une troisième maison à Locmaria.

Il est donc curieux de remarquer que ces faïenciers venus s'installer là n'étaient pas bretons d'origine : Bousquet, était provençal; Belleveaux, nivernais; Caussy et Dumaine, normands; puis vinrent ensuite Porquier, auvergnat, et Henriot, comtois. Ce sont eux cependant qui ont créé cette industrie faïencière où les sujets évoquent tout ce que cette belle région de France présente à la fois de pittoresque et de charmant.

Et, complétant la comparaison, dans un magistral article illustré paru dans *l'Illustration* du 29 juillet 1931, Gustave Toudouze fait justement observer que la statuette de Bretagne raconte toute la vie de la péninsule armoricaine. Il suffit pour s'en convaincre de visiter les musées de faïencerie où les sujets évoquent tout ce que cette belle région de France présente à la fois de pittoresque et de charmant.

Les noces, gavottes et processions de Jim Sèvelec ne sont-elles pas un peuple de terre cuite? Les nombreux groupes de Micheau ne reproduisent-ils pas exactement les danses et costumes qui dans les pardons et les belles fêtes des Reines de

C'est alors qu'intervint Alfred Beau, genre du romancier breton Émile Souvestre. Il s'appliqua à développer la décoration artistique, imaginant de reproduire des personnages, voire des scènes pittoresques de la vie paysanne et bretonne sur des assiettes, des vases, des bibelots. Mais le genre breton n'était pas encore né.

Il semble bien que ce soit un ouvrier de Locmaria qui eut un jour la fantaisie de reproduire sur l'assiette qu'il décorait la silhouette d'un paysan. Là est l'origine du genre breton qui eut sa première consécration à l'Exposition Universelle de Paris en 1878, avec un plat représentant des mendiants demandant la charité un soir de Noël.

Dès lors les modèles bretons allaient se multiplier, ce qui était d'autant plus facile que la Bretagne est peut-être le pays le plus riche en costumes. On connaît du reste le dicton : un costume par commune. Mais le modèle qui connaît toujours la faveur la plus grande, c'est le petit Breton et sa petite Bretonne qui décorent les assiettes et les tasses à oreilles sur lesquelles ils sont si naïvement peints à la main.

Depuis une soixantaine d'années on ne fait plus que du breton à Locmaria et les reproductions ont à peu près été abandonnées. Le « Quimper » qui désigne les faïences de Locmaria a désormais une réputation universelle.

Dès 1892, les bibelots bretons, les jardinières et les services de table avaient fait leur apparition. Les scènes de la vie bretonne, avec leurs femmes en coiffes, leurs paysans en bragou braz, leurs joueurs de biniou et de bombarde, connaissaient une vogue qu'accroissait encore l'enthousiasme des Américains pour le genre petit breton, si naïf, si original. Cet enthousiasme est tel que durant la dernière guerre, différentes usines américaines fabriquaient une imitation du « Quimper » pour

remplacer le vrai « Quimper » qu'il n'était plus possible d'importer. Depuis la Libération une très forte proportion de la production annuelle est de nouveau exportée de l'autre côté de l'Atlantique. Ainsi en ramenant un chiffre respectable de dollars, Quimper contribue-t-il à la renaissance de l'économie française.

L'exposition de 1925 des Arts Décoratifs et celles qui ont suivi devaient consacrer la rénovation de Quimper qui s'enorgueillit de nombreuses œuvres modernes dues à la collaboration des célèbres maîtres décorateurs : Mathurin Méheut, Geston, Jim Sèvelec, des statuaires Quillivic, Bachelet, Nicot, Armel Beaufrère, Bazin, Floch, Lenoir, Micheau, Renaud, Jean-Haffen, Annie Mouroux, etc. A plus de 2.100 ans d'existence le modèle de Quimper n'est-il pas le frère du modèle de Tanagra? Comme lui, bien que sous d'autres cieux, ne sait-il pas voir les mêmes choses, l'homme et la femme?

Et, complétant la comparaison, dans un magistral article illustré paru dans *l'Illustration* du 29 juillet 1931, Gustave Toudouze fait justement observer que la statuette de Bretagne raconte toute la vie de la péninsule armoricaine. Il suffit pour s'en convaincre de visiter les musées de faïencerie où les sujets évoquent tout ce que cette belle région de France présente à la fois de pittoresque et de charmant.

Les noces, gavottes et processions de Jim Sèvelec ne sont-elles pas un peuple de terre cuite? Les nombreux groupes de Micheau ne reproduisent-ils pas exactement les danses et costumes qui dans les pardons et les belles fêtes des Reines de



Décoration à la main d'assiettes en faïence.

Cornouaille à Quimper, font l'émerveillement des touristes et visiteurs.

Les plus hautes récompenses à l'Exposition des Arts Décoratifs à Paris en 1928, à l'Exposition de Barcelone en 1929, à l'Exposition Coloniale de Paris en 1931, à l'Exposition des Arts et Techniques à Paris en 1937 et à celle de New-York en 1939, sont venues affirmer la réputation mondiale et incomparable des faïences de Quimper.

Les faïences signées Quimper, brillantes et vivement colorées vont de par le vaste Monde porter leur note d'art, c'est-à-dire de joie et de beauté!

Groupe de maris de Quimper. R. Micheau, statuaires.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

UN EXEMPLE RÉCENT D'INDUSTRIALISATION EN BRETAGNE

L'INDUSTRIE DU BRIQUET A REDON

En 1939, la Défense nationale se préoccupant de décentraliser certaines industries de guerre travaillant dans la région parisienne, conseilla à l'une d'entre elles, spécialisée dans l'optique et la mécanique de précision, de transférer son lieu d'exploitation en province. Le directeur de cette entreprise, qui avait vilégiaturé en Bretagne, se mit à parcourir le pays et trouva la possibilité de louer un local suffisamment vaste dans une petite ville de 6.700 habitants : Redon.

L'entreprise déménagea donc son matériel de Puteaux, l'installa à Redon en même temps qu'elle faisait venir les cadres techniques très spécialisés. Puis elle rechercha dans la petite ville de la main-d'œuvre, principalement main-d'œuvre féminine, qui fut instruite petit à petit par les cadres traditionnels de l'entreprise et apprit à se servir des machines de précision dont, quelques mois avant, elle ignorait jusqu'à l'existence.

Un industriel parisien dont l'activité s'exerçait dans le domaine du briquet fut surpris de la réussite de cette acclimatation industrielle et, pour son compte, installa également une deuxième usine. Ainsi, en un peu plus de dix ans, une petite cité agricole a permis de mettre sur pied une industrie importante au point que l'effectif de son personnel s'élève à près de 400 ouvriers ou ouvrières. Quant au résultat il est

on ne peut plus encourageant, puisque les articles qui sortent de ces mains bretonnes sont d'une qualité telle que, non seulement sur le marché français, mais dans le monde entier, les marques de la firme ont acquis une réputation de premier ordre.

Le fait valait d'être signalé, non pas tant pour montrer qu'une industrie de transformation peut fonctionner parfaitement en Bretagne mais encore que la main-d'œuvre a su se montrer à la hauteur de l'outillage extrêmement perfectionné et précis qui lui a été confié.

Si la preuve n'avait pas été administrée d'une façon aussi parfaite on n'aurait peut-être jamais pensé que puisse s'acclimater en Bretagne une activité qui touche à l'orfèvrerie et dont on pensait qu'elle devait avoir recours à une main-d'œuvre déjà formée par plusieurs générations d'habiles manuels (telle qu'on peut la trouver dans les grandes villes ou leurs banlieues).

Il ne faut pas minimiser la valeur de l'organisation qui a présidé à l'installation des ateliers ainsi que celle d'un matériel ultra-moderne, composé de machines dont la moyenne d'âge n'exède pas quelques années mais, cet hommage étant rendu à l'industriel, il n'en est pas moins vrai que la preuve est faite qu'une industrie de transformation, même de précision, peut fort bien réussir en Bretagne.

L'activité économique éclectique du MORBIHAN



Le Morbihan (en vieux breton : « Mor-Bihan », petite mer) doit son nom au vaste golfe formé par l'Océan, sur son littoral.

Le sol, où la roche affleure en maint endroits, est souvent pauvre, sauf dans les vallées et les terres d'alluvions.

Aussi forêts touffues (comme la Montagne Noire) ou landes vastes (comme celle de Lanvaux qui s'étend sur 50 kilomètres), forment l'essentiel du paysage qu'égayent cependant des vallées fertiles.

Le littoral est extrêmement découpé, ce qui donne naissance à un grand nombre de plages dont certaines sont très belles et souvent très abritées, et à quantité de ports d'importance inégale.

La plupart de ces ports, jadis célèbres, ne sont plus que des havres de pêcheurs. Seul à l'heure actuelle, Lorient constitue un port en eau profonde, d'ailleurs d'accès facile et particulièrement bien abrité.

Forêts, landes, vallées fertiles, littoral étendu conditionnent la démographie du département. Paysans et marins constituent l'énorme majorité de la population. La natalité y est élevée et la main-d'œuvre généralement partout excédentaire.

L'AGRICULTURE

L'activité agricole du Morbihan porte surtout sur la culture des pommmiers, des pommes de terre, des choux et des primeurs.

L'élevage produit d'excellents chevaux de trait léger (postier breton), des bovins rustiques et sobres (race armoricaine et pie noire), quelques moutons, beaucoup de porcs.

LA PÊCHE ET LES PORTS

C'est surtout vers les industries de la mer que le Morbihan a tourné son activité. Ses ports arment en effet un millier de bateaux de pêche représentant 30.000 tonneaux et employant plus de 10.000 marins. Ces bateaux ont, en 1939, déchargé plus de 10.000 tonnes de poissons.

Port-Louis, Groix, Erel, La Trinité-sur-Mer, Quiberon, Le Palais, avec leurs conserveries et leurs industries d'armement sont les centres d'une activité maritime que complètent tous les commerces qui gravitent à l'entour.

Lorient, deuxième port de pêche de France, est aussi un excellent port de commerce possédant un vaste plan d'eau bien protégé contre la houle avec un quai en eau profonde (9 mètres) susceptible de recevoir des navires modernes des plus gros tonnages.

Ce quai est d'ailleurs en cours de prolongement et ses terre-pleins, ses grues, ses voies ferrées ont été aménagés et permettent d'assurer une évacuation facile ou un stockage adéquat.

Si le département et son hinterland venaient à connaître une prospérité industrielle d'envergure, Lorient peut, dans des conditions optimales, assurer l'entrée et la sortie de tous produits.

D'ailleurs en 1947, Lorient a pu sans difficultés et malgré un outillage mal remis de ses blessures de guerre, assurer l'entrée de plus de 400.000 tonnes de charbon étranger, sans compter diverses autres marchandises (vins, bois, ciment).

L'INDUSTRIE

L'industrie hôtelière est très florissante en raison du très grand nombre de plages que le Morbihan met à la disposition des touristes : Larmor, et ses annexes, Port-Louis, Gâvres, Erel, Quiberon (Penhièvre et la Côte sauvage), Carnac, La Trinité, le golfe du Morbihan et ses îles intérieures : Port-Navalo, la presqu'île de Rhys — sans oublier les îles de Groix, Belle-Ile, Hoëdic et Houat. D'ailleurs l'industrie hôtelière bénéficie également du fait que le département comporte, en dehors des plages, de nombreuses curiosités touristiques, vieilles églises ou vieux châteaux.

D'autre part il est certain que le Morbihan est le département français qui produit le plus d'huîtres. Des parcs de Pœnerf, du golfe, de la rivière d'Auray, de la Trinité, de la rive d'Étal, les huîtres plates armoricaines sont expédiées partout en France et à l'étranger.

Le Morbihan abrite 47 conserveries traitant, soit les poissons, soit les légumes. Ces usines ont travaillé, en 1939, 7.000 tonnes de poissons et 8.000 de légumes.

Les industries du bois, prospères grâce aux nombreuses et belles forêts, ont fait naître des fabriques de meubles bretons (Auray, Vannes et Lorient), des papeteries ou des cartonneries (Saint-Albais, Pont-Aignan, Saint-Rivallain, Papeteries Cléguen). Elles permettent aussi l'exportation de poteaux de mine à destination de l'Angleterre.

Les Forges d'Hennebont, l'Armel de Lorient, les Acéries de Ploëmel, représentent trois industries importantes qui s'ajoutent à l'industrie essentiellement propre au département, celle du kaolin. Les « Kaolins du Morbihan », les « Kaolins d'Arvor » et « La Cornouaille Française » produisent 80.600 tonnes de kaolin sur une production totale française de 98.200 tonnes, soit 82 %. Ces trois entreprises occupent 600 employés ou ouvriers.

Le kaolin est utilisé principalement pour la charge et le couchage du papier, dans la composition des pâtes céramiques (porcelaine et faïence), dans l'industrie du caoutchouc, pour la fabrication de produits entérocytoprotecteurs, ainsi que dans la fabrication de produits de beauté, et de certains produits pharmaceutiques, pour le traitement des maladies de l'estomac et de l'intestin.

Signalons enfin les carrières d'ardoises de Gourin avant de mentionner l'industrie du bâtiment, particulièrement importante en raison des ruines accumulées dans le département par l'occupation.

Cette industrie pourrait être encore beaucoup plus considérable, si des crédits suffisants lui étaient attribués.

Quoiqu'il en soit, 160 entreprises du bâtiment, supplées par 300 à 400 entreprises artisanales occupent 1 à 6.000 ouvriers qualifiés et autant de manoeuvres. La main-d'œuvre départementale, très abondante nous l'avons vu et qui à l'heure actuelle s'expatrie, soit temporairement, soit définitivement, pourrait fournir à notre département, s'il connaissait une industrialisation accrue, la qualité des ouvriers spécialisés et des manoeuvres dont il aurait besoin.



BRETAGNE INDUSTRIELLE, COMMERCIALE ET AGRICOLE

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

Le véritable **CARBORUNDUM**
AGENCE EXCLUSIVE



EXIGEZ LA MARQUE **CARBORUNDUM**
DBD
ETS. DUTRUT, BERNIER, DESRUES & C^e
68, QUAI DE JEMMAPES - PARIS 10^e - BOT 31-50

FILATURE - TISSAGE - TEINTURERIE

ÉTABLISSEMENTS
RICHARD FRÈRES
S.A.R.L. AU CAPITAL DE 120.000.000 DE FRANCS

Tous Tissus pour Vêtements de Travail



Bureaux et Usines : CHOLET - Tél. 0.03
Siège Social : PARIS, 44, rue de la Boétie - 8^e
Tél. : BALzac 03-26

VENTE EXCLUSIVE AUX GROSSISTES ET CONFECTIONNEURS

FINES CONSERVES **Cassegrain**
NANTES FRANCE

INFORMATIONS FINANCIÈRES

V' ET VI' RÉGIONS ÉCONOMIQUES
BOURSE DE NANTES

LES événements politiques extérieurs et intérieurs n'ont eu que peu d'influence sur le marché. Les variations de cours subies pendant le mois de juin semblent échapper également aux résultats présentés par les Sociétés qui ont tenu leurs Assemblées pendant cette période.

- On peut noter la fermeté du **CRÉDIT NANTAIS**, très recherché à 2.000 francs.
- Le **C^e NANTAISE D'ASSURANCES MARITIMES ET DE TRANSPORTS** va mettre en paiement un coupon de 150 francs brut. L'augmentation de capital vient de se terminer avec un plein succès; le titre, à 1.100 francs, rapporte plus de 10 % net.
- Dans la construction navale, si l'action **CHANTIERS DE BRETAGNE** est en légère hausse à 5.650, l'action **CHANTIERS DE LA LOIRE** a rétrogradé quelque peu à 2.400 mais, dans l'intervalle a détaché un coupon de 250 francs net.
- Les **CHANTIERS DE SAINT-NAZAIRE** se retrouvent au même prix de 6.040 francs, ayant regagné la totalité de leur coupon détaché 492 francs.
- DUBIGEON** a subi quelques réalisations qui ont ramené le titre ex-coupon de 456 francs, à 3.750. Le titre semble devoir en appeler de cette baisse.
- Les Établissements J.-J. CARNAUD viennent de détacher un coupon de 535 francs net. Compte tenu de ce coupon, le titre est sans variation pour ainsi dire par rapport au 1^{er} juin. Le rapport du Conseil d'Administration présenté à l'Assemblée du 25 juin, signale l'insuffisance du tonnage produit par les forges en fer blanc et noir, 52.000 tonnes. Les installations travaillant au débit maximum, les fabrications des usines de transformation ont donc dû être limitées, réduisant les demandes de la clientèle aussi bien sur le marché intérieur qu'à l'exportation. Les travaux de la nouvelle usine de Basse-Indre se sont poursuivis au cours de l'année dernière. Tout le matériel commandé aux États-Unis a été livré et la mise en place sera bientôt achevée. Le rapport signale également que la Société Africaine, filiale des Établissements Carnaud, a édifié à Casablanca, à côté de son usine principale, une imprimerie et a poursuivi la construction de l'usine d'Agadir. La **SOCIÉTÉ NANTAISE DES MINÉRAIS DE L'OUEST** poursuit ses travaux d'équipement de la mine d'étain à Abbezec. Un matériel considérable, venu en grande partie de l'étranger, a été installé. La mise en œuvre de ses installations vient de commencer. Après

Au groupe de valeurs d'alimentation, on note des différences relativement peu sensibles.

- AMIEUX** a fléchi quelque peu à 2.050 francs.
- SAUPIQUET** est inchangé à 5.300 fr.
- Les **DOCKS DE L'OUEST** reprennent le même cours : 5.275 francs.
- PHILIPPE ET CANAUD** perd une fraction de 200 francs, à 3.000 francs.

Le compartiment des valeurs coloniales a été diversement traité.

- Le marché sur l'action **AMIEUX-MAROC** s'est élargi assez sensiblement. Le titre reste ferme à 565.
- Les **ENTREPRISES MÉTROPOLITAINES ET COLONIALES** sont recherchées à 2.900, en hausse de 10 %.

Le marché a été très animé sur la **NANTAISE D'IMPORTATION AU MAROC** qui procédait à son augmentation de capital. Offerte le 1^{er} juin à 4.200, le titre a fléchi sensiblement à 3.800, pour reprendre à 3.850 orienté à la hausse. L'augmentation de capital s'est terminée avec un plein succès.

On note toujours des demandes sur la **NANTAISE DE CULTURES COLONIALES** et la **NANTAISE DE MADAGASCAR** à 4.400 et 3.200.

Aux valeurs diverses, les **ALIMENTS MÉLASSÉS BERTIN** s'inscrivent à 1.210 et trouvent preneur à ce cours. La hausse de ce titre depuis le début de l'année est des plus sensibles, puisqu'on avait coté au plus bas 340.

Les **ÉTABLISSEMENTS EUGÈNE DUCOS** établissent leur cours à 4.550 francs.

Les **CARTONNAGES DE FRANCE** restent fermes à 1.750 francs.

GEORGET a détaché un coupon de 205 francs, et retrouve son cours ancien de 2.600.

La **NANTAISE D'IMPORTATION DES BOIS DU NORD ET D'AMÉRIQUE** fait l'objet de quelques offres à 3.300 francs.

Les **IMPRIMERIES OBERTHUR**, après avoir fléchi à 340 contre 400 le 1^{er} juin sont maintenant demandées à 420. Il sera présenté à l'Assemblée générale du 4 juillet, un dividende en augmentation sur l'année précédente de 45 francs brut.

L'action **SALMON** est demandée à 2.000. Le rapport du Conseil d'Administration signale que le tonnage a atteint, près de 11.000 tonnes contre 7.610 l'année précédente. Cette augmentation d'activité a fait atteindre un chiffre d'affaires de 141 millions contre 108 millions l'année 1949. Après amortissements, la bénéfice net de l'exercice s'élève à 4.922.279 francs. L'Assemblée a voté un dividende de 10 %. Deux millions ont été affectés à la réserve extraordinaire, il est reporté un solde de 1.066.055 francs.

Sur le marché hors cote on note des négociations suivies sur la **BANQUE DE BRETAGNE**, à 650 francs, après détachement d'un coupon de 41 francs.

L'action **BRISONNEAU** est recherchée à 1.300 francs.

42.836.000 francs d'amortissement, le bénéfice de l'exercice des Établissements J.-J. CARNAUD se monte à 113.277.000 francs. Le dividende voté par l'Assemblée s'élève à 13 %. Le bénéfice reporté à nouveau se monte à 6.828.000 fr.

- L'action **BRISONNEAU ET LOTZ** a rétrogradé quelque peu à 2.450.
- L'action **NANTAISE DE FONDERIES** a fait une brillante étape de hausse, terminant à 2.925 francs ex-coupon de 225 fr.
- La **SURGÉRIENNE DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES** n'est pas cotée depuis plusieurs mois, toujours demandée en hausse, est terminée inscrite à 1.600 francs recherchée.
- Dans le compartiment des mines, on note quelques transactions sur les **CARRIÈRES DE LA MELIERAIE**, par contre le marché des **MINÉRAIS DE L'OUEST** reste très animé. Le marché a subi des prises de bénéfices, ramenant les cours de 20 %, sur les plus hauts niveaux atteints. Aux cours actuels, il semble qu'il y ait des ordres d'achat importants en carnet.
- BLANZY-OUEST** n'a eu qu'un marché peu schalandé à 2.600 francs.
- L'action **C^e NANTAISE DE CHARGEURS DE L'OUEST**, qui a détaché un coupon de 844 francs net, cote 11.200 francs contre 11.700 précédemment. Le rapport du Conseil d'Administration présenté à l'Assemblée du 3 juin, signale que la flotte s'est trouvée accrue d'une unité par la livraison du « Pen-march », d'une portée en lourd de 3.378 tonnes; il reste à recevoir, en remplacement des navires perdus pendant la période de guerre, 2 cargos de 1.650 tonnes dont la construction est commencée aux Chantiers de Bretagne à Nantes et qui seront livrés, l'un au début de 1952, l'autre au cours de la même année.
- Le **C^e NANTAISE DE RÉPARATIONS NAVALES**, filiale de la **C^e NANTAISE DES CHARGEURS DE L'OUEST**, a vu son activité accrue par suite de l'acquisition d'un dock de 11.000 tonnes qui permet à la Compagnie de développer sensiblement son centre de réparations navales. Après amortissements, les résultats de l'exploitation de la **C^e NANTAISE DES CHARGEURS DE L'OUEST** pour l'exercice, font ressortir un bénéfice net de 38.193.223 francs. Après répartition du bénéfice, du dividende de 15 %, le solde à nouveau reporté s'élève à 9.881.270 francs.

LES INDUSTRIES HOTELIÈRES ET L'ÉCONOMIE NATIONALE

En janvier 1947, le premier rapport du plan français de modernisation et d'équipement, analysant les conditions dans lesquelles pourrait être gagnée l'indépendance économique de la France, voit essentielle de son relèvement, rappelait qu'avant la guerre nos exportations vers l'étranger ne couvraient que les deux tiers de nos importations et que si notre pays parvenait à combler le déficit chronique de sa balance commerciale, c'était pour près de deux tiers grâce aux revenus de ses placements extérieurs dont le plupart avaient été constitués avant 1914.

La liquidation obligée de nos avoirs publics en or et en devises fait donc que nous ne pouvons plus payer nos importations qu'avec le produit de deux autres postes figurant au chapitre des « rentrées de devises appréhendées », à savoir les exportations visibles et le tourisme. C'est la raison pour laquelle le rapport déjà cité indique expressément que la remise en état de notre industrie hôtelière doit rendre au tourisme sa place traditionnelle dans la balance des comptes français, sous réserve bien entendu, que nos prix supportent la comparaison avec les prix étrangers et qu'un effort d'équipement et d'organisation soit fait.

Les différents congrès nationaux des activités touristiques tenus successivement à Biarritz, Vichy, Nice, Chambois, ces dernières années ont souligné la dangereuse tendance d'esprit consistant à s'abandonner à la facilité et ont démontré l'intérêt d'entreprendre l'étude d'une action permettant à l'industrie hôtelière, à la base des industries touristiques, de participer à l'effort général de rénovation technique du pays.

Dans notre précédent article, nous avons indiqué l'ordre des différentes questions importantes que nous entendions traiter afin que les lecteurs de cette revue régionale soient suffisamment éclairés sur les conditions d'exploitation de l'industrie hôtelière régionale.

En effet, c'est devenu un lieu commun que de mettre en relief, par leur situation dans l'économie nationale, la valeur et le rôle des industries touristiques. C'est la raison pour laquelle, en tête de l'étude entreprise par le Syndicat départemental de l'Industrie hôtelière qui se poursuivra et avant de traiter les questions purement techniques, il convient de citer quelques chiffres caractéristiques destinés à montrer qu'il domine les fonctions multiples et l'importance relative des activités touristiques au tourisme, il s'impose en leur faveur un effort tout particulier pour leur permettre de retrouver leur prospérité d'avant guerre.

En vérité, que ce soit en fonction du nombre de personnes qu'elles font vivre, de la valeur foncière ou mobilière de leurs entreprises,

du chiffre d'affaires qu'elles permettent de réaliser, du mouvement général intérieur qu'elles impliquent et des ressources fiscales qu'elles assurent ainsi à l'État, de leur jeu traditionnel dans la balance des comptes et la tenue du change, de leur rôle social de plus en plus affirmé, on ne peut manquer d'être frappé par la place de premier plan qu'elles tiennent dans l'économie du pays.

A noter d'ailleurs qu'alors que le tourisme est au sens propre du mot le fait de voyager pour son agrément, il est pour l'économiste un phénomène social qui engendre des besoins eux-mêmes générateurs d'activités économiques propres à la satisfaction. Des industries sont nées du tourisme et vivent exclusivement de lui, d'autres voient en lui un stimulant plus ou moins nécessaire.

D'autre part, il faut souligner l'originalité qu'on pourrait appeler des matières premières gratuites (richesses naturelles ou artistiques) et procure des recettes par des prestations de services (nourriture, logement, transports).

D'où une exportation à l'intérieur invisible, l'acheteur ou le touriste venant séjourner temporairement dans ce pays vendeur, règle les frais que cela lui occasionne en échangeant, contre des francs français, des devises étrangères qui entrent de cette façon dans le circuit économique du pays.

Tant d'activités diverses sont influencées plus ou moins directement par le fait économique que représente le Tourisme, et il n'est pas facile de chiffrer la masse des personnes employées qui en relèvent. Néanmoins, d'après des sondages approximatifs, 1.500.000 Français vivaient activement du tourisme, c'est-à-dire environ 5,50 % du pays, les industries touristiques comprennent : 75.000 hôtels ; 45.000 restaurants ; 160.000 débits de boissons ; 500 salons de thé ; 165 casinos ; 125 établissements thermaux ; 53 gîtes ; 180 agences de voyages ; 1.900 autocars et 20 entreprises téléphoniques.

A noter que l'industrie hôtelière, à elle seule, représente à côté de ses quelques 200.000 employés, un personnel de plus de 400.000 employés, son importance dans l'économie nationale sera d'autant plus affirmée lorsque l'on signalera que la métallurgie emploie 500.000 salariés, la sidérurgie 200.000 et les houillères 330.000.

(A suivre). Le Syndicat départemental de l'Industrie Hôtelière.

RÉUNION DE LA VI^e RÉGION ÉCONOMIQUE A MORLAIX

La VI^e Région économique a tenu, le 20 juin dernier à Morlaix, sous la présidence de M. Prof'homme, son Président, sa réunion trimestrielle. M. Hénriet, représentant M. le Ministre de l'Industrie et du Commerce, assistait à cette réunion ainsi que M. Teibert, Inspecteur général de l'économie nationale, M. le Préfet du Finistère, M. le Sous-Préfet de Morlaix et M. Le Brun, adjoint au maire de Morlaix.

La délégation des Chambres de Commerce était la suivante :
Chambre de Commerce de Brest : MM. Lombard, Président, Destieux, Vice-Président, Chambre de Commerce de Morlaix : MM. Lemarchand, Président, Châteaux, vice-Président ; Chambre de Commerce de Quimper : M. Schmitt, Secrétaire-Membre ; Chambre de Commerce de Lorient : MM. Guibou, Président, Gostard, Vice-Président, Kerouan, Secrétaire-Membre, Prevostan, Membre ; Chambre de Commerce de Saint-Brieuc : MM. Mafart, Président, Schilloux, Vice-Président, Rataux, Membre ; Chambre de Commerce de Rennes : MM. Prof'homme, Président, Picard, Vice-Président, Daguennal et Tigot, Membres ; Chambre de Commerce de Saint-Malo : MM. Saint-Mieux, Président, Perrault, Secrétaire-Membre ; Chambre de Commerce de Fougères : MM. Berin, Président.

M. le Président Prof'homme ouvrit la séance en exprimant la satisfaction que l'Assemblée éprouvait de se trouver dans la salle des Délibérations de la Chambre de Commerce de Morlaix et remercia tout particulièrement M^{me} Hénriet, M. le Préfet, M. le Sous-Préfet, M. l'Inspecteur général Teibert et M^{le} Le Brun d'avoir bien voulu assister à cette réunion.

La séance de travail débuta par quelques communications diverses. La Région économique s'est rangée à l'avis de la Chambre de Commerce de Quimper qui estime que les dirigeants des entreprises nationales et des sociétés d'économie mixte ne peuvent pas jouir d'une liberté d'action suffisante pour participer à l'élection des membres des tribunaux et chambres de commerce.

La question de la généralisation des tribunaux de commerce ayant été évoquée, M^{me} Hénriet formula quelques explications auxquelles il ressort qu'il paraît désirable de maintenir le statu quo.

L'Assemblée estima nécessaire de poursuivre la centralisation de toute la documentation concernant la situation économique de chaque circonscription et, notamment, la mise à jour du fichier. La subvention en faveur du cours de géographie économique de la Bretagne donné par M. Meynier à la Faculté des Lettres de Rennes est maintenue pour la prochaine année scolaire.

M. le Président informa ses collègues que la nouvelle revue *La Bretagne Industrielle, Commerciale et Agricole* a reçu un chaleureux accueil de la part des Chambres de Commerce tant de la région que des départements voisins qui ont concouru activement, soit à son élaboration, soit à sa diffusion.

La VI^e région économique s'est émue une nouvelle fois de l'importance des revendications qui pourront être réclamées aux employeurs qui n'emploient pas le pourcentage prévu de mutilés de guerre et a décidé d'intervenir à nouveau auprès du Ministre du Travail et de la Sécurité sociale afin d'obtenir une réforme de la législation. Elle a demandé, dans un autre domaine, l'application souple et bienveillante de la récente réglementation concernant l'expédition des fruits et primeurs de Bretagne, notamment des pommes de terre à destination de l'Afrique du Nord.

La précédente intervention de la Région économique au sujet de la fixation du calendrier des Foires-Expositions n'a été suivie d'aucun effet. Il est décidé, en conséquence, qu'en application des directives ministérielles, la Région économique procédera à un travail de coordination sur le plan régional afin d'éviter la fixation à la même date de manifestations dans des localités rapprochées.

Le Président donna lecture du vœu émis par les Chambres de Commerce de Brest et de Lorient sur la reconstitution à l'identique et le financement des agencements industriels sinistrés. Il est demandé au Groupement de vouloir bien reprendre l'étude du vœu qui avait été émis le 17 janvier 1951 sur le droit au bail des commerçants, industriels et artisans sinistrés. Approuvant une démarche de la Chambre de Commerce de Paris tendant à obtenir que soit rapportée

la possibilité de rattachement de titres émis en 1950 et 1951 ou à émettre, la Région économique décide d'intervenir dans le même sens auprès des Pouvoirs publics.

L'Assemblée se rallia à ce qui concerne le paiement des impôts de Brest et de Quimper en ce qui concerne le paiement des impôts par compensation avec les créances de l'État et décide d'appuyer l'action de ces Compagnies consulaires. Un rapport est envoyé présenté par M. Rataux, membre de la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc, au sujet de la participation de la VI^e Région économique au 2^e salon du Tourisme qui doit se tenir à Paris du 28 octobre au 11 novembre. Une participation financière sera accordée pour cette manifestation ; chaque Compagnie consulaire y contribuera au prorata des principaux bénéfices réalisés.

Plusieurs vœux sur les questions sociales furent adoptés à l'unanimité :

— Vœu demandant qu'aucune extension de l'application de la Sécurité sociale ne soit faite à de nouvelles catégories de citoyens, notamment aux chefs d'entreprise.

— Vœu demandant que soit annulée la circulaire prescrivant aux employeurs de plus de dix salariés de fournir à leur caisse de Sécurité sociale un relevé nominatif trimestriel de leur personnel et que soit rétabli l'ancien système que ne prévoyait qu'un état annuel sous réserve, toutefois, que chaque employeur soit tenu de signaler les mouvements de son personnel au fur et à mesure qu'ils se produisent.

— Vœu sollicitant le dégrèvement des commerçants âgés de plus de 65 ans de versement ou titre des allocations familiales.

— Vœu appuyant une délibération de la Chambre de Commerce de Troyes pour la délivrance immédiate des ordonnances médicales aux assurés sociaux nécessitant moyennant le versement par ceux-ci de la seule part restant à leur charge.

L'Assemblée décida de s'en tenir à la position prise lors de sa séance du 3 mai 1950 en ce qui concerne une éventuelle prise en charge par la Sécurité sociale de la médecine du travail, le régime actuel étant jugé préférable.

Abordant la réglementation des coopératives, le Groupement régional adopta deux vœux concernant les fausses coopératives dans les administrations publiques nationales et privées. La Chambre de Commerce de Morlaix demanda, par ailleurs, qu'une égalité totale des charges fiscales soit instaurée entre les coopératives agricoles et le commerce pour une même activité. L'Assemblée fit comme cette délibération à l'unanimité.

L'amortissement accéléré du matériel avait été demandé par la Compagnie de Lorient lors de sa réunion du 18 juillet dernier. Il fut envisagé la reprise de cette question sous un aspect beaucoup plus général car seuls restent en vigueur les provisions pour amortissement des cours, les dotations pour approvisionnements techniques, les amortissements accélérés et investissements dans les stocks des bénéfices réalisés en 1950. L'étude de cette question va donc se poursuivre afin qu'il soit donné suite à la prochaine réunion.

M. l'Inspecteur général Teibert indiqua que le projet de taxe sur les exportations de cuirs et peaux tannés serait pratiquement abandonné, aussi ne fut-il pas donné suite au vœu présenté sur cette question par la Chambre de Commerce de Morlaix auquel s'était associée celle de Rennes.

Faisant un rapide examen des propositions de loi actuellement pendantes devant l'Assemblée nationale, concernant les droits successoraux (suppression ou diminution), le Groupement économique a fait sien un vœu de la Chambre de Commerce de Fougères qui envisageait une amélioration de ces droits.

Enfin, la Région économique, sur proposition de la Chambre de Commerce de Quimper, demanda que tous les prélevements au titre de la Sécurité sociale sur les fractions de salaire au-dessous de 40 heures ou sur les compléments de salaires accordés aux ouvriers et employés soient supprimés.

L'Assemblée fixa au 5 novembre sa prochaine réunion qui se tiendra à Laval.

LA FORMATION DE MAIN-D'ŒUVRE QUALIFIÉE POUR LE BATIMENT ET LES TRAVAUX PUBLICS

(Suite de la page 16.)

A Nantes, l'École nationale professionnelle (section Bâtiment) dispense un enseignement réparti sur quatre années en vue de former des techniciens du Bâtiment aptes à se spécialiser dans les différents postes.

Enfin, toujours à Nantes, une section spécialisée pour le bâtiment fonctionne à l'École nationale supérieure d'ingénieurs de Nantes (ancien I. P. O.).

D'autre part, dans de nombreuses villes, les cours par correspondance créés par le C. C. C. A. s'intègrent dans les cours professionnels municipaux et dans les cours cantonaux des Chambres de Métiers. Si bien que, dans tous les domaines, une liaison presque parfaite s'est établie avec la profession ce qui a permis de citer quelques chiffres caractéristiques pendant lesquels les élèves des établissements de l'enseignement technique vont se perfectionner sur les chantiers pour se préparer à cette période d'adaptation toujours difficile qui attend les titulaires des C. C. A. P. arrivant dans l'entreprise, période qu'il importe de réduire le plus possible.

On peut donc se féliciter des efforts et des résultats obtenus dans ce domaine. Mais, ici aussi, les établissements sont insuffisants pour accueillir tous les candidats. Et c'est ainsi que l'on arrive à cette situation paradoxale : en Bretagne, pays où hélas les destructions ont été nombreuses, de nombreux chantiers utilisent une main-d'œuvre qui ne provient pas de Bretagne ; cette anomalie est due à ce que les moyens de formation d'une main-d'œuvre qualifiée ne sont pas au niveau des possibilités de la population de la région.

ÉTABLISSEMENTS

VÉRON

RENNES

★

CHIFFONS	CARDAGE
CARBONISAGE	FILATURE
EPFLOCHAGE	TEINTURE

TRANSPORTS ROUTIERS

Établissements Jean PROST

75, Avenue du Mail — 5, Rue de Liothaud

RENNES

Téléphone : 3741

TOUTES DIRECTIONS - TOUTES DISTANCES
TOUTES MARCHANDISES

POMPES JEUMONT



Depuis 50 ans les rames du Métro roulent 20 heures par jour...
C'EST DU MATÉRIEL JEUMONT.
 Votre pompe devra, elle aussi, assurer un long et dur service. Pour tous les problèmes de pompage en surface ou en puits profonds, choisissez les POMPES JEUMONT.
 * Groupes moto-pompes de surface
 * Groupes pour puits profonds
 * Groupes sous pression d'air

Nous sommes et nous sommes à votre service sur simple demande, à nos Bureaux Régionaux ou à notre Siège Social, 30, rue de Lisbonne, PARIS-8^e.



ASSUREZ-VOUS LA GARANTIE JEUMONT

SOSEL 0.779

Etablissements "CÉPE"

212 Ter. B^e PÉREIRE PARIS-17^e GAL 40-92

TOUS LES ARTICLES EN CAOUTCHOUC

pour l'industrie

- TUYAUX TOUS GENRES
 AIR COMPRIMÉ,
 SOUDURE AUTOGENE,
 VINS, CIDRE, ALCOOL.
- BOTTES -- GANTS...

Remise spéciale aux revendeurs

TAPIS PLASTIQUES GERFLEX et PLASTIGER



LA MATIÈRE IDEALE POUR LE REVÊTEMENT DE TOUS SOLS

Imaltérable - Résistant - Souples - Lavable - Homogène
 Coté dans la Masse

Vente en rouleaux

Manufacture Lyonnaise de Caoutchouc

de la Société Chimique de Gerland
 Capital 127.500.000 frs

89 à 91, rue du Quatre Août 78, rue de Froy
 VILLEURBANNE (Rhône) PARIS-17^e
 Tél. VIII 83-36 Tél. CAR. 11-02



QUINO-BLANC peinture à l'eau

Blanchit les bâtiments Tue les insectes et microbes parasites du bétail

« Il reste beaucoup à faire », nous a-t-il déclaré, « Je m'y emploierai. »
 Nous ne doutons pas qu'il y réussisse, et nous lui adressons nos félicitations les plus sincères.

LA QUINOLEINE, 43, Rue de Liège
 PARIS - Tél. : EUR. 50-39
 DEMANDEZ LA NOTICE N° 7

INFORMATIONS GÉNÉRALES

UNE GRANDE USINE S'INSTALLE EN BRETAGNE

Il ne s'agit pas d'un projet. La décision est prise : les commandes de matériaux sont passées ; dans quelques semaines les premières constructions provisoires destinées à recevoir ces matériaux seront en place. Les machines commandées en France et en Amérique seront à pied d'œuvre dans dix mois ; dans un an l'usine fonctionnera. Cinq mille ouvriers seront employés dans cet établissement.

Telle est la nouvelle qui n'a pas encore été officiellement rendue publique et que nous avons le plaisir d'annoncer à nos lecteurs, qui verront ainsi un commencement de réalisation dans le cadre des buts poursuivis par notre Revue.

Cette usine travaillera le caoutchouc industriel : la gomme, débarquée à Nantes gagnera par péniches l'usine de Rennes, située au bord de la Vilaine sur l'emplacement aménagé par la Chambre de Commerce de Rennes dans le cadre du plan de déconcentration de l'industrie.

D'une superficie de 300 hectares, c'est plus de 1 milliard 1/2 de francs qu'elle apportera par an à l'économie rennaise sous forme de salaires directs ; en comptant qu'un salarié fait vivre 3 personnes en moyenne, dans la famille, c'est 15 % de la population rennaise qui vivra directement de cette usine, et l'apport ainsi fait au commerce local, par ces salaires dépensés sur place, représentera, avec toutes les activités latérales, environ 20 % de la population qui profitera de la vie de cette usine.

LES BETTERAVES A SUCRE DANS LE DÉPARTEMENT DES CÔTES-DU-NORD

Nous nous sommes fait l'écho (1) du vœu émis par la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc en faveur des planteurs de betteraves de la région de Plancoët. Il semble aujourd'hui que les revendications des planteurs aient été prises en considération, et que le contingent de 5.000 hectares d'alcools sera maintenu dans le département des Côtes-du-Nord.

Les Commissions compétentes mieux informées ont ainsi admis la nécessité pour (1) Voir, dans le numéro de juin de *Bretagne Industrielle, commerciale et agricole*, l'article : « Parce qu'une distillerie a fermé ses portes, toute une région agricole serait-elle privée de débouchés ? »

ce département de conserver, voire de développer la culture de la betterave à sucre. Elles ont émis en effet des résolutions.

Ce succès devrait être le point de départ d'une renaissance économique qui s'impose.

Dans le domaine agricole les décrets Gilmer de 1931 ont porté un coup fatal à l'exportation des produits vers l'Angleterre. La dernière campagne de pommes de terre nouvelles vient de confirmer que les prix de vente ne couvrent pas le prix des semences et des engrais. Et comment espérer que nos agriculteurs bretons, en raison de leur éloignement et des prix des transports, puissent concurrencer les grandes exploitations agricoles voisines de la région parisienne ?

PROMOTIONS DANS L'ORDRE DE LA LÉGION D'HONNEUR

M. François Bertin, Président de la Chambre de Commerce de Fougères, vient d'être élevé au grade d'officier. Cette promotion récompense seize années d'une présidence que M. Bertin a rendue la plus active et la plus fructueuse possible.

Né à Fougères, M. François Bertin dirige depuis plus de trente ans, en association avec son frère, une manufacture de chaussures créée par son père en 1891, et qui occupe actuellement 270 ouvriers. Membre de la Chambre de Commerce depuis 1933, M. Bertin en a été élu président sans interruption depuis 1935.

Depuis la libération, M. Bertin s'efforce, avec l'aide de la municipalité et des syndicats patronaux et ouvriers, d'améliorer la situation héritée de la guerre.

« Il reste beaucoup à faire », nous a-t-il déclaré, « Je m'y emploierai. »
 Nous ne doutons pas qu'il y réussisse, et nous lui adressons nos félicitations les plus sincères.

M. Émile Gabory, architecte honoraire de la Loire-Inférieure, adjoint au Maire de Vallet et Conseiller général du canton de Vallet, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

Historien très connu, M. Gabory a notamment écrit une histoire de la Révolution et des guerres de Vendée en sept volumes, et des biographies comme « Gilles de Retz », « Anne de Bretagne » ou « Monseigneur Duvoisin », ainsi qu'un important ouvrage sur les « Enfants du Pays nantais dans la guerre de 1914-1918 ».

« Bretagne Industrielle, Commerciale et Agricole » joint ses félicitations à toutes celles que M. Gabory a dû recevoir à l'occasion de cette promotion qui vient couronner sa vie littéraire et publique.

M. René Legros, Secrétaire général honoraire de la Chambre de Commerce de Nantes ainsi que de la V^e Région économique, vient d'être promu officier de la Légion d'honneur.

M. Legros, qui est Docteur en droit, a professé à l'Institut de Droit de Nantes jusqu'en 1949, ainsi qu'à l'École supérieure de Commerce de Nantes jusqu'en 1941 ; il était chargé de la Chaire d'Économie politique.


Secrétaire général de la Chambre de Commerce de Nantes pendant quarante et un ans et Secrétaire général de la

Alors se pose la question de savoir si la culture de la betterave sucrière est bien la culture idéale de remplacement. Le département de l'Ille-et-Vilaine, qui dispose d'une superficie de 339.713 hectares de terres labourables cultivées, 45.000 hectares de betteraves sucrières. Il emporte en outre la main-d'œuvre pour les linages et les arachides aux départements bretons. Le département des Côtes-du-Nord, qui dispose de 439.868 hectares de terres labourables ne consacre à la betterave que 600 hectares. Il est établi que les rendements à l'hectare sont pour le moins aussi favorables que ceux de l'Ille-et-Vilaine. La richesse du sol, le climat, la main-d'œuvre, toutes ces conditions nécessaires au succès de la culture betteravière, sont harmonieusement réunies dans ce pays condamné à la ruine par son individualisme et son traditionalisme. Dans la nouvelle conjonction, un objectif majeur que le développement industriel de la Bretagne est constitué par l'alignement des centres charbonniers. Les professionnels s'accroissent pas que la « calorie massive en Bretagne est obtenue par la Raffinerie de Dugues à meilleur prix que dans le Nord et dans la région parisienne.

La production de l'alcool est le point de départ de la fabrication du sucre. On imagine que pourrait être l'essor agricole et industriel des Côtes-du-Nord si le développement de la culture betteravière pouvait recevoir un libre cours. Un tel programme conditionnerait l'aménagement des terres trop arides, l'amélioration des rendements en céréales, le développement du cheptel, un essor industriel diversifié ; enfin, la solution du problème social dans ces départements exportateurs de main-d'œuvre saisonnière.

Souhaitons que l'union de l'agriculture et de l'industrie qui compte sur le plan départemental, avec d'honnêtes à la hauteur d'un tel programme, aboutisse à sa stabilisation.

V^e Région économique depuis sa fondation jusqu'en 1948. M. Legros avait été élu Président de l'Association des Secrétaires généraux des Chambres de Commerce de l'Union française en 1946.



Nous adressons nos plus vives félicitations à M. René Legros pour la distinction qui vient de récompenser le dévouement dont il a toujours fait preuve aux différents postes qu'il a occupés.

Remplacez vos vitres manquantes

PAR VITREX SOUPLE INCASSABLE

APPLICATIONS MULTIPLES... A L'USINE A LA MAISON A LA FERME

Ayez un rouleau de dépannage chez vous

NOTICE A VITREX 27, RUE DROUOT, PARIS, IX^e

Chanter en travaillant !..

au chantier au jardin

PAR TOUS LES TEMPS TOUJOURS CONTENT MEILLEUR RENDEMENT

avec la

BROUETTE MÉTALLIQUE JAC

ÉQUILBRÉE - SOLIDE DOUCE AU ROULER

TARIFS ET RENSEIGNEMENTS 213 SUR DEMANDE

CONSTRUCTEURS ROUES ET CHARIOTS

JAC TERRENOIRE PRÈS S^t ETIENNE LOIRE

Chik

Le produit de beauté de votre voiture

SAOUTCHIK

Maitre-carrossier à Paris depuis 1906

46, rue Jacques-Lafitte NEUILLY (Seine)

Chik

produit sensationnel qui offre des avantages nouveaux et divers

- Utilisation ultra-rapide à l'état pur, et d'une grande facilité de lustrage.
- N'attaquant pas la peinture, n'encrassant pas, il donne un brillant incomparable.
- Il ne tache pas à la pluie, et ravive les chromes et les métaux.
- Il ne nécessite pas l'emploi de machine, et peut s'employer directement sur une voiture encore humide.
- CHIK, pour un lustrage rapide, mais cependant efficace, s'emploie directement mélangé à l'eau du lavage.

Chik

vous gagnera du Temps... et de l'Argent.

M. RENÉ PLEVEN PRÉSIDENT UN DINER DES PARLEMENTAIRES BRETONS

A l'occasion de l'ouverture de la nouvelle législature, le Comité d'Etude et de Liaison des Intérêts Bretons a organisé à Paris une cette réunion présidée par M. René Pleven, député des Côtes-du-Nord, vice-président du Conseil Citoyen, en particulier : MM. Tanguy-Prigent et Houel anciens ministres, Paul Hatin-Degreès député du Morbihan, directeur général d'Osine-Franco, de Semoussons député de Loire-Inférieure, Halleguen député-maire de Quimper, Chupin député-maire de Brest, Bourdelle, Le Cozantet et Mazier députés des Côtes-du-Nord, D' Géloux député du Morbihan, Samson député d'Ille-et-Vilaine, etc. Des personnalités bretonnes de Paris s'étaient jointes aux députés, notamment l'ancien Le Ripet, ingénieur général Thery, MM. Guisloteau directeur de la Société Nationale des Chemins de fer économiques, l'abbé Guézier ambassadeur des Bretons de Paris, le duc Alain de Rohan, des maîtres bretons de banlieue, des personnalités littéraires et artistiques comme MM. André Baugé, Henri Queffelec, Toulemonde secrétaire général de l'Union pour la langue bretonne, etc.

Au dessert, M. Marzay, secrétaire général du Comité, rappela que vingt-quatre signataires du programme d'intérêt régional présent par cet organisme ont été élus et se félicita du résultat ainsi obtenu. Après avoir étudié l'action du Comité des Intérêts Bretons dans le cadre d'une politique générale de décentralisation conforme aux principes du Plan national d'aménagement du territoire, il demanda qu'une liaison permanente s'établisse entre les parlementaires pour permettre de résoudre tous les problèmes économiques, administratifs et culturels communs aux départements bretons.

Après une intéressante discussion, une commission parlementaire d'organisation fut constituée et M. René Pleven, concluant les débats, insista sur la nécessité d'une défense des intérêts régionaux conforme à l'intérêt général de la nation. Il émit le vœu que les parlementaires bretons menent une action conjuguée au-delà de tout esprit de parti.

LA CAISSE INTERPROFESSIONNELLE D'ALLOCATION VIEILLESSE DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DES CÔTES-DU-NORD, DU FINISTÈRE ET DE L'ILLE-ET-VILAINE

Pendant le mois de juin se sont tenues dans les départements des Côtes-du-Nord, du Finistère et de l'Ille-et-Vilaine les Assemblées des sections de la Caisse interprofessionnelle d'allocations vieillesse du Commerce et de l'Industrie.

Au cours de cette assemblée le Président ainsi que les différents administrateurs informèrent les adhérents et les retraités attachés à chacune de ces sections de la marche de la caisse depuis sa création et des résultats obtenus ainsi que de l'orientation du Régime.

Créée en vertu des dispositions de la loi du 17 janvier 1948 et agréée par l'arrêté du 13 septembre 1949, la caisse interprofessionnelle a son siège à Rennes et dispose de trois secrétariats départementaux, à Saint-Brieuc, Quimper et Brest.

Au 30 juin l'effectif de la Caisse atteint 20.529 adhérents dont : 5.240 pour les Côtes-du-Nord ; 6.996 pour l'Ille-et-Vilaine et 7.993 pour le Finistère.

La Caisse se classe ainsi un second rang des Caisse interprofessionnelles de France, après la Caisse de Lille qui compte un peu plus de 21.000 adhérents.

Le montant des cotisations croissantes depuis sa création jusqu'au 30 juin s'élève à plus de 260 millions de francs.

Par ailleurs, les Services de la Caisse ont enregistré 8.300 demandes de liquidation de retraite, et actuellement plus de 5.000 vieux commerçants et industriels, dont les 2/3 sont économiquement faibles, perçoivent régulièrement, chaque trimestre, leurs arrérages de pension.

A l'issue des Assemblées de sections les cotisations et retraites désignent les 90 délégués titulaires et 45 délégués suppléants qui les représenteront à l'Assemblée générale qui doit se tenir le 25 septembre à Rennes et qui doit élire les membres du Conseil d'Administration définitif.

La Caisse était en effet administrée jusqu'à présent par un Conseil provisoire, désigné à l'origine par les Chambres de Commerce de la 6^e Région Economique et vice-président : M. Charles Jacquot, Président de la Chambre de Commerce de Rennes.

Secrétaire-Adjoint : M. Chateau Henri, Vice-Président de la Chambre de Commerce de Morlaix.

Treasorier : M. Jamin Louis, Président du Syndicat de l'Épicerie en gros d'Ille-et-Vilaine.

Treasorier-Adjoint : M. Marin André, Président de la Chambre Syndicale des Patentés de l'arrondissement de Dinan.

Membres : MM. Biraud Raymond, Cloux Marins, Fournial Maurice, Glemet Alexandre, Le Jantal Yves, Perrin Anet, Rolland Raymond.

A partir du 25 septembre, la Caisse interprofessionnelle des Côtes-du-Nord, du Finistère et de l'Ille-et-Vilaine à l'instar des 98 caisses qui assurent en France le fonctionnement du régime d'allocation vieillesse des commerçants et industriels, aura trouvé, grâce aux efforts accomplis par les seuls représentants des professions intéressées, son assiette et son organisation définitive.

LE CONGRÈS DE LA CHAUSSURE A NANTES

Déclaté par le Conseil de la Fédération des Syndicats de Détaillants en Chaussures de France, le Congrès de la Chaussure vient de se tenir à Nantes, réunissant ainsi une tradition d'avant-guerre, interrompue depuis douze ans.

L'Assemblée générale statutaire de la Fédération a tout d'abord entendu l'exposé de son Président, M. René Darré. Après avoir dressé le bilan de l'activité de la Fédération, M. Darré a longuement traité du problème des prix et de la politique à suivre en face des différents facteurs d'augmentation. Il a conclu en soulignant la nécessité, pour la Fédération, de renforcer son influence tant au sein du Conseil National du Cuir que dans les grandes centrales professionnelles.

L'Assemblée générale de l'Association des Syndicats, de son côté, réunit sous la présidence de M. Lequerrier, président du Bureau du Syndicat des Détaillants en Chaussures de la Loire-Inférieure, a fait le point des résultats obtenus quant au remboursement des dommages de guerre.

Après le déjeuner, une Assemblée d'Information, réunissant à l'Hôtel de Ville, tous les détaillants de la région. A l'issue d'un long échange de vues, la motion suivante fut adoptée :

Le Congrès de la Fédération des Syndicats de Détaillants en Chaussures de France réuni à Nantes le 3 juin 1951, après avoir étudié tous les problèmes d'actualité ayant trait à la profession, décide, à l'occasion du renouvellement de l'Assemblée Nationale, de suivre la position prise par le Front Économique en matière sociale, économique et professionnelle.

Particulièrement :

- la lutte contre le para-commercialement sous toutes ses formes ;
- la suppression de toute rétroactivité ou anticipation en matière fiscale ;
- la réintégration des impôts dans les frais généraux ;
- la déduction de la taxe à la production sur la réévaluation des stocks ;
- la suppression de la patente ;
- la suppression du contrôle polyvalent ;
- le vote de la propriété commerciale ;
- la reconduction des lois interdisant les camions-bazars, les prix usagers ;
- et de plus insiste pour qu'une entente intervienne entre industriels et commerçants afin qu'une action commune soit entreprise en vue de rechercher les moyens d'adapter les prix des articles chaussants aux possibilités de la consommation.

Enfin, en conclusion d'une réunion commune avec les fabricants, les grossistes et les représentants, la motion suivante fut adoptée à l'unanimité :

La Fédération des Syndicats de Détaillants, réunie à Nantes à l'occasion de son Congrès annuel, a tenu le 3 juin 1951 une réunion commune avec les délégués de l'Industrie de la Chaussure, des Négociants en gros et des Représentants pour examiner les problèmes de l'heure.

En vue de l'évolution des prix et des conséquences redoutables de la situation actuelle, tous les présents décident à l'unanimité :

- de prier le Conseil National du Cuir de mettre au point et d'appliquer au plus tôt toutes mesures susceptibles d'apporter une stabilité durable au prix du cuir et des articles manufacturés, grâce à une action sur les différents postes des prix de revient (matières premières, salaires, frais généraux, fiscalité) ;
- d'élaborer le règlement de prix ferme pour toute la durée d'une campagne (correspondant à 6 mois) ;
- d'organiser une action commune pour obtenir des pouvoirs publics et des établissements financiers des facilités de crédit à moyen terme, à court terme et de campagne.

COTES-DU-NORD

RÉUNION DU SYNDICAT DU COMMERCE EN GROS DES VINS ET SPIRITUEUX DES COTES-DU-NORD

Les membres du Syndicat du Commerce en gros de Vins et Spiritueux des Côtes-du-Nord se sont réunis à la Chambre de Commerce de Saint-Brieuc sous la présidence de M. Duval, qui assistaient MM. Cornic, Tenoux et Digat, Vice-Présidents; Le Ray, Secrétaire général, et Mermé, Secrétaire administratif.

Du rapport présenté par M. Duval, il ressort que malgré une augmentation de 30 % environ par rapport à l'année dernière, les disponibilités de fin de campagne feront ressortir un excédent de 15 millions d'hectolitres. Tout permet de supposer, de plus, que la prochaine récolte sera importante en volume et faible en degré. Ce n'est pas, a fait remarquer le Président, un moyen de pallier coté des taxes que la distillation, que l'on pourra absorber les excédents qui risquent d'augmenter chaque année davantage.

Puis, après avoir répondu à diverses demandes d'explication, le Président aborda les questions sociales et traita successivement des zones de salaires, des taux d'assurances « accidents du travail », du régime de l'assurance vieillesse.

Enfin, on procéda à un échange de vues sur le régime des bans commerciaux et sur la détermination du caractère public ou privé des transports exécutés par les auxiliaires du commerce et de l'industrie.

LA FOIRE-EXPOSITION DE GUINGAMP

La V^e Foire-Exposition de Guingamp a été inaugurée par M. Pevren, Vice-Président du Conseil, et par M. Louvel, Ministre du Commerce et de l'Industrie, en présence des autorités départementales et locales.

Outre le concours avicole toujours très suivi, car Guingamp est le centre d'élevage le plus important de France, de nombreux concours agricoles rassemblèrent les plus beaux représentants des races chevaline, bovine et porcine.

Les stands variés, une exposition artisanale, une exposition de machines agricoles, attirèrent un grand nombre de visiteurs qui purent ensuite se distraire en suivant les nombreuses attractions installées dans l'enceinte même de la Foire-Exposition.

FINISTÈRE

L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUIMPER

Au cours de sa dernière Assemblée générale, tenue sous la présidence de M. Lucien Bodet, la Chambre de Commerce de Quimper a adopté un rapport de M. Duval, tendant à faire supporter aux Communes les dépenses de construction de routes, caniveaux et installations d'eau et d'électricité, engagées pour la construction de lotissements.

L'Assemblée ordonna à en outre de décider de demander que soit autorisé un service routier direct entre Saint-Malo et Quimper en correspondance avec les bateaux venant d'Angleterre.

AÉRODROME DE QUIMPER-PLUGUFFAN

L'aérodrome de Quimper-Pluguffan, avant d'être réquisitionné en 1939, était exploité par la Chambre de Commerce de Quimper et s'étendait sur une superficie de plus de 23 hectares.

La Chambre de Commerce de Quimper vient d'être autorisée par l'Etat à y aménager un aérodrome de tourisme et d'école à la condition de mettre à la disposition de l'armée un autre terrain à usage de champ de manœuvres.

Il semble toutefois que le règlement de cette affaire n'interviendra définitivement avant un délai assez long.

L'utilité de ce terrain d'aviation qui serait de la classe C (poste, taxi, aérodrome et grand tourisme), ne saurait être mise en doute, particulièrement du point de vue touristique.

Le nombre élevé de touristes anglais débarquant à Dinard et à Saint-Malo en est la meilleure preuve.

LA PÊCHE DANS LA CIRCONSCRIPTION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE BREST

Pratiquée dans 37 ports de la circonscription de la Chambre de Commerce de Brest, la pêche constitue une activité de forme artisanale dont les résultats bruts pour les trois dernières années se traduisent par le tableau suivant :

Année	POIDS en tonnes	VALEUR du poisson
Année 1948	3.711.463	618.273.302
Année 1949	3.559.060	681.145.312
Année 1950	4.027.959	674.067.706

Le port de Camaret-sur-Mer est de beaucoup le plus important : la valeur de sa pêche représente les 4/7 de la valeur du poisson débarqué dans l'ensemble de la circonscription, pour un tonnage qui n'en atteint que le quart, mais qui est constitué presque entièrement de crustacés. Camaret demeure d'ailleurs le premier port langoustier de France.

LA CAMPAGNE D'EXPORTATION DE FRAISES

Les exportations de fraises à destination de l'Angleterre ont atteint cette année 2.166 tonnes, dont la quasi-totalité provient de la commune de Plougastel-Daoulas.

Commencées avec plusieurs semaines de retard du fait de conditions atmosphériques défavorables, les exportations de fraises ont pris du 1^{er} juillet en raison de mesures de protection prises par le gouvernement anglais en faveur de sa production nationale.

Rappelons que les exportations de fraises avaient été de 1.757 tonnes en 1950, et de 2.625 tonnes en 1949.

LA CAMPAGNE D'EXPORTATION DE POMMES DE TERRE

Commencées en 1930, les exportations de pommes de terre de semence et de consom-

mation vers l'Afrique du Nord et un peu l'Amérique du Sud ont atteint 56.635 tonnes durant les dix derniers mois, pour le port de Brest.

Pour les cinq premiers mois de 1951, ce chiffre se répartit ainsi :

Janvier	5.856 tonnes
Février	1.941 —
Mars	943 —
Avril	30 —
Mai	911 tonnes
Juin	8.681 tonnes
Total	26.835 tonnes

ILLE-ET-VILAINE

LE COMITÉ RÉGIONAL DU TOURISME A RENNES

Le Comité régional du Tourisme a été reconstitué au siège de la V^e Région économique au cours d'une séance d'installation qui présidait M. Ingrand, Commissaire général au Tourisme, en présence de hautes personnalités bretonnes, notamment de l'Inspection, de M. Fleury, Préfet des Côtes-du-Nord, et de M. Poul'homme, Président de la V^e Région économique.

Celui-ci fut d'ailleurs élu président du Comité, MM. Rataou, Lombard, Bouthellier et Perrault étant ensuite désignés comme vice-présidents.

AVIONS-TAXIS POUR LES ILES ANGO-NORMANDES

Saint-Malo a recouvré l'usage de son aérodrome de Blanche-Beche qui connaît déjà un certain trafic en fret et passagers.

Depuis quelque temps, des avions-taxis font, en vingt minutes, le trajet des îles anglo-normandes, agglomération de plus de 70.000 habitants avec lesquelles Saint-Malo — tête de ligne maritime pour les îles — entretient de cordiales et profitables relations.

Ces îles en effet sont prospères comme chacun sait, plaçant aisément leur production agricole sur les marchés anglais.

Leurs habitants font, en France et particulièrement sur la Côte d'Emmrande, de fréquents séjours que ces nouvelles relations aériennes ne peuvent que favoriser.

Détail amusant, les langoustes que l'on dépose dans les restaurants de la côte proviennent en partie d'un élevage d'Irlande d'où un mareyeur les fait venir par avion pour les stocker ensuite dans ses viviers de Saint-Malo.

MOYSAN
AVENUE ANATOLE-FRANCE
LORIENT
Usine : rue Pierre-Huet
TÉLÉPHONE :
Magasins 3-91
Usine . 8-16

LOIRE-INFÉRIEURE

RÉUNION DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE SAINT-NAZAIRE

Au cours de sa dernière réunion, la Chambre de Commerce de Saint-Nazaire, après avoir pris note de la nomination de M. John Dawson comme vice-consul de Grande-Bretagne à Nantes, a examiné les conditions dans lesquelles le Règlement du Port permet la réception de certaines marchandises.

Compte tenu de possibilités de trafic, la Chambre de Commerce a décidé de demander une modification de certaines dispositions, de manière à répondre aux besoins de la navigation. L'Assemblée a d'autre part adopté une délibération tendant à aménager et à relever les maxima des taxes d'usage de l'outillage public, en vue d'harmoniser celles-ci avec les charges de l'exploitation.

Quant à l'augmentation des taxes sanitaires maritimes, la Chambre émet un avis défavorable au projet déposé à cet effet par le Gouvernement, dans la mesure du moins où cette mesure serait destinée à alimenter le Trésor, sans correspondre à un service rendu effectivement à la navigation.

La Chambre prend acte de l'homologation avec réserve d'une proposition de la S. N. C. F. reformant le système de tarification des marchandises.

Enfin, la Chambre a entendu lecture d'une communication de la Chambre de Commerce de Lorient douant le point de vue du Ministère de l'Industrie et du Commerce, favorable à l'assouplissement de la législation actuelle en ce qui concerne les commerçants et industriels étrangers, évacués.

LA CENTRALE THERMIQUE DE NANTES-CHEVRIÉ

La deuxième tranche de travaux de la Centrale Thermique de Nantes-Chevrié, la plus grande de province, a été attribuée à la Société des Grands Travaux de Marseille.

Ces travaux, qui ont commencé le 15 juillet, comprennent l'installation d'un groupe supplémentaire de 100.000 kW et l'installation de deux chaufferies de 225 tonnes-heure.

PRÉSENTATION A NANTES DE LA PREMIÈRE DES 90 LOCOMOTIVES DESTINÉES AUX CHEMINS DE FER DU BRÉSIL

Ou se souvient qu'après de longues négociations le Groupement d'Exportation de locomotives « Gelsa » (composé de : Sté Française de Constructions Mécaniques, ancienne Ets Cail, Cie des Fives-Lille, Cie Générale de Construction de Locomotives Batignolles-Châtillon, Sté des Forges et Ateliers du Creusot) a signé, le 29 juillet 1949, avec le Département national des Chemins de Fer du Brésil, un contrat pour la fourniture de 90 locomotives à vapeur. Ce contrat, devenu définitif le 23 novembre 1949, se monte à plus de 10 millions de dollars U. S. A.

Vingt-quatre locomotives type 242 ont été cédées aux usines de Nantes de la Cie Générale de Construction de Locomotives Batignolles-Châtillon, et 22 locomotives type 142, à chacun des trois autres constructeurs.

La première des 90 locomotives terminée dans les délais prévus a été, le 1 juillet 1951,

présentée par la Cie Générale de Construction de Locomotives Batignolles-Châtillon, dans ses usines de Nantes, au cours d'une cérémonie présidée par le conseil général du Brésil, M. Labiano Salgado dos Santos, représentant l'ambassadeur brésilien, et à laquelle assistaient de nombreuses personnalités de la colonie brésilienne, des Pouvoirs publics français et du monde politique et industriel.

La construction des locomotives est suffisamment avancée pour qu'on puisse prévoir que la livraison de tout le matériel se fera dans le délai contractuel de 29 mois, délai particulièrement court car il s'agit de machines entièrement nouvelles, munies des derniers perfectionnements, et qui ont été spécialement étudiées pour répondre aux conditions locales de trafic et d'utilisation des combustibles brésiliens.

Déjà fonctionnant depuis 1948 une ligne aérienne reliant Nantes à Casablanca via Bordeaux. Cette liaison assure de jour en jour son intérêt : un avionnement hebdomadaire des passagers est à signaler. Pour le premier trimestre de 1951 nous pouvons citer les chiffres suivants :

Passagers : Nantes—Casablanca	137
Casablanca—Nantes	166
Fret : Nantes—Casablanca	11 t. 4
Casablanca—Nantes	21 t. 8

LA NOUVELLE LIGNE AÉRIENNE NANTES-ALGER

La Compagnie nationale Air France fait à l'heure actuelle un effort intense pour utiliser au maximum les possibilités de l'aérodrome de Nantes ; celui-ci est classé



L'inauguration à Nantes, de la ligne Nantes-Alger via Bordeaux.



La première des 90 locomotives terminée dans les délais prévus a été, le 1 juillet 1951,



La première des 90 locomotives terminée dans les délais prévus a été, le 1 juillet 1951,

tion à cette ligne d'un tronçon Paris-Nantes. Elles sont à la fois d'ordre technique et commercial.

D'ordre technique par la nécessité pour Air France d'avoir à transporter le courrier à destination de Casablanca et des différents escales se trouvant sur son parcours; ce courrier expédié le soir d'une poste parisienne, nantaise ou bordelaise doit être distribué le lendemain matin à Casablanca; dans ces circonstances, l'aviation assure la liaison ne peut quitter son escale parisienne avant 22 ou 23 heures ce qui l'oblige à desservir Nantes et Bordeaux à des heures qui n'intéressent aucunement les usagers.

D'ordre commercial, parce qu'il serait nécessaire d'avoir environ 40 passagers descendant à Nantes et remplacés à cette escale par un nombre égal de personnes désirant se rendre à Casablanca (les voyageurs de Paris-Casablanca préfèrent une liaison directe) pour que cette exploitation soit rentable. Il faut bien se dire en effet que pour les frais d'essence seulement on évalue l'amortissement des taxes par le prix de deux billets et celui de l'essence elle-même par le prix de six passages.

D'autre part la remise en service d'une ligne unique Paris-Nantes nécessiterait l'immobilisation d'un appareil, basé à Nantes ou à Paris, pour un nombre total de 3 heures de vol par jour. Or l'amortissement des frais pour un D.C.4 est calculé pour un minimum de 8 heures de vol journalier. C'est du reste, pour une de ces raisons qu'Air France, dont le parc aérien est surtout composé d'avions de gros tonnage, assure très peu de liaisons intérieures, laissant ce soin à des compagnies privées qui possèdent des appareils de moindre importance, et préfèrent orienter son activité sur des relations intercontinentales.

REUNION A NANTES DES ANCIENS DE LA VOILE

L'arrivée dans le port de Nantes du troisième belge *Mercator* le vendredi 29 juin, n'a pas manqué de susciter l'émotion bien légitime des riverains de la Loire depuis Tretremont jusqu'au quai de la Fosse.

A la fin du XIX^e siècle et jusqu'en 1920, les grands voiliers nantais se sont alignés nombreux le long des quais déchargeant les nitratés du Chili, les bois de Vancouver et Seattle, les blés d'Australie. Ainsi avait-il paru légitime au cap-horniers de tenir les assises de leur Congrès dans le port qui avait été le berceau de cette navigation et des espoirs qui avaient présidé à sa naissance.



On reconnaît, au premier rang : le Commandant Huet, le Commandant Van de Sandt, le Capitaine Lacroix, Madama Van de Sandt, Mademoiselle Fierstein, et à droite, le Commandant Van Der Kemp, Président d'Honneur des Capitaines, au long cours français.

Au cours de ces journées mémorables, les capitaines cap-horniers ont pu rendre un hommage mérité au Gouvernement belge qui, en soutenant la venue à Nantes du

navire-école de sa marine marchande, a permis aux cap-horniers de recréer l'atmosphère de leurs jeunes années et l'évocation d'incidents plaisants ou dramatiques du temps où le navigateur, hurlant sur toutes les mers du globe, était un marin dans toute l'acception du terme.

LE SYNDICAT AVICOLE DE L'OUEST ADHÈRE A LA FÉDÉRATION BRETONNE

Le Syndicat avicole de l'Ouest, réuni à la Chambre d'Agriculture de Nantes autour de son président, M. Boutin, a décidé d'adhérer à la Fédération Bretonne afin d'en renforcer la puissance et l'autorité; celle-ci groupera ainsi les cinq départements bretons, qui fournissent à eux seuls 55 % de l'ensemble de la production française.

M. Boutin avait, auparavant, exposé les raisons du mécontentement des aviculteurs, placés devant la concurrence des importations considérables d'œufs et surtout de poussins de Hollande, et handicapés par la hausse du prix des nourritures, et les exigences du fisc. La production avicole représente 22 % de la production agricole française, et cependant, elle est considérée comme un parent pauvre.

CONGRÈS NATIONAL DE LA TONNELLERIE

Le 7, 8 et 9 juillet s'est tenu à Nantes le Congrès de la Fédération Nationale des Industriels et du Commerce de la Tonnellerie à laquelle adhèrent de nombreux groupements régionaux de la métropole et le syndicat de la tonnellerie maritime.

Le Syndicat Professionnel de la Tonnellerie de Nantes et de la Région a accueilli les membres de la profession avec toute la cordialité qui est de tradition dans le pays du Muscadet.

UN POSTE PÉTROLIER A SAINT-NAZAIRE

On parle à nouveau de la construction à Saint-Nazaire d'un poste pétrolier pour les unités de gros tonnage. Les études sont limitées pour le moment à un seul emplacement éventuel : le lit primitif de Drevet. Il serait possible d'y garantir une profondeur de 14 à 17 mètres, ce qui permettrait l'accostage de gros pétroliers calant 11 à 12 mètres.

MORBIHAN

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE LORIENT ET DU MORBIHAN

La dernière Assemblée générale de la Chambre de Commerce de Lorient et du Morbihan tenue sous la présidence de M. Guibot a examiné différentes questions intéressant les ports du Morbihan.

Elle a notamment demandé le relèvement des tarifs d'usage de l'outillage du port de Lorient, ces tarifs ne correspondant pas aux conditions économiques actuelles.

Au sujet de la législation sociale la Chambre de Commerce s'est élevée contre toute extension de l'application de la Sécurité Sociale à de nouvelles catégories de citoyens, notamment aux gérants de sociétés en commandite.

REUNION DES NEGOCIANTS EN GRAINS ET PRODUITS DU SOL DU MORBIHAN

L'Assemblée générale des Négociants en Grains et Produits du sol du Morbihan s'est tenue à Pontivy sous la présidence de M. Pierre Le Maout, entouré de MM. Aufray, Président de l'Union Régionale Bretonne, Le Bigot, Président du Syndicat des Négociants en Grains des Côtes-du-Nord, et Richard, Secrétaire du Syndicat des Négociants en Grains du Finistère.

L'ordre du jour permit à M. Hivert de traiter le problème des céréales et de demander l'égalité de traitement avec les coopératives pour les crédits de construction de magasins, accordés par le plan d'investissement.

Le rapport présenté ensuite par M. Landru sur la pomme de terre de consommation insista sur la qualité qu'il faut maintenir dans les expéditions et demanda un abaissement des frais de transport.

Il fut donné ensuite lecture du travail rédigé par M. Drévéaux sur la pomme de terre de semence, avant que M. Frotte, rapportant la question des engrais, se plaigne du peu de succès mis à la disposition du département du Morbihan.

On discutera sur un projet de réunion destinée à traiter des marchés pour l'expédition de la pomme de terre et l'on rejeta le début de novembre.

MISE A L'EAU DU « LA BOURDONNAIS »

L'Arsenal maritime de Lorient vient de mettre à l'eau le *La Bourdonnais*, premier-né des neuf paquebots commandés par les Messageries Maritimes pour la rénovation de leur matériel.

Le *La Bourdonnais* est un paquebot mixte, réalisé suivant les conceptions les plus récentes. Il est destiné à servir sur la ligne de Madagascar, où il pourra transporter 88 passagers de 1^{re} classe, 112 touristes, 300 militaires et plus de 6.000 tonnes de marchandises.

LA FOIRE-EXPOSITION DE LORIENT

La V^e Foire-Exposition de Lorient a connu cette année encore un succès éclatant.

Il est encore trop tôt pour porter un jugement sur son effet sur le plan commercial mais il est certain que les 40.000 personnes qui visiteront les stands ont pu réaliser de nombreuses affaires.

Les Directeurs généraux : M. H. LETESSIER et CHAPELON

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 (Ile-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

Pluie...


"Pluvieuse"

JEANNE ET C^{IE}
9, rue Scribe - Nantes

VÊTEMENTS IMPERMÉABLES

BON DE RÉDUCTION
VALABLE PENDANT LE MOIS D'AOUT 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.



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