

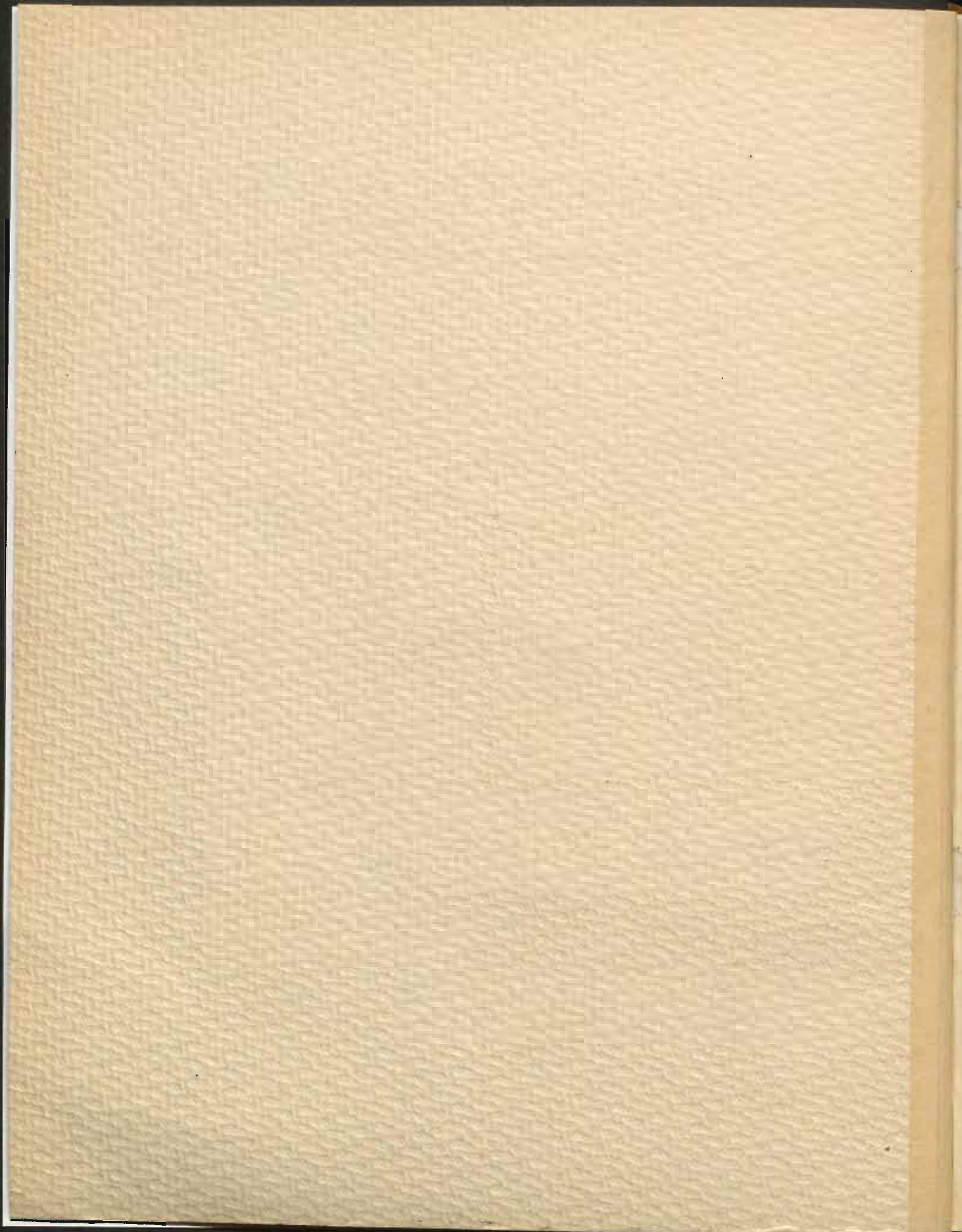
20285

BORDEAUX

Vous Invite...



DELMAS



OFFERT PAR
LE CONSEIL GÉNÉRAL
DE LA GIRONDE

1854

1854

20285

Un acte de foi
dans le destin
d'une cité laborieuse

BORDEAUX

vous invite à visiter

SA GRANDE FOIRE INTERNATIONALE

aux enseignements précieux
pour tous les Commerçants, Industriels, Agriculteurs

SA VILLE

élégante et gaie, au long passé d'art et d'histoire,
à la Table réputée — aux Vins généreux

SON PORT MARITIME

Porte océane de l'Europe

SON PORT AÉRIEN

carrefour transocéanique entre deux mondes

LE VIGNOBLE GIRONDIN

et ses grands vins, ambassadeurs prestigieux

SAINT-ÉMILION, ARCACHON

ses accueillantes " filleules "

ET TANT D'AUTRES CITÉS EXQUISES DE LA GIRONDE



20291

BORDEAUX ET LE SUD-OUEST

31^e Année

Fondateurs { GABRIEL DELMAS
/ LOUIS DELMAS.
JACQUES DELMAS, Directeur.
HENRI MARTIN, Administrateur.

REVUE ÉCONOMIQUE
— TRIMESTRIELLE —

N^o 2 — 2^e trimestre 1949

6, place Saint-Christoly, 6
— BORDEAUX —
Téléph. 71.18 — Inter 2.31



PORTE D'HONNEUR DE LA FOIRE

ILLUSTRATIONS

Couverture : Mlle BOURGOIN.

Hors-texte : DELTEIL fils frères, imprimeurs.

Photographies :

Air France (p. 65).

BALISTAI (p. 154).

J.-M. BRION (p. 70, 97).

BUROLLAUD (p. 88).

GUESPIN (p. 96).

René JACQUES (p. 89, 98, 100).

JOVÉ (p. 66).

KOLLAR (p. 150).

LACARIN (p. 127, 156).

LAFON (p. 120).

L. P. V. A. (p. 151).

MOULS (p. 95).

Léo NEVEU (p. 91, 92, 94).

Photo industrielle du Sud-Ouest (p. 51, 58, 59, 60, 62,
63, 74, 106, 118, 119, 135,
136, 137, 138, 139, 140, 142,
152, 153, 158).

Marco PILLOT, Studio Léoed (p. 10, 17, 29, 49, 54, 68,
71, 76, 149).

Port Autonome (p. 5, 15, 18, 26, 73, 105, 108, 109,
110, 111).

PUYTORAC (p. 47, 48, 57, 64, 128, 159).

Jean RIVIÈRE (p. 16, 86).

SERENI (p. 2, 19, 20, 23, 24, 37, 44, 50, 69).

Service photographique de l'Armée de l'Air (p. 6, 21,
31, 32, 121, 122).

VIGNES (p. 101).

YVON (p. 12, 14, 160).

BORDEAUX VOUS INVITE

SOMMAIRE

	Pages
Invitation (Pierre COMBES, Préfet de la Gironde)	7
Bordeaux wishes you a hearty welcome	9
Bienvenue à nos hôtes (Jacques CHABAN-DELMAS, Député-Maire de Bordeaux)	11
Welcome to our guests	13

REGARDS SUR LA PRECEDENTE FOIRE

Déclarations de MM. VINCENT AURIOL, Président de la République; PELIMLIN, Ministre de l'Agriculture; Pierre COMBES, J. CHABAN-DELMAS, Roger TOUTON, Pierre DESSE, Jean TACHON	17
---	----

ET VOICI LA XXVIII^e FOIRE

Bordeaux, Foire Internationale (Jean-Raymond GUÏON, Député, ancien Ministre)	27
La XXVIII ^e Foire de Bordeaux (Raoul FOURNIER, Président du Comité de la Foire)	29
La 3 ^e Région aérienne à la Foire de Bordeaux (Général L.-M. CHASSIN, commandant la 3 ^e Région aérienne)	31
La France d'Outre-Mer à la Foire de Bordeaux (Inspecteur général L. COURSIN, Directeur des Travaux publics au Ministère de la France d'Outre-Mer)	33
Le Maroc	37
Les Participations des Nations étrangères : l'Italie (G. VITELLI, Consul d'Italie à Bordeaux)	43
L'Automobile (Gabriel BACQUEYRISSES, Président de la Chambre nationale de l'Automobile, 8 ^e Région)	45
Le Salon de l'Artisanat (Ch. SÉGUINEAUD, Président de la Chambre des Métiers).	47
La Semaine agricole (Etienne VAYSSIÈRE, Vice-Président de la C. G. A.)	49
Les Vins de Bordeaux à la Foire (Em. ROY, Président du C. I. V. B.)	55
Aux Agriculteurs du Sud-Ouest (Pierre MARTIN, Président national de la C. G. A.)	57

APRES LA FOIRE, BORDEAUX VOUS ACCUEILLE

Bordeaux, Centre idéal de Tourisme (Henry INGRAND, Commissaire général au Tourisme)	67
Bordeaux vous accueille (Martial LOUIT, premier adjoint au Maire de Bordeaux, Président du Syndicat d'initiative)	69
Regarder... Sauvegarder Bordeaux (Jacques d'WELLES)	73
Bordeaux et les joies de la Table (J. AYCRIEX, Président du Syndicat général de l'Industrie hôtelière)	79
Les Grands Vins de Bordeaux (Marquis de LUR-SALUCES)	85

APRES BORDEAUX, SES FILLEULES...

Arcachon, Perle de la Côte d'Argent	91
Libourne	96
La Région libournaise (Daniel QUERRE, Président du Syndicat des Vins)	97
Saint-Emilion (J. CAPDEMOURLIN, Président du Syndicat viticole et agricole)	100

Prix de ce numéro : 350 francs.

LA FORET DE GASCOGNE

	Pages
La Forêt landaise (M-R. COURRÈGELONGUE, Premier Président en retraite de la Cour d'appel de Bordeaux)	101
Au Secours de la Forêt landaise (Gabriel DUBOURG, Président de la Caisse de Prévoyance)	103

BORDEAUX, PORTE DE L'EUROPE SUR L'OCEAN

Activités de la Région bordelaise (Roger TOUTON, Président de la Chambre de commerce et de la 8 ^e Région économique)	107
Le Port Autonome de Bordeaux (A. GRANGE, Directeur du Port Autonome)	108
Les Grandes Compagnies maritimes	113
Bordeaux, Port aérien	121
Les Réalisations récentes de la S. N. C. F. (M. CARDON, Directeur de la Région Sud-Ouest de la S. N. C. F.)	125

GRANDS TRAVAUX EN GIRONDE

La Reconstruction des Ponts de Chemin de fer (M. GRANIER, Ingénieur, Chef d'Arrondissement de la Voie S. N. C. F.)	129
La Reconstruction des Ponts-Routes	132

REALISATIONS MUNICIPALES

Le Gaz de Saint-Marcet	141
Le Programme municipal du Logement	143
Les Groupes Bouguereau et Parc des Sports	144
La riante Cité future	145

BORDEAUX AU TRAVAIL

Reportages et enquêtes sur les grandes entreprises de la Région	149
---	-----



LE PORT DE BORDEAUX



GRACE A UN OUTILLAGE MODERNISÉ, BORDEAUX A REPRIS LA PLACE QUI LUI REVIENT
DANS LE TRAFIC MARITIME.

LA FOIRE DE BORDEAUX



« Au cœur de la Cité, sur les bords du grand fleuve décrivant sa courbe gracieuse, la Foire attend et mérite votre visite. »

BORDEAUX INVITE...

Bordeaux, au passé prestigieux, deux fois millénaire, qu'illustrent ses vins généreux, Bordeaux ville des arts, grande porte ouverte vers l'Océan, toute proche de la forêt landaise, Bordeaux « la magnifique » vous sourit et vous invite.

Sur les bords du grand fleuve décrivant sa courbe gracieuse devant les colonnes rostrales, enchâssée au cœur de la cité, la Foire Coloniale et Internationale attend et mérite votre visite.

A la lecture attachante de l'ouvrage qui vous est présenté, l'invitation se fait tentation.

Voyage à travers le monde et voyage à travers le temps, sous l'égide du monument aux Humanistes Girondins, dans le cadre incomparable des Quinconces, la Foire vous appelle à enrichir vos techniques, à confronter vos expériences.

Quels que soient vos soucis du temps présent ou vos préoccupations du lendemain, vous trouverez à tous les stands, avec une présentation aussi variée que judicieuse, une ambiance puissamment évocatrice et réconfortante qui vous suggérera et vous apportera les satisfactions apparemment les plus difficiles.

Pavillons de la France d'outre-mer, pavillons de pays amis plutôt qu'étrangers, plus nombreux qu'ils n'ont jamais été, attestant ainsi le rayonnement vraiment international de notre Foire et le retour à des échanges traditionnels si longtemps souhaité.

Pavillons des gloires girondines :

- sa gamme resplendissante de vins d'une renommée mondiale ;
- sa culture fruitière sélectionnée appelée à connaître le plus grand développement quand la chaîne du froid sera réalisée intégralement ;
- ses produits de la forêt, ses bois aux multiples usages et sa gemme.

Pavillons des machines, expression sous toutes ses formes de l'énergie mise au service du travail ; outillage industriel et agricole perfectionné qui allège et démultiplie la peine des hommes.

Exposition de nos métiers et de notre artisanat, mettant en valeur les meilleurs ouvriers de France.

Richesses d'un passé de traditions laborieuses, d'un présent de persévérance, d'un avenir plein d'espérance.

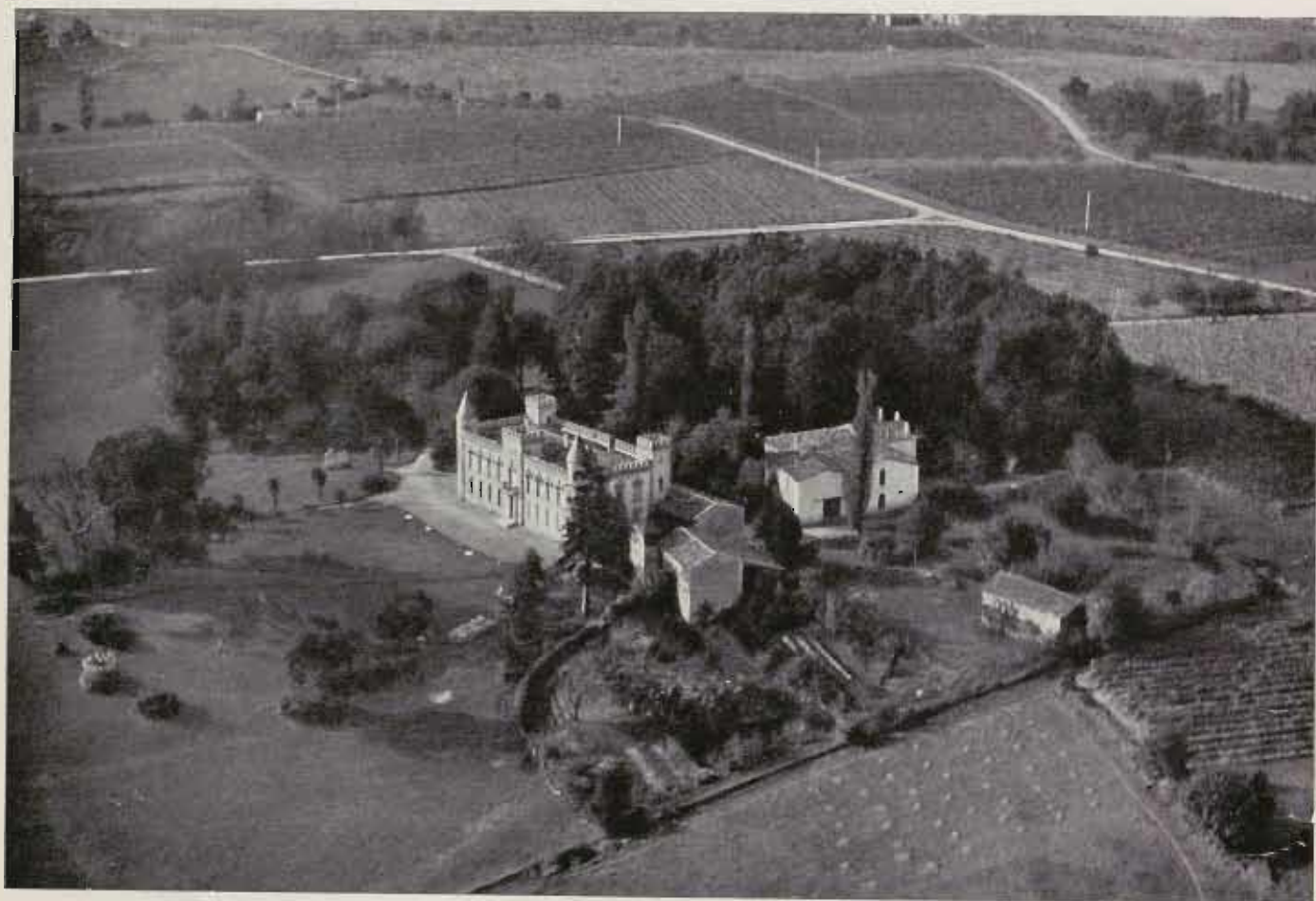
C'est tout le labeur intelligent des hommes que vous aurez vu ainsi s'exprimer, pour donner plus de saveur à une vie davantage pénétrée de la puissance et de la grandeur du beau et du bien.

La Foire passe et revient, et, sans doute, vous reviendrez, car Bordeaux de tous les jours reste et garde pour vous, avec sa sagesse de grande cité industrielle et artistique, cette gentillesse de manières qui captive et retient.

PIERRE COMBES.

Préfet de la Gironde.

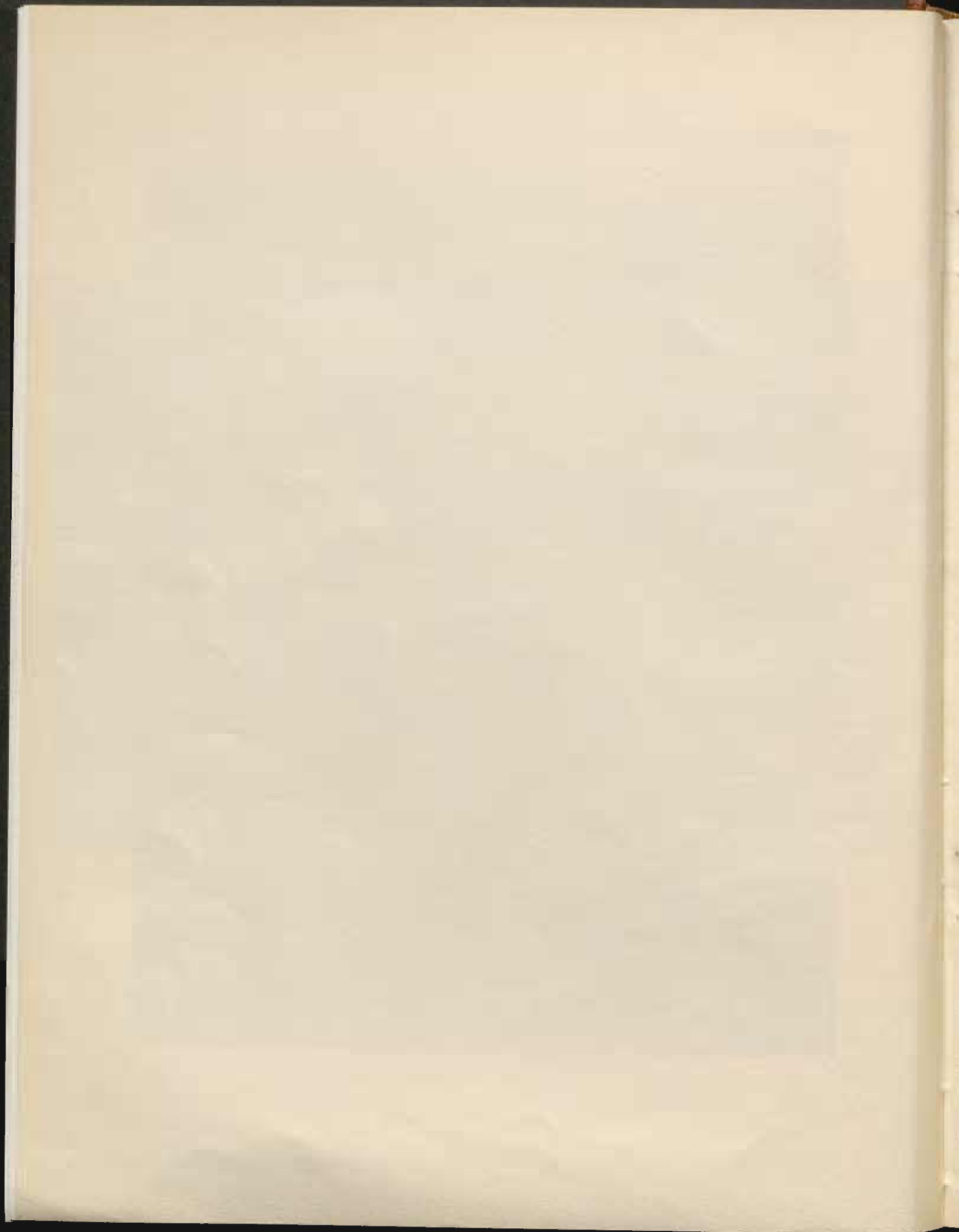
LA RIANTE CAMPAGNE GIRONDINE



VUE AÉRIENNE DU CHÂTEAU DE M^{me} DE CAILLAVET, A CAPIEN (GIRONDE),
OÙ ANATOLE FRANCE SE PLAISAIT A SÉJOURNER



Bordeaux - L'Hôtel-de-Ville



Bordeaux wishes you a hearty welcome

Bordeaux with her glamorous past of two thousand years, Bordeaux famous for her generous wines, Bordeaux, town of arts, the gate of France widely open on the ocean, the near neighbour of the « Forêt Landaise », Bordeaux the « magnificent » greets and welcomes you.

On the banks of her great river that winds by the two rostral columns, deeply set in the very heart of the city, the Colonial International Exhibition looks forward to your visit.

On reading this interesting publication here offered to you, the invitation becomes temptation.

The Bordeaux Commercial Fair takes you travelling round the world, back through the ages, in the shadow of the monument erected to the Girondins, in the matchless setting of the Quinconces, and it urges you to add to your technics and bring together the fruit of your discoveries.

Whatever your present cares, or the worries gnawing at your heart about to-morrow, you will find everywhere here, together with a wide choice of produce and products displayed with the utmost tact, a powerfully inspiring and comforting atmosphere that will bring the most inaccessible satisfaction to your needs.

Here the « Pavillon » of the French Union, there of the different foreign countries, nay, friendly countries, more numerous than they have ever been, thus giving evidence of the thoroughly international scope of our exhibition and the coming back to those traditional exchanges longed after for so many years.

« Pavillons » in which are represented the glories of the Gironde :

- the whole gamut of its world-famous vintages.
- the many chosen produce of its fruit-farming that will know fullest development when we have completely achieved our plan for cold storage.
- The produce of its pine-forest, its woods that can be turned to many uses and mostly its resin.

The « Pavillon » of machinery, expressing under all its aspects energy enslaved by work; perfect modern agricultural or industrial equipment that lightens and lessens the toil of men.

Exhibition of our trades and crafts, bringing into light the best craftsmen in France.

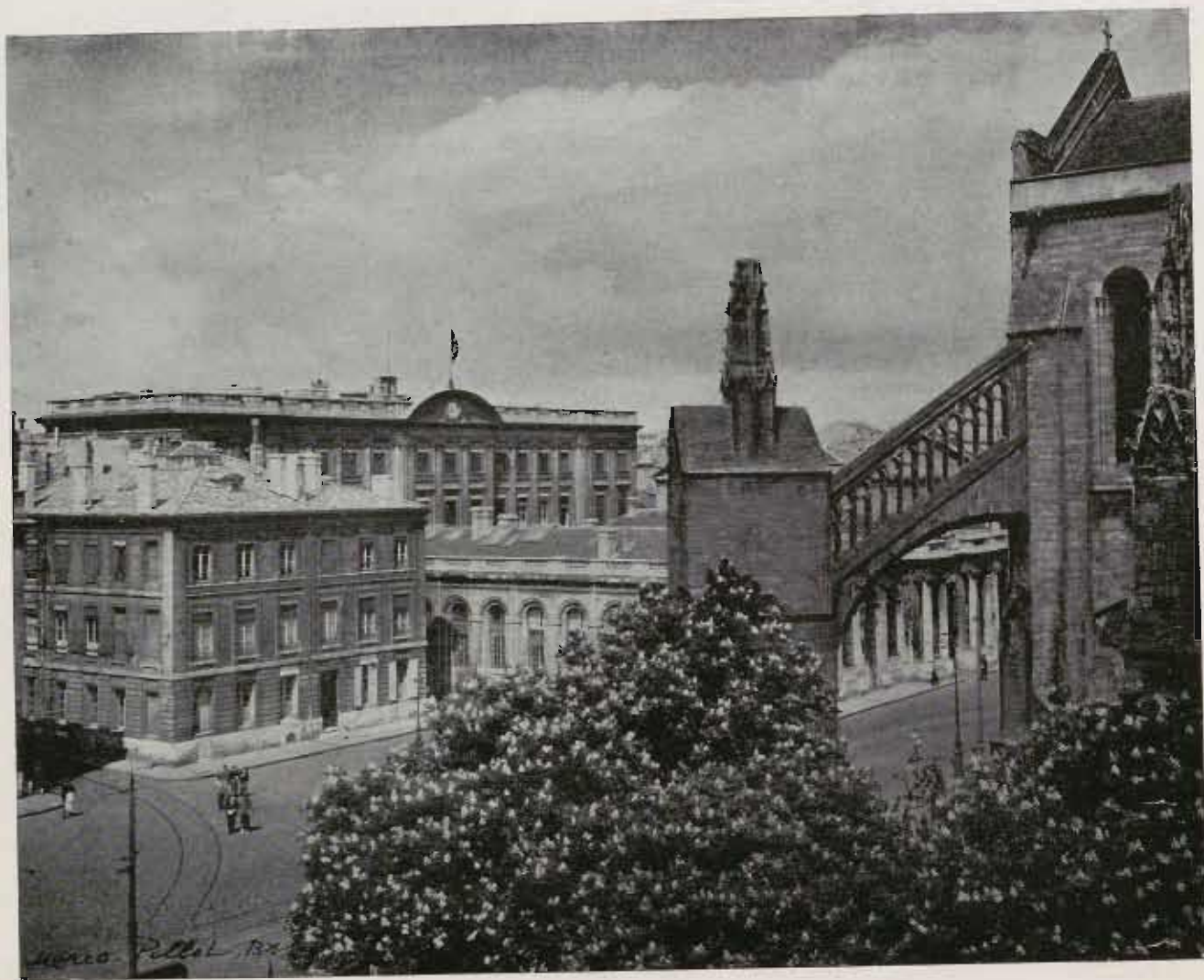
Riches of a past all woven with traditions of work, of a present full of perseverance, of a future all spangled with brilliant hopes.

There you see the thoughtful endeavour of men expressing itself, to give more value to a life more suffused with the power and grandeur of the beautiful and the good.

The commercial Fair comes and goes and no doubt you will come again for every day Bordeaux, a great and wise city, keeps for you this courtesy which holds you under its spell.

P. COMBES,
Préfet de la Gironde.

L'HOTEL DE VILLE DE BORDEAUX



« Autour de la Primatiale, le paysage de pierre est complété superbement par l'ancien archevêché du cardinal de Rohan; c'est maintenant notre Hôtel de Ville. »

BIENVENUE A NOS HOTES

La XXVIII^e Foire internationale de Bordeaux s'annonce très bien. Certains indices patents en font foi dès à présent.

La Municipalité bordelaise, parlant et agissant au nom de tous les habitants de la grande cité fluviale et maritime, est heureuse d'accueillir tous ses hôtes, malheureusement passagers, venant non seulement des diverses régions de la France, mais aussi d'un grand nombre de pays étrangers.

Je souhaite que tous nos visiteurs, prenant prétexte de la Foire internationale, et après avoir examiné et étudié les différents aspects de cette dernière, réservent quelques regards pour la contrée et quelques pensées pour le développement de leurs relations avec Bordeaux, son agglomération, le département de la Gironde et la région du Sud-Ouest tout entière.

Bordeaux et sa région ne constituent pas seulement un ensemble architectural et pittoresque où la douceur de vivre se joint à l'enchantement de l'esprit. Il existe aussi sous cet aimable climat de grandes possibilités de développement et de créations économiques.

Si la défense de la forêt est à assurer, l'illustration de la vigne n'est plus à faire.

Les transformations techniques les plus récentes et celles qui s'amorcent promettent à cette région un essor industriel dont la plénitude ne sera atteinte qu'en accord et en association avec des éléments extérieurs nouveaux, nationaux et internationaux.

J'invite donc nos visiteurs à rechercher s'ils ne sont pas destinés à constituer précisément les éléments d'une renaissance qui, pour être économique, n'en servira pas moins l'humanité, c'est-à-dire ce que Bordelais et Girondins respectent au plus haut point : l'Esprit.

JACQUES CHABAN-DELMAS,

Député-Maire de Bordeaux.

BORDEAUX



LA TERRASSE FLEURIE ET LES PORTIQUES-ABRIS DU JARDIN PUBLIC

« Après avoir goûté le charme de Bordeaux, allez vous reposer dans notre beau Jardin; jouissez de toute cette beauté dont votre attention a gagné la confiance... »

Welcome to our guests

We are on the eve of the XXVIIIth International Exhibition. Many patent signs are pointing to its overwhelming success. The maire and corporation acting as spokesmen and representative of this large river city opened to sea-going traffic, are happy to welcome their guests who have come, unfortunately for a short while only, from the different parts of France and from many a foreign country too.

We would like to think that all those visitors, taking the opportunity of this Commercial Fair, after studying its different aspects will kindly devote a few moments to look at the country that surrounds them and imagine what the development of their connection with Bordeaux may come to in a near future.

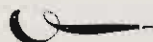
On the one hand, Bordeaux and the Bordeaux area offer to the eyes a unique gathering of architectural masterpieces and picturesque sights which tend to make life more pleasant to live while lavishing utter satisfaction to the mind. On the other hand there can be found in this happy clime vast potentialities for economical development and enterprise.

If we still have to make known the merits of the forest there is no longer any need to add fresh luster to the names of our vineyards.

The most recent improvements and those about to be achieved let us foresee that the industry of this region will make long and rapid strides. It is only in full agreement and close cooperation with elements coming from outside, both national and international, that the height of this development can be reached.

We therefore invite our distinguished visitors to ask themselves if *they* are not the very people to be at the origin of a revival which, though it bear on matters economical, will none the less be of use to mankind; we mean what Bordelais and Girondins respect most : the light of Man's Mind.

JACQUES CHABAN-DELMAS,
Député-Maire de Bordeaux.



BORDEAUX



LA TOUR PEY-BERLAND (XV^e S.), LA CATHÉDRALE SAINT-ANDRÉ.



EN BORDURE DU FLEUVE, SUR L'IMMENSE ESPLANADE
DES QUINCONCES, LA FOIRE DE BORDEAUX ÉLÈVE SES
PALAIS ET SES PAVILLONS.

REGARDS *sur la* *XXVII^e FOIRE*

Les feuillets qui suivent présentent
quelques images de la dernière
Foire et des extraits de déclarations
des personnalités officielles.

M. VINCENT AURIOL

Président de la République Française

a inauguré la XXVII^e Foire de Bordeaux le 13 juin 1948.



LE PRÉSIDENT, ACCOMPAGNÉ DE M. PIERRE COMBES, PRÉFET DE LA GIRONDE, ET DE M. J. CHABAN-DELMAS, DÉPUTÉ-MAIRE DE BORDEAUX, SALUE LES DÉLÉGATIONS D'ANCIENS COMBATTANTS MASSÉES À L'ENTRÉE DE LA FOIRE.



AVEC BONNE HUMEUR, LE PRÉSIDENT VINCENT AURIOL RÉPOND
AUX ACCLAMATIONS DE LA FOULE.

Déclaration de M. Vincent AURIOL

LA FOIRE

Vivant témoignage de la Résurrection de Bordeaux

Je félicite M. le Président du Comité d'organisation de la Foire ainsi que ses collaborateurs de l'effort prodigieux dont ils ont animé cette exposition, vivant témoignage de la résurrection de Bordeaux et de la région bordelaise.

Cette résurrection, après une longue période d'épreuves, après les assauts subis, les profondes blessures reçues, les heures d'isolement et d'étouffement, est le triomphe du labeur collectif, de la collaboration

courageuse et confiante de tous les fils de la cité : ouvriers et techniciens, industriels, agriculteurs, commerçants et administrateurs. Elle est la plus magnifique réponse à tous les scepticismes, à toutes les critiques systématiques, à toutes les amertumes déprimantes et stériles.

.....
Votre port revit. Le tonnage dépassera bientôt le tonnage d'avant guerre. Votre industrie, votre agriculture, votre commerce, votre artisanat, votre classe ouvrière, rivalisent d'ingéniosité, d'imagination, de conscience, de travail, pour maintenir et accroître la qualité française, qui reste, selon vos paroles, Monsieur le Maire, dans les marchés mondiaux, notre meilleure publicité.

A voir donc ce qui a été fait en trois ans : les ports, les ponts, les routes, les chemins de fer, les écluses, les transformateurs restaurés, à constater les premiers signes de « reprise » de notre économie, et l'espoir, cette année, d'une bonne récolte, il n'est pas d'un optimisme inconsidéré d'envisager les jours prochains avec confiance — pour peu que nous consentions à aller jusqu'au bout de notre effort, et laissions encore de côté les impatiences, les agitations, les querelles révolues, qui ne peuvent que nous diviser et nous ruiner.



APRÈS AVOIR INAUGURÉ LA FOIRE DE BORDEAUX, LE PRÉSIDENT VINCENT AURIOL VISITE LE PORT AUTONOME DONT IL APPRÉCIE L'ÉQUIPEMENT MODERNE RÉCEMMENT REMIS EN ÉTAT.

LE SALON DE LA MACHINE AGRICOLE



TOUS LES RECORDS D'AFFLUENCE
SONT BATTUS DURANT LA SEMAINE
DE LA MACHINE AGRICOLE.

Déclaration de M. PFLIMLIN

Ministre de l'Agriculture.

En visitant votre belle Foire-Exposition, j'ai été frappé de la volonté de travail et de rendement que manifeste la région bordelaise.

L'impression réconfortante qui se dégage de cette ville traditionnellement orientée vers les échanges extérieurs donne des espoirs sérieux pour un redressement définitif de l'Economie française.



LA PORTE D'HONNEUR DE LA FOIRE.

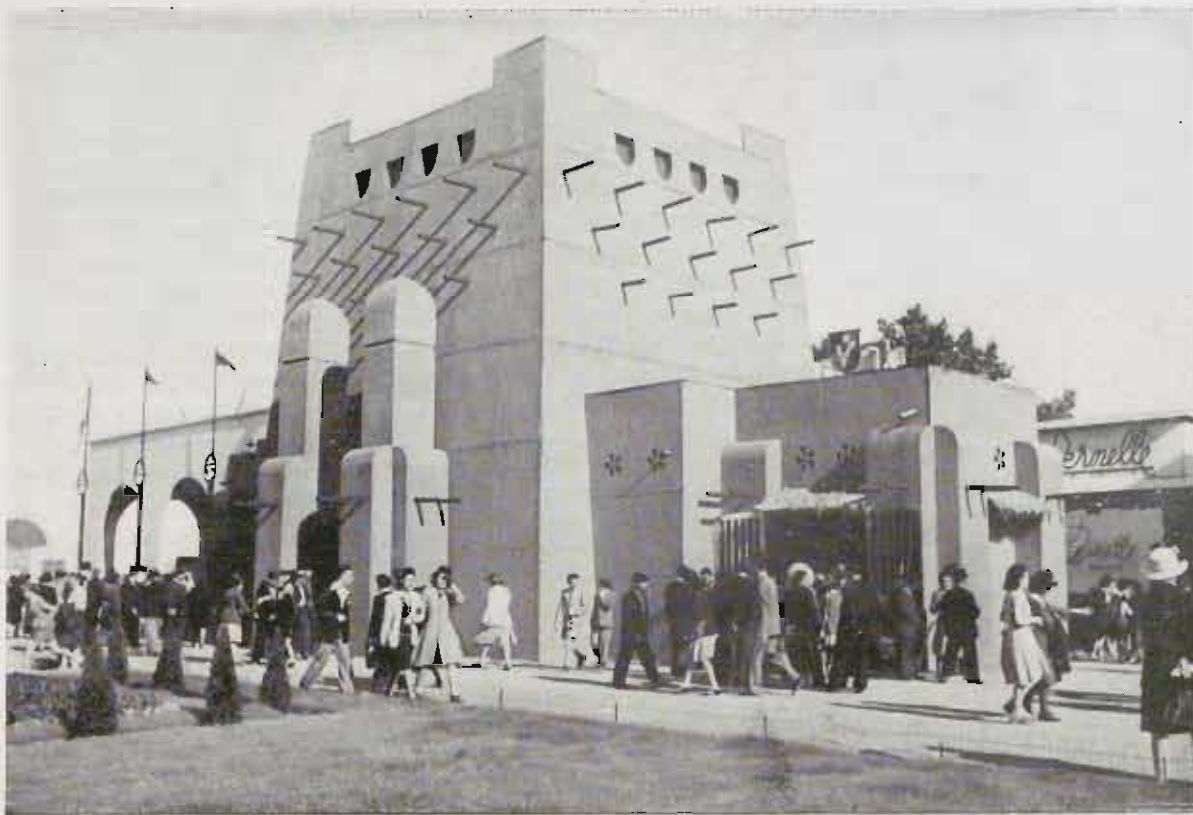
Déclaration de M. COMBES

Préfet de la Gironde.

La Foire Internationale de Bordeaux joue un rôle de premier plan par l'étendue des transactions commerciales qu'elle provoque entre la France et les pays étrangers, qui, chaque année, répondent toujours plus nombreux à son invitation.

La très large place accordée aux Palais de la France d'outre-mer est justifiée aussi par l'importance de nos relations avec nos terres lointaines.

Dans l'état actuel de notre économie, c'est un impérieux devoir pour les producteurs de la Métropole de s'orienter vers une accélération rapide des échanges, vers une incessante recherche de nouveaux débouchés sur les marchés mondiaux.



LA FRANCE D'OUTRE-MER
OCCUPE TOUJOURS UNE LARGE PLACE
A LA FOIRE DE BORDEAUX

Déclaration de M. F. AUDEGUIL

*Député,
Président du Conseil général de la Gironde.*

Dans cette Foire Internationale et Coloniale de Bordeaux, la 3^e depuis la Libération, succédant à deux autres couronnées de succès et qui furent à leur époque comme des manifestations d'audace et presque de défi, nous avons essayé de démontrer que la France travaille et qu'elle n'a pas à désespérer ; que la voie de son redressement ne réside pas dans les lamentations vaines ou les critiques systématiques, mais dans l'effort continu et sagement réparti entre tous.

Mais là ne doit pas s'arrêter notre œuvre. La France, qui, si souvent dans le passé, a fourni dans le domaine de la pensée et de l'action tant de preuves de son génie précurseur et qui, chaque jour encore,

donne la marque de son discernement, doit prendre, de plus, l'initiative courageuse d'une économie nouvelle basée sur la coopération européenne.



La Foire Coloniale et Internationale de Bordeaux que nous célébrons aujourd'hui nous enseigne qu'il est facile aux hommes de bonne volonté et de courage de franchir les obstacles et de montrer qu'à côté de l'œuvre des constituants, peut-être plus romantique que scientifique dans ses textes, on peut construire l'Union Française avec la leçon des faits et l'image éloquente des réalités. C'est ce que nous avons tenté et sans doute réussi par nos travaux avec un courage sans défaillance. Ainsi, nous montrons la voie qui peut conduire l'Europe, par l'exemple du travail et de l'union, vers l'avènement de la paix internationale.

Puisse cette manifestation, honorée par votre présence, Monsieur le Président de la République, se placer au seuil de la renaissance de nos activités commerciales, agricoles et industrielles et être l'aurore d'une ère nouvelle de concorde européenne.



Déclaration de M. J. CHABAN-DELMAS

Député-Maire de Bordeaux.

Coupée de la mer par le sabotage du port, coupée de Paris par la destruction des ponts routiers, Bordeaux, pendant de nombreux mois, a pu faire figure de ville morte. C'était compter sans la qualité de ses habitants, habitués par les siècles à ne pas perdre courage au milieu des difficultés passagères, et qui s'obstinent dans l'effort comme dans l'espoir parce que l'Histoire leur a appris l'excellence de cette méthode.

Et cette ville, dont les blessures saignaient encore lorsque le général de GAULLE, au lendemain de la Libération, lui apportait le salut des Français Libres à de bons compagnons de misère, a réalisé le miracle de renaître au milieu de ses ruines. C'est à elle que sont venus les premiers bateaux de l'aide Marshall, comme si l'Amérique avait estimé Bordeaux la plus digne de recevoir les premiers matériaux de notre renaissance.

Vous êtes, Monsieur le Président de la République, dans une cité qui renaît à la vie, et qui a résolu de reprendre dans un délai rapide son rang prépondérant parmi les plus grandes villes de France...



VUE AÉRIENNE DE LA FOIRE
DE BORDEAUX.

Déclaration de
M. R TOUTON

Président de la
Chambre de Commerce
de Bordeaux.

(Juin 1948)

La XXVII^e Foire Coloniale et Internationale est le témoignage le plus probant de l'importance de ces activités nombreuses et variées de caractère commercial, industriel, artisanal et agricole qui concourent chaque jour davantage à la prospérité de notre ville et de notre port et leur permettent de retrouver, progressivement, leur visage d'avant guerre.



Notre XXVII^e Foire commerciale compte cette année 12 % d'exposants de plus que l'année dernière, sans parler de la Machine Agricole, dont le succès s'annonce considérable. Nous refusons des adhésions, et la place des Quinconces devient trop petite. Aussi serons-nous amenés à rechercher sous peu des possibilités d'extension.

Sans compter l'Empire et l'Afrique du Nord, huit nations étrangères sont représentées dans diverses Sections. Nous avons, cette année, allongé nos galeries, construit les pavillons du Meuble, agrandi le Salon de l'Automobile, créé le Centre rural en accord avec la C.G.A....

Déclaration de
M. Pierre DESSE

Président
de la XXVII^e Foire.

(Juin 1948)



LE PALAIS DES VINS, OU LES VISITEURS
VIENNENT EN FOULE APPRÉCIER L'EXCELLENCE
DE NOS GRANDS CRUS.



PERSPECTIVE DE L'ALLÉE CENTRALE, DITE « DES COLONIES ».

La XXVII^e Foire de Bordeaux

vue par son Secrétaire Général,

M. Jean TACHON.

La XXVII^e Foire internationale de Bordeaux a été inaugurée le 13 juin 1948 par M. Vincent Auriol, président de la République.

M. Vincent Auriol, guidé par notre Président M. Pierre Desse, a fait une visite de nos expositions, assez complète pour se rendre compte, ainsi qu'il a bien voulu le déclarer lui-même, de l'importance de nos installations, de l'harmonie de leur implantation et du cachet particulier qui les distingue.

C'est ainsi qu'après avoir débuté par les pavillons de l'Algérie, du Maroc et de la Tunisie, de la France d'outre-mer, il s'est arrêté devant ceux de la Marine militaire et de la Marine marchande, pour parcourir ensuite les grandes Galeries, les stands de l'Ameublement, le Centre rural moderne, ouvert exceptionnellement en même temps que la Foire, l'exposition de l'Aviation, organisée sur l'initiative de M. le Général, commandant la III^e Région aérienne, le Palais des Vins, les stands de l'Artisanat, la galerie des Machines, pour terminer au palais de l'Automobile.

A l'issue de cette visite, au cours d'une réception au pavillon du Comité directeur, le président de la République a exprimé hautement sa satisfaction.

*
**

La grande semaine de la Machine agricole s'est ouverte le second dimanche de la foire, 20 juin 1948, sous la présidence de M. Pflimlin, ministre de l'Agriculture, accompagné de M. Ehrhard, son chef de cabinet, en présence des autorités civiles et militaires.

Sous la conduite du Vice-Président de la Foire, M. Bacqué, commissaire de l'Agriculture, le Ministre visita en détail tous les stands et put constater que s'y trouvaient rassemblés les derniers modèles des différentes machines agricoles et viti-vinicoles, ainsi que des tracteurs de toutes puissances de marques françaises et étrangères, en un mot, tout ce qui concerne l'outillage mécanique maintenant nécessaire à l'agriculture.

Il se rendit ensuite au Centre rural, entouré de M. Durand, Président de l'O.A.D. et Président de la Commission d'organisation du centre, de M. Vinsot, Commissaire général, de M. Sarraute, Secrétaire, et des membres de la Commission.

Le ministre visita successivement la maison de la forêt de Gascogne, la Ferme Modèle, comprenant une porcherie, une étable et une écurie réalisées selon les dernières conceptions, et abritant des animaux de grande race, le Pavillon du Lait, la Coopérative vinicole, l'atelier de l'Artisanat rural, etc.

M. Pflimlin, frappé de l'importance de l'ensemble des manifestations organisées dans le cadre de la Grande Semaine Agricole, dont les emplacements occupés étaient supérieurs de 23 % à ceux de l'an dernier, de l'attrait qu'elles offrent au visiteur rural, qui en tire de larges enseignements et à qui il est loisible de s'y procurer tout ce qui constitue l'équipement le plus moderne, ne manqua pas de faire connaître son contentement pour le concours apporté au développement de notre production nourricière.

Pour faire face à l'afflux toujours plus grand de demandes de participation à notre Foire, des dispositions avaient été prises pour augmenter la superficie des bâtiments métalliques et des galeries dans la mesure permise par nos ressources et la place dont nous disposons.

Il en est résulté, par rapport à 1947, une augmentation de 37 % du nombre des stands sous galeries et

de 80 % du nombre de ceux sous hall. Au total, 19 % de plus d'adhésions que l'an dernier ont pu être acceptées, mais beaucoup trop encore n'ont pas été satisfaites.

Le nombre des visiteurs a dépassé les prévisions les plus optimistes, puisque le total des entrées contrôlées est en augmentation de 7 % sur l'année précédente, qui avait déjà atteint un chiffre record.

Nous avons vérifié le passage de nombreux visiteurs de l'Union française et de l'étranger. Toutefois, plusieurs centaines d'industriels et commerçants espagnols, qui avaient formé le projet de venir à Bordeaux, en ont été empêchés au dernier moment, par suite de lenteurs administratives relatives aux formalités de passage de la frontière.

Souhaitons que semblable difficulté soit aplanie l'an prochain.

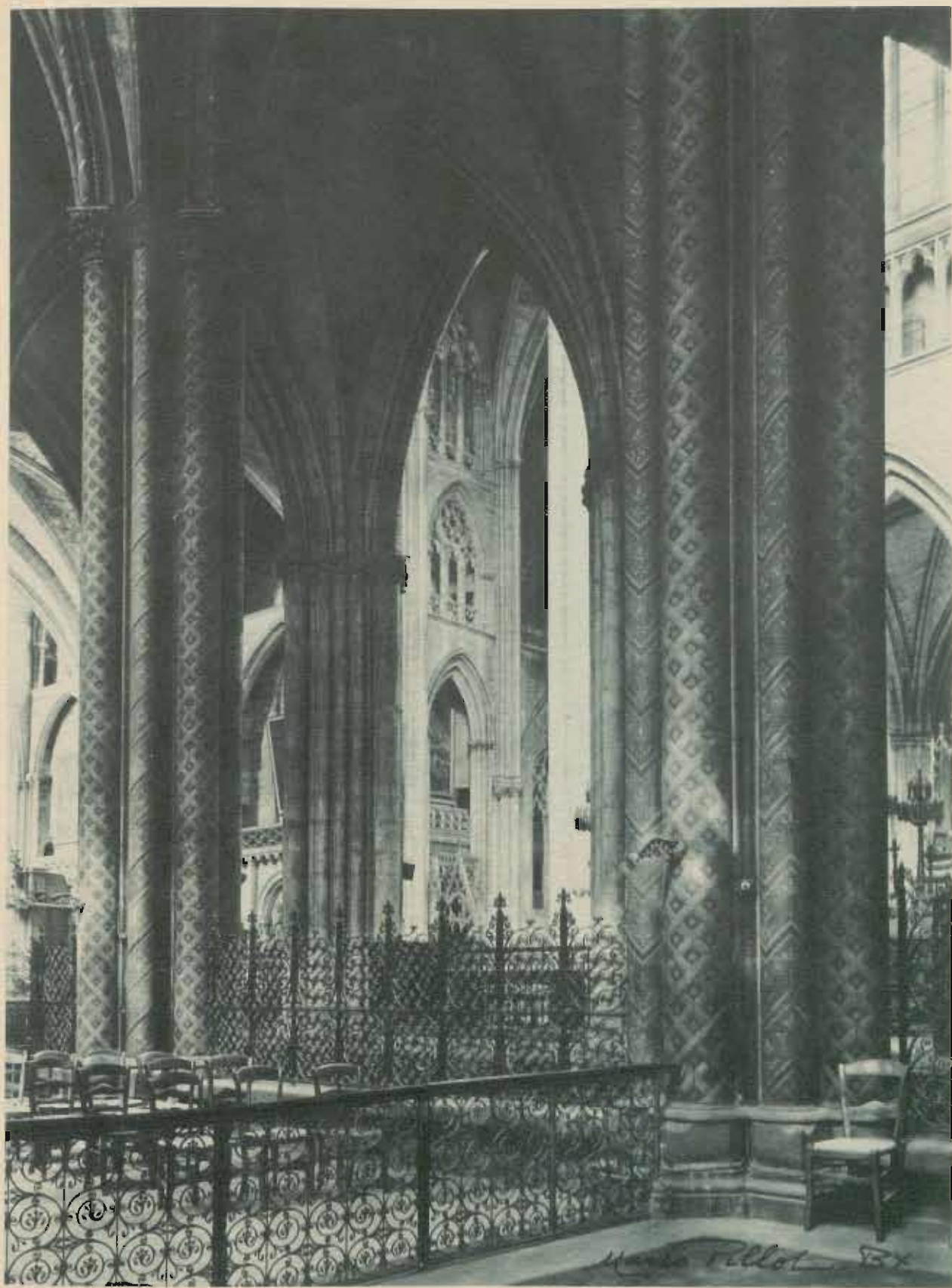
PARTICIPATIONS ETRANGERES

Les conditions économiques ne permettant pas encore la libre circulation des marchandises, nous n'avons pas pu revoir les participations étrangères revêtir la forme de sections homogènes. Toutefois, des représentants dépositaires français exposaient des articles en provenance d'Angleterre, de Belgique, du Canada, de l'Italie, de Suède, de Suisse, des Etats-Unis, d'Amérique et de l'Iran.

Il convient de signaler également la participation des British European Airways.



LE PALAIS DES VINS DE BORDEAUX, TOUJOURS TRÈS VISITÉ.



Bordeaux - Intérieur de la Cathédrale





« VOYAGE A TRAVERS LE MONDE, VOYAGE A TRAVERS LE TEMPS ».

Et voici
la
XXVIII^e Foire

LA FOIRE DE BORDEAUX



LA FOIRE DE BORDEAUX CONTRIBUE LARGEMENT AU DÉVELOPPEMENT DES TRANSACTIONS
AVEC LES PAYS ÉTRANGERS ET AVEC NOS TERRES D'OUTRE-MER.

Facing the Ocean, with exceptional local riches, Bordeaux industry sprang up, whose main characteristic is variety : exotic woods, spirits, chocolate, chemicals, oil distillery, canning industry, sugar refining textile and aeronautical industries, shipbuilding, without forgetting to mention touring, all these activities make of the Bordeaux area a center, of great industrial and commercial importance.

Jean-Raymond GUYON.

Bordeaux, Foire Internationale

par Jean-Raymond GUYON,

Député de la Gironde,
Président de la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale,
Ancien Ministre.

Cette année, la Foire de Bordeaux dénotera un effort particulier d'amélioration, dans le cadre de ce progrès continu que favorise la persévérance d'animateurs zélés. Mais si, comme celle de l'année dernière, elle apportera une preuve tangible du redressement économique d'un pays durement meurtri par une guerre particulièrement destructive, elle s'ouvrira, à l'inverse de la précédente, sous le signe d'un ralentissement général des transactions.

Ainsi, son intérêt traditionnel se trouve-t-il aujourd'hui renforcé par l'indispensable nécessité d'affirmer la valeur de nos productions régionales et de sauvegarder l'essor du commerce local.

De ce point de vue, il n'est pas douteux que la XXVIII^e Foire de Bordeaux permettra, par ses résultats directs ou indirects, de pallier dans l'immédiat la crise de dépression qui se manifeste en France aujourd'hui et de prendre des positions avancées pour le jour, que j'espère proche, où la reprise des affaires s'effectuera à un rythme normal.

La manifestation, qui va se dérouler au pied du Monument des Girondins, cristallise, sur cette magnifique esplanade des Quinconces, toute l'exceptionnelle variété des ressources de notre région. Dans un rayon relativement restreint, ne trouve-t-on pas en effet, côte à côte, la production forestière du Massif Gascon, la remarquable mosaïque de ces vignes dont les crus portent des noms prestigieux, ces champs de tabac, et, dans les vallées, cette richesse incomparable des fruits de toutes sortes.

Je n'aurai garde d'oublier les ressources marines : la pêche et ces huîtres qui ont fait la célébrité du bassin d'Arcachon.

Toute cette production donne naissance à une intense activité industrielle et commerciale, que favorise singulièrement une situation géographique exceptionnelle.

Le bras de mer, qui porte jusqu'au cœur de Bordeaux ces navires aux pavillons multiples, ne nous rapproche-t-il pas à la fois des Amériques et de cette France africaine, dont le rôle sera inéluctablement, dans un avenir plus ou moins proche, la clé des problèmes mondiaux ? Face à l'Océan, adossée à des ressources locales exceptionnelles, l'Industrie bordelaise est née, caractérisée elle aussi par sa grande diversité : chantiers navals, conserveries, raffineries de pétroles, textiles, chocolateries, biscuiteries, eaux-de-vie et liqueurs, raffineries de sucre, bois coloniaux et fabrications de meubles, industries chimiques et aéronautiques, etc., sans oublier d'ailleurs le tourisme, font de la région bordelaise un centre industriel et commercial de la plus grande activité.

Aussi bien notre région est-elle, plus que toute autre, sensible aux fluctuations de l'économie française et de la conjoncture mondiale et, si elle participe aux développements expansionnistes, elle subit, en revanche, dans toute leur ampleur, les phénomènes de dépression qui

peuvent affecter aussi bien le commerce intérieur que les relations économiques extérieures.

C'est pourquoi, malgré l'importance et la diversité de ses richesses, notre Sud-Ouest girondin risque de se trouver en présence de difficultés considérables dans ce Monde nouveau, où chaque pays s'efforce d'accroître ses exportations et de limiter ses importations. La concurrence internationale est devenue d'une rigueur sans précédent : nous sommes entrés dans cette « ère de monde fini », selon le mot de Paul Valéry.

Face à ces données nouvelles du commerce extérieur, notre pays, notre région en particulier, se doit d'adapter les conditions de sa production aux formes modernes de la concurrence internationale. Et, dans la mesure où nous ne pouvons que difficilement soutenir la lutte dans le domaine de la production en série, il nous faut nous attacher à préserver et à développer nos productions de qualité, pour lesquelles nous bénéficions au départ d'avantages certains.

Déjà, en matière de vins, le Conseil Interprofessionnel des Vins de Bordeaux se prépare à développer d'une façon intense la propagande en faveur de nos crus en France et à l'étranger; mais cette propagande ne peut utilement porter ses fruits que si elle est secondée par une stricte discipline de la production et du négoce, quant à la qualité des vins. Je suis persuadé que, dans leur intérêt même, immédiat et futur, les producteurs et les négociants sauront comprendre l'utilité des directives qui leur seront données par le C.I.V.B., et que nos vins de Bordeaux regagneront, à bref délai sur les marchés, une place qu'ils n'auraient jamais dû perdre.

Mais cette étroite liaison de la production et du négoce ne doit pas se cantonner au seul domaine des vins. Je pense, en particulier, aux fruits que portent nos vallées de la Garonne et de la Dordogne et, pour moi, l'intérêt est évident d'une organisation interprofessionnelle qui puisse assurer le respect de normes et la permanence de la qualité des produits.

Je vois également un autre intérêt dans cette interprofession du fruit : celui de la possibilité d'une organisation rationnelle et rapide du transport, et peut-être n'est-il pas utopique de penser à l'établissement d'une chaîne ultra-rapide du froid qui, avec le concours de l'aviation marchande, permettrait de servir sur les tables de Londres, de Bruxelles, de Berne ou d'Alger, des fruits cueillis le matin en Gironde, et dans un état d'exceptionnelle fraîcheur.

Les tâches sont encore immenses; malgré l'œuvre du passé, l'avenir se révèle encore laborieux, et dans les domaines les plus divers.

J'appelle tous mes compatriotes, producteurs et négociants, artisans, salariés et patrons, à cette œuvre dont je viens, très sommairement, d'esquisser les grandes lignes. Je ne doute pas, connaissant leur amour du travail et leur sens du devoir, qu'ils entendront la portée de cet appel, car ils savent aussi qu'avant de venir d'ailleurs, l'aide vient d'abord, aujourd'hui plus que jamais, de soi.





La XXVIII^e Foire de Bordeaux

par Raoul FOURNIER,
Président du Comité de la Foire.

A la croisée des chemins des mondes latins et anglo-saxons, face à l'Océan, appuyée sur le continent, maritime aussi bien qu'industrielle, commerciale, agricole, la Foire internationale de Bordeaux ouvre ses portes chaque année au cours de la deuxième quinzaine de juin.

Ses origines sont fort anciennes : *Emporium*, lieu de marché, elle connut une éclatante prospérité dans l'enceinte de « Burdigala », Port de la Lune, la belle cité gallo-romaine.

Du roi Philippe le Bel à Colbert, les références sont nombreuses qui attestent l'activité du trafic bordelais.

Les XVII^e et XVIII^e siècles consacrent l'épanouissement des relations d'affaires avec les terres lointaines ; des milliers de voiles chargent à destination de l'Angleterre, de l'Ecosse, des Pays-Bas, de la Scandinavie, des vins réputés, alors que le commerce des épices avec les Indes et les Iles, fait de Bordeaux à cette époque le véritable comptoir de la France d'Outre-Mer du moment.

Après une éclipse commune à toutes les réunions commerciales, la nécessité se fit sentir du rétablissement d'un grand marché périodique annuel. C'est pourquoi, en 1916, la Foire d'échantillons de Bordeaux s'ouvrit de nouveau au négoce et à l'industrie.

Grâce à son admirable position géographique, nœud de voies terrestres, fluviales et ferroviaires, port naval et aérien, elle n'a cessé de croître d'année en année.

Son rayonnement à l'étranger, dans l'Union française et toute la métropole, a été justement compris par le Gouvernement, et c'est ainsi que M. Vincent Auriol, Président de la République, entouré de MM. René Mayer, ministre des Finances et des Affaires économiques ; René Lacoste, ministre de l'Industrie et du Commerce ; Bourguès-Maunoury, secrétaire d'Etat au Budget ; le commandant Lansac, représentant le ministre de la France d'Outre-Mer, et accompagné des hautes personnalités civiles et militaires de la ville et du département, a fait l'honneur au Comité d'inaugurer personnellement, le 13 juin 1948, la XXVII^e Foire internationale de Bordeaux.

M. le Président de la République, guidé par M. Pierre Desse, président de la Foire, devant une foule nombreuse et déférente d'exposants et de visiteurs, après une visite complète, a bien voulu exprimer hautement sa satisfaction de l'importance de nos installations, de l'harmonie de leur implantation, ainsi que de la qualité et du bon goût des expositions.

L'immense place des Quinconces devient maintenant insuffisante pour loger la foule des exposants, généralement classés par catégories professionnelles, et dont le nombre dépassera, cette année, largement 3.000.

Parmi ceux-ci, nous comptons sur la participation d'au moins douze pays étrangers : Allemagne, Angleterre, Canada, Ceylan, Danemark, Etats-Unis d'Amérique, Iran, Italie, Portugal, Suède, Suisse et Tchécoslovaquie.

Les visiteurs reverront avec plaisir les pavillons, les stands ou les souks de l'Union française : l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'A.O.F., l'A.E.F., Madagascar, l'Indochine, les Antilles, la Guyane, la Réunion, seront heureusement représentés.

Le Palais de l'Auto, élargi en toute dernière heure, doit retrouver son intérêt attractif.

Le Pavillon des Vins, réédifié dans un style sobre et élégant, permettra aux centaines de milliers d'amateurs de déguster et d'apprécier toute la gamme des vins de Bordeaux.

Comme précédemment, nous comptons sur la participation importante de la Marine de guerre et de la Marine marchande. L'Armée de l'Air, de son côté, doit faire un effort tout particulier.

La « Grande Semaine de la Machine agricole », inaugurée l'an dernier par M. Pflimlin, ministre de l'Agriculture, s'ouvrira comme de coutume pendant la tenue de la Foire, le dimanche 26 juin cette année.

Le Salon de la Machine agricole, en avance très sensible, complété par un Centre rural moderne, offrira à la population agraire, curieuse de progrès, de nombreuses et nouvelles réalisations techniques.

Au centre la ville, dans un cadre digne de la grande cité moderne où elle tient ses assises pendant quinze jours, la XXVIII^e Foire internationale de Bordeaux sera officiellement inaugurée le 19 juin 1949.

Les acheteurs et les visiteurs étrangers, français, régionaux, ont à leur disposition des moyens de communication nombreux et faciles.

Nous souhaitons qu'ils viennent nombreux, très nombreux. Ils pourront constater l'effort considérable réalisé par le technicien ou l'exposant, l'industriel, le commerçant ou l'artisan, et juger ainsi du redressement irréfutable de l'Economie française.

Assurés très courtoisement du meilleur accueil, le Comité de la Foire de Bordeaux leur souhaite la bienvenue.



AVIONS « HALIFAX » SURVOLANT LA FOIRE.

La 3^e Région aérienne à la Foire de Bordeaux

par le Général L.-M. CHASSIN,
Commandant la 3^e Région aérienne.

Parmi les nombreux titres par lesquels Bordeaux attire l'attention des Français, celui de siège du Commandant supérieur des Ecoles de l'Air et de la 3^e Région aérienne n'est pas un des moindres. Car nous sommes entrés dans l'« Age de l'Air », et l'avion est désormais à la fois l'instrument le plus rapide des échanges commerciaux et la première ligne de défense des nations pacifiques. Sa force s'impose, d'évidence, à l'esprit de chacun d'entre nous.

La 3^e Région aérienne étant la plus importante de France en ce qui concerne l'étendue et le nombre des aviateurs, il était donc normal que, pour la troisième

fois, elle participe à la Foire de Bordeaux, en essayant de faire mieux encore qu'en 1948. Et elle espère bien y parvenir, puisque le printemps de 1949 a marqué sans nul doute l'aube de la résurrection de l'aviation française.

Le Commandant supérieur des Ecoles présentera d'abord un vivant résumé de son activité multiforme. Les écoles de pilotage, de mécaniciens, de navigateurs, de mitrailleurs, de bombardiers, de télégraphistes, de radios et de radaristes montreront au public bordelais des échantillons de leurs matériels d'instruction qui comptent parmi les plus perfectionnés du

monde. On verra en particulier, des postes radar et des télétypes en fonctionnement, un matériel de radio-télégraphie actuellement en essais et permettant de réaliser de surprenantes expériences, et enfin un moteur à réaction, coupé dans toutes ses parties vitales, où le visiteur pourra suivre la marche des gaz.

Mais il n'y a pas que le matériel d'instruction au sol. Il y a aussi le matériel volant. Domaine où l'aviation progresse à pas de géant. A ce titre, les Bordelais pourront voir dans le stand de l'Air des appareils comme peu d'entre eux en ont vu ! Je veux parler d'un hélicoptère, cet extraordinaire taxi aérien, et d'une aile volante, cet étrange engin de forme inhabituelle qui représente pourtant sans doute une des formules de l'avenir. Ils y verront aussi, dans le cadre des écoles, le dernier appareil d'entraînement issu des usines françaises, le *Morane-Saulnier* 472, qui est l'égal des meilleurs.

Auprès de tous ces appareils d'instruction ou d'entraînement, des instructeurs sélectionnés soigneusement donneront à la foule les explications nécessaires. Et naturellement, les jeunes gens que les choses de

l'Air intéressent pourront trouver au stand tous les renseignements utiles sur les diverses voies que leur offre l'aviation.

Pour ma part, j'espère fermement que ce court contact avec nos ailes fera comprendre à mes compatriotes trois choses d'importance :

La première est que l'aviation a cessé depuis longtemps d'être un métier plus dangereux que les autres ; elle est désormais un métier de père de famille.

La seconde, c'est que l'aviation est une carrière intéressante. Une carrière qui nourrit son homme, et qui lui permet vite de fonder un foyer. Une carrière où on apprend — gratuitement — d'excellents métiers techniques qui permettent, une fois de retour dans le civil, de faire son trou sans difficulté.

La troisième enfin, c'est que l'aviation militaire est un métier d'homme, où se forme non seulement l'esprit, mais aussi le cœur, un métier de gens honnêtes, sportifs, consciencieux, prêts à donner jusqu'à la dernière goutte de leur sang pour que vive la France !



Les Travaux Publics dans les Territoires d'Outre-Mer

par

L. COURSIN,

Inspecteur Général des Ponts et Chaussées,
Directeur des Travaux Publics au
Ministère de la France d'Outre-Mer.



LE CHEMIN DE FER CONGO-OCÉAN. — UN DES VIADUCS CONSTRUITS DANS LE MAYOMBÉ.

A la veille de la présente guerre, nous avions construit, dans les territoires de l'Union française relevant du ministère de la France d'outre-mer, plus de 10.000 kilomètres de chemins de fer, plus de 200.000 kilomètres de routes; la navigation mécanique s'effectuait sur plus de 15.000 kilomètres de voies d'eau, dont 4.300 kilomètres de canaux en Cochinchine; nos ports d'outre-mer, fréquentés par 185.000 navires, représentant près de 100 millions de tonneaux de jauge (entrées et sorties), manutentionnaient près de 14 millions de tonnes de marchandises. Nos lignes aériennes coloniales assuraient leur service sur environ 50.000 kilomètres avec une grande régularité.

Grâce à ses canaux, qui représentent plus de 200 millions de mètres cubes de dragages (cube largement supérieur au cube dragué au canal de Suez) et qui avaient permis la mise en valeur de plus de

1.700.000 hectares de terres incultes, la Cochinchine pouvait nourrir une population trois fois plus nombreuse et exporter cependant, par an, 1.500.000 tonnes de riz.

Grâce à ses digues de protection contre le fleuve Rouge (représentant 80 millions de mètres cubes remués sous l'administration française), et aux travaux d'hydraulique agricole s'appliquant à plus de 300.000 hectares, le delta du Tonkin arrivait à nourrir une population rapidement croissante.

Parmi les réalisations les plus remarquables, il faut citer aussi en Indochine le chemin de fer du Yunnan et le Transindochinois, qui allongent leurs rails sur plus de 3.000 kilomètres, ainsi que la route mandarine s'étendant de la porte de Chine à la frontière du Siam sur 2.500 kilomètres. Dans d'autres territoires : les ports de Dakar, de Pointe-Noire, de Tamatave, le chemin de fer Congo-Océan et le bar-

rage de Sansanding, de 818 mètres de long, sur le Niger.

Tel est le bilan sommaire de l'œuvre accomplie par la France en moins d'un demi-siècle en matière de travaux publics.

La deuxième guerre mondiale a provoqué, dans notre effort, un arrêt sinon une régression du fait de l'impossibilité de renouveler et d'entretenir convenablement l'équipement existant.

Heureusement, la loi du 30 avril 1946, créant le Fonds d'investissement pour le développement économique et social des territoires d'outre-mer, a donné les moyens financiers nécessaires pour rattraper le retard dû aux années de guerre et pour procéder aux adaptations et réalisations nouvelles qui conditionnent la poursuite du développement économique et social de ces territoires.

L'utilisation poussée du matériel mécanique permet d'envisager l'exécution rapide de travaux qui eussent demandé, avant guerre, de nombreuses années et de gros effectifs de main-d'œuvre difficiles à réunir dans des pays où la population est peu nombreuse et doit se consacrer aux tâches de production.

Les lignes générales des plans d'équipement public sont les suivantes :

Electricité. — Forces hydrauliques.

Il convient de doter les territoires des moyens de

production d'énergie nécessaires à leur industrialisation. Une prospection systématique des forces hydro-électriques a été entreprise en 1947. Elle permet, d'ores et déjà, de prévoir des réalisations importantes durant les quatre prochaines années, notamment : l'aménagement de la chute d'Edéa, au Cameroun, qui est en cours ; l'aménagement des chutes du Djoué ou celles de Foulakari, dans la région de Brazzaville, des chutes d'Ambodiroka, d'Antelomita et de Rogez, à Madagascar. Les barrages de Sotuba et de Sansanding, sur le Niger, serviront à l'installation d'usines hydro-électriques. Les régions et les centres où l'énergie hydro-électrique n'est pas utilisable seront dotés de centrales thermiques ; à Abidjan, des études sont poursuivies pour réaliser, en outre, une centrale utilisant l'énergie thermique des mers.

Moyens de communication.

Les moyens de communication seront, dans chaque région formant un ensemble économique, mis en harmonie avec les travaux à attendre des plans de production, de manière à leur permettre d'assurer les transports au plus bas prix de revient.

Chemins de fer. — L'effort portera d'abord sur la modernisation des réseaux existants, dont le renouvellement n'est plus assuré depuis de nombreuses années ; il sera procédé à des achats de matériel roulant, à la remise en état et à l'extension des ateliers



DJIBOUTI. — LA DIRECTION DE L'AVIATION.

de réparations, à la révision des lignes à mauvaises caractéristiques, dans les sections les plus chargées.

D'autre part, la construction du chemin de fer du Mossi, qui prolonge à l'Abidjan-Niger jusqu'à Ouagadougou, sera achevée. La jonction du réseau du Cameroun avec le fleuve Sanaga sera entreprise.

En deuxième urgence, la construction éventuelle du Douala-Tchad, la construction du chemin de fer desservant les mines de charbon de la Sakoa, à Madagascar, et aboutissant à Soalara, sur la côte ouest (160 km.), ainsi que le prolongement d'un embranchement sur le Tananarive — Côte Est desservant la région du lac Alaotra (40 km.).

Les achats de matériel roulant prévus pour une période de quatre ans (jusqu'en 1952), portent sur une centaine de locomotives, dont la moitié à moteur Diesel et transmission électrique particulièrement adaptées aux tracés difficiles d'outre-mer, sur environ 30 autorails, 1.300 wagons de marchandises, 200 voitures voyageurs et divers engins d'entretien et de dépannage.

Routes.

Les réseaux routiers africains, très étendus, sont constitués en général par de simples pistes en terre, difficilement utilisables en saison sèche.

Un effort considérable s'impose pour transformer ces pistes dans les régions productrices en routes modernes dotées de ponts définitifs et susceptibles de supporter des convois lourds qui pourront assurer des transports à bas prix.

Le programme comprend, en première urgence, l'aménagement de 6.000 kilomètres en A.O.F., 1.000 kilomètres au Cameroun, 2.500 kilomètres en A.E.F. L'achat d'un très important matériel mécanique est prévu pour la réalisation de ces travaux. Des marchés

ont déjà été passés ou sont en cours de passation avec plusieurs grosses entreprises de travaux publics, et les travaux démarreront très prochainement.

Ports.

Le programme comprend notamment : l'extension des ports de Dakar, de Conakry, de Douala, de Tamatave et de Djibouti; la construction d'un port à Port-Gentil, ainsi que l'achèvement du port d'Abidjan, dont les travaux sont activement poussés et dont l'ouverture est prévue à la fin de l'année.

Port de Dakar. — Les travaux en cours comprennent des dragages, l'allongement et l'élargissement d'un môle dans la zone sud, la construction d'un môle et d'une darse dans la zone nord.

Port d'Abidjan. — Le percement du canal d'accès à la lagune, qui constituera le port d'Abidjan, se poursuit activement.

Un marché est passé pour l'exécution de 500 mètres de quais de batelage sur la presqu'île d'Abidjan, pour permettre d'assurer le trafic dès la possibilité pour les navires de pénétrer dans la lagune. Un concours a été ouvert pour l'exécution de 1.000 mètres de quais en eau profonde et de 150 mètres de quais de chalandage.

Port de Conakry. — Les études entreprises sur modèle réduit sont terminées. Un marché est passé pour l'allongement de la digue de la Prudente, afin de protéger les extensions prévues.

Port de Douala. — Les travaux d'extension du port viennent de commencer; ils portent sur la construction de 1.200 mètres de quais en eau profonde et les superstructures correspondantes. Un concours est, en outre, ouvert pour la construction d'un pont sur le Wouri reliant Douala à Bonabéri.



MADAGASCAR. — BARRAGE DE MANTASAO

Port de Tamatave. — Des études sur modèle réduit sont en cours; les extensions prévues comportent un quai de batelage de 210 mètres et 500 mètres de quais supplémentaires en eau profonde.

Port de Djibouti. — Les extensions prévues comprennent un quai de 432 mètres (en cours d'achèvement) et un quai en eau profonde de 235 mètres (travaux en cours).

Port de Port-Gentil. — Avec l'industrialisation envisagée du territoire du Gabon, le trafic des bois sciés et ouvrés nécessitera un port en eau profonde, dont le projet est en cours d'étude.

Navigation fluviale.

Il est prévu l'aménagement des ports fluviaux (Koulikoro, Ségou sur le Niger; Garoua sur la Bénoué; Brazzaville sur le Congo; Bangui sur l'Oubangui). A Madagascar, sera poursuivie la réalisation du canal des Pangalanes, permettant d'amener économiquement au port de Tamatave les produits de la côte est.

Infrastructure aérienne.

Enfin, des travaux importants sont prévus pour adapter l'infrastructure aérienne au développement des transports par avion.

Montant des réalisations prévues.

Il est prévu, en matière d'équipement public (dans les territoires d'outre-mer autres que l'Indochine), pour la période s'étendant de juillet 1948 à juillet 1952, un montant total d'investissements de l'ordre de 125 milliards métropolitains, dont environ 12 milliards pour les forces hydro-électriques et l'électricité, 22 pour les ports, 34 pour les chemins de fer et 45 pour les routes.

**

Le développement économique à attendre de ces

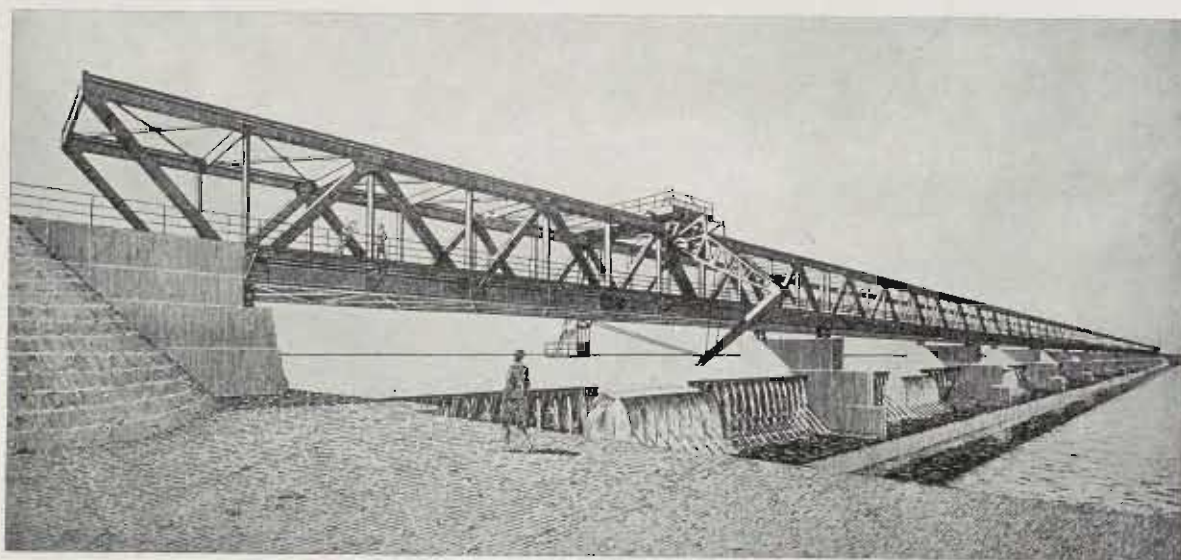
investissements aura incontestablement pour effet d'améliorer très sensiblement le standard de vie des populations autochtones. Mais il est prévu, en outre, parallèlement, des réalisations importantes dans le domaine social, notamment en matière d'urbanisme et d'habitat, d'équipement scolaire et sanitaire.

L'enseignement technique sera particulièrement poussé en vue de former les cadres autochtones nécessaires aux tâches d'équipement et de production, sans négliger l'enseignement primaire, qui est à la base de la formation de ces cadres, et l'enseignement secondaire, qui devra notamment fournir un nombre important de maîtres. Il n'a pas été oublié, pour autant, des établissements d'enseignement permettant de dégager et former des élites locales; c'est ainsi qu'il est prévu une école de médecine et une école de droit à Dakar et à Tananarive.

Le montant des investissements prévus dans le domaine social au cours de la période quadriennale considérée est d'environ 35 milliards; ces réalisations prendront, par la suite, une place relativement plus importante, au fur et à mesure que la formation d'instituteurs, d'infirmiers et de médecins permettra de fournir en suffisance des cadres aux écoles et aux hôpitaux, et que le développement économique donnera aux budgets une aisance plus grande pour assurer le fonctionnement des établissements sociaux.

**

Cette rapide synthèse des réalisations en cours d'exécution et en projet pour l'avenir immédiat montre donc que la Métropole, malgré ses difficultés financières et économiques, poursuit à un rythme accru son effort d'équipement économique et social des territoires français d'outre-mer. C'est une politique sage et prévoyante, qui aura incontestablement les conséquences les plus heureuses sur le bien-être de l'ensemble des populations de l'Union française.



LE BARRAGE DE SANSANDING (SOUDAN)



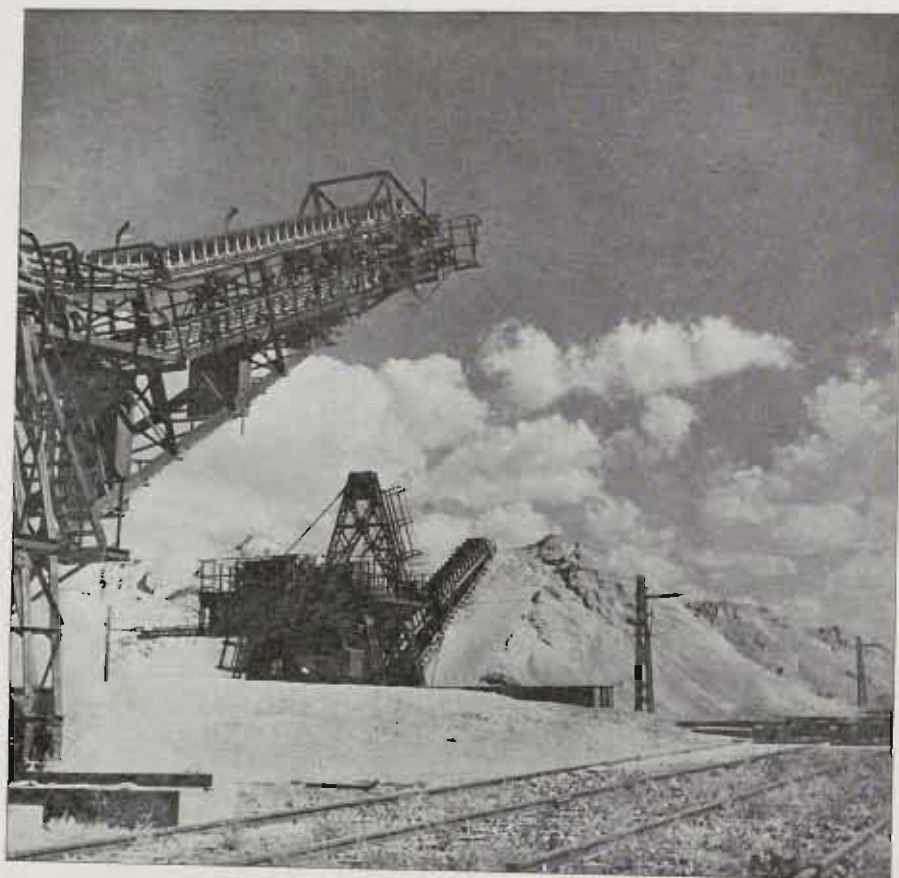
LE PAVILLON DU MAROC RETIENT L'ATTENTION DES COMMERÇANTS DE LA MÉTROPOLE.

LE MAROC A LA FOIRE DE BORDEAUX

Quelques aspects du Commerce extérieur du Maroc en 1948

Le tableau ci-après met en relief la progression, en poids et en valeur, du commerce extérieur du Maroc (zone française), depuis la fin de la guerre.

ANNEES	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	1.000 tonnes.	Millions de francs.	1.000 tonnes.	Millions de francs.
1938	948	2.184	2.341	1.512
1946	1.191	17.528	2.981	10.394
1947	1.417	33.338	4.163	18.308
1948	1.639	74.864	4.448	37.189



EXPLOITATION DE PHOSPHATES DE KHOURIBGA.

En 1948, le volume des échanges a légèrement dépassé 6 millions de tonnes. La moitié de ce tonnage — qui n'avait jamais encore été atteint — provient de l'exportation des phosphates, dont la production ne cesse d'augmenter. Le trafic a été assuré principalement par le port de Casablanca (5 millions de tonnes).

La balance commerciale reste déficitaire, la valeur des exportations n'ayant couvert que 40 % de celle des importations. Le Maroc n'est pas encore complètement équipé, il importe chaque année de grosses quantités de biens destinés à la mise en valeur de ses richesses. Il demeure toujours tributaire de l'extérieur pour un grand nombre d'articles manufacturés qu'il n'est pas en mesure de produire et pour des matières premières nécessaires à sa jeune industrie. Au lendemain de la guerre, il a dû reconstituer ses stocks épuisés et rénover son équipement industriel et agricole, afin d'assurer sa reprise économique. De plus, la sécheresse exceptionnelle de 1945, des récoltes médiocres, l'ont obligé à faire appel à des importations massives pour vivre. Aussi, le déficit de sa balance commerciale s'est-il aggravé depuis trois ans. Mais, avec une production accrue et une monnaie stable, le déséquilibre commercial devrait s'atténuer.

Parmi les fournisseurs du Maroc, citons par ordre d'importance, la France et ses territoires d'outre-mer (50 milliards de francs), les Etats-Unis d'Amérique (près de 10 milliards), la Chine (1 milliard 764 millions), la Grande-Bretagne (1 milliard 564 millions); viennent ensuite la Belgique, Cuba, les Pays-Bas, l'Italie...

Au nombre de ses clients, nous retrouvons en tête l'Union française (plus de 28 milliards), suivie de la Grande-Bretagne (2 milliards 490 millions), des Etats-Unis d'Amérique (1 milliard 294 millions), de la Belgique (625 millions), des Pays-Bas (595 millions), de l'Italie, du Danemark, de la Suède, du Portugal...

La métropole, avec ses territoires d'outre-mer, occupe de loin la première place. Ils ont fourni au Maroc 67 % de la valeur de ses importations et ont absorbé 76 % de ses exportations. Il y a plusieurs raisons à cette prépondérance. Le Maroc, dont les disponibilités en devises sont assez limitées, effectue ses importations de l'étranger dans le cadre d'accords commerciaux ou de programmes d'achats. Il ne demande à l'étranger que les produits que la zone « franc » n'est pas à même de lui fournir. Et il ne lui achète que ceux qui sont estimés indispensables à

son économie. Par contre, le problème des devises ne se pose pas dans les relations franco-marocaines, les importations en provenance de l'Union française sont de ce fait favorisées. Quant aux exportations marocaines vers l'étranger, leur développement est gêné par les mesures restrictives qui existent à l'entrée des marchandises dans la plupart des pays. Le marché français est au contraire largement ouvert aux produits marocains. D'autre part, les prix marocains tendent à s'aligner sur les prix français : comme eux, ils ont subi, en raison des alignements du franc, une forte hausse, ils sont souvent supérieurs aux prix mondiaux. Il s'ensuit que le Maroc vend surtout ses produits sur le marché français.

Au cours de l'année dernière, les principales importations ont porté sur les marchandises suivantes : tissus de coton (plus de 7 milliards), sucres (7 milliards), voitures, camions, châssis (4 milliards 430 millions), pétroles et dérivés (2 milliards 923 millions), fers et aciers, thé, bois, produits chimiques, tissus, pièces pour machines, huile d'arachide, tracteurs, pneus, fils et câbles électriques, ciment, etc. Le Maroc a toujours été un gros acheteur de cotonnades, de sucres et de thé, dont les marocains font une grande consommation. Les quantités importées n'ont pas cependant atteint celles de 1938. Par contre, les importations de biens d'équipement et de matières premières ont

sensiblement dépassé le niveau d'avant guerre. D'importants achats de fers et aciers, de machines, de carburants, de ciments ont été effectués pour les besoins de la construction et de l'industrie, dont le nouvel essor est à signaler.

Aux sorties, il faut noter parmi les principaux produits : le phosphate (pour une valeur de plus de 6 milliards de francs), les poissons en conserve (4 milliards 495 millions), les agrumes (2 milliards 739 millions), les oléagineux, les fruits secs, le manganèse, l'orge, l'huile d'olive, les œufs, les primeurs, etc.

Le Maroc est le premier producteur de phosphate de l'Union française. Sa production a dépassé l'année dernière 3 millions de tonnes, plus du double de celle de 1938. Le minerai provient des riches gisements de Kouribga et de Louis-Gentil, situés à proximité des ports de Casablanca et de Safi. Son exportation s'en trouve facilitée. Grâce à sa haute teneur en phosphate tricalcique 70 à 75 %, il est particulièrement apprécié sur le marché mondial. Il est vendu à de nombreux pays étrangers et procure ainsi une quantité appréciable de devises. Il constitue un frêt de retour assuré pour les navires qui touchent les ports marocains. Parmi les productions minières dont l'exportation s'accroît, indiquons le manganèse.

Le poisson en conserve vient au deuxième rang des



CASABLANCA. — USINE POUR LA PRÉPARATION DES CONSERVES DE POISSON.

produits exportés. On trouve en abondance dans les eaux marocaines la sardine. Son traitement industriel a lieu dans les ports de Casablanca, Fédala, Safi et Agadir. Au cours de ces dernières années, de toutes les industries alimentaires, ce sont les usines de conserves de poissons qui se sont multipliées le plus rapidement. Leur nombre, qui était de 44 en 1938, de 87 en 1947, est passé à 138 à la fin de l'année dernière. La capacité de production annuelle est estimée à plus de 2 millions de caisses (la caisse contenant 100 boîtes du type le plus courant : 1/4 club 30). Toutefois, la dernière production, gênée par le manque de fer blanc et d'huile, n'a pas dépassé 950.000 caisses. En 1948, il a été vendu sur les marchés extérieurs 28.000 tonnes de poissons en conserve, dont un peu plus de 24.000 tonnes à l'Union française.

Mentionnons également les agrumes, dont la production ne cesse de se développer. L'ensemble des plantations, dont la majeure partie appartient aux colons, couvre plus de 20.000 hectares. Les principales orangeries sont situées dans les régions de Rabat et de Port-Lyautey. On s'est orienté dès le

début vers la culture des agrumes de première saison, les oranges « navel » et les clémentines. Grâce à ce choix et par l'effet de la douceur du climat, les agrumes du Maroc ont une précocité qui leur donne une avance de quelques semaines sur les produits similaires des pays concurrents. Il en a été exporté l'année dernière 93.000 tonnes, contre 34.000 en 1947.

Aux sorties figurent aussi les graines et fruits oléagineux, dont la culture est encouragée par le Gouvernement, les fruits secs (en particulier les amandes), les primeurs, cultivées surtout dans la zone côtière qui s'étend de Casablanca à Fédala.

Par contre, on a presque cessé d'exporter depuis plusieurs années les céréales, à l'exception de l'orge, car elles suffisent à peine aux besoins de la consommation locale. Il en est de même des viandes et des animaux sur pied. Les sorties de certains autres produits, les œufs, le liège, le crin végétal et l'alfa n'ont pas encore atteint leur niveau d'avant guerre.

Tels sont, brièvement exposés, les résultats des échanges extérieurs de notre protectorat au cours de l'année dernière.



CHARGEMENT, A CASABLANCA, DES PRIMEURS A DESTINATION DE BORDEAUX.



ARRIVAGE DE PRIMEURS AU PORT AÉRIEN DE MÉRIGNAC



LE M/S FRUITIER « CENTAURUS » DE LA COMPAGNIE
« DET BERGENSKE DAMPSKIBSSKAB » DE BERGEN
QUI ASSURE AVEC SON SISTERSHIP LE « VELA » LE
TRAFIC DES FRUITS ET PRIMEURS ENTRE CASABLANCA
ET BORDEAUX (AGENTS : FERRIÈRE ET BINAUD A BOR-
DEAUX - MAISON FELLER ET COMPAGNIE A CASABLANCA).

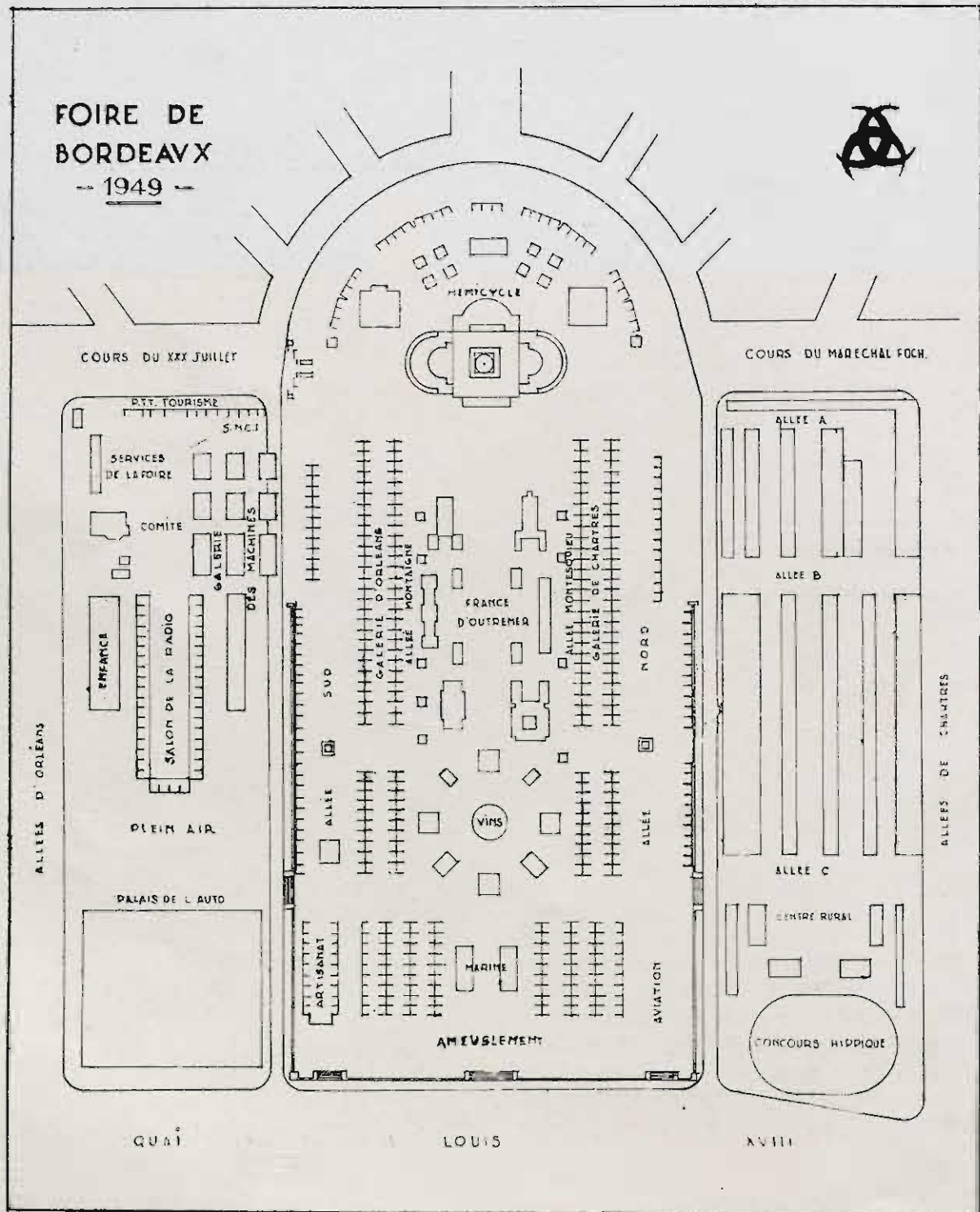
BORDEAUX - MAROC

Par la voie des airs...

Par la voie maritime...



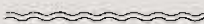
PLAN DE LA XXVIII^e FOIRE





ROME. — MONUMENT A L'UNITÉ ITALIENNE.

LES PARTICIPATIONS DES NATIONS ÉTRANGÈRES



L'Italie à la Foire de Bordeaux

par G. VITELLI,

Consul d'Italie à Bordeaux.

Se connaître, c'est se comprendre. La compréhension réciproque, fondée sur un libre-échange d'idées et d'expériences, est à la base d'une entente harmonieuse et féconde entre les individus.

C'est là un axiome qui garde également toute sa valeur dans les rapports entre Nations. Mais il semble que pendant ces quelques trente ou quarante dernières années, les efforts humains se soient plutôt tendus à créer de multiples barrières entre les peuples. Ces derniers se sont progressivement éloignés les uns des autres, restant presque impénétrables, les uns pour les autres, dans des attitudes qui, pour la plupart des cas, ne correspondent plus à la réalité présente.

Heureusement, un souffle d'air frais a parcouru

après cette guerre notre Continent. Evidemment, les portes — si j'ose dire — n'ont été qu'entrebaïllées et même imperceptiblement, mais les fenêtres sont aujourd'hui grandes ouvertes. Un renouveau d'intérêt pour les activités de ses voisins anime tous les Européens.

C'est fort heureux, tout cela, car — j'en suis convaincu — il y a encore des trésors d'idées, d'expériences et de valeurs en Europe qui attendent d'être mis en valeur par les plus entreprenants d'entre nous.

Voilà pourquoi je dis qu'il faut mieux se connaître. Chaque pays, même s'il apparaît dépourvu de qualités attractives, nous apprend toujours quelque chose. Que dire, par conséquent, de nos pays respectifs,

France et Italie, où l'Histoire moderne a pris naissance et où la civilisation de l'homme a atteint son plus haut degré ?

Malgré les évidentes circonstances économiques — que l'on est en train, comme on le sait, d'harmoniser — peu de Pays sont faits l'un pour l'autre, comme l'Italie et la France. Ce ne sont pas là des mots. Bien souvent, il m'est arrivé de remarquer que, si ce n'était pour la langue — car, hélas ! mon français laisse encore à désirer — je me croirais chez moi, tant j'ai trouvé de ressemblances dans la mentalité, dans le goût pour la vie, dans les attitudes, ici à Bordeaux du moins, avec mon Pays.

Se mieux connaître — je disais tout à l'heure — c'est mieux se comprendre.

Le génie français est de s'aiguiser au contact des résultats de l'intelligence et de l'habileté d'autrui, de les transformer en les universalisant et, tout en s'enrichissant lui-même, d'en faire cadeau au genre humain.

Ce fut, à ses époques les plus glorieuses, le rôle exercé par l'Italie. Renaissant à la liberté, mon Pays reprend sa place d'antan, coude à coude avec un voisin auquel il se sent lié par les mêmes affinités et les mêmes aspirations.

Cette fonction mondiale des deux Pays aura — à mon avis — atteint son plus haut degré le jour où

toutes les barrières entre les deux peuples auront été définitivement abattues.

Que l'Italie participe officiellement cette année pour la première fois à la Foire de Bordeaux, c'est là un signe des temps, un auspice des plus heureux.

Les Bordelais trouveront au « stand » italien des produits que je souhaite intéressants pour eux : de la mécanique, des moteurs et micro-moteurs électriques, des machines, des tissus, des produits de l'artisanat, des apéritifs, des vins fins d'Italie et divers autres articles.

Je les invite dès maintenant à visiter, observer et comparer tout ce qui s'offrira à leur intelligente curiosité.

C'est à bon escient que j'ai fait usage de cet adjectif. Je suis en effet certain que de la matière dont ces objets sont faits, nombreux seront les visiteurs de notre pavillon qui voudront déceler les lignes maîtresses d'une activité s'inspirant des mêmes valeurs, des mêmes aspirations, des mêmes goûts qu'en France.

La Foire de Bordeaux méritera sans doute le grand succès qui l'attend, mais, à mes yeux, il sera incomparable, si, au-delà des bénéfices matériels qui peuvent en résulter, naît, de part et d'autre, une plus saine, une plus profonde, une plus complète compréhension des êtres et des choses.





LE PALAIS DE L'AUTOMOBILE PRÉSENTE LES PRINCIPALES MARQUES FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES
ET CONSTITUE UN DES PLUS PRÉCIEUX ÉLÉMENTS D'INTÉRÊT DE LA FOIRE.

L'Automobile à la Foire de Bordeaux

par Gabriel BACQUEYRISES,

Président de la Chambre Nationale du Commerce de l'Automobile.
(8^e Région)

La participation de l'Automobile à la Foire de Bordeaux en 1949 sera plus importante encore que lors des manifestations précédentes.

Devant le nombre sans cesse croissant des demandes des exposants, le Comité d'organisation de la Foire a décidé d'augmenter très sensiblement la superficie du déjà splendide hall qui abritait l'Automobile. Il prendra désormais le titre bien mérité de « Palais de l'Automobile ».

Toutes les marques françaises exposeront leurs derniers modèles, et si la représentation étrangère est encore relativement faible, seules les difficultés d'importation des véhicules en sont la cause. Néanmoins,

plusieurs marques étrangères exposeront aussi, démontrant l'intérêt croissant que portent les constructeurs de tous les pays à la Foire de Bordeaux.

Du côté véhicule de liaison, voitures de série et châssis de grand luxe voisineront. Non seulement seront présentés les nouveaux modèles actuellement lancés en série et dont quelques exemplaires commencent à sillonner les routes, mais aussi les voitures pour lesquelles les chaînes de montage sont mises en place dans les usines et dont on a pu admirer quelques prototypes au dernier Salon de Paris.

En outre, de nombreux maîtres-carrossiers parisiens et régionaux rivaliseront d'habileté et d'ingé-

niosité pour mettre en valeur les qualités de la carrosserie française : l'élégance, le confort et le bon goût. Du côté « poids lourds », les spécialistes des véhicules gros porteurs ainsi que les fabricants de remorques de tous tonnages prendront une place prépondérante.

Les splendides moteurs Diésel qui équipent en général ces véhicules développent des puissances considérables qu'on n'aurait pu imaginer il y a peu d'années.

On ne peut passer sous silence la très intéressante exposition que feront les fabricants de cycles, de motocyclettes et d'accessoires.

Par ailleurs, et par suite de l'arrivée du pipe-line à Bordeaux qui assure la distribution sur place du gaz naturel de Saint-Marcet, la présentation des équipements perfectionnés permettant la marche avec ce gaz économique et non contingenté ne manquera pas d'attirer l'attention des usagers.

Il est certain que la pénurie d'essence, jointe à un désir général d'économie, ont incité les constructeurs à travailler dans le but d'obtenir un abaissement des

prix de revient des véhicules et aussi vers une diminution de la consommation.

Des solutions hardies ont été trouvées à ces problèmes, et il faut souhaiter que l'augmentation des cadences de fabrication envisagées permettront non seulement une exportation accrue, mais aussi une mise à la disposition de nombreux véhicules à la métropole.

La vente libre des véhicules ainsi que la liberté des prix viennent d'être décidées par le gouvernement. La concurrence va ainsi pouvoir jouer au profit de la clientèle. Loin de la redouter, constructeurs et commerçants de l'Automobile n'ont cessé de la réclamer.

Il ne faut pas oublier que l'Automobile reste toujours, dans un pays où les conditions économiques sont normales, le moyen de transport le plus souple, le plus économique et le plus agréable.

Le Palais de l'Automobile de la Foire de Bordeaux sera certainement la manifestation de la vitalité de l'industrie automobile, qui est génératrice de progrès, de bien-être et de joie.





LE SALON DE L'ARTISANAT MET EN VALEUR LES MEILLEURS OUVRIERS DE FRANCE

Le Salon de l'Artisanat

par Charles SÉGUINEAUD,

Président de la Chambre de Métiers de la Gironde.

L EXPOSITION artisanale de Bordeaux et de la Gironde tiendra ses assises dans le cadre de la Foire de Bordeaux du 19 juin au 4 juillet 1949. Un emplacement de choix nous a été réservé.

Cette exposition sera ouverte à tous les maîtres artisans girondins, à leurs compagnons, à leurs apprentis.

Cette manifestation artisanale et artistique, organisée par la Chambre de métiers de la Gironde, a pour but d'orienter et de conseiller l'artisan au point de vue :

- Artistique,
- Technique,
- Administratif,
- Commercial,
- Social.

Elle a aussi d'autres objectifs :

- Donner aux artisans le goût de la qualité;
- Tenter d'orienter également le goût du public vers des objets simples, beaux et bien faits;
- Améliorer l'outillage mis à la disposition des artisans et leur documentation artistique;
- Faire auprès du public une propagande en faveur des productions artisanales;
- Intéresser les jeunes aux métiers artisanaux pour les inciter à les pratiquer;
- Propager l'idée coopérative.

De nombreuses adhésions nous parviennent chaque jour, de nombreux artisans préparent et nous confient

d'ores et déjà leurs modèles, leurs meilleurs travaux.

Les artisans ont un savoir-faire que nul n'a jamais contesté. Mais cette qualité, la plus française entre toutes, demande, avant tout, à être connue. En visitant le salon de l'artisanat, le connaisseur trouvera sous toutes ses formes, dans tous les objets exposés, les mêmes qualités faites de conscience, de précision, de solidité, de bon goût, de personnalité, etc., et, à l'époque où nous vivons, où la production se réalise bien souvent en dehors de ces qualités et au détriment du travail humain, il n'est pas inutile de les mettre en valeur.

L'exposition artisanale, c'est en effet le meilleur moyen de permettre à l'artisanat de montrer sa capacité d'invention, de création et de production, et d'en faire la preuve devant le public français, son client d'hier et de demain.

Le visiteur, après avoir parcouru le salon, admirera les merveilles exposées, examinera les objets présentés, depuis les modèles les plus courants jusqu'aux plus luxueux, des plus simples aux plus ingénieux, et se retirera persuadé — selon le désir des organisateurs — de cette vérité que l'artisanat français peut et doit suffire à tous ses besoins. Et ceci, en satisfai-

sant son goût inné pour tout ce qui est bien fait, fini, élégant, correct, distingué, beau en un mot.

Il n'est pas d'objet, si simple soit-il, qui ne puisse révéler le sens artistique de son créateur, l'art de son artisan.

Chaque maître présentera la fleur de sa production, ce qu'il a fait de mieux, ce qui a fait sa réputation, sans négliger ce qu'il peut livrer immédiatement à la consommation.

Chaque compagnon exposera un ouvrage de ses mains, démontrant son habileté professionnelle.

Chaque apprenti apportera un travail qui permette d'apprécier ce que sera l'avenir professionnel qu'il incarne.

Ajoutons, pour terminer, que le cadre n'aura rien de banal et sera digne des merveilles présentées. Il a été spécialement étudié pour les mettre en valeur.

Les stands élevés au pourtour d'une cour intérieure agrémentée de jardins fleuris rappelleront au visiteur le caractère familial de la production artisanale; les blasons des corporations qui ornent la façade principale prouveront au public la fidélité de l'artisanat aux traditions de bon goût et de conscience professionnelle dont il est le dépositaire et qu'il entend perpétuer.



CHACUN APPRENTI PRÉSENTE UN TRAVAIL PERMETTANT D'APPRÉCIER SON AVENIR PROFESSIONNEL.



PRÈS DU FLEUVE S'ÉLÈVE LE CENTRE RURAL, RICHE D'ENSEIGNEMENTS POUR LES AGRICULTEURS.

LA SEMAINE AGRICOLE

par Étienne VAYSSIÈRE,

Vice-président de la Fédération départementale des Syndicats exploitants agricoles (C. G. A.).

BORDEAUX est le centre d'une grande région agricole et viticole. Ses produits ont fait la renommée de la Cité, ses marchés du vin et du bois sont extrêmement importants, aussi le comité de la foire se devait d'organiser une « Semaine agricole » ; celle-ci a lieu sous les ombrages des allées de Chartrès, durant la seconde semaine de la foire.

Dans la partie la plus importante, l'agriculteur est certain de trouver tout l'outillage nécessaire à son exploitation, depuis le tracteur le plus puissant jusqu'au simple petit outil manuel ; le matériel plus spécifiquement viticole a une place de choix ; c'est un

véritable salon du machinisme agricole. Le visiteur est sûr d'y trouver les derniers perfectionnements et sera vivement intéressé par des démonstrations pratiquées sur le terrain avec des appareils variés et nombreux.

Près du fleuve s'élève le centre rural. Il a été créé en 1946. Il s'est donné pour mission de montrer aux agriculteurs toutes les réalisations auxquelles ceux-ci pourraient prétendre, tant dans le domaine technique que professionnel et social.

Chaque année, une idée nouvelle préside à l'élaboration du centre. En 1946, le centre a voulu faire

connaître toutes les organisations qui concourraient de loin ou de près au perfectionnement de l'agriculture :

- Organismes professionnels : C.G.A., Mutualité, Crédit, Assurance.
- Organismes administratifs : D.S.A., Protection des Végétaux, services du Ministère de l'Agriculture, etc.
- Organismes spécialisés : Syndicats d'élevage notamment.

En 1947 et 1948, le centre a tenu à mettre en valeur, dans une ferme modèle, les perfectionnements techniques auxquels l'agriculteur devrait s'attacher le jour où sa situation financière lui permettrait d'investir des capitaux pour moderniser son exploitation et parfaire son rendement et la qualité du produit.

Le centre 1949 se placera, lui, sous le signe des loisirs et de l'agrément. Deux attractions en effet y trouveront place :

- Une exposition d'horticulture fort importante qui jettera une note éclatante de couleurs et de gaieté ;
- Une manifestation hippique : présentation de

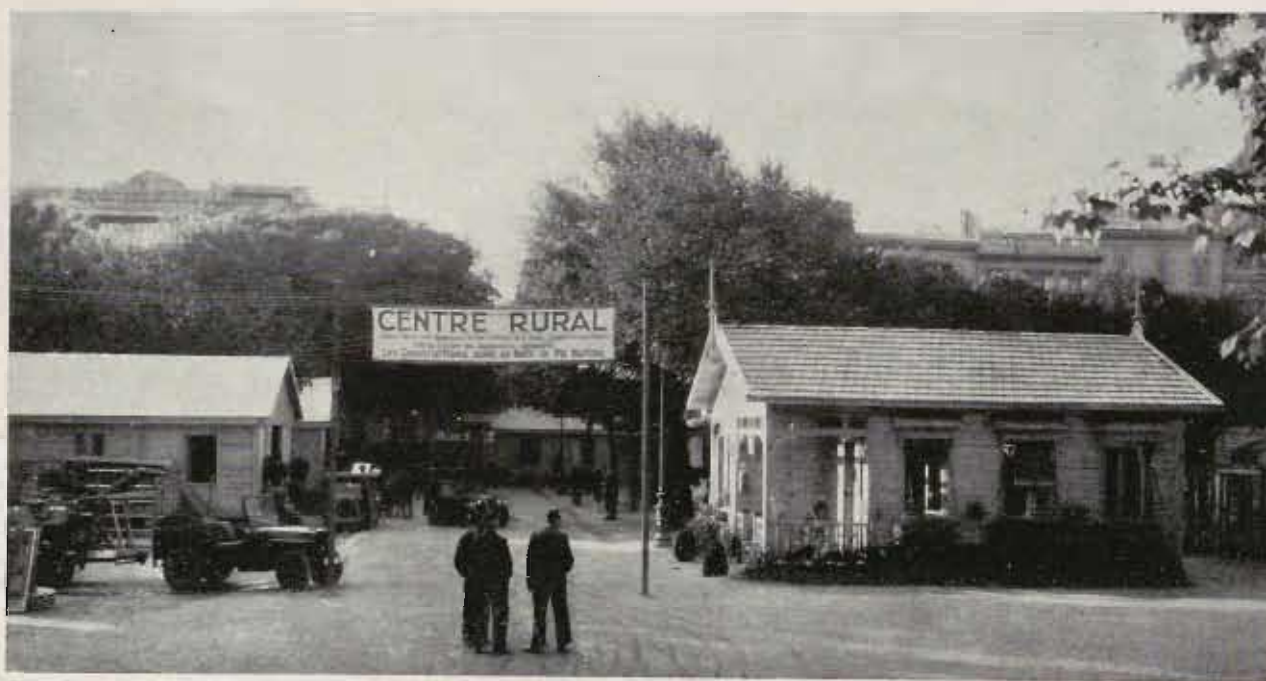
chevaux, parcours d'obstacles, jeux hippiques, etc., démontrera avec éloquence à ceux qui prétendent que la campagne offre peu de distractions aux jeunes que le sport hippique réserve aux agriculteurs, mieux placés que quiconque pour le pratiquer, des joies aussi grandes et combien plus saines que celles qu'ils peuvent trouver à la ville.

Bien entendu, l'élevage et la forêt auront aussi leur place, le premier dans une exposition importante d'animaux, bovins, ovins, porcins, aviculture ; la seconde sous un élégant pavillon rappelant par son aspect extérieur la maison landaise, et sous lequel seront exposés les produits et dérivés de la forêt.

Le stand très accueillant des aliments du Bétail complétant l'exposition de l'élevage.

Enfin, le pavillon des tabacs et le stand des Syndicats et Services du Ministère de l'Agriculture montreront par les statistiques, tableaux et brochures les résultats acquis et les buts à atteindre.

Tous les agriculteurs se réjouiront de voir ainsi l'agriculture réunie aux industriels et commerçants au Centre rural de la foire de Bordeaux.

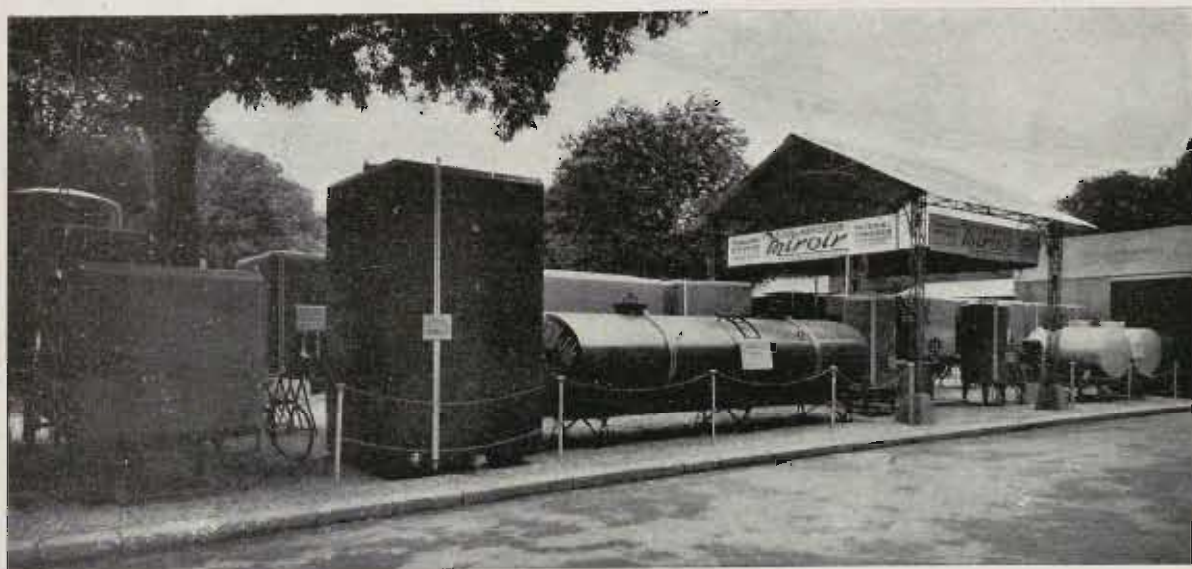


A LA FOIRE DE BORDEAUX



LE PAVILLON DE LA MARINE MARCHANDE.

LA GRANDE SEMAINE AGRICOLE



A LA SECTION DU MATÉRIEL VINICOLE.
LA PARTICIPATION DES ÉTABLISSEMENTS MIROIR.



Le Salon de dégustation

Cette Maison, qui fêtera dans deux ans le centenaire de sa fondation, possède à Bordeaux sa propre distillerie et des installations extrêmement importantes, dans lesquelles les procédés traditionnels de fabrication des liqueurs super-fines s'allient heureusement aux perfectionnements techniques les plus modernes.

La Maison SECRESTAT bénéficie d'une renommée mondiale, consacrée par les plus hautes récompenses obtenues dans les grandes expositions internationales de l'ancien et du nouveau continent. Ses produits sont particulièrement appréciés par les consommateurs qui recherchent une qualité parfaite; nous citerons parmi eux le TONI-KOLA, à base de vin, de fruits et de noix de kola fraîche, ainsi que le célèbre BITTER-SECRESTAT, si populaire sous les climats chauds.

Son RHUM, dont elle assure le vieillissement dans ses propres cuves, possède un arôme particulier, qui explique son succès dans toutes les régions de la Métropole et de l'Union Française où il a été présenté.

La Maison SECRESTAT assure également de Jarnac, en Charente, l'expédition directe de Cognacs et Brandies provenant des cépages

des meilleurs crus et soignés par un personnel spécialisé, ce qui assure à leurs acheteurs des qualités parfaitement suivies.



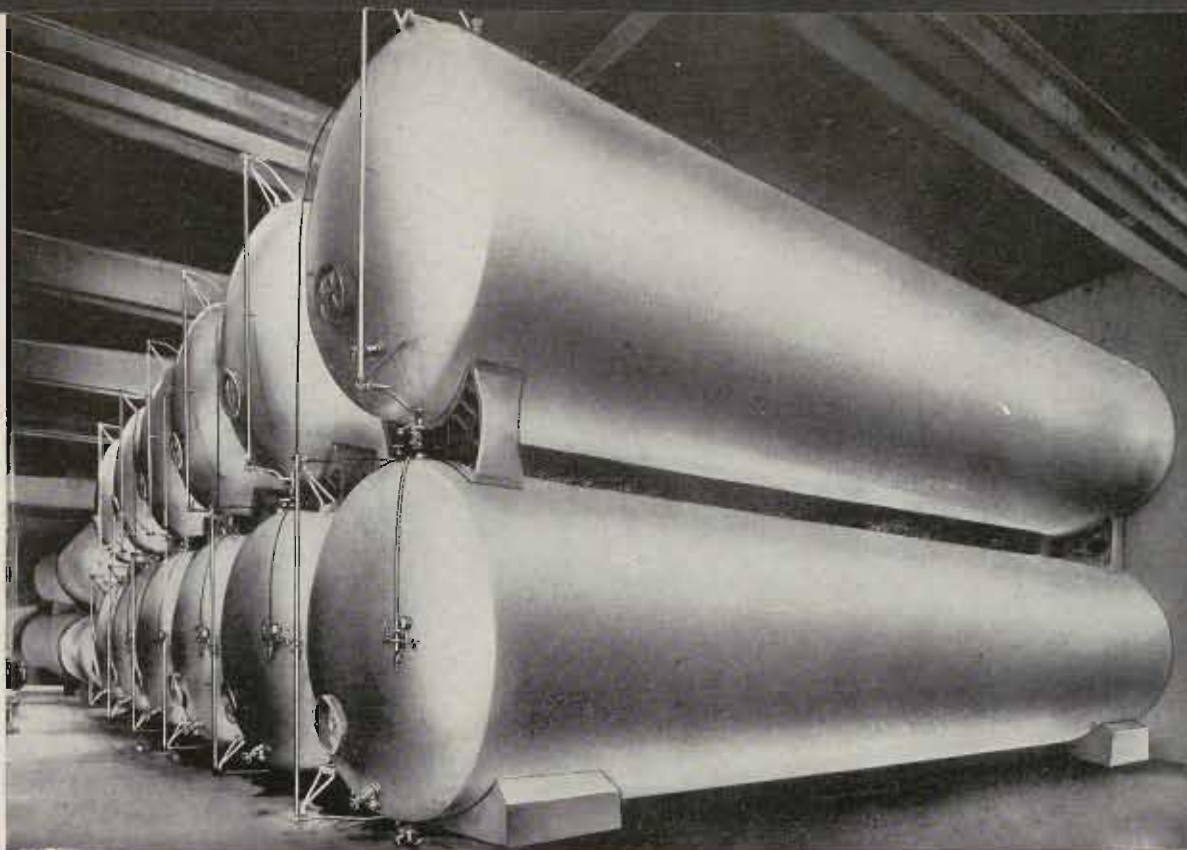
Les Caves

MAISON

J.-H^{re} SECRESTAT aîné

40 à 56, cours du Médoc

BORDEAUX



Une salle de stockage de jus de fruits "Pampre d'Or"

Contenance de chaque tank : 50.000 litres - Poids d'un tank acier vérifié : 16.000 kilos - Longueur : 11 mètres - Diamètre : 2^m, 50

UNE BELLE RÉALISATION GIRONDINE : LES ÉTABLISSEMENTS PAMPRE D'OR

Fabrique de jus de fruits,

24, quai Deschamps, à Bordeaux.

L'industrie des jus de fruits était à peu près inexistante il y a vingt ans. Les usines Pampre d'Or, créées en 1935, couvrent aujourd'hui près de 10.000 mètres carrés et expédient leurs produits dans la plupart des pays civilisés.

L'usine de Bordeaux, spécialement aménagée pour le stockage au dernier stade et le conditionnement des jus avant l'expédition, est pourvue d'un important matériel moderne qui lui permet de traiter plus de 10.000 bouteilles à l'heure, le tout par chaînes automatiques.

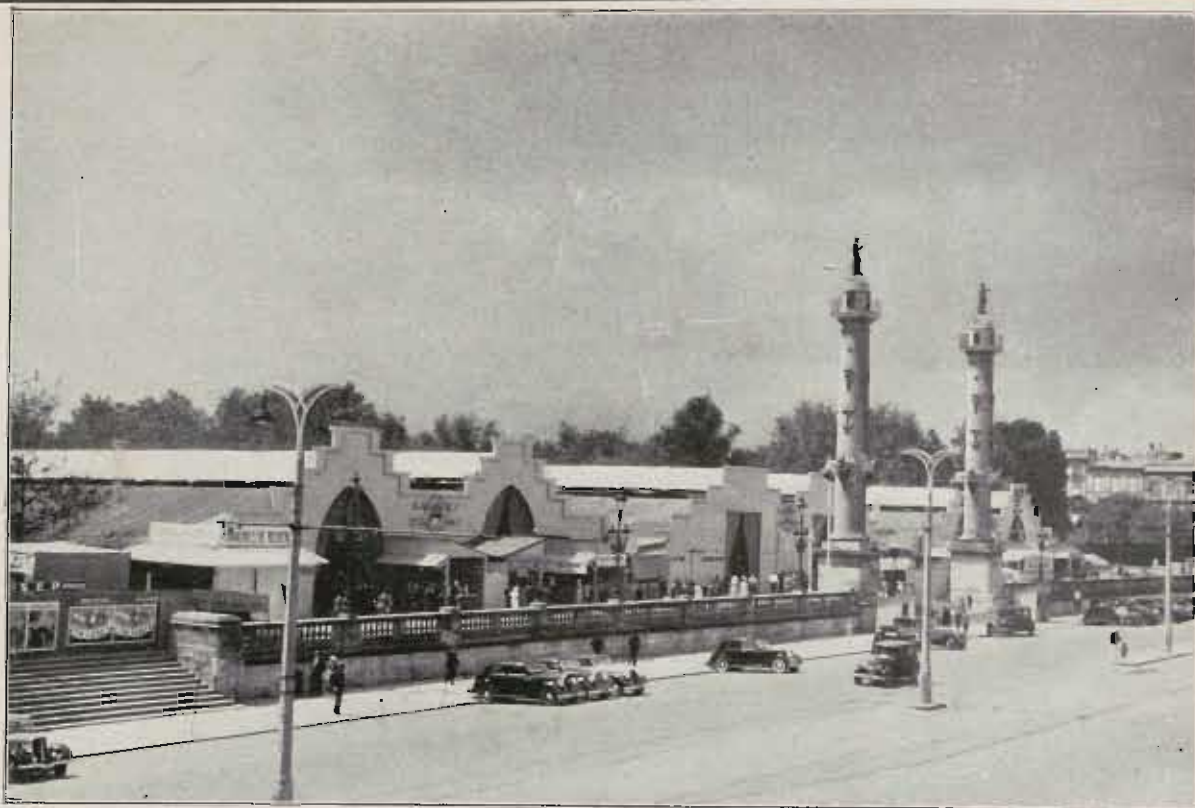
Les techniques les plus récentes y sont utilisées.

Le froid, la centrifugation, la clarification enzymatique, et enfin la conservation sous haute pression de CO² gaz inerte, qui conserve aux jus ainsi traités les qualités gustatives et nutritives des fruits fraîchement cueillis, et empêche, en outre, la destruction des vitamines C par oxydation.

Cette méthode de conservation, qui est une des plus rationnelles, nécessite l'emploi de cuves en acier vitrifié appelées tanks, pouvant résister à des pressions élevées de l'ordre de 8 à 10 kilos par centimètre carré.

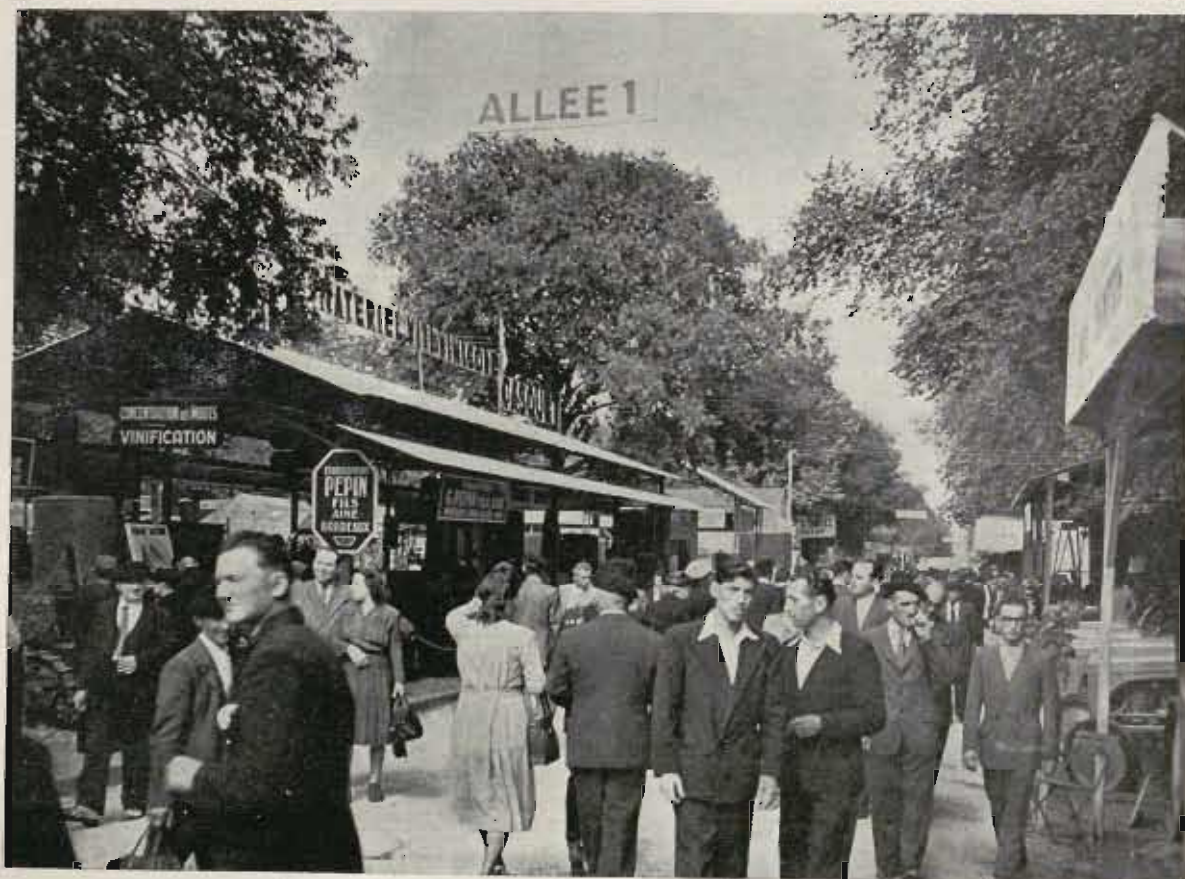
Des laboratoires modernes permettent le contrôle de la fabrication à tous les stades et les jus sortant de leurs chambres froides cheminent automatiquement vers les superfiltres, tireuses, capsuleuses, stabilisateurs, étiqueteuses. Ils sortent de ces dernières machines à l'état de produits finis et terminent leur périple sur des transrouleurs qui les conduisent vers les postes de chargement des camions ou des wagons situés dans l'usine même.

Le trajet a duré une heure et les jus de fruits Pampre d'Or, synonymes de qualité, partent dans toutes les directions pour y faire les délices d'une clientèle de choix.

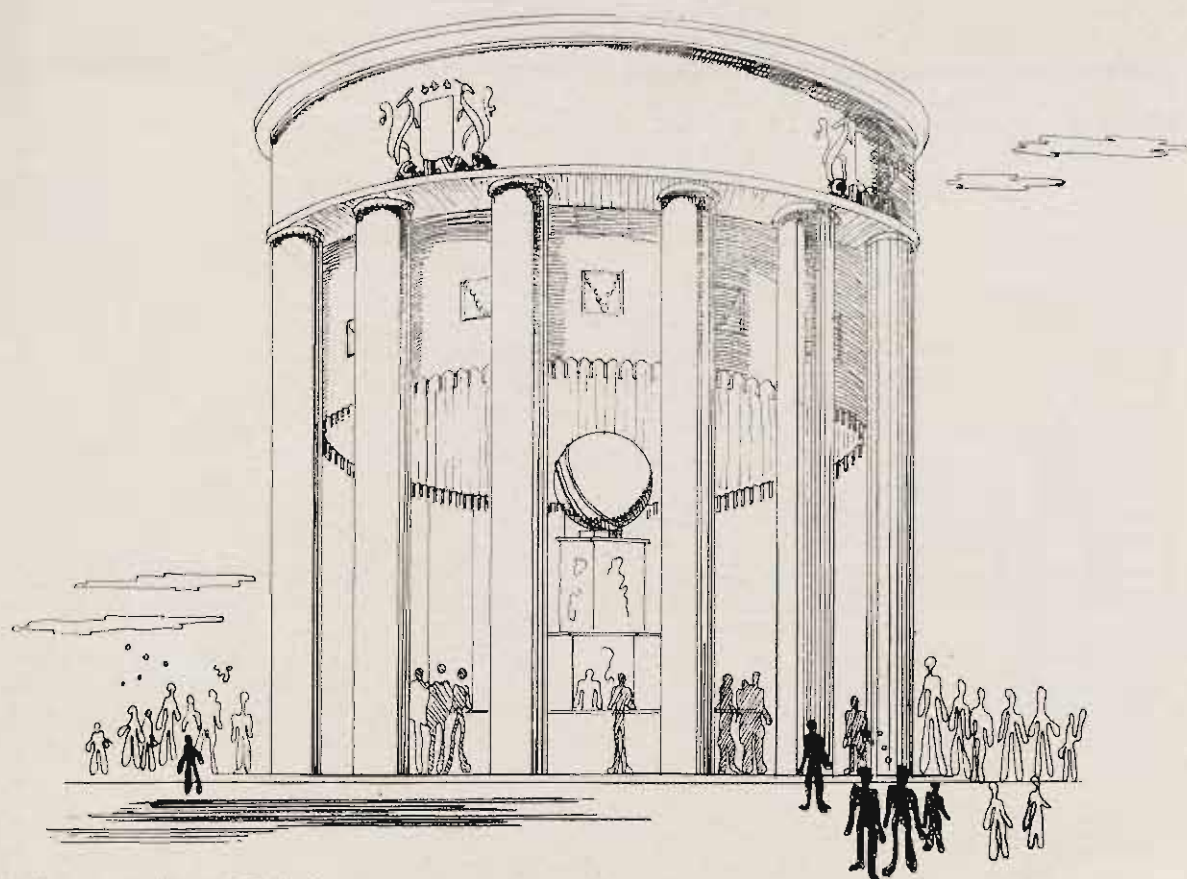


FAÇADE DES COLONNES ROSTRALES DE LA FOIRE DE BORDEAUX, EN BORDURE DU FLEUVE

LE SALON DE LA MACHINE AGRICOLE



LE MATÉRIEL VITI-VINICOLE. — STANDS DES ÉTABLISSEMENTS PÉPIN FILS AÎNÉ
ET DE LA SOCIÉTÉ DU FILTRE GASQUET.



R. PERRIER, Architecte D. P. L. G.

MAQUETTE DU NOUVEAU PALAIS DES VINS

Les Vins de Bordeaux à la Foire des Quinconces

par Emmanuel ROY,

Ancien Député,

Président du Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux.

Par son admirable situation géographique, Bordeaux, nœud crucial de routes terrestres et de voies maritimes, connaît, dès le moyen âge, un bel essor économique.

A cette époque, les foires de Bordeaux attirent déjà les visiteurs du monde entier; les transactions sont toujours considérables, à telle enseigne qu'en ses *Chroniques* de l'année 1373 l'historien Froissart

s'émerveille que deux cents nefs d'une voile, parties d'Angleterre, de Galles et d'Ecosse, viennent à Bordeaux chercher les vins de cette terre privilégiée de France.

Si, de nos jours, le vaste terre-plein des Quinconces abrite une multitude de pavillons et de stands industriels, artisanaux, agricoles et coloniaux, qui mettent en relief les aspects si variés de l'économie moderne

de la Gironde, le Palais des Vins demeure une vivante évocation du glorieux passé de Bordeaux. Il dresse, au centre de la Foire, sa silhouette de temple grec, pleine de mesure et de sobre élégance. Des tableaux aux couleurs vives, représentant le Vin de Bordeaux à travers les âges, jettent une note gaie dans le pavillon spacieux et aéré d'où l'on peut admirer, encadré par les colonnes rostrales, le plaisant panorama de la Garonne et du port en pleine activité.

Des cartes murales du vignoble et une documentation très suggestive complètent la décoration intérieure, qui retient l'attention avertie des connaisseurs et sollicite l'intérêt des profanes.

Le stand de dégustation, où sont servis les vins représentatifs du vignoble bordelais, attire, chaque année, une nombreuse affluence. Les vins, judicieusement sélectionnés par une commission d'experts-dégustateurs, mis en bouteilles et servis dans les meilleures conditions, emplissent l'air de leurs émanations odorantes et, dans les groupes compacts des dégustateurs, on entend discuter des mérites de telle ou telle appellation; les conversations se croisent, les curieux tendent l'oreille; les barmen interviennent, argumentent avec courtoisie, mais aussi avec l'ardeur du sommelier qui se croit désigné par la Providence pour convertir le mécréant.

Assez rares sont les buveurs avides et incivils qui

avalent d'un trait leur verre de Bordeaux sans en apprécier le bouquet et la finesse. Le Palais des Vins est bien le havre reposant de la Foire, et nombreux sont les promeneurs qui s'y attardent, retenus par le charme de cette véritable bibliothèque du vignoble girondin. De même que dans une bibliothèque dont l'attrait est constitué par la variété des genres et la diversité des auteurs, toute la gamme des vins de Bordeaux est représentée ici.

Le Palais des Vins de Bordeaux est également une manifestation concrète de l'heureux et indispensable travail de collaboration qui unit viticulteurs et négociants sous l'égide du Conseil Interprofessionnel du Vin de Bordeaux.

Objet des soins tenaces et persévérants du viticulteur girondin, le Vin de Bordeaux est sélectionné, amené à la perfection de ses qualités organoleptiques et diffusé dans le monde entier par le commerce élève bordelais.

Le Palais des Vins de Bordeaux, que le C.I.V.B. s'attache à offrir toujours impeccable de présentation et de bon goût, témoigne de l'effort poursuivi sans relâche par les viticulteurs et les négociants girondins en vue de sauvegarder la qualité de leurs grands vins et de leur assurer de nombreux et fructueux débouchés.





VUE D'ENSEMBLE DU CENTRE RURAL.

Aux Agriculteurs du Sud-Ouest

par Pierre MARTIN,

Président National de la Confédération Générale
de l'Agriculture.

RENOUVELANT une coutume qui devient une tradition, la « Semaine de la machine agricole » tiendra cette année encore une place importante dans la grande manifestation annuelle qu'est la « Foire de Bordeaux ».

Les agriculteurs de notre région attendent toujours avec une curiosité sans cesse renouvelée cette Exposition du machinisme agricole qui leur permet de constater les progrès constants réalisés dans ce domaine d'une année à l'autre.

Au seuil d'une crise qui deviendrait vite redoutable si des mesures n'étaient pas prises rapidement, les acheteurs éventuels seraient tentés de se désintéresser des efforts déployés par les constructeurs.

Cependant, leur attention doit être attirée sur la nécessité absolue de moderniser sans cesse les moyens et les méthodes de culture afin d'obtenir toujours une meilleure production en abaissant les prix de revient.

Ces buts ne peuvent être atteints que si les découvertes sont mises à profit et au service d'une rationalisation bien comprise. Le contact des usagers, des inventeurs et des industriels devient de ce fait une nécessité.

La *Confédération Générale de l'Agriculture*, dans son souci constant de défense permanente de tous les intérêts agricoles, s'emploie de son mieux à améliorer les débouchés existants et à en créer de nouveaux, surtout à l'exportation.

Les accords commerciaux récemment conclus nous ouvrent des possibilités nouvelles : il ne faut pas que la production se ralentisse, elle doit faire face à ces perspectives.

Nul doute que les agriculteurs de cette belle région du Sud-Ouest, aux ressources si variées, épris de progrès, ne viennent nombreux à la « Semaine de la machine agricole », apportant ainsi aux organisateurs le réconfort de leur présence.



Charrues "Epsa" en construction dans les ateliers de Bordeaux

Etablissements PIGEON et C^o S. A. BORDEAUX

Cette importante Maison, qui, depuis plus de vingt ans, s'est spécialisée dans les appareils de motoculture, et qui, une des premières dans notre pays, s'est préoccupée de donner à cette branche le développement qu'elle méritait, est à la fois importateur de tracteurs agricoles et industriels et constructeur de machines agricoles s'adaptant à ces tracteurs.

Sur le plan importation, la Société Tractor importe et distribue en France les productions des usines américaines « ALLIS-CHALMERS ».

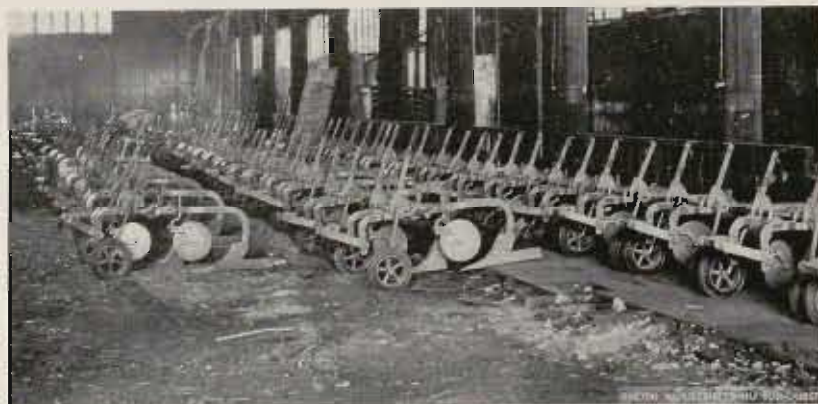
Cette firme, si connue dans le monde entier, offre une gamme remarquable de tracteurs dont certains modèles sont particulièrement intéressants pour la France.

Sur le plan industriel, les Etablissements PIGEON & C^o construisent à Bordeaux, en série, des char-

rués étudiées pour les différentes contrées de notre pays, y compris celles de l'Afrique du Nord, où ils expédient des charrues à vigne très prisées dans ces régions de grande viticulture.

Notre région profite ainsi d'une activité toujours plus grande de cette Société, qui, dans différents domaines, stimule de nombreuses industries locales, et notre Port, le jour où cela deviendra possible, connaîtra, par les matériels que reçoit cette firme, un mouvement plus important.

Les Etablissements PIGEON, qui, comme les grandes affaires de notre temps, regardent vers nos possessions d'Afrique, ont déjà créé une filiale à Dakar, et contribueront ainsi au développement de ces territoires en leur donnant des moyens de culture plus modernes.



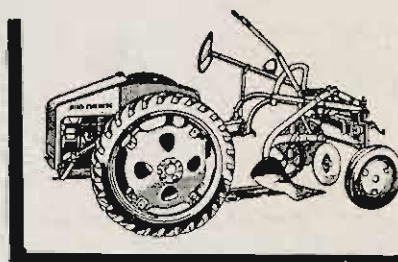
Un stock de charrues "Epsa" sortant de l'usine de Bordeaux

ALLIS-CHALMERS

**SA GAMME
INCOMPARABLE!**

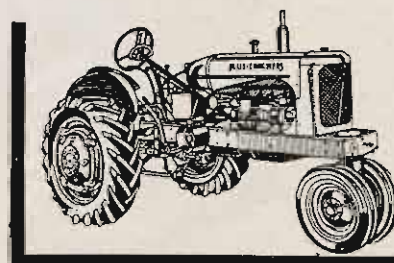
TRACTEURS A ROUES

5 modèles



TRACTEURS A CHENILLES

5 modèles



MOISSONNEUSES

BATTEUSES

ROTO-BALER

**INSTRUMENTS PORTÉS
OU TRACTÉS**



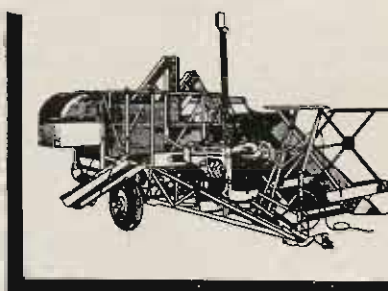
◆
TRACTOR

PARIS : 24, rue de Madrid (8^e)

Tél. LAB 80.70 - 80.71

BORDEAUX : 48, rue Ulysse-Gayon

Tél. 72.68 - 72.69





Le Stand de la C^{ie} Bordelaise de Produits Chimiques à la Foire de Bordeaux.

La première usine de la C^{ie} BORDELAISE des Produits chimiques fut fondée à Bordeaux en 1891 par M. Sylvain MATHIEU, précédemment directeur de la Société des Engrais Agenais, société dissoute à l'heure actuelle.

La C^{ie} BORDELAISE était alors spécialisée dans la fabrication de l'acide sulfurique et des superphosphates.

Sous l'impulsion de son président, elle se développa rapidement. Trois nouvelles usines furent construites entre 1911 et 1926 à Rouen, Sète et Basse-Indre, près de Nantes. Cette dernière, notamment, fut équipée d'une façon telle qu'elle peut être considérée comme l'une des plus importantes et des mieux outillées d'Europe.

En même temps qu'elle développait ses usines, la C^{ie} BORDELAISE étendait le champ de ses fabrications, tout en restant cependant spécialisée dans les produits à usage agricole. Elle se lança dans la fabrication des engrais complets, engrais de mélange tout d'abord. Puis elle ouvrit la voie, en France, aux engrais de synthèse, en créant, dès 1930, son **Phosamo**, entièrement obtenu par combinaison chimique, qui devint bientôt dans toute l'agriculture française le symbole même de l'engrais de qualité et qui n'est pas encore dépassé à l'heure actuelle.

Elle ajouta, depuis la guerre, à sa gamme de produits fertilisants, les engrais complexes, qui, sans avoir la perfection physique des **Phosamo**, permettent d'obtenir des formules plus variées et plus riches et qui ont pris, ces dernières années, une place importante dans les ventes de la C^{ie} BORDELAISE.

Actuellement, l'ensemble industriel que représente la C^{ie} BORDELAISE la place au troisième rang en France pour la production de l'acide sulfurique et du superphosphate. Elle se classe également, grâce au **Phosamo** et aux **Complexes**, parmi les principaux fabricants d'engrais complets.

Si les produits fertilisants constituent une part importante de l'activité de la C^{ie} BORDELAISE, ils sont loin cependant de représenter la totalité de celle-ci. Depuis de nombreuses années déjà, l'usine de Sète fabriquait du sulfate de cuivre et des bouillies cupriques, plaçant la C^{ie} BORDELAISE également dans les tout premiers producteurs de sulfate.

Par la suite, elle compléta, par des insecticides à la roténone : les **Bortox**, la gamme de ses produits antiparasitaires. Depuis peu, elle vient d'ajouter à ses fabri-

cations propres celle d'un soufre à dispersion colloïdale : le **Sultox**, qui permet le soufrage et le sulfatage jumelés des vignobles, dans des conditions d'efficacité et de commodité inégalées jusqu'à maintenant.

Enfin, pour pouvoir embrasser dans son ensemble le problème de la défense des cultures, la C^{ie} BORDELAISE s'est assurée la représentation de la Société S.O.P.R.A., filiale française de deux des plus gros fabricants mondiaux de produits chimiques, dont les laboratoires de recherches sont probablement sans égaux dans le monde.

Dans le but de développer ses ventes de produits insecticides et anticryptogamiques, la C^{ie} BORDELAISE s'est intéressée à la branche du machinisme agricole, qui leur est directement liée. Elle a pris la représentation des poudreuses à grand travail américaines de la **Niagara Chemical**, filiale de la **Food Machinery**, du pal injecteur automatique **Autopal** ; elle a participé à la constitution de la SOCIÉTÉ DES TRAVAUX AÉRIENS DU MIDI, spécialisée dans la protection des cultures à l'aide de l'avion, société qui possède à l'heure actuelle une douzaine d'appareils en service.

L'organisation commerciale de la C^{ie} BORDELAISE couvre toute l'Union française. D'autre part, elle exporte annuellement de gros tonnages de superphosphate dans de nombreux pays étrangers, tonnages se chiffrant par plusieurs centaines de millions de francs.

Ses filiales ou participations :

- la SOCIÉTÉ DES DOCKS INDUSTRIELS ;
- la SOCIÉTÉ NORD-AFRICAIN D'ENGRAIS ;
- la SOCIÉTÉ DES TRAVAUX AÉRIENS DU MIDI ;
- la B.L.M. ;
- la S.A.B.I.A.,

sont, dans l'ensemble, en plein développement.

Signalons enfin que la C^{ie} BORDELAISE est une société dont l'activité est nationale. La répartition géographique de ses usines lui permet de livrer partout en France indifféremment. Elle est une des rares sociétés chimiques de cette importance qui ait conservé son siège social en province. La région bordelaise a tout intérêt au maintien de cet état de choses, ne serait-ce que par l'activité qu'elle y apporte, et par le chiffre d'affaires annuel qu'elle réalise.



Toujours réussis!...



...avec la luxueuse
super-cuisinière électrique!

- Ne nécessite pas de branchement force : faible consommation.
- Toujours prête à l'emploi instantané : plaques de grandes dimensions constamment en température.
- Résistances d'appoint permettant toutes cuissons vives.
- Son four spacieux se maintient automatiquement à 65/70°. Les résistances complémentaires permettent de le porter à 300° pour grillades, rôtis, pâtisserie, etc.
- Distribue en permanence l'eau chaude à la cuisine.
- Son coffre émaillé blanc parfaitement calorifuge est en harmonie avec toute cuisine moderne.

OTHERMO

ECONOMIQUE!
fonctionne sur le
courant lumière à
tarif réduit !

DEMANDEZ LA NOTICE ILLUSTRÉE DÉTAILLÉE N° 224 A LA

COMPAGNIE FRANÇAISE OTHERMO - 52, CHAMPS-ÉLYSÉES - PARIS

J. L. B. O. R.



Atelier de montage électrique des cuisinières

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE ÉLECTRIQUE MODERNE

S. I. E. M.

181, cours de l'Yser — BORDEAUX

LE CONFORT AU FOYER

Si le confort peut se définir comme un ensemble de ce qui contribue à faciliter la vie dans tous les domaines et de toutes les manières, il est évident que l'agencement moderne, harmonieux et pratique du foyer doit être considéré comme un élément de ce confort.

* *

Je sais que la généralité des ménages vivent encore, à peu de choses près, comme vivaient leurs grands-parents. En héritant du buffet Henri II, du cadre à photographie en peluche et de la pendule sous globe, ils ont, en même temps, adopté les habitudes d'autrefois et mènent dans l'intérieur familial, hormis les auditions de la T. S. F., la même existence qu'il y a cent ans. Ne voyez pas dans cette constatation une boutade, c'est exact, terriblement exact, car nombreux sont ceux qui croient encore que les tâches ménagères modernisées, et par ce fait simplifiées, sont l'apanage des riches... Et c'est cette conviction qui aide à entretenir les vieilles routines du passé. La femme continue à frotter ses parquets avec une brosse liée au pied, à battre ses tapis, à charrier les seaux de charbon pour faire la soupe du soir, et quand le mari rentre, il ne trouve qu'attitude lasse, que visage fatigué.

Pourtant, si tous les deux se donnaient la peine de regarder autour d'eux, de voir les progrès que la science a faits pour leur rendre la vie domestique plus facile, ils n'hésiteraient pas. Ils comprendraient, en effet, qu'au départ il est préférable de faire un léger sacrifice d'argent pour acheter un de ces appareils modernes qui, tout en rendant les obligations ménagères plus attrayantes, économisent le temps et la peine.

* *

On dit que l'on prend et que l'on retient les hommes par la gourmandise, aussi nous allons examiner les appareils qui vous aideront, Madame, à confectionner des petits plats appétissants, sans fatigue et dans le temps minimum. Voici donc les cuisinières et les fours électriques!

Construite entièrement en tôle émaillée blanc, la cuisinière électrique de luxe mesure 880 mm. de hauteur et 560 mm. de largeur. Elle comprend les accessoires indispensables, et son four à deux parois isolées par une épaisse couche de laine de verre lui assure une isolation étanche qui permet un chauffage supérieur à celui d'une cuisinière à charbon. Elle comprend également deux chauffe-plats à parois isolées et peut atteindre une puissance de 7.500 w.



Atelier d'émaillage

Elle est la reine de la cuisine, car non seulement par sa grande propreté, son dégagement de calories, cuisiner devient un plaisir, mais encore elle est jolie d'aspect, élégante de lignes. Le vieux bloc noir, fumeux et parfois sale, qui encombrait nos cuisines, est remplacé aujourd'hui par une sorte de meuble blanc, agréable à la vue. En effet, les mets préparés on rabat un couvercle fermant entièrement la cuisinière sur laquelle on peut placer un objet décoratif.

Pour les bourses plus modestes, il existe des fours en tôle émaillée avec plat, glissière, grille, qui permettent de confectionner des rôtis et des pâtisseries succulents. De même, on trouve des cuisinières moins luxueuses que la précédente et dont cependant la puissance de calories atteint 7.500 w. Ce serait une sottise de croire que ces appareils modernes sont plus coûteux que les autres dans leur fonctionnement; 22 francs de l'heure ils usent d'électricité, et encore si on les fait marcher à la plus forte tension.

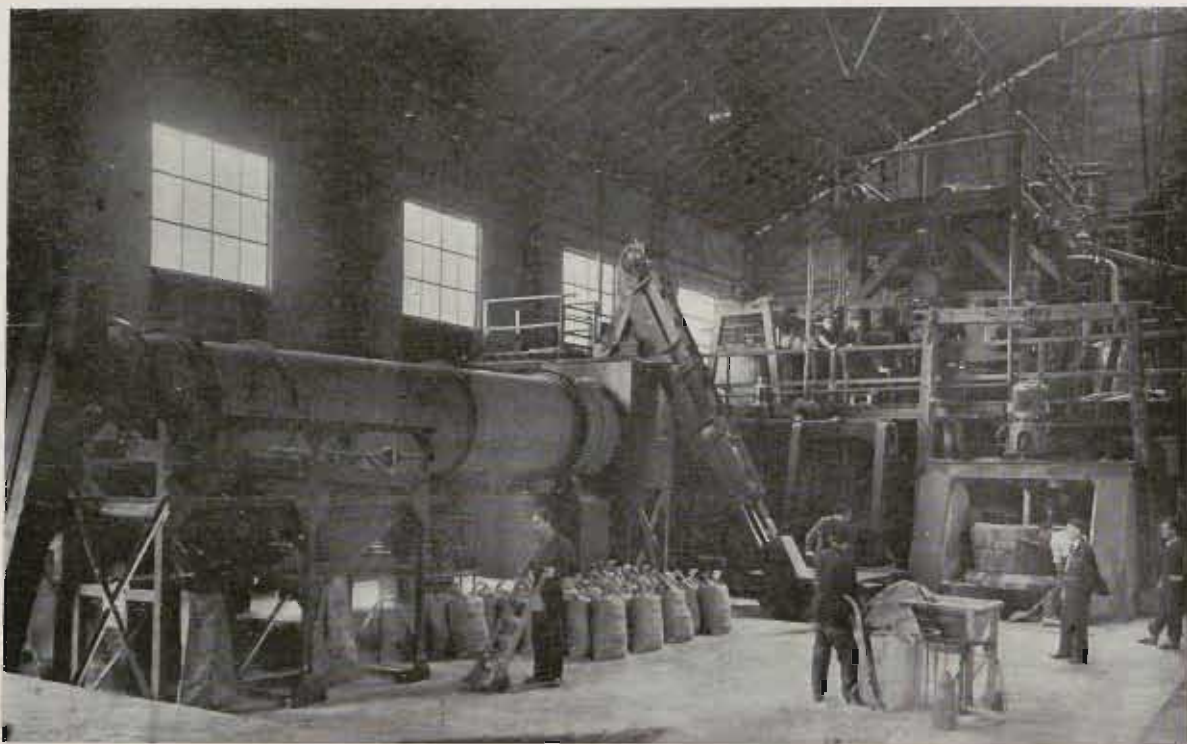
C'est dans une grande usine de notre ville, la S. I. E. M., cours de l'Yser, que sont entièrement créées ces petites merveilles de la vie domestique. Son directeur, Auguste Mione, a fait aménager un vaste local, aéré et clair, où sont réunis les moyens de fabrication les plus modernes et les plus rapides. Un atelier de tôlerie, où sont réunis deux compresseurs à air comprimé, un transformateur de 5.000 volts et cinq postes de soudure alimentés par un générateur à acétylène, groupe un nombre important d'ouvriers qui préparent la tôle, la coupent, la façonnent avant de la faire passer dans l'atelier voisin, où elle subit le décapage, le brossage, le séchage à 80° et l'émaillage. Chaque pièce émaillée est cuite à 850° dans un four à mazout, dont la fosse contient 8.000 litres. Dans l'atelier de mécanique, les cuisinières sont montées et leurs résistances sont éprouvées aux bancs d'essai.

Des douches, des réfectoires, assurent aux ouvriers les meilleures conditions de délassement, de bien-être.

Pour conclure, la femme qui est retenue chez elle d'une façon presque permanente, dont le caractère se ressent parfois d'une existence ménagère pénible et maussade, a, grâce au talent de techniciens avertis, découvert la faculté d'exécuter son travail quotidien avec entrain et agrément.



Cuisinière à dessus relevable permettant sans démontage le contrôle des liaisons électriques et commutateurs.



L'INDUSTRIE DES SALPÊTRES A BORDEAUX

Cette industrie bordelaise remonte à la création, plus de deux fois séculaire, de la Salpêtrière royale, dépendant ensuite du Service des Poudres, installée au XVIII^e siècle dans le quartier de Tourny.

Elle était également exercée, au siècle suivant, dans ses usines de la rue Mazarin et de la rue Borda, par la firme BRUN, à laquelle a succédé la Société anonyme des SALPÊTRES et PRODUITS CHIMIQUES DE BORDEAUX.

Cette Société, au capital actuel de 75 millions de francs, constituée en 1911, fabrique du nitrate de potasse raffiné à usage industriel et agricole, en utilisant comme matières premières les sels de potasse des mines domaniales d'Alsace et le nitrate de soude synthétique, qui provient en majeure partie des usines hydro-électriques du bassin de la Garonne.

Plus de la moitié de la production totale de nitrate raffiné en 1948 a été livrée à l'exportation, le Port

de Bordeaux permettant des chargements directs pour le monde entier, et particulièrement pour l'Angleterre, les Pays scandinaves, les deux Amériques, les territoires africains de l'Union française, ainsi que les îles Canaries, où l'emploi du nitrate de potasse agricole a donné des résultats remarquables dans la culture des bananes et de certaines primeurs.

En outre de cette production, la Société des SALPÊTRES possède une deuxième usine, située également à Bordeaux, dans le quartier de La Palu-Bacalan. Celle-ci est spécialisée dans l'affinage des déchets cuivreux, préliminaire à la fabrication du sulfate de cuivre, dont elle est capable de produire annuellement 10.000 tonnes.

A cette fabrication principale s'ajoutent celles des composés cupriques, des engrais et des produits insecticides, dont la majeure partie est utilisée dans l'aire viticole de la Gironde et des départements voisins.

BORDEAUX



VUE AÉRIENNE DU GRAND-THÉÂTRE.

Puisses-tu, Voyageur, conserver un souvenir agréable de la cité des Bituriges-Vivisques et de l'hospitalité que tu y as reçue.

(Extrait du Guide Bordelais Delmas, 1^{re} éd., en date de 1856.)

Après la Foire... Bordeaux vous accueille



LA ROCHELLE.
LE VIEUX PORT.

Des Charentes . . .

BORDEAUX, CENTRE DE TOURISME

. . . aux Pyrénées



PAU.
LE CHATEAU
ET LES TERRASSES.



BORDEAUX

Centre idéal de tourisme

Qu'est-ce au fond que le tourisme français, qui inspire beaucoup de littérature, et plus encore de dévouements et de réalisations ? Beaucoup de définitions en sont possibles.

Qu'on me permette de m'arrêter à celle-ci : c'est une meilleure connaissance de la France. Non seulement de la France du passé et de toujours, riche de sa nature et de son patrimoine artistique et culturel, mais aussi de la France du présent, celle qui travaille, qui apporte à son activité quotidienne les qualités nationales de goût et de qualité, et qui prépare ainsi l'avenir.

Et c'est à ce titre que Bordeaux, me semble-t-il, est un « centre idéal de tourisme ». Cette ville laborieuse, qui œuvre constamment, dont les productions sont, pour beaucoup d'entre elles, connues du monde entier, est en même temps une plaque tournante vers des régions qui lui sont intimement liées et qui demeurent parmi les joyaux de la France traditionnelle.

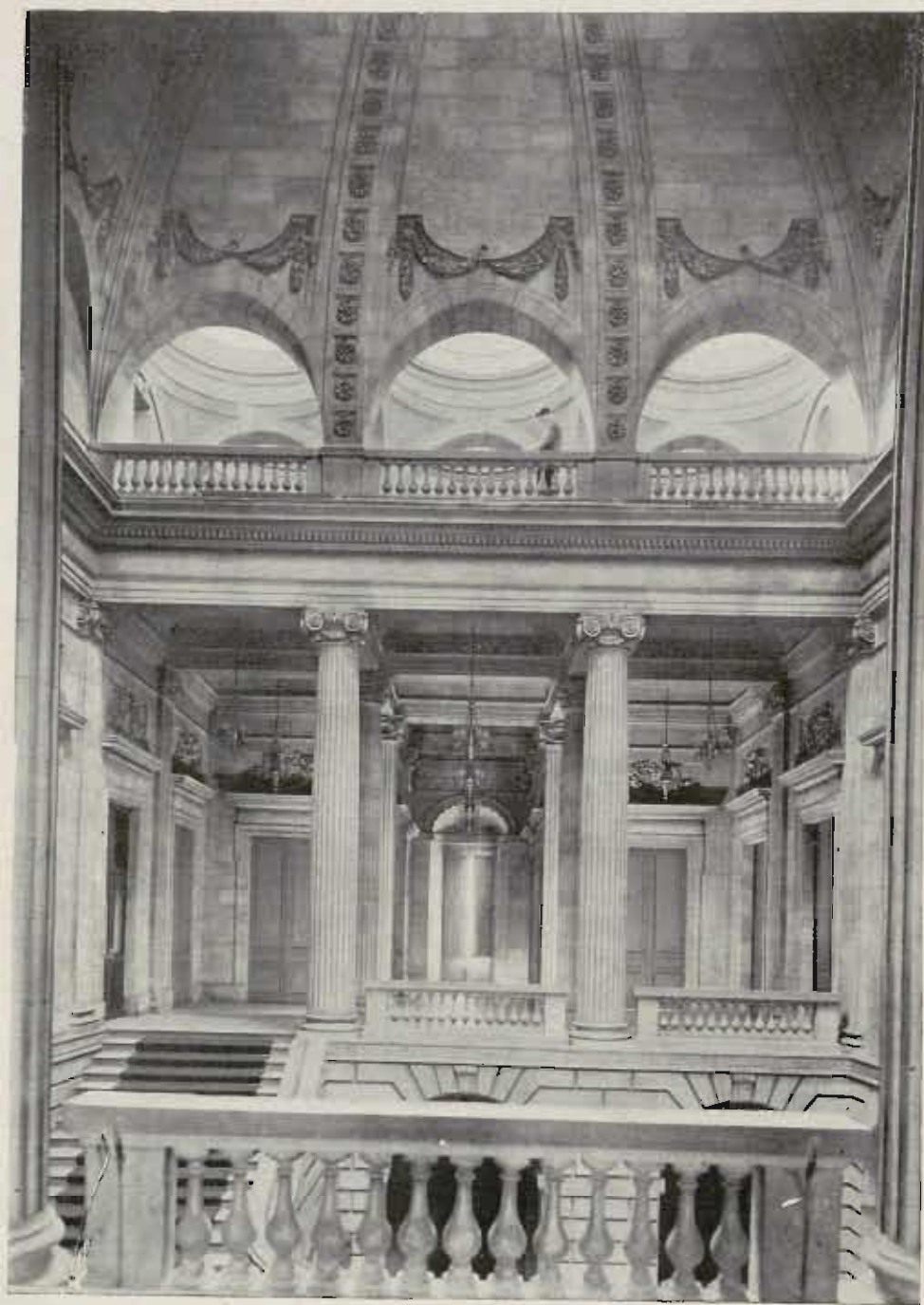
HENRY INGRAND,

Commissaire Général au Tourisme.

Le Comité Régional de Tourisme de Bordeaux, qui a son siège place Gabriel, au Palais de la Bourse (1^{er} étage), se tient à la disposition de tous ceux que les problèmes du tourisme intéressent.

Il peut fournir, en liaison avec les syndicats d'initiative de la région, des renseignements, des projets d'itinéraire, une documentation variée (Tél. 870.36).

BORDEAUX



LE GRAND-THÉÂTRE DE BORDEAUX.
LE GRAND ESCALIER, LE PÉRISTYLE ET LE TRANSEPT DU 1^{er} ÉTAGE.



LE FRONTON DE LA BOURSE, PAR CLAUDE FRANÇIN.

Bordeaux vous accueille

par Martial LOUIT

Premier adjoint au Maire de Bordeaux.

Président du Syndicat d'Initiative

« Prenez Versailles, ajoutez-y Anvers, vous aurez Bordeaux », disait, au siècle dernier, Victor Hugo.

Et, comme pour confirmer cette opinion élogieuse du grand poète français, l'historien italien César Cantù reconnaissait dans notre ville « une des mieux construites d'Europe, célèbre pour sa bonne chère et la beauté de ses femmes ».

Sans nous pencher sur ce tout dernier point, qu'au demeurant nul ne conteste, retenons ce jugement sur Bordeaux, dont la magnificence suggérait au chef du romantisme d'aussi flatteurs rapprochements.

Plaisir de l'esprit, plaisir des yeux, plaisir aussi du gastronome, autant d'éléments de ce charme toujours nouveau que renferme la capitale de la Guyenne et qui font d'elle un centre touristique surclassant hautement les simples villes de passage.

Plaisir de l'esprit : où trouver en effet, aussi richement représentées, toutes les époques artistiques de notre histoire nationale, dont le souvenir reste gravé dans la pierre ?

Au temps où la Gaule, couverte de forêts, d'étangs, de landes, fixait, en chaque point cultivable de son sol, des bourgs que le génie romain s'employait à réunir par des routes, Burdigala naissait magnifiquement à la civilisation nouvelle. Sa situation géographique la prédisposait à jouer le rôle de grande capitale, entre le Nord qui s'infiltrait par le seuil du Poitou et le Midi, champ de manœuvre des invasions venues d'outre-Monts.

Sa vigne donnait un vin qu'Ausone chantait comme le meilleur du monde.



LE JARDIN-PUBLIC DE BORDEAUX.

HEUREUSES LES VILLES QUI, COMME BORDEAUX, ONT BEAUCOUP D'ARBRES ET DE FLEURS !

Sa population croissant, sa société se polissait, couvrant la ville de monuments superbes dont d'imposants vestiges ont résisté à l'usure du temps.

Des cercles se fondent, des confréries, unissant Romains et Gaulois, célèbrent le culte des Dieux et, en tout premier lieu, celui de Bacchus. A la fin du siècle dernier, des fouilles permettaient la découverte d'une stèle du III^e siècle révélant l'existence de « Copotores », que Camille Jullian considère comme la plus ancienne confrérie de « cobuveurs » ayant existé en France.

De l'époque romane, de riches édifices religieux marquent la pureté.

Le gothique sous tous ses aspects se retrouve : rayonnant à la Cathédrale, flamboyant à Saint-Michel.

Des estampes du siècle dernier montrent que sous le roi-bourgeois encore de vastes maisons des XIV^e et XV^e siècles faisaient de Bordeaux une ville d'art particulièrement remarquable. Une seule subsiste de nos jours.

La Renaissance enrichit la ville de détails infinis que le visiteur se plaît à découvrir dans les lieux les plus inattendus.

Mais c'est principalement dans le domaine du commerce que Bordeaux, bien à l'abri derrière ses murailles et ses forteresses, prend un essor, qui toujours ira croissant.

Les guerres de religion d'abord, la Fronde ensuite, dont les soubresauts sont particulièrement violents en Guyenne, mutilent la ville.

Sous Louis XV, l'intendant de la province, marquis de Tourny, prend possession d'une cité qu'un grand passé honore et à laquelle il veut donner un avenir grandiose.

C'est l'époque royale de Bordeaux. M. de Tourny, avec un sens de l'urbanisme étonnamment précis, prend en main une place parfois sombre dont il va faire de cette ville « l'une des mieux bâties d'Europe ». Il s'adresse à des hommes exceptionnellement doués, et c'est le Grand-Théâtre, le plus beau du monde, chef-d'œuvre de Louis; c'est le Palais de la Bourse, chef-d'œuvre de Gabriel; c'est la place de la Bourse, aujourd'hui grande blessée de cette guerre, en voie de restauration. Enfin cette admirable ligne des quais, dont la façade imposante vous réserve, visiteurs, un moment d'émotion intense quand, au coucher du soleil, par un beau soir d'été, vous la contemplez fumante encore de la chaleur du jour, depuis les coteaux de Cenon.

L'élan était donné. On fait tomber de vieilles murailles, on s'étonne de les trouver si épaisses. Partout il faut de grandes artères, des voies larges, de l'air, de la verdure. Les glacis du château Trompette deviennent les allées de Tourny. Des fossés sont comblés, de vastes boulevards s'édifient à leur place. « Prenez Versailles... ».

« Ajoutez-y Anvers », complétait le poète... Cela, ce sera, en grande partie, l'œuvre du XIX^e siècle, période durant laquelle Bordeaux aura un privilège quasi exclusif pour le trafic avec les Antilles, l'Amérique



PORTIQUES-ABRIS DU JARDIN-PUBLIC ILLUMINÉS POUR UNE FÊTE DE NUIT.

du Sud, l'Afrique et, en grande partie, l'Asie, que le canal de Suez n'aura pas encore rapprochée de Marseille.

L'école de Tourny a trouvé des élèves. De grands préfets, des maires conscients de la beauté de leur tâche, s'ingénient à compléter l'œuvre de leur initiateur. Bordeaux fait tomber ses fortifications. Les fossés de l'Intendance deviennent l'artère la plus animée, la place Dauphine dresse sa belle architecture au cœur de la cité, les faubourgs Saint-Seurin, Saint-Bruno, Saint-Michel, Sainte-Croix, sont ramenés de la périphérie vers le centre. Le Parc Bordelais devient la grande promenade des familles bourgeoises. Et 1900 voit se perpétuer la tradition. Les maires de Bordeaux ont le souci constant de perfectionner et moderniser l'équipement de leur cité. De vastes chantiers de constructions marquent aujourd'hui cet effort. Bordeaux, ville aimable dans tous ses aspects, veut être adaptée à toutes les commodités du progrès.

Plaisir du gastronome : Bordeaux avant guerre passait en France pour le paradis des gourmets; la ville, au demeurant, ne jouit-elle pas de ce privilège unique, elle dont le territoire communal ne possède pas un cep de vigne, d'avoir donné son nom au vignoble le plus connu du monde entier ?

Ville d'art, port du bon accueil, cité des grands vins et de la bonne table, à deux pas de la mer, proche des Pyrénées, Bordeaux n'est-il pas, aujourd'hui, la plaque tournante de ce Midi au passé prestigieux, à l'avenir chargé de promesses ?

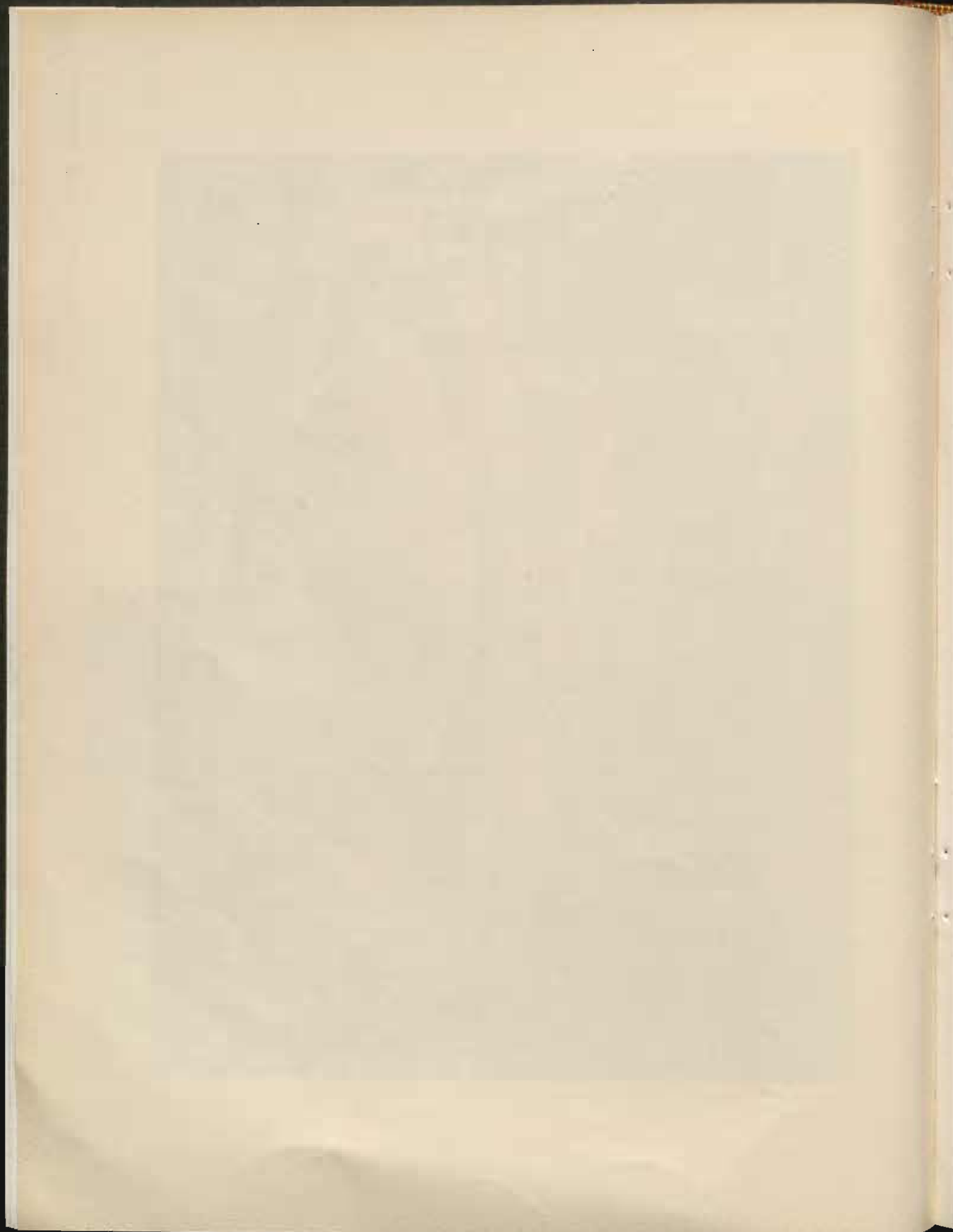
BORDEAUX, VILLE DES SPORTS

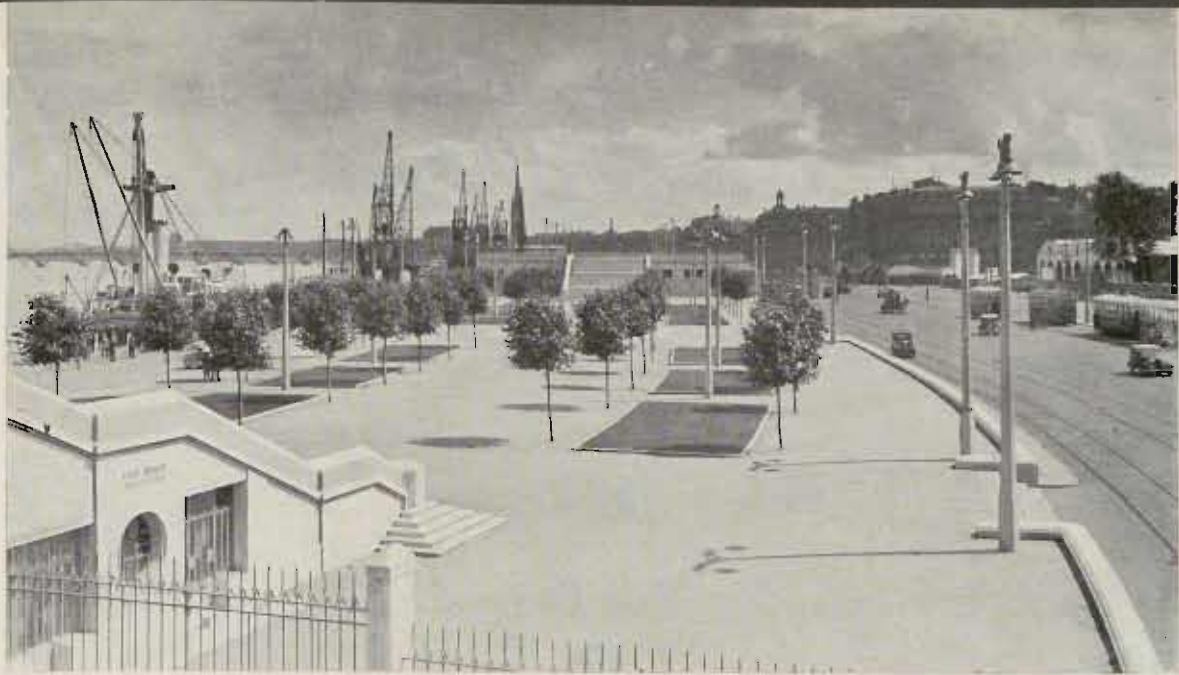


AU STADE MUNICIPAL DE BORDEAUX : UNE FINALE CHAUDEMENT DISPUTÉE.



Bordeaux - Stade Municipal





Regarder... Sauvegarder Bordeaux

Par Jacques d'WELLES

REGARDER ? Accorder et prolonger son regard attentif ! Distinguer, comprendre, goûter... fixer son souvenir ! Combien tout ceci est difficile aux « précipités » que nous sommes !

Et de quel point de vue, s'il vous plaît, regarder une ville en 1949 ? D'où regarder un port ?

Jadis, un port et sa ville, Marseille, Gênes, s'apercevaient, en mer, de loin... ou même, Bordeaux, Libourne, du plus lointain bord de ces fleuves larges de cinq cents mètres, si orgueilleux d'être envahis par la mer et de l'envahir à leur tour qu'ils en usurpaient le nom !

Aussi, maître aux leçons inépuisables, le grand Tourny a voulu que la Cité marine, de la Porte Bourgogne aux remparts du Château-Trompette, présentât une façade d'abords magnifiques aux arrivants, et réciproquement, par le balcon ombragé des allées qui ont pris son nom, il a offert aux Bordelais et à leurs invités la vue splendide de la forteresse Royale aux bords de leur fourmillante rade.



Aujourd'hui, c'est, je le crois bien, du ciel qu'il faut contempler une ville. A mille mètres au-dessus d'elle l'œil simplifié, il découvre sa géographie et partant son destin, et par conséquent aussi son histoire, pour peu que la lui commentent encore le tracé empirique de ses enceintes successives, le tracé volontaire de ses voies assouplies par le site, enfin les plans de ses monuments si clairement, si nettement embrassés d'en haut.

Mais tous les visiteurs, du moins en attendant notre futur Port aérien de Mérignac, n'abordent pas Bordeaux par les airs. Encore moins peut-on leur suggérer, pour en posséder une exacte idée, de monter au balcon de la colonne des Girondins, sur le faite de la tour Pey-Berland, ou sur les terrasses de la Maison communale d'éducation physique.

Et puisque le parapet opaque et trop élevé du vieux pont, s'ils



LA NOUVELLE TERRASSE DU JARDIN PUBLIC.

arrivent en auto, leur confisque l'admirable vue de notre Corne d'Or, plus opportunément nous les convions plus bas et au-delà des Quinconces, à descendre entre les colonnes rostrales... Tournant le dos à leurs statues qui les personnifient, ils admireront sur le fleuve, vivants et prospères, le Commerce et la Navigation. De cette esplanade qui, creusant brèche à la continuité des hangars maritimes désemmure la ville, et de ces terrasses des hangars abaissés des quais Louis-XVIII et Richelieu, la beauté, l'étendue et l'expansion même de Bordeaux leur seront révélées.

Conscient que les richesses marchandes et comptables ne sont pas la vraie richesse, la seule impérissable richesse, le Port autonome a réservé aux Bordelais, dont la foule innombrable et enthousiaste l'a remercié lors de l'inauguration en 1934, ces points de contemplation, de méditation et de fierté.

Voici, en effet, au sud, les dix-sept arches du pont exigé par Napoléon, inauguré en 1822, le fleuve qui remonte, suspend ou descend les moires différentes de ses affluents, Saint-Michel, la plus haute flèche de France, les vieux quartiers dominés par le donjon de la ville et par les trois clochers de la Cathédrale, les Fermes, la Douane, la Bourse, la Chambre et le Tribunal de Commerce qui se relèvent de leurs ruines, la façade monumentale et ses portes triomphales...

A peine aperçoit-on la masse sobre des grands toits simples du Théâtre, pour admirer ensuite, à l'ouest, l'étendue de cette place foraine des Quinconces ; c'est l'une des plus vastes de l'Europe, pourtant chacun voudrait la détruire à son profit, et chacun voudrait aussi l'inventer si elle n'existait pas... C'est ici ce nœud, cette poigne d'éventail au sommet du Croissant de la Garonne d'où rayonnent toutes les dessertes de la Cité et tous les puissants souvenirs. A l'amont, place Richelieu, votre pensée peut ressusciter l'embarcadère qui vit descendre de leurs nefes Louis XIII, Louis XIV, Napoléon... à l'aval, au-delà du bel Hôtel de la Transatlantique, au bout de la rue du Couvent, vous pouvez imaginer celui où le Parlement et le Corps de ville reçurent Charles IX et Henri IV.

Voici le faubourg des Chartrons, ancien royaume des chais, que la destruction du Château-Trompette, décidée par Louis XVI, devait permettre de souder à la Ville; il avait ainsi montré son désir, l'infortuné monarque ! en supprimant la menace de la citadelle dominatrice, de créer un trait d'union entre une monarchie nouvelle et le peuple français.

Le *Massilia* ne sera plus amarré, comme autrefois, au quai d'honneur, ni le *Presidente-Sarmiente*, ni le *Duguay-Trouin*, mais en attendant les successeurs de ces navires, voici le travail moderne du port, discipliné par le mouvement des engins de levage et de transport... voici, sous le ciel immense et au bord de ces eaux mouvantes, manifestée et confirmée, cette réputation d'élégance et d'unité, de noblesse et de mesure, et surtout — lorsque le regard se perd à l'horizon et la pensée aux horizons infinis qui appellent nos marins et nos pionniers — voici la grandeur et l'ouverture de Bordeaux !

Descendons les grands degrés des terrasses pour une courte promenade... notre première station sera pour la Chambre de Commerce, deux fois sinistrée en un quart de siècle, et restaurée maintenant. N'oubliez pas d'aller admirer l'escalier célèbre, dans sa nouvelle version avec ses heureux prolongements d'étage. Il fut placé contre la façade aveuglée du monument par la volonté de Tourny. Nous lui devons l'emmarchement superbe imposé, non sans piquante malice, par l'Intendant à Gabriel; mais le comte de Sagonne, ce dernier, prit sa revanche du marquis de Tourny en imaginant les dégagements de son abord sous des voûtes dont les portées tantôt sont simples, et tantôt se doublent ou se triplent pour la joie de leurs bondissements variés, la liberté et l'encadrement des perspectives.



En remontant le cours du Chapeau-Rouge, noble avenue qui est couronnée par le chef-d'œuvre du Théâtre, les visiteurs retrouveront cette opulence simple, robuste, du Bordeaux du XVIII^e siècle, parfois signée de la griffe romaine de Victor Louis. Elle est encore à peu près respectée, mais en montant le cours de l'Intendance, il leur faudra des yeux singulièrement exercés pour le retrouver sous le masque, étranger à Bordeaux, de modes sacrilèges et d'engouements vulgarisés... Honneur à ce commerçant dont l'étalage, à deux cents mètres de là, attire un nombreux public, et, bien qu'il se renouvelle à la courte cadence de la vie d'une fleur, sait varier et se maintenir attrayant dans le simple cadre d'une noble architecture.

Peut-on se dispenser de visiter la Cathédrale ? Amiens, Chartres, Albi, Bourges et Notre-Dame de Paris font tort à toutes les autres Cathédrales de France, moins resplendissantes d'unité... Cependant, riche d'Histoire à tel point qu'il serait bien intéressant de démêler la part prise à son exécution, depuis le XII^e siècle pour ses fondements, par Eléonore d'Aquitaine à son retour de Palestine, et, sous le règne de ses petits-fils Plantagenet, par les artistes et artisans du terroir, par ceux d'Anjou, ceux de Normandie et ceux d'Angleterre, Saint-André mérite de nous enorgueillir.

Combien de fois et pendant combien de minutes ai-je observé aux pieds de ses contreforts les passants modernes, pressés, obsédés... c'est pourtant l'heure de leur re-création... ils ne donnent pas un regard, les mal-heureux ! à la lancée des flèches, ils n'accordent pas une seconde d'émotion à cette sainte du XIV^e siècle, dans une niche de contrefort dont les bras forment un berceau si charmant que les colombes y ont bâti leur nid et qu'elle est tout animée de leurs battements d'ailes ! Pas

LA CATHÉDRALE SAINT-ANDRÉ



« PLACÉ DANS LE DÉAMBULATOIRE, À CÔTÉ DE LA RAVISSANTE SAINTE ANNE, VOUS ADMIREZ
L'ENVOLEE VERTIGINEUSE D'UN TRANSEPT SI ÉTRANGEMENT ÉTROIT ».

davantage une minute d'attention à ces saisissantes gargouilles qui s'arrachent des murs pour cracher l'eau dans le sens du vent, pas un moment d'admiration ni aux quatre-feuilles du portail sud..., ni aux statues colonnes et aux anges stellaires du portail des Rois, ni à la délicatesse renaissante et païenne du contrefort de Gramont et des arcades du jubé !... Peut-être l'idée d'aller visiter le trésor de la Cathédrale, tout récemment aménagé, leur donnera-t-elle l'occasion que je leur souhaite de se placer dans le déambulatoire à côté de la ravissante sainte Anne, prudente protectrice de la Vierge enfant, pour s'étonner de l'envolée vertigineuse d'un transept si étrangement étroit.

Autour de la Primatiale, le paysage de pierre est complété superbement par l'ancien archevêché du cardinal de Rohan; c'est maintenant notre Hôtel de Ville aux beaux salons endormis. Tout auprès, rue Bouffard, caractéristique d'une demeure noble au XVIII^e siècle, il convient de visiter l'Hôtel de Lalande. Elevé par Lacroix, intact dans son architecture sinon dans ses perspectives postérieures, cet hôtel abrite dans ses anciens salons une remarquable collection d'estampes des maîtres du XVIII^e siècle, des tableaux, bronzes, porcelaines, objets mobiliers d'art ancien français de grand mérite... Mais ce musée, entièrement réinstallé maintenant, reste essentiellement bordelais, parce qu'il montre aussi, dans le décor des boiseries des hôtels Duvivier, du Président de Gascq, et du commerçant Ravezies, les faïences, les meubles d'acajou et les chefs-d'œuvre de serrurerie, nés à Bordeaux au milieu des documents peints ou gravés rappelant les fastes de la Ville.

Remontant par le quartier des antiquaires à la Porte-Dijeaux, — porte en pierre d'or posée sur un pavé de porphyre — puis à la place Gambetta au charme si éclatant et si fleuri qu'un magicien ou un charmeur devrait rendre un jour son ordonnance rivale par le goût et la simplicité de celle de la place Vendôme, les grandes avenues vous conduiront par leur pente et l'agrément de leur animation brillante jusqu'aux grilles dorées du Jardin-Public...

Ornée des préaux de Portier restitués, mais bien qu'ayant perdu la part du cachet d'antan que lui délivraient ses orangers centenaires, entourée d'architecture discrète et noble, l'ancienne terrasse vous offre un « air » de Versailles avec sa grille, sa balustrade, ses degrés et ses parterres radieusement fleuris... Une population singulièrement grandissante d'année en année, de beaux enfants, fleurit à son tour ses allées et s'ébat en foule bigarrée auprès des anciennes serres... L'époque où la botanique se plaçait en tête des sciences naturelles avait fait de ce parc, en le plantant, un musée d'espèces : leur diversité est sensible, surtout au moment où l'automne colore leur feuillage... Mais les étiquettes sur les troncs d'arbres curieux, celles qui restent, n'attirent plus des regards qui ont fait le tour du monde, au cinéma du moins... Et qui donc s'aperçoit que les successeurs de Buffon avaient coupé en deux par le monticule artificiel des serres l'étendue de ce parc nécessaire, et que cette erreur avait, depuis, été réparée dans la mesure du possible en tapissant d'un lierre, toujours vert, le mur restant de l'obstacle et en le trouant de palladios ouverts aux perspectives des arbres éloignés ?

En vous promenant ainsi, après avoir goûté le charme de Bordeaux, allez vous reposer dans notre beau jardin, jouissez de toute cette beauté dont votre attention a gagné la confiance, de cette richesse aujourd'hui pour vous gratuite; le labeur de vos pères vous les a léguées. Estimez, appréciez votre héritage. Regardez-le et regardez-le encore, gardez-le avec amour, et pour en léguer à votre tour à vos enfants la jouissance, le profit et l'honneur, sauvegardez-le jalousement.

JACQUES D'WELLES.

L'INDUSTRIE HOTELIÈRE DE LA GIRONDE

sera honorée de votre visite

BORDEAUX

HOTELS

Catégories	Etablissements	Tél.	Catégories	Etablissements	Tél.
**** B	Splendide	72-61	** A	Français	810-35
**** C	Bordeaux	887-91	** A	Majestic	805-30
**** C	Royal-Gascogne	857-51	** A	de Nice	810-41
*** A	Chapon-Fin	76-01	** A	de Normandie	805-33
*** A	Montré	878-45	** A	de Sèze	40-02
*** B	Continental	66-08	** C	de La Madeleine	921-55
*** B	Faisan	924-52	** C	Moderne	22-02
*** B	Terminus	919-07	** C	des Pyrénées	45-50
** A	Commercial & Midi..	935-91	* A	des Basques	948-39
			* A	de Bretagne	827-49

RESTAURANTS

Auberge Basque	47-53	Labrot	35-52
Chapon-Fin	76-01	de Paris	886-66
Dubern	803-44	Petit-Louvre	880-82
Etche-Ona	36-49	Savarin	872-42

CAFÉS

de la Bourse	818-88	Noailles	70-65
Clemenceau	861-36	Opéra	844-68
Grand-Café	867-50	Régent	880-81

BARS AMÉRICAINS

Ciro's	874-30	Mogador	27-05
Palm-Beach	869-79		

ARCACHON

*** A	Richelieu	0-50
*** B	Victoria	0-72
*** C	Bon-Repos	0-56
** A	Bristol-Jampy	3-04
** C	Les Ecureuils	3-55
** C	de l'Europe	6-76

LE MOULLEAU

Grand-Hôtel	0-03
-------------------	------

PILAT-PLAGE

Haïtza	{ 1-64
	} 2-42
La Corniche	2-11



« LE PLAISIR DE LA TABLE EST DE TOUS LES AGES, DE TOUTES LES CONDITIONS,
DE TOUS LES PAYS ».

Bordeaux et les Joies de la Table

par Jean AYCIRIEX

Président du Syndicat Général de l'Industrie Hôtelière

BORDEAUX, comme toutes les villes qui ont la bonne fortune de se prélasser au cœur de vastes et somptueux vignobles de grandes appellations, s'honore d'une réputation gastronomique enviable.

Les centres vinicoles semblent avoir inspiré, mieux encore incarné, l'amour de la bonne chère, à telle enseigne qu'on ne sait ce qu'il faut admirer le plus, chez eux, de la variété de la table ou de la somptuosité des vins qui la rehaussent de leur caresse prenante.

Le parfait gourmet se doublant toujours d'un sincère œnophile, c'est, à n'en pas douter, cette heureuse conjonction qui détermine la valeur intrinsèque des richesses gastronomiques, et les aide à mieux s'extérioriser aux yeux et aux palais des profanes.

L'art de bien manger s'assortit toujours de celui de

bien boire. Mais, savoir boire, ce n'est pas vider force flacons, c'est seulement s'extasier devant la robe pourpre ou dorée d'un vin, c'est découvrir et apprécier le charme troublant qu'exhale son bouquet, c'est être digne de savourer son corps à petites gorgées tel un joyeux dilettante, c'est le comprendre et l'élever à la hauteur de ce qui vous est cher.

Savoir manger, ce n'est pas avoir la noblesse d'appétit d'un Hugo, jamais rassasié, c'est être capable de discerner, dans un plat, toutes les subtilités de saveurs qu'il contient, c'est éduquer ses facultés gustatives pour n'avoir point à rougir, ensuite, de son ignorance.

L'alliance savante de la chère et du vin crée l'harmonie, indispensable à la haute gastronomie. Elle seule fait apprécier la cuisine dans ce qu'elle a, parfois, de sublime.



MUSÉE DU LOUVRE. — C. VAN LOO. — HALTE DE CHASSE (FRAGMENT).



MUSÉE DU LOUVRE. — LANCRET. — L'AUTOMNE.

Toute fausse note rompt le charme de la symphonie; aussi, en cuisine comme en musique, faut-il être un véritable virtuose pour élaborer un menu digne des grands amateurs.

Je n'ai pas la prétention d'affirmer que tous les Bordelais, généralement mélomanes dans l'âme, sont aussi de parfaits Maîtres de Céans, mais je peux dire, sans aucune exagération, qu'en général ils savent se montrer, dans le domaine vitico-gastronomique, d'honorables princes du sang, sachant conjuguer avec une souple aisance : cuisiner et boire, tant il est vrai qu'aussi loin que nous remontons dans le temps, nous retrouvons toujours, dans notre bonne ville, la trace de tavernes et d'hostelleries de haute renommée, les noms de « Gros Bonnets » de parfaite réputation.

Les règles immuables de la tradition n'ont rien changé chez nous, et Bordeaux reste le prototype de la ville gourmande, où le mariage des mets et des vins est un véritable sacerdoce.

Aussi, ne me paraît-il pas malséant de confondre, dans une fresque éclatante où s'inscrivent nos Gloires les plus pures, le scepticisme de Montaigne et la délicate philosophie de Montesquieu, l'érudition du poète Ausone, qui a chanté nos vins, et le courage réfléchi de ces Martyrs que furent les Girondins de la Convention, avec les Grands Vins de Bordeaux, et la Gastronomie gasconne.

La gastronomie a, chez nous, quelque chose de particulier. Elle est éminemment rustique, mais sait aussi se parer du plus royal des manteaux, sans jamais heurter la foi d'un gastronome né.

Bordeaux, c'est, à mes yeux émerveillés, le tourin blanchi à l'oignon, plat frugal, sans doute, mais qui vaut bien une crème bisque; ce sont les délicates gravettes d'Arcachon portant en elles tout le parfum de l'Océan, et qu'il faut bien se garder de souiller du jus acide d'un citron avant de les gober; c'est toute la kyrielle des fruits du Bassin, depuis les palourdes jusqu'aux soles et aux mules, que l'on savoure noyés dans un beurre fin fleurant bon la noisette. C'est la lamproie au vieux saint-émilion, l'alose de la Garonne braisée au graves sec.

Ce sont ces modestes nomades, les escargots à la caudéranaise, véritable régal des gourmets et des gourmands.

C'est aussi le Bas Rond d'un agneau de Pauillac; engraisé dans les prairies balayées par les embruns et les vents du grand large, avant de finir « à la ficelle » dans l'âtre rougeoyant.

Ce sont ces plantureux entrecôtes, cuits sur les sarments parfumés de nos vignes, et qu'accompagne, à défaut des trois sauces régionales : la marchand de vin, la béarnaise et la Bercy, un « camarteau » d'échalotes finement hachées et intimement unies à de la moelle fraîche et qui colle aux doigts.

Ce sont les petits pois de Cérons, doucement mijotés avec du jambon, un cœur de laitue, et l'inséparable bouquet d'herbette; les lourds artichauts de Macau, farcis à la paysanne, avec réduction de tomates fraîches; les pommes fondantes d'Eysines, les asperges mauves des sables, avec leur sauce au bon vinaigre de vin de la maison, les cèpes noirs aux effluves sylvestres, qui se prélassent dans le grand sautoir où frémit l'huile, où, doucement, l'ail et le persil exhalent le meilleur d'eux-mêmes.

Ce sont, aussi, les fruits du terroir; les fraises roses de Pessac, qu'il faut manger à la française, arrosées d'un bon vin rouge, jeune de préférence, et largement sucré; les pêches purpurines, qui mûrissent au cœur des rêges de nos vignes, les chasselas et les muscadelles, les merlots et les sauvignons.

Bordeaux! C'est aussi tout le cortège des grands crus, universellement connus, et des fines liqueurs distillées dans ses murs.

Bordeaux! C'est l'esprit malicieux qu'aiguise le bon vin, c'est l'euphorie que dispense la bonne chère, c'est la sérénité constante des cœurs.

Chez nous, c'est encore la forêt profonde aux senteurs balsamiques, la dune éclatante de lumière qu'assaille inlassablement l'océan sauvage.

Chez nous, c'est la Côte d'Argent, c'est l'amour et, pour couronner le tout, c'est une grande sagesse qui se penche sur la beauté.

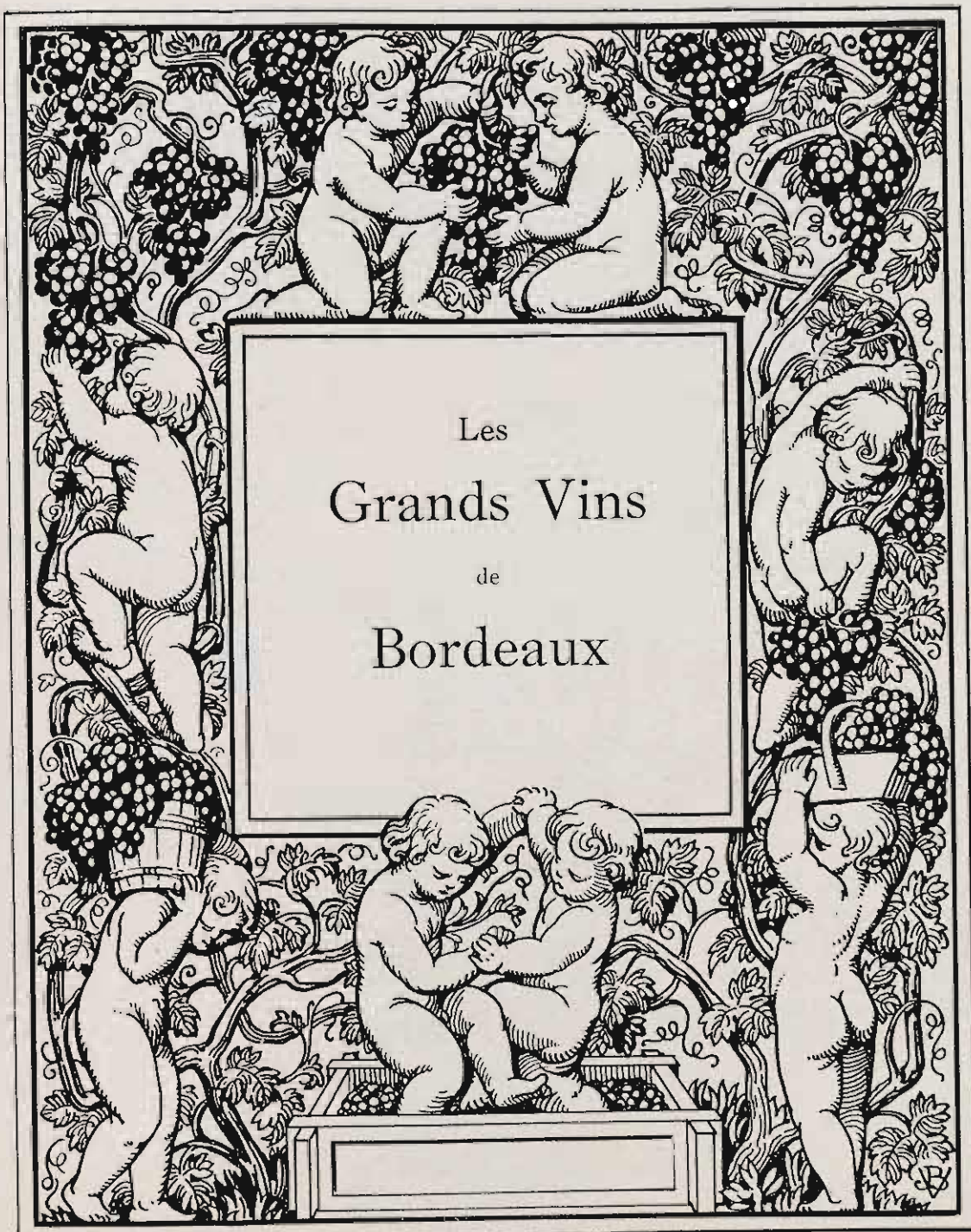


LE VIGNOBLE GIRONDIN



« The wine growing region to which Bordeaux has given its name produces considerably more fine wine than any other viticultural district in Europe. »

F. SCHOONMAKER, *The complete wine book*, New-York, 1935.





*« ... le raisin est « fleuré », expression
charmante, et qui peint bien ce velouté,
cette délicatesse intacte de la grappe
que nul n'a touchée... »*

JEAN BALDE.



BORDEAUX N'EST PAS TOUT ENTIER DANS SES MONUMENTS.
A SES PORTES SE DÉROULE LE MOÛTONNEMENT DE SES VIGNES ILLUSTRES, SOURCE DE BEAUTÉ,
DE GLOIRE, D'ALLÉGRESSE RACÉE.

Les Grands Vins de Bordeaux

par le Marquis de LUR-SALUCES

La région de Bordeaux produit à elle seule plus de la moitié des vins de France titulaires d'une appellation contrôlée.

Une chose demeure en outre incontestable, c'est la grande richesse de ce vignoble, et l'extrême variété des vins qu'il offre à la consommation mondiale.

S'agit-il de vins blancs, il en produit de liquoreux à souhait, tels nos Sauternes et nos Barsac, sur la rive gauche de la Garonne, ou tels nos Loupiac et nos Sainte-Croix-du-Mont, sur la rive droite, à quelque 40 kilomètres en amont de Bordeaux.

Magnifiques espaces dont le soleil inonde les coteaux pierreux, à la belle saison, avec les rangs de sémillon et de sauvignon, diversement orientés, qui s'y détachent sur le fond miroitant d'un sol silico-argilo-calcaire.

Sans nous étendre à toutes les particularités de la vinification locale, rappelons du moins la façon si peu commune de faire la vendange au pays de Sauternes. La maturité du raisin ne nous suffit pas. Nous attendons, pour la cueillir, sa pourriture. Pourriture assurément très spéciale. Mais le mot de « surmaturité » traduit mal ce qu'est la fameuse « pourriture noble », autrement dit cette corruption progressive de nos baies,



SEIZE GASTRONOMES BRITANNIQUES FAISANT PARTIE DE LA « WINE AND FOOD SOCIETY » DE LONDRES
ONT ÉTÉ REÇUS DANS LES VIGNOBLES GIRONDINS ET ONT PROCLAMÉ L'EXCELLENCE
DE NOS GRANDS CRUS.

sous l'action conjuguée du soleil et d'un champignon ami de notre région, le *Botrytis Cinerea*. Quelques jours y suffisent. Et nos raisins, flétris, gâtés, pour la plus grande joie du récoltant, ne contiennent plus qu'un résidu de confiture, sous une peau fendue, velue, rouge violacé.

C'est à cela que le vin de Sauternes doit son abondante liqueur, en même temps que son arôme si particulier. A la concentration du moût s'ajoute ici une importante formation de glycérine, sans compter bien d'autres substances.

Toujours est-il que nos grands vins liquoreux (ils ne sont, précisons-le, l'objet d'aucune addition) présentent, à l'état naturel, une très grande richesse. Richesse qui, pour certains millésimes tels que 1921, 1929, 1942 et 1945, dépasse 15° d'alcool et 6° de liqueur.

Or, il en va de même pour une large part des vins de Cérons, avec pour eux cette particularité précieuse de former transition avec ceux de la région des Graves, secs ou demi-secs, nerveux, fruités, pleins de sève et d'élégance.

Mais cette fameuse région des Graves, très étendue puisqu'elle confine au sud-est à celle de Sauternes et de Barsac, pour se prolonger au nord jusqu'aux frontières du Médoc, produit aussi d'excellents vins rouges, dont plusieurs sont assortis de noms fameux.

Le Médoc ! Gloire incontestée de notre vignoble rouge. Margaux, Pauillac, Saint-Julien, Saint-Estèphe, Moulis, autant de fleurons de cette majestueuse couronne.

Les cépages essentiels sont ici, avec le malbec, le cabernet, dont il est coutume de dire qu'il joue dans la combinaison le rôle du mâle et le merlot — celui de la femelle. Région fort étendue qui, située sur la rive gauche du fleuve et limitée à l'ouest par les prolongements de la forêt landaise, s'étend depuis Bordeaux jusqu'aux confins de la Pointe de Grave. Ses vins présentent cette particularité primordiale de vieillir à l'extrême. Longévité telle que ses 1895 n'ont peut-être pas encore atteint leur point culminant. Ses 1945 compteront parmi ses plus grandes réussites; et le bouquet de cerise qui les caractérise si fortement déjà n'est pas le seul qui s'y puisse trouver. Mais combien s'y développeront encore, celui de la framboise, celui de la truffe, et combien d'autres, sur lesquels il sera difficile de mettre un nom? Vins qu'il convient, par conséquent, de mettre en cave et de laisser dormir jusqu'à leur pleine maturité, jusqu'au jour où, livrant aux véritables initiés la totalité de leurs promesses, et, suivant une expression locale très adéquate, « tous les angles se seront définitivement arrondis dans la bouteille ».

Un grand gourmet de notre ville disait naguère : « Les Saint-Emilion sont du satin, les Médoc sont du velours ». Comparaison parfaitement exacte; et ces deux nectars de notre vignoble rouge sont, avec des caractères très distincts et qui leur sont propres, aussi nécessaires l'un que l'autre à la table des grands gourmets.

Dans l'orbite du Saint-Emilion gravite son digne émule, le Pomerol, toute une série d'appellations réputées leur formant cortège : Lalande-de-Pomerol, Néac, Lussac, Parsac, Puisseguin, Saint-Georges et Montagne-Saint-Emilion, sans oublier, sur la rive droite de l'Isle, les excellentes Côtes-de-Fronsac et de Canon-Fronsac.

Or, c'est encore un autre vin, qu'étalées sur la rive droite de la Garonne produisent les Premières-Côtes-de-Bordeaux, avec ce privilège envié qu'elles en fourniront à l'amateur de blanc comme à l'amateur



LES RÉGIONS VITICOLES DE LA GIRONDE A LA FÊTE NATIONALE DES VINS, SAUTERNES ET BARSAC
PERSONNIFIÉES PAR DE GRACIEUSES DÉLÉGATIONS.



LE MÉDOC ! GLOIRE INCONTESTÉE DE NOTRE VIGNOBLE ROUGE.
MARGAUX, PAULLAC, SAINT-JULIEN, SAINT-ESTÈPHE, MOULIS, LISTRAC, AUTANT DE FLEURONS
DE CETTE MAJESTUEUSE COURONNE.
LE CLOCHER DE SAINT-JULIEN.



DANS LA RÉGION DES GRAVES, LA RÉSIDENCE D'UN VIGNERON CÉLÈBRE.
LE CHATEAU DE MONTESQUIEU A LA BRÈDE.

de rouge. Et l'un et l'autre, pour peu qu'ils aient de la mémoire, souscriront à la flatteuse distinction dont les vins de nos Premières-Côtes ont fait l'objet dans mainte exposition de France et de l'étranger.

Cette intéressante sous-région se prolonge, au sud-est, par celle des Côtes-de-Bordeaux-Saint-Macaire qui, elle, se spécialise dans les vins blancs.

Enfin, bordant toutes ces Côtes riveraines de la Garonne, étendant son empire jusqu'aux bords si pittoresques de la Dordogne, voici le vaste Entre-deux-Mers, berceau de nos caves-coopératives, laissant à son extrémité nord-est les vignes de Sainte-Foy, contigu vers le nord aux Graves de Vayres et limité à l'ouest par la route qui, par-delà le Bec d'Ambès, conduit à Blaye.

Blaye, les Côtes et les Premières-Côtes-de-Blaye, Bourg et les Côtes-de-Bourg, autant d'appellations qui, justement jalouses de leurs particularités très réelles en vins blancs comme en vins rouges, complètent dignement, sur le clavier de la dégustation mondiale, l'importante gamme de nos vins.

Qu'ils soient vendus en fûts ou que, mis en bouteilles, ils soient porteurs des étiquettes de nos différents producteurs, ou des marques de tant de puissantes maisons de notre place, ou de celles de nos vastes caves-coopératives, dont le réseau va se développant de jour en jour, c'est sur ces grands vins que nous comptons pour maintenir, sur le plan international, les relations si cordiales qui n'ont cessé d'unir notre Gironde à tant de continents, comme à l'ensemble des départements français.

Et demain, définitivement installé dans le vaste immeuble en voie d'équipement pour lui fournir un siège social collectif vraiment digne de lui, le vin de Bordeaux offrira au visiteur étranger un accueil non moins chaleureux que par le passé, avec tout ce qu'exige le progrès moderne en matière d'hospitalité.



LE VIGNOBLE DE SAINT-ÉMILION.
« LES SAINT-ÉMILION SONT DU SATIN, LES MÉDOC SONT DU VELOURS ».



CAVES DE J. CALVET ET C^{ie}, BORDEAUX

Façade principale, Cours du Médoc, 71-79

En bordure du cours du Médoc s'élève, sur une longueur de plus de 110 mètres, l'imposante façade en pur style Louis XVI des caves de la Maison J. CALVET & C^{ie}, fondée en 1808.

La construction de cet important établissement remonte à l'année 1870; M. Octave CALVET, seul chef à cette époque de la Maison J. CALVET & C^{ie}, conçut lui-même les plans et l'organisation de ce vaste édifice, qui couvre une superficie de plus de 30.000 m², pouvant contenir 60.000 barriques et plus de 2.000.000 de bouteilles.

Les vins jeunes des dernières récoltes sont entreposés dans les chais situés au premier étage; un seul de ces chais renferme plus de 6.000 barriques. Les grands vins en barriques et les vins vieux, prêts à la mise en bouteille, sont réunis en sous-sol dans des caves voûtées où une température uniforme se maintient toujours, aussi bien en été qu'en hiver, aux environs de 15°.

Dans les sous-sols se trouvent également les caveaux à bouteilles contenant les grands vins qui vieillissent et se développent normalement grâce à cette température, toujours égale et modérée.

Les vins prêts à l'expédition, barriques ou caisses, sont tous réunis dans une immense cour vitrée, qui éclaire la tonnellerie où 50 ouvriers sont occupés à mettre en état et à réparer les barriques, aussi bien celles que l'on expédie que celles qui restent en magasin.

Un personnel de 250 ouvriers, surveillé par un maître chef et 10 contremaîtres, est spécialement

préposé aux soins si divers qu'il est nécessaire de donner aux vins depuis la sortie de la cuve ou du pressoir jusqu'au moment de la mise en bouteille. Ces travaux incessants et multiples exigent des connaissances spéciales et une pratique consommée jointe à une grande expérience, chaque vin demandant, pour ainsi dire, un traitement spécial et rarement identique à celui réclamé par un cru similaire.

Chaque vin est « soutiré » en moyenne quatre fois par an, c'est-à-dire transvasé d'une barrique dans une autre pour l'aérer et le débarrasser des lies ou dépôts qui se forment à mesure qu'il vieillit.

Chaque vin est également « collé » deux fois avec des œufs ou de la gélatine, afin d'être parfaitement clair et brillant et, pour ainsi dire, cristallisé avant la mise en bouteille, qui a lieu, en général, au bout de trois ou quatre ans d'âge et lorsque le vin a fini tout son développement en barriques. Cette opération délicate ne peut être confiée qu'à des ouvriers très expérimentés et soigneux; elle exige des soins très minutieux.

Telle est, dans ses grandes lignes, l'organisation matérielle des caves de la Maison J. CALVET & C^{ie}, qui possède en France deux importantes succursales, l'une à Beaune (Côte-d'Or) et l'autre à Cognac (Charente), ainsi que d'importantes Maisons et stocks à Paris, Londres et Buenos-Aires, et qui a toujours eu à cœur de rester fidèle à sa vieille devise :

« Fais bien, Laisse dire ! »





LES RÉGATES A LA VOILE D'ARCACHON CONNAISSENT TOUJOURS UN VIF SUCCÈS.

APRÈS BORDEAUX

SES FILLEULES VOUS REÇOIVENT

ARCACHON

Ville de santé, climatique, balnéaire et thermale

« Bassin calme, immense et grandiose — bassin, parure glauque d'Arcachon... Comme un miroir uni, il s'étend, lisse et transparent, borné là-bas, à l'horizon, par la ligne imperceptible des pins de l'autre rive. Calme et beauté, une atmosphère de sérénité qui, aussitôt, fait songer à l'Attique, aux Cyclades, à la magie de la Mer Egée. »

APRÈS la traversée de la sombre forêt landaise, qui l'enserme de toutes parts, Arcachon, accueillante et radieuse, apparaît soudain, offrant aux yeux charmés, d'une part l'oasis de verdure et de fleurs de sa ville d'hiver forestière, d'autre part, dans le poudrolement d'or de ses dunes et de ses plages, sa vaste baie marine, champ nautique réputé de sa ville d'été.

Toute rayonnante de lumière, dans l'écrin naturel et délicat que lui constituent son Bassin et son ciel,

c'est ainsi qu'elle se présente, ce qui a permis de la dénommer « la Perle de la Côte d'Argent ».

Troublante magicienne, fille de l'onde et des sables blonds, fille de la lumière et de la forêt apaisante, elle sait en effet se montrer sous des aspects divers, composant son visage et modifiant sa parure au gré et au goût de ses admirateurs, afin de mieux séduire ceux dont elle désire s'assurer la conquête, ceux qu'elle s'efforce de retenir.

Comment parler d'Arcachon, comment la présenter



LA VILLE D'ÉTÉ, BRUYANTE ET ANIMÉE.
LES GRANDES COMPÉTITIONS DES RÉGATES À L'AVIRON Y ATTIRENT CHAQUE ANNÉE
DES ÉQUIPES NOMBREUSES.

sous ses côtés les plus caractéristiques, mettre en valeur ses mérites et ses charmes ? Voilà ce que ces quelques pages voudraient essayer de faire, dans l'espoir que, captivés par les ressources si variées de ce site enchanteur, vous vous laisserez tenter, ô lecteurs, par l'invitation qui vous est adressée et viendrez nous rendre visite un très prochain jour.

*
* *

Cette renommée si grande qu'Arcachon s'est acquise au cours de près d'un siècle d'existence, c'est à son climat qu'elle la doit en premier lieu. En effet, les conditions requises scientifiquement pour constituer la « *Station climatique type* », elle les possède à peu près toutes : stabilité et régularité de la température, dont la moyenne annuelle est de 13°-23° ; nature géologique du sol qui, sablonneux, perméable, fait qu'on ne constate ni humidité, ni poussière, ni boue ; pureté remarquable de l'air, tour à tour chargé des effluves balsamiques des pins, d'ozone ou d'iode marin dans la zone littorale, « véritable cure d'aérosols naturels », suivant les données scientifiques les plus récentes ; luminosité du ciel enfin, aux radiations calorifiques et chimiques intenses, permettant l'héliothérapie presque toute l'année, de 100 à 245 heures suivant l'époque hivernale ou estivale. Du reste, mieux encore que toutes les observations météorologiques, la vitalité remarquable qu'acquière en pleine terre plantes exotiques et arbres aux rares essences, démontre la douceur et la qualité de ce climat spécialement tempéré.

Ce qui a fait la fortune d'Arcachon, c'est qu'aux avantages d'un bienfaisant séjour dans une station sylvestre, apaisante et salubre, viennent s'ajouter ceux

d'une station balnéaire stimulante et tonique par la cure héliomarine, « mer et forêt se prêtant un mutuel appui ». Deux villes en effet se juxtaposent : d'une part, la ville haute, dite ville d'hiver, ville de santé, forestière, grande cité-jardin, blottie face au midi dans le creux des dunes, havre de paix, de calme, de repos, de détente ; d'autre part, la ville basse, ville d'été bruyante et animée, commerçante avec ses magasins luxueux, ses cinémas, ses théâtres et casinos, avec surtout le ruban indéfini de ses plages sûres au sable fin, station de bains de mer aux vagues adoucies, à thermalité élevée, si appropriée pour les jeunes enfants, plan d'eau propice recherché pour les jeux et les sports nautiques.

Des ressources climatiques déjà si appréciables sont complétées, au point de vue thermal, par l'action salutaire de diurèse de la source Sainte-Anne des Abatilles, qui surgit des profondeurs du sol dans un parc élégant, plein de fraîcheur et d'ombre. Et c'est ainsi qu'Arcachon, se prévalant de son triple caractère de station climatique, balnéaire et thermale, peut à bon droit revendiquer une clientèle aussi nombreuse qu'éclectique et variée.

*
* *

Centre touristique fréquenté pour la beauté de ses sites et la proximité des lacs landais et de la côte atlantique, Arcachon est, de plus, à juste titre, considérée comme la « capitale girondine des sports ». Toutes les activités sportives y trouvent en effet les aménagements et les conditions favorables pour s'y donner libre cours.

L'été voit la vie sur l'eau, intense et animée par

les amateurs de crawl, de yachting, d'aviron et de pêche.

Petits canots à rames, frères canoës, voiliers racés, pinasses des parqueurs aux voiles latines ou à moteurs, flotille des sardinières et des chalutiers, sillonnent sans arrêt et en tous sens « Le Bassin », baie marine unique sur les côtes de France pour les régates quotidiennes et les championnats à l'aviron. Aux jeux nautiques de l'aquaplane, du ski nautique et du ski-voile viennent s'adjoindre les plaisirs si variés de la pêche sous-marine, à la nasse, à la senne, « à la foëne », au « flambeau ». Tandis que dans le ciel évoluent les avions de l'Aéro-Club pour les promenades et les baptêmes de l'air, les amateurs et les moniteurs ainsi que les élèves du Centre national de « Vol à voile » trouvent sur le sol sablonneux des dunes le terrain d'atterrissage propice pour leurs évolutions et leurs performances.

Sur terre, ce sont les grandes compétitions sportives : les tournois de tennis, de ping-pong, d'escrime ; les championnats de pelote basque, de basket et volley-ball, de foot-ball ou de boules, les circuits motocyclistes, les courses de bicyclettes, voire de vaches landaises.

Il n'est pas jusqu'aux sports « dits d'hiver », qui n'aient trouvé dans ce pays, où la neige est pratique-

ment inconnue, les conditions requises pour la création d'une école de ski. Rien n'est plus pittoresque que de voir, en toutes saisons, les jeunes arcachonnais et les skieurs des « Clubs de Plaine » dévaler à toute vitesse sur une piste d'aiguilles de pins, de « grépin », les pentes vallonnées des dunes.

En terre arcachonnaise, les chasseurs ne connaissent pas le chômage. En dehors de la période d'ouverture où le gibier de poil et de plume foisonne dans la plaine et les sous-bois, c'est, l'hiver, le gibier de rivage et de marais, avec, par nuits claires et glacées, la patiente chasse « à la tonne » ; au printemps, les vols d'échassiers, de pluviers et de courlis, les passages de tourterelles et de ramiers ; la chasse « à la passée » enfin, lors des grandes migrations d'automne, des bécasses, des grives et des palombes, du haut des grands miradors dont la forêt littorale du Cap-Ferret est toute hérissée.

Deux fois par an, aux saisons de Pâques et d'été, le stand des Abatilles, si apprécié pour son site et son équipement moderne, voit accourir, conviée par le Ball-Trap-Club arcachonnais, l'élite des tireurs internationaux, recordmen du tir aux pigeons.

Aux mêmes époques, les habitués du turf se retrouvent à l'hippodrome du Becquet pour les courses plates et de steeple. Concours hippique, chasse à courre,



VOICI, A BORD DE LEUR PINASSE, PARQUEURS ET PARQUEUSES REVENANT DES PARCS A HUITRES.
LE BASSIN D'ARCACHON EST LE PREMIER CENTRE PRODUCTEUR D'HUITRES D'EUROPE.

cross-country organisés sous l'égide de la société de l'Etrier, rappellent que l'hippisme et l'équitation ont toujours été en honneur à Arcachon, où la lande et la forêt se prêtent aux grandes chevauchées.

Fêtes folkloriques, « fêtes du bassin », avec messe en mer et bénédiction des bateaux pavoisés, kermesses, concours d'élégance d'automobiles, grandes tournées théâtrales, festival du film, dans les théâtres et les casinos, où le dancing, la boule et le baccarat savent attirer chacun leur clientèle respective, donnent une idée, en dehors de la vie sportive, de l'animation extraordinaire que prend Arcachon pendant la « saison ».

*
**

Avec le sens de la mesure qui caractérise le tempérament girondin, Arcachon n'a pas voulu n'être que la ville des sports, la station en vogue des vacances et des plaisirs estivaux, elle a eu l'ambition, au cours de ces dernières années, d'être classée « ville universitaire », et dans ce domaine également, elle a parfaitement réussi. La création d'un grand lycée d'Etat, dit Lycée climatique d'expérience, pouvant recevoir 500 élèves, dont 300 internes, va permettre à une jeunesse studieuse souffrant de l'hygiène défectueuse des établissements scolaires surpeuplés des grandes villes,

de poursuivre ses études dans des conditions excellentes de climat et de salubrité.

Il n'est pas exagéré de dire que cet apport de sang nouveau et jeune que représente la venue de centaines d'écoliers, pour toute la durée de leurs études, sera un bienfait inestimable, et pour l'orientation nouvelle, et pour le plus grand essor de la cité.

Foyer d'intellectualité et de culture, Arcachon l'est devenue également par le rattachement à sa Société scientifique de l'Institut de biologie marine de l'Université de Bordeaux, dont les laboratoires modernement équipés sont ouverts pour leurs recherches aux biologistes les plus éminents du monde scientifique. Le Cercle universitaire et le Cercle d'études organisent l'hiver, pour l'élite intellectuelle, des conférences et des concerts d'une haute tenue et pleins d'intérêt.

*
**

Dans l'ordre économique, la renommée mondiale qu'ont su acquérir, mieux encore que les célébrités locales, « les huîtres d'Arcachon » explique qu'on n'ait pas à insister autrement sur l'ostréiculture. C'est elle qui, avec la résine et le poisson, constitue un des principaux éléments de la prospérité et de la richesse régionales. Elle fait vivre en effet toute une population



PROCHE DE L'Océan : PILAT-PLAGE, AU PIED DES PLUS HAUTES DUNES D'EUROPE.
DE LA VASTE TERRASSE DE L'HOTEL DE LA CORNICHE, A L'OMBRE DES GRANDS PINS,
ON JOUIT D'UNE VUE MERVEILLEUSE SUR LE BASSIN D'ARCACHON.

ARCACHON "VILLE DE SANTÉ"



LA VILLE D'HIVER HAVRE DE PAIX, DE REPOS, DE DÉTENTE.

laborieuse de parqueurs et de parqueuses, répartie dans les petits villages riverains, tout autour du Bassin d'Arcachon, premier centre producteur d'Europe. Plus de 500 millions d'huîtres sont expédiés chaque année pour le repaquage dans les divers centres ostréicoles. Et ce n'est pas un des moindres attraits des promenades en mer que de descendre à marée basse sur les bancs de sable qui émergent en plein Bassin, et de visiter les parcs d'élevage, entretenus avec un soin vigilant toute l'année, comme des jardins. C'est là que l'huître attend patiemment trois années pour être appelée à figurer sur la table des gourmets qui, en une seconde, goberont ce savoureux mollusque. « Sic transit gloria ostreae. »

*
* *

Si, au terme de cet exposé, quelque ironique lecteur venait à qualifier cette présentation d'Arcachon de « Voyage au pays des merveilles », nous nous bornerions à l'engager à nous rendre visite pour venir sur place parfaire son opinion.

Est-il présomptueux de penser qu'il y ait de fortes

chances qu'il vienne grossir le nombre de nos habitués visiteurs ?

C'est à tous ces amis inconnus, à tous ceux qui, justiciables du climat d'Arcachon et intéressés par ses ressources si variées, ignorent encore ce coin privilégié, cette « terre d'amour », qu'après d'Annunzio ont chanté Lucien Boyer, Guy de Pierreux et tant de poètes, que s'adresse, en terminant, cette « Invitation au Voyage ».

C'est vous, étrangers, Nordiques principalement, et terriens assoiffés d'air tonique marin, épris de soleil et de lumière, vous, sportifs fervents de la voile et de l'aviron, surmenés des grandes métropoles, harassés par la vie trépidante du monde des affaires, déficients et insuffisants rénaux justiciables d'une cure d'épuration, retraités à la recherche d'un asile salubre et plein de quiétude ; coloniaux anémiés en quête d'un séjour revivifiant ; vous surtout, enfants et adolescents déficients dont les organismes ont besoin d'être revigorés à l'âge critique des développements physiques excessifs, qu'en toutes saisons appelle de ses vœux Arcachon, bienfaisant et secourable, idéal foyer de réparation des forces : Arcachon, « Ville de Santé ».



LIBOURNE. — LA TOUR DE L'HORLOGE.

A l'époque gallo-romaine, l'oppidum de *Condat*, qui signifie « confluent », s'élevait précisément au confluent de la Dordogne et de l'Isle. Le poète Ausone y débarquait, dit-on, pour se rendre à sa villa de Saint-Emilion.

Une bourgade, dénommée Saint-Jean-de-Fozera, se développa plus tard en cet endroit.

En 1268, le prince Edouard donna l'ordre au sénéchal Jean de Grailly d'y faire construire une bastide. Cet ordre fut exécuté en 1270-1271 par le sénéchal Roger de Leyburn, qui a donné son nom à la ville.

HOMMAGE AUX " CITÉS-FILLEULES " DE BORDEAUX

LIBOURNE

Par sa position géographique, clef des vallées de la Dordogne et de l'Isle, Libourne joua longtemps un rôle militaire important. Pendant la guerre de Cent ans, elle subit des vicissitudes diverses et des sièges.

M. de Tourny, intendant de Guienne, y laissa des traces de son administration, et les allées qui portent son nom, à l'instar de celles de Bordeaux, donnent à la ville un air d'élégance et de charme discret.

Libourne est placée au centre de ce vignoble merveilleux, dont les noms de Saint-Emilion (6 km.), Pomerol (3 km.), Fronsac (3 km.), forment les principaux fleurons.

Malgré son apparence tranquille et sereine, elle a une vie commerciale et industrielle intense. Les vins, avec tous leurs accessoires (futailles, bouteilles, etc.), en constituent les principaux éléments. C'est de Libourne que partent les crus réputés qui vont porter dans tous les coins du monde le renom de cette région favorisée. Son port fluvial est actif et reçoit des bateaux directement d'Angleterre, de Hollande, etc.

Libourne, distante de Bordeaux de 32 kilomètres seulement, est une ville calme, propre, hospitalière, où les visiteurs sont assurés de trouver en tout temps l'accueil le plus chaud et le plus cordial.



L'ISLE A LIBOURNE.

La Région Libournaise

par Daniel QUERRE,

Président du Syndicat du Commerce des Vins.

On ne peut comprendre Libourne sans avoir de son passé une notion suffisante, et je n'entends point par là un « petit » passé de vingt siècles.

Il faut imaginer, tout d'abord, l'immense accalmie des temps secondaires au cours desquels le seuil de la mer Aquitaine fut construit par les coquillages dont les fossiles tombent de nos murs, puis le coup d'épaule qui envoya buter sur le rocher éruptif de l'Auvergne les couches stratifiées, les plateaux calcaires, les causses de notre Quercy, laissant derrière eux la faille dont la Dordogne fit son lit. Cette longue fissure, cette vallée resplendissante dont les falaises nord recevaient perpendiculairement les rayons solaires, devait offrir aux hommes la sauvegarde de sa tiédeur. Pendant les glaciations successives, nos ancêtres, contemporains du renne, peuplèrent les abris de Montignac ou des Eyzies, jusqu'à Saint-Emilion et à Fronsac. Cette race n'était point stupide. Les peintures artistiques de Lascaux, les outils de pierre ou d'os que les chercheurs ramassent à foison dans nos grottes, témoignent d'une civilisation qui, pour vieille de trente mille ans qu'elle soit, nous étonne et nous émeut par son raffinement. Elle avait mûri dans les sites pathétiques du fleuve, route naturelle que les barques de châtaignier ou de cerisier sauvage descendaient au rythme inégal des saisons.

Nos vigneron s'ont point renoncé depuis longtemps à recevoir du haut pays les « carrassonnnes »⁽¹⁾ que les gabarriers de Spontour ou d'Argentat conduisaient, par les crues d'automne, de la forêt corrézienne jusqu'à nos ports marins.

Pour qui connaît bien la « descente » de la Dordogne et qui a respiré maintes fois son atmosphère de préhistoire, il ne fait point de doute que les ancê-

tres de ces gabarriers furent les frères des chasseurs d'aurochs de la Vézère. Il ne fait point de doute non plus que leurs embarcations à fond plat vinrent un jour à rencontrer les carènes profondes d'autres navigateurs, surgis de l'océan sur la crête d'un mascaret.

Le flux montant vient caresser de ses deux mains les rives du confluent où Libourne rêve au pied du rocher de Saint-Emilion. C'est là que l'homme d'Asie vint partager le feu de l'homme du Périgord. Quand et comment lui remit-il le premier serment? Trouverons-nous un jour, sur quelque paroi souterraine, l'esquisse d'un pressoir? Il est peu probable que Dionysos ait attendu, pour conquérir le plus beau de ses royaumes, l'escorte de Rome et de ses légionnaires. Les gens de la forêt fendaient le merrain et construisaient des futailles avant que César ne leur fit emplir des amphores. Le tonnelier l'emporta même finalement sur le potier, puisque, par la suite, Charlemagne proscrivit l'usage des vases de terre et imposa pour le vieillissement de nos crus celui de la barrique en chêne. C'est sous ce régime que nous vivons encore, malgré les tentatives des potiers qui ont modifié leur technique et fabriquent des vases de dimensions inhumaines.

Tout le monde sait plus ou moins ce qu'il advint de nous depuis l'arrivée des amphores jusqu'à la IV^e République. Laissons de côté le charmant poète Ausone et sa villa de Lucaniac, dont nous cherchons les vestiges entre le menhir de Pierrefitte et la Barbanne. Que le lecteur songe à toutes les responsabilités qui furent nôtres du fait que, non seulement nous habitons à la limite de pénétration des marées, frontière de l'océan et du continent, mais que, bien assis sur le 45^e parallèle, exactement entre le pôle et l'équateur, nous sommes aussi l'ultime marche de l'Occitanie, face aux pays de langue d'oïl, et que nous

(1) Du grec *carrasso* : piquets, tuteurs de la vigne.

séparâmes pendant trois siècles l'Aquitaine des Plantagenet de la douce France des Capétiens et des Valois. Il nous fallut attendre 1453 pour liquider cette affaire à Castillon. Le vieux Talbot, venu de Londres sans grande conviction ni bonne artillerie, y périt à l'heure même où les Turcs prenaient Constantinople et mettaient la césure entre deux périodes classiques de l'histoire.

Il est très remarquable que nous nous soyons tiré de ces circonstances, sans compter celles, non moins étranges parfois, qui furent communes à tous les Français, sans perdre notre foi dans la vie et notre bonne humeur. Nous devons évidemment ce prodige, et nous en donnons la recette à qui veut nous entendre, à l'excellence de nos vins. Nous buvons alternativement, et le plus souvent possible, du Fronsac, du Pomerol et du Saint-Emilion.

Le premier est droit comme une épée, comme Durandal, ou comme les tours carrées du château que Roland fit bâtir sur notre tertre. Il est loyal, d'une puissance et d'une chaleur jamais en défaut. Il n'est pas compliqué. Avec lui, pas de déception, on peut ouvrir le gosier tout grand. C'est un chevalier, un preux, mais sa cervelle n'est pas un labyrinthe.

Il faut se méfier tout autrement de son voisin, le Pomerol. Celui-ci est plein de mystère; la multiplicité de ses éthers et la difficulté de les définir découragent la littérature gastronomique. La truffe? Les épices rares? Les fleurs? Vin charmeur, vin féminin, vin irrésistible!

Pour le vin de Saint-Emilion, la question est plus

grave. On le qualifie de « royal », d'« honorifique ». On souligne sa « majesté ». Je crois qu'il faut s'en tenir aux explications rituelles de la Jurade⁽²⁾, qui attribuent à ce vin une vie surnaturelle, une âme. La plume est impuissante à communiquer l'émotion qui empoigne le visiteur, plus encore le néophyte admis à participer aux cérémonies évocatrices de sa légende. Pour bien boire du Saint-Emilion, il faut y être initié. C'est une communion, mais alors quelle source d'enthousiasme et de jubilation!

Il ne faudrait pas déduire de ces lignes que Saint-Emilion ait pris la succession de certaines cités grecques et vous convie à des orgies dionysiaques. Ses fêtes ont un caractère de piété sercine, d'allégresse mesurée, bien conformes au tempérament de la race et à ses traditions.

Aussi bien, l'attachement au souvenir d'institutions communales vieilles comme leurs villes s'explique-t-il parfaitement quand on sait qu'elles furent la sauvegarde d'une liberté chère à nos « bourgeois ». Qu'ils fussent vigneron ou courtiers, charpentiers de marine ou maîtres de chai, voire « nobles hommes », ceux de Saint-Emilion ou de Libourne ont toujours su opposer aux tyrannies une moqueuse confiance dans leur bon sens et dans les forces naturelles qui, du terroir, montent jusqu'à leur cœur.

(2) Les « jurats » de Saint-Emilion, gardiens des usages garantissant la qualité du vin, proclament le ban des vendanges en septembre, jurent le vin nouveau, organisent les jeux du « papegate » le 15 mai. Ces cérémonies très solennelles, en costumes médiévaux, attirent dans la cité, merveille archéologique, les curieux et les sympathisants du monde entier.



LE VIGNOBLE DE SAINT-ÉMILION.

BORDEAUX
MÉTHODE
CHAMPENOISE

★

CLOS des CORDELIERS

St-Émilion (Gde)

★

Une vue du Cloître
Monument historique
XIII^e et XIV^e siècles



C'est en 1892, que le propriétaire du **Clos des Cordeliers** eut l'idée de faire des vins mousseux avec des vins de la région de Saint-Émilion.

Il appliqua rigoureusement les méthodes champenoises et constata, tout d'abord, que les *vins de son domaine* avaient beaucoup de vigueur et de vinosité; leurs caractères les éloignaient un peu des types de Champagne qui sont essentiellement *neutres et légers*. Ces essais lui firent rechercher dans le Saint-Émilionnais des vins adéquats à cet emploi; de sélection en sélection, en étendant les recherches à la région voisine, il arriva à découvrir toutes les notes de la gamme des vins parfaits qui devaient composer la fameuse « *cuvée* ».

Nous rappelons, en effet, que tel grand cru de Saint-Émilion, n'est pas apte, *isolément*, à réunir toutes les conditions de finesse, de goût, de coloris, de légèreté que réclame un « Vin Mousseux ». Cette « mise au point » nécessaire, le « **Clos des Cordeliers** » l'a complètement réalisée, et depuis il est devenu le *Grand Vin Mousseux* par excellence.

Comme en Champagne, il chercha des *vins rouges* « vinifiés en blanc », c'est-à-dire séparés, avant leur fermentation, de la grappe, de l'enveloppe et du raisin qui donnent au vin rouge sa coloration.

Comme en Champagne, il mit, dans ses « *cuvées* » une proportion judicieusement calculée de *vins fins de raisins blancs* du Saint-Émilionnais, en écartant, dans cette sélection méticuleuse, des grands crus, savoureux sans doute, mais impropres par leur nature, à la champagnisation.

La base idéale du « **Clos des Cordeliers** » ainsi trouvée, il ne restait plus qu'à lui appliquer la méthode champenoise, c'est-à-dire : *l'assemblage*, le *tirage*, la *mise sur pointe*, le *dégorgement*, le *dosage*, et enfin... le *vieillissement*.

Toutes ces opérations se font aux caves mêmes du « Cloître des Cordeliers » à Saint-Émilion. Et nous prions nos lecteurs de croire que ces caves majestueuses ne sont pas issues d'une fertile imagination commerciale, comme on en rencontre trop dans le domaine des affaires..., et nous vous engageons vivement à en faire la visite, qui est du plus grand intérêt.

Sous ce cloître s'étendent deux étages de caves spacieuses creusées dans le roc. C'est dans ces souterrains que des ouvriers longuement spécialisés élaborent,

dans l'ombre et la fraîcheur, le fameux vin mousseux « **Clos des Cordeliers** ».

Ce cloître a fourni le décor d'un de nos plus célèbres opéras, *Robert-le Diable*. C'est là qu'est venu modeler son « Cloître » l'auteur du décor; c'est dans ce cadre, transposé sur la scène, que BOUNOURESQUE lançait de sa superbe voix de basse l'Invocation aux nonnes...

Aujourd'hui, ce qui « repose sous cette froide pierre... » ce sont des centaines de mille de bouteilles en réserve. Mais avant de les quitter pour leurs lointains voyages, comme avant de quitter le « Cloître des Cordeliers », nous voulons insister sur un point généralement ignoré du consommateur.

Dans sa fermentation secondaire — celle qui se fait précisément dans les caves, *en bouteilles*, le vin a perdu complètement son *sucré de composition* qui s'est transformé en *acide carbonique*. Sans doute, sa nature générique subsiste; mais il est nécessaire de lui restituer le *sucré qu'il a perdu*. Là, intervient une question de « goûts »; et le *dosage* est l'opération qui consiste à introduire dans le vin, *devenu mousseux*, par cette fermentation secondaire, une certaine quantité de « Liqueur » qui varie selon les régions auxquelles le vin est destiné. Cette liqueur se compose de *sucré candi très pur*, fondu dans un *vin vieux* de grande allure et corsé de *vieille fine champagne*.

Les proportions dans lesquelles on opère varient de 2 à 9 % — du moins pour le **Clos des Cordeliers**. Le « dosage en liqueur » peut atteindre un chiffre sensiblement plus élevé, mais *l'édulcoration excessive* d'un vin mousseux à le plus souvent pour unique but de « masquer » sa nature défectueuse...

Voici donc les dosages du « **Clos des Cordeliers** » : Le *Doux* titre 9 %; le *Demi-sec* 7 %; le *Sec* 5 %; l'*Extra-Dry* 2 %; le *Brut nature* n'est pas dosé du tout.

Cette variation de dosages fait que le même vin semble très différent, selon qu'on le consomme à un titre plus ou moins élevé de liqueur. Le *goût français* va généralement du 7 au 9 %, tandis que le *goût anglais* descend du 5 % au *Brut nature*; mais ceci, nous le répétons, n'est qu'une question de goût. Ce qui importe c'est que ce dosage soit appliqué à une grande *cuvée*, composée après une sélection rigoureuse, de grands vins, méticuleusement traités, suivant l'ancienne et classique méthode champenoise, appliquée avec un soin jaloux au « **Clos des Cordeliers** ».



Saint-Émilion

par

J. CAPDEMOURLIN,

Président du Syndicat Viticole
et Agricole de Saint-Émilion.

C'est une charte du roi d'Angleterre Jean sans Terre, datée de Falaise du 8 juillet 1199, qui a créé le territoire historique de Saint-Émilion. Ses limites, ainsi arrêtées il y a près de huit siècles, ont peu varié depuis cette époque, et elles marquent encore aujourd'hui l'aire géographique de cette appellation mondialement réputée.

Dès le moyen âge, la Jurade se vit attribuer, par l'octroi des « libertés et libres coutumes », des pouvoirs très étendus, qu'elle exerça sur les neuf paroisses de sa juridiction, et elle déploya une activité vigilante et scrupuleuse en faveur de la production du « vin fin ». Grâce à son action, le vin de Saint-Émilion acquit rapidement une renommée considérable.

Quatre rois de France : Charles VIII, François I^{er}, Louis XIII et Louis XIV, en confirmant la création de ce territoire, lièrent l'organisation historique à la gloire vinicole; le Grand Roi, lors de son passage à Libourne, en 1650, alla jusqu'à trouver ce vin digne d'être comparé au « nectar des dieux ».

En France, il était qualifié de « Vin honorifique » et les rois d'Angleterre l'avaient nommé « King of wines » : le « Roi des vins ».

Mais Saint-Émilion n'est pas seulement un territoire vinicole universellement connu, c'est, en même temps, un bijou touristique et archéologique de premier ordre.

Sur la longue route que les pèlerins, jadis, parcouraient pour se rendre à Saint-Jacques-de-Compostelle, Saint-Émilion formait un des plus pittoresques arrêts.

Après avoir lentement cheminé à travers le doux pays de France, leurs bâtons désignaient brusquement, dans un repli de la vallée de la Dordogne, une ville alors importante cachée entre deux coteaux, avec ses remparts, aujourd'hui encore en partie existants, ses fossés profonds, ses clochers, ses couvents multiples.

Puis un étonnement inattendu devait saisir les pèlerins, car la ville était, comme elle l'est encore aujourd'hui, presque double. Dominée par ses monuments, elle enfonçait en outre, comme en une ville seconde, ses églises, son château, ses rues, ses carrefours, en de vastes et immenses couloirs creusés dans les coteaux calcaires sur lesquels se dresse la fière cité.

Saint-Émilion a conservé les glorieux vestiges d'un millénaire passé, et ses vieilles pierres gardent, malgré les blessures du temps, les muets souvenirs des grandeurs et des décadences de l'Histoire.



LA FORÊT LANDAISE

par M.-R. COURREGELONGUE,

Premier Président en retraite de la Cour d'Appel de Bordeaux,
Secrétaire général du Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest.

La Forêt de pins : source de beauté grave et de graves richesses — source d'émotions profondes et de profonds soucis !

Le léger touriste, qui s'arrache aussi vite à ceci qu'il court à cela, passe, admire... et se lasse.

L'artiste perçoit plus intimement la grandeur des symboles : l'élancement des fûts noirs, coiffés de vert en tout temps, irisés d'or au printemps quand éclatent les bourgeons; le tapis rose et jaune des bruyères et des genêts, la chanson triste ou furieuse des silences brûlants ou glacés ou des vents salés, tout lui est enchantement des sens, et par eux de la pensée.

Plus instinctif, plus profond et plus durable est l'attachement du sylviculteur à ce miracle de la Nature qu'est la parturition d'un sable désolé. Miracle aidé par ses soins et par son amour têtu, que ne rebutent ni les longues attentes, ni les destructions inopinées, ni l'indigence d'un profit chichement mesuré si le calcul en était fait selon les normes industrielles ou commerciales.

Pour qu'en effet lève dans un sol ingrat la grêle

graine grise, pour « que l'été ne la brûle ni l'hiver ne la gèle », pour qu'elle résiste à mille ennemis conjurés, à la voracité des animaux du ciel et de la terre, à la concurrence des végétations parasites, ligneuses, piquantes, étouffantes, il faut creuser le sillon à travers les racines emmêlées des générations sacrifiées, il faut drainer l'eau stagnante vers les fossés, il faut débroussailler, éclaircir, élaguer. Et c'est seulement vers 30 ou 40 ans que, les premières coupes de poteaux de mine ou de bois de papeterie ayant, vers la 15^e ou 20^e année, à peine couvert une partie des frais de peuplement, le gemmeur arrive, qui ouvre au flanc de l'arbre en pleine croissance la blessure d'où s'écoulera jusqu'à sa mort la précieuse résine, et vers 60 ou 80 ans qu'enfin le sylviculteur ou son fils, le cœur serré, l'abattra.

Fortunatos nimium...

Heureusement, le propriétaire de la forêt de pins ne connaît pas son bonheur, ou plutôt le met-il ailleurs et plus haut que dans une spéculation effrénée et

rapide, mais en lui-même, en sa simplicité, en son amour :

*Je plante en ta faveur cet arbre de Cybèle,
Ce pin...*

*Ce pin est sacré;
C'est la plante d'Hélène.*

(P. DE RONSARD.)

Oui, il est patient, le sylviculteur..., on dit têtue, économe...; on dit avare, frugal...; on dit repu des fruits généreux de la terre, modéré dans ses vœux...; on dit arriéré et sauvage. Hélas! ces vertus, que tournent en ridicule ou en vice les civilisés, il est à craindre qu'elles ne se perdent, et qu'avec leur abandon se dépeuplent les campagnes. Car si une telle félicité baigne les hameaux perdus, que ne voit-on s'y ruer la fourmilière des cités?

Encore entre les amants de Cybèle, celui-là est-il plus favorisé qui cueille à chaque saison le fruit de sa peine... quand la saison est bonne.

Mais l'amateur de forêts, quelle folie doit l'animer pour qu'il attende sa récompense une vie entière, quand mille ennemis : le vent, l'eau, l'insecte, l'incendie, le fisc, ne viennent la lui ravir. Cette folie, on l'a maintes fois mise en chiffres, on a démontré qu'au bout du compte c'est à peine s'il a conservé son patrimoine pour le transmettre à ses enfants comme il l'a reçu de ses pères, avec un revenu net dont peu se contenteraient.

Des efforts louables sont faits par les pouvoirs publics pour aider le sylviculteur à persévérer dans sa généreuse et décevante entreprise. Le Fonds Forestier National, animé par M. le directeur général des Eaux et Forêts Dufay et par M. l'inspecteur général Tassion, lui offre d'abondantes ressources pour restaurer ce qui a été détruit, plus du tiers du million d'hectares qui couvre le massif gascon : subventions de 50 % en argent ou en graines et plants, prêts à faible intérêt...

La Caisse de Prévoyance des Landes de Gascogne, présidée par M. G. Dubourg, alimente sa mutuelle d'assurances contre l'incendie des semis jusqu'à vingt-cinq ans, ainsi que les Syndicats de défense contre l'incendie et les travaux de prévention. Les Administrations des Eaux et Forêts et du Génie rural tracent à travers la forêt un réseau de défense et ont commencé à l'exécuter. Les propriétaires n'attendent que leur équipement en tracteurs et machines et en car-

burant pour suivre le branle. Ils voudraient toutefois qu'en s'en remit davantage aux conseils de leur expérience, qui est irremplaçable.

Ils voudraient qu'en attendant la mort dernière d'un Etatisme croulant, — qui eut son heure de nécessité dans le grand drame de la guerre et de l'occupation — ceux qui y voient, non un expédient temporaire, mais une doctrine permanente, se rendent à la doctrine contraire des professionnels et, par des rencontres fructueuses, préparent le retour à un régime plus libéral. Ce libéralisme, nous savons certes qu'il ne peut signifier anarchie. Nous savons que l'Etat moderne est encore investi de trop de pouvoirs et de fonctions pour que nous n'ayons pas à recourir à lui dans le domaine intérieur et extérieur, comme à nous garder de sa fiscalité dévorante. Par les tarifs de transport, par les licences d'importation ou d'exportation, par l'office des changes, par le contrôle des prix, il est maître de bien des choses, de notre vie ou de notre paralysie ou de notre mort. Ce seigneur est encore puissant; il n'a pas fait totale sa nuit du 4 Août, et peut-être n'est-il pas possible ni souhaitable qu'il abandonne à la ruée des intérêts contraires son droit éminent d'arbitrage. C'est ce que le Syndicat des Sylviculteurs du Sud-Ouest, dans sa magnifique Assemblée générale tenue à Dax le 2 avril 1949, n'a pas manqué de souligner. C'est ce qu'a également compris la Fédération des Exploitants de Bois, qui, par la voix de son président, est venue affirmer la concordance des intérêts de ces deux frères, quelquefois en querelle mais au fond solidaires, les propriétaires, les producteurs d'une part, et, d'autre part, les industriels et les commerçants utilisateurs.

Si nos vœux sont écoutés, si l'on veut bien s'approcher de nous, au lieu de nous considérer comme étrangers sur nos propres domaines, si l'on consent à répudier cette effarante hérésie qui considère comme un fruit, ou un bénéfice agricole, une forêt centenaire, alors se trouverait stimulé le nouvel espoir qui naissait déjà au milieu des plaines désolées.

Au cœur du propriétaire se rallumerait la flamme.

Pasteur,

*Qui conduiras en ce lieu ton troupeau,
Flageolant une églogue en ton tuyau d'aveine,
Attache tous les ans à cet arbre un tableau
Qui témoigne aux passants mes amours et ma peine;
Puis, l'arrosant de lait et du sang d'un agneau,
Dis : Ce pin est sacré, c'est la plante d'Hélène.*

(P. DE RONSARD.)

Au secours de la Forêt Landaise

par Gabriel DUBOURG

Président
de la Caisse de Prévoyance
des Landes de Gascogne



INCENDIE DANS LA LANDE — UN ENGIN DE DÉFENSE EN ACTION (Photo extraite du film « Alerte au Poste n° 3 »).

Le feu, les insectes, les coupes abusives, la dépopulation : que de maux accumulés en peu de temps sur cette malheureuse forêt de Gascogne, dont on a cependant pu dire avec fierté qu'en cent ans nos pères en avaient fait, de leurs mains, la plus belle forêt d'Europe !

Si cette admirable création des propriétaires paysans landais se trouve menacée de périr, il ne faut pas en chercher la cause ailleurs que dans l'imprévoyance des hommes. Aux solutions qui lui étaient suggérées, on sait quelle force d'inertie l'Etat a trop souvent opposée en demeurant sourd à tous les avertissements.

Ah ! certes, l'Etat et le Parlement ont fini par s'émouvoir. La menace de voir disparaître une aussi riche portion du patrimoine national ne va pas, heureusement, sans éveiller le sens de certaines responsabilités. D'importants crédits votés, de puissants moyens mis en œuvre en vue d'assurer *in extremis* un sauvetage qui ne pouvait plus souffrir d'être différé, il semble que les Pouvoirs publics aient voulu racheter un laisser-aller coupable par un redoublement de sollicitude à l'égard de la forêt landaise.

*
**

Mesures bien tardives, hélas ! et en partie inopérantes. Car, s'il convient de louer l'Etat du soin qu'il prend de panser les plaies faites à notre forêt, on est bien forcé de reconnaître qu'il n'a que très imparfaitement agi sur les causes d'où ces maux ont découlé. Soigner le mal, fort bien ; mais l'empêcher d'arriver a toujours été préférable. Pourquoi faut-il déplorer que, de la sage maxime populaire rappelant cette vérité, les gouvernements dédaignent de faire leur règle.

Ne soyons pas injuste et reconnaissons à l'Etat un

mérite : celui d'avoir su, en 1946, prendre un parti hardi et raisonnable, en mettant sur pied un organisme régional que des voix autorisées le pressaient d'instituer afin d'épargner à la forêt landaise un irréversible désastre.

1946 avait été l'année cruciale : la forêt ravagée plusieurs années de suite par de gigantesques incendies, les compagnies d'assurances avaient battu en retraite ; la paralysie dont la production du bois se trouvait menacée faisait peser à son tour sur les propriétaires landais sinistrés la menace d'une ruine totale. Voilà pour l'immédiat.

Quant à l'avenir, l'absence de tout plan d'envergure en matière de prévention contre le feu justifiait les pires craintes.

Le nouvel organisme devait donc entreprendre une double action : d'abord, permettre la constitution d'assurances mutuelles remplissant l'office des compagnies défaillantes ; ensuite, s'attaquer au vaste problème de la prévention, c'est-à-dire travailler à réduire les risques d'incendies en aidant les organisations de lutte contre le feu et en poussant aux travaux purement préventifs.

Telle est la genèse de la Caisse de Prévoyance des Landes de Gascogne.

L'arrêté interministériel du 22 juin 1946, qui l'avait instituée, avait créé en même temps ses ressources futures : son financement serait assuré par une majoration des prix des produits forestiers et résineux de la forêt. En autorisant cette majoration, l'arrêté faisait évidemment obligation aux producteurs de la reverser à la Caisse de Prévoyance, qui, elle, en disposerait ensuite librement pour accomplir sa mission.

*
**

Formule d'une extrême simplicité, et combien

efficace! La Caisse de Prévoyance à peine fondée, deux Mutuelles d'assurances contre l'incendie voyaient le jour : l'une, assurant les exploitants forestiers et leurs bois en stocks; l'autre, assurant les jeunes semis et plantations. De leur côté, les syndicats de défense contre l'incendie, uniquement financés jusqu'alors par les propriétaires, voyaient subitement doubler leurs moyens de lutte.

Après deux ans, la Caisse de Prévoyance a disposé de ressources dépassant 200 millions; 88 millions sont allés à la Mutuelle des exploitants, 54 millions à celle des sylviculteurs. Les risques qu'elles assurent s'élèvent à 1 milliard et demi. Quant aux syndicats de défense contre l'incendie, ils ont reçu déjà 34 millions, qu'ils ont dépensés en achat de matériel et en travaux d'aménagement.

Dans le même temps, la Caisse de Prévoyance ne se contentait pas de distribuer des subsides; elle agissait aussi en entreprenant des travaux d'une utilité primordiale : création de larges pare-feu le long des voies ferrées, essais de destruction du sous-bois, etc., œuvres de longue haleine, liées à l'avenir de la forêt.

*
**

Le succès de cette œuvre remarquable revêt deux aspects essentiels, que nous tenons à signaler à l'attention du public en raison des enseignements qui en découlent.

D'abord, la réussite du financement, due à l'esprit de coopération qui s'est manifesté aussi bien dans nos milieux forestiers que dans les milieux industriels en relation avec la forêt landaise. Exploitants forestiers, commerçants de produits résineux, qui se sont faits les collecteurs bénévoles de la majoration des prix; ouvriers du bois et gemmeurs, qui parti-

cipent à la défense de la forêt comme à sa production; du côté de la clientèle, houillères nationales et papeteries, grosses consommatrices de bois landais, innombrables utilisateurs de sciages, de produits finis et de produits résineux qui, ensemble, ont répondu aux sollicitations de leurs fournisseurs par un geste de parfaite solidarité; tous ont le droit de dire avec fierté que la Caisse de Prévoyance est leur œuvre commune. Nous les englobons tous dans le même sentiment de gratitude.

Enfin, la réussite de la Caisse de Prévoyance sur le plan des réalisations pratiques. Ce n'est pas par un effet du hasard qu'elle s'est acquittée de sa mission avec bonheur : la chose tient uniquement à son caractère d'institution décentralisée, représentative de tous les intérêts professionnels de la forêt, et libre de toute ingérence de l'Etat. Emanation de tous les syndicats, patronaux et ouvriers, de notre massif forestier, la Caisse de Prévoyance est devenue tout naturellement leur lieu de rencontre, le point géométrique où ils viennent prendre contact, confronter leurs idées et reconnaître la nécessité de s'accorder sur la défense des intérêts généraux de la forêt landaise pour assurer celle de leurs intérêts professionnels, très divers et parfois divergents.

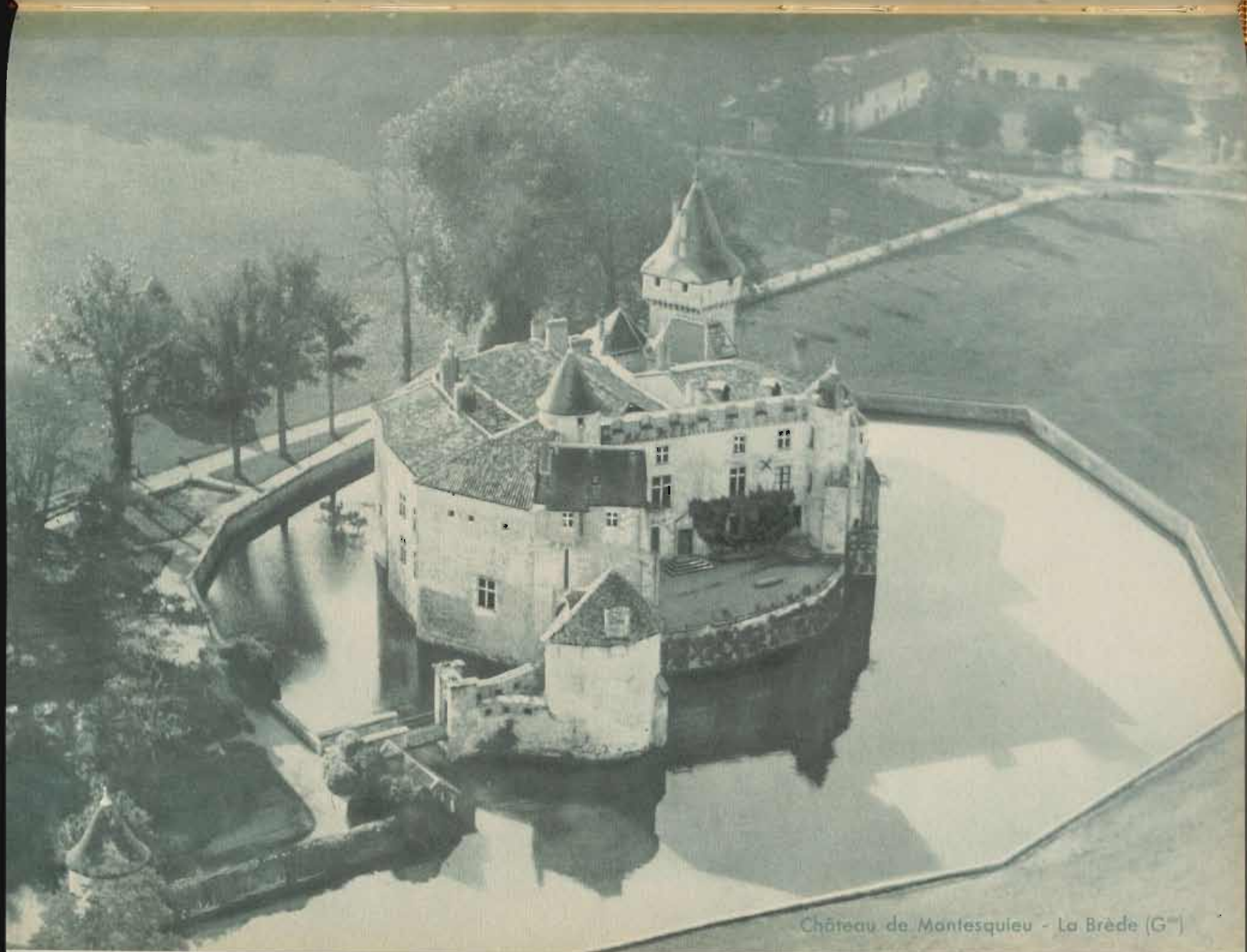
*
**

C'est, en définitive, une grande leçon d'optimisme qui se dégage d'une telle expérience. Dans le domaine limité qui est le sien, la Caisse de Prévoyance a fait une démonstration encourageante. Nous voulons espérer que les Pouvoirs publics songeront à y voir avec nous la préfiguration de cette organisation administrative régionale que la forêt de Gascogne appelle de tous ses vœux pour assurer les conditions de sa renaissance.

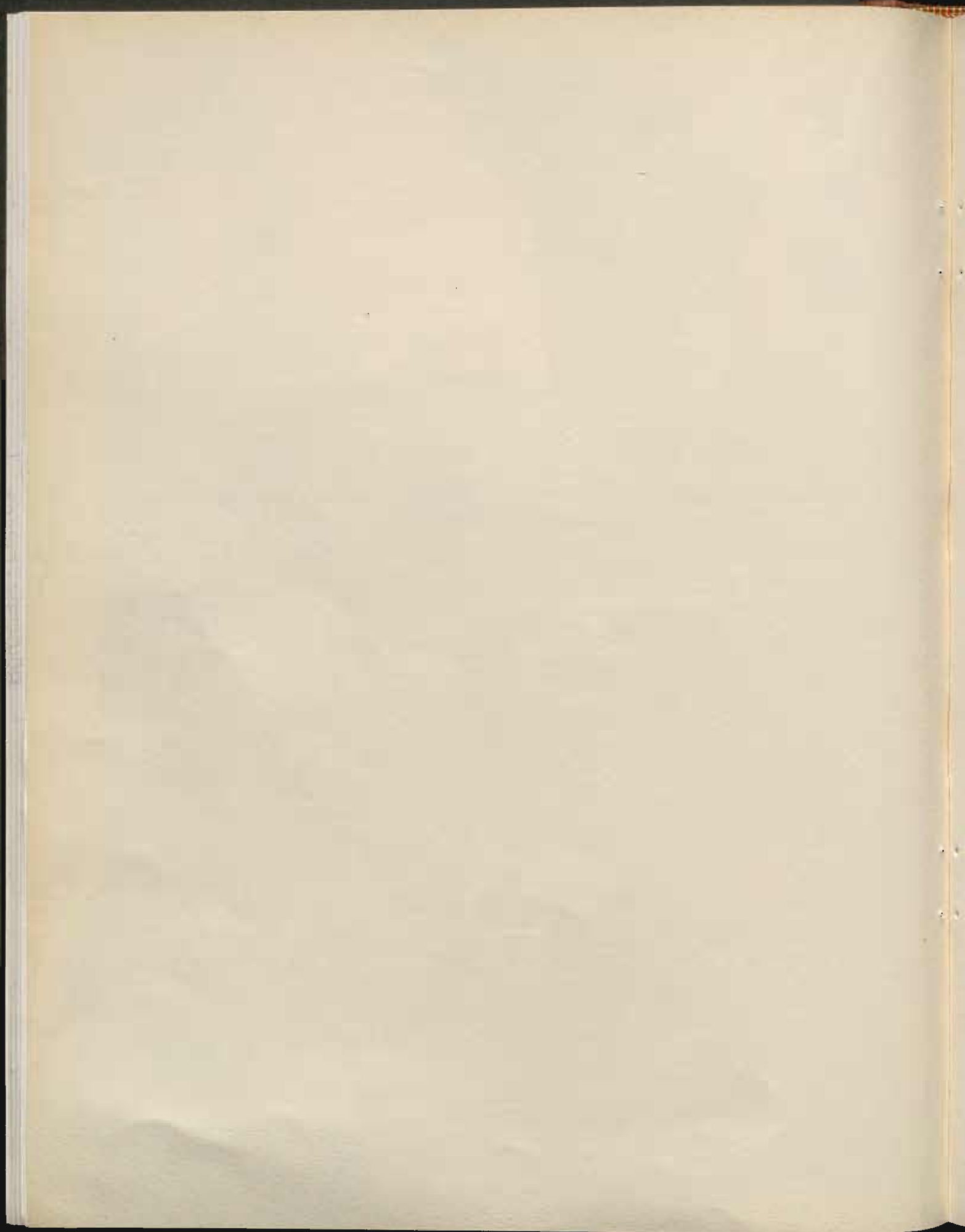


APRÈS L'INCENDIE :
LA DÉSOLATION

Photo extraite du film
« Alerte au Poste
n° 3 ».



Château de Montesquieu - La Brède (G^{re})

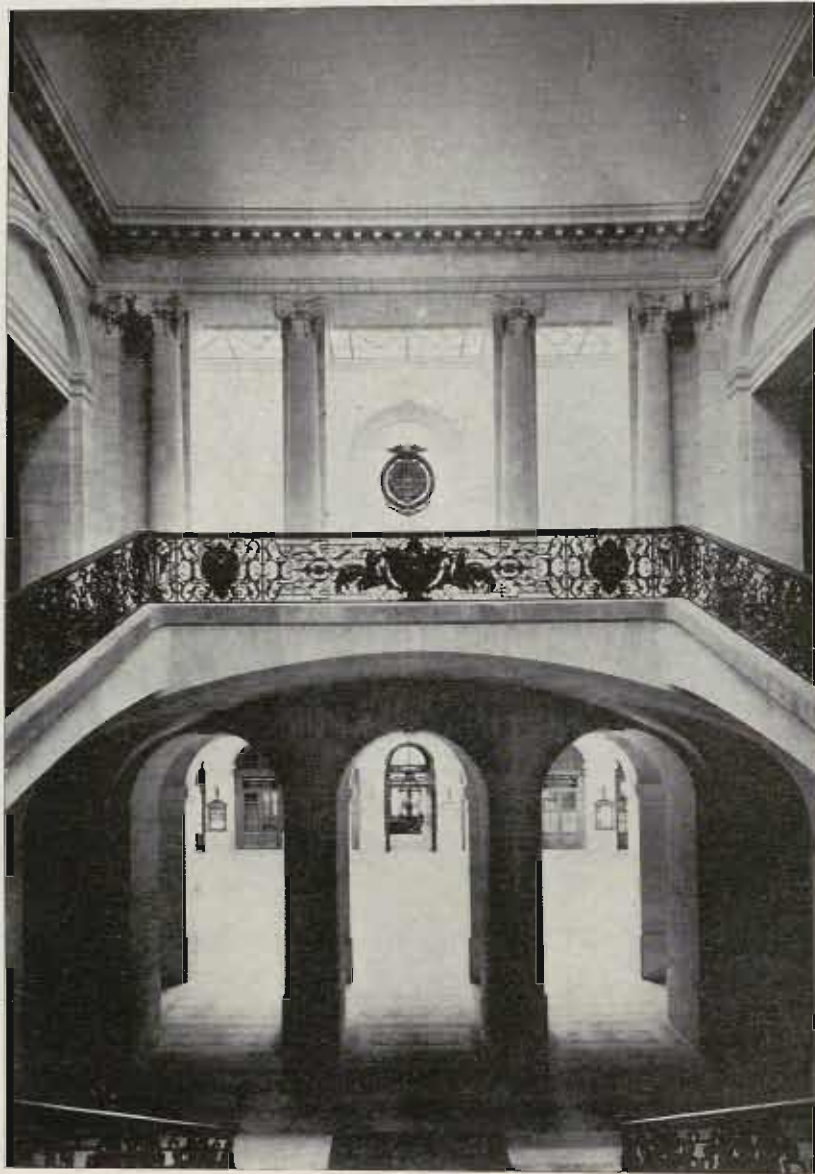




B O R D E A U X

Porte de l'Europe sur l'Océan

LE PALAIS DE LA BOURSE



LE PALIER DU 1^{er} ÉTAGE ET L'ESCALIER D'HONNEUR APRÈS SA RECONSTRUCTION.

Bordeaux and the Bordeaux area friendly invites you to visit her harbour, factories and warehouses. The Bordelais enjoy welcoming other people. We are quite certain that his visit will prove useful and pleasant to you.

Roger TOUTON.

Activités de la Région bordelaise

par Roger TOUTON

Président de la Chambre de Commerce et de la 8^e Région Economique

Bordeaux, capitale du vin, a donné son nom au produit magnifique de nos vignes de Gironde, et spécialement aux grands vins récoltés dans nos crus du Médoc, de Saint-Emilion et des Graves pour les vins rouges, de Sauternes et de Barsac pour les vins blancs.

Je remercie la grande maison Delmas, qui met cette année encore ses presses au service de notre Ville et de notre Région, et nous permet d'inviter tous nos amis, français et étrangers, à visiter notre Gironde et ce Sud-Ouest, qui est une des provinces les plus attirantes de notre pays.

Le touriste traverse, au sud de la Garonne, d'abord Bordeaux et sa région, puis Arcachon, son bassin, ses délicieux et calmes satellites, puis notre Côte d'Argent vers Bayonne, Biarritz, Saint-Jean-de-Luz, en passant par Hossegor et Cap-Breton sur la mer, Dax et ses thermes bienfaisants vers l'intérieur.

De Bayonne, la route des Pyrénées est largement ouverte vers Pau, son gave et ses hautes vallées, vers Oloron, vers Lourdes avec Cauterets, Barèges et Gavarnie, vers Tarbes et la charmante Bigorre avec Bagnères, les cols et la grande montagne.

L'homme d'affaires pourra, de son côté, travailler à Bordeaux et trouver de fructueuses relations, soit qu'il s'intéresse au commerce des vins, du rhum et des liqueurs, soit qu'il se spécialise dans le commerce et l'industrie des bois, soit encore qu'il désire s'approvisionner en conserves et chocolat pour son alimentation, soit qu'il veuille se meubler, se chauffer ou s'habiller.

Bordeaux et sa région vous invitent cordialement à visiter son port, ses usines et ses entrepôts. Les Bordelais sont accueillants. Nous sommes assurés que cette visite sera pour vous aussi utile qu'agréable.





ENTRÉE DU BASSIN À FLOT DANS SON ÉTAT ACTUEL APRÈS REMISE EN ÉTAT DES ÉCLUSES
ET DES PONTS TOURNANTS.

Le Port de Bordeaux

par A. GRANGE,

Directeur du Port Autonome de Bordeaux.

Celui qui, répondant « à l'invitation de Bordeaux », a choisi d'y arriver par mer, constate au premier coup d'œil, quand la façade des quais, le pont et la flèche viennent successivement prendre leur place dans la vaste et harmonieuse perspective qui se présente à lui après qu'il a dépassé la colline de Lormont, que le Port de Bordeaux, pratiquement inchangé, peut accueillir et servir les navires comme il le faisait avant guerre.

Certes, il a vu encore plusieurs épaves, dont certaines fort importantes, vestiges du double barrage — ouvert depuis 1946 — que l'ennemi avait organisé à Lagrange, et dont la « réussite » avait paru telle qu'il avait pu abandonner son projet de destruction des ouvrages du port.

Les quais qu'il longe depuis Bassens sont en état, et débarrassés des dernières épaves qui gênaient encore l'utilisation de certains postes. Les hangars sont réparés, et l'imposante masse de l'écluse protégée a elle-même disparu, insupportable écran qui, l'année dernière encore, tenait le quartier de Bacalan à l'écart de Bordeaux. Et voici l'entrée des bassins à flot avec son pont tournant nouvellement reconstruit, ses chaussées neuves bien dégagées, entre les silos des deux huileries reconstituées.

Il a croisé deux dragues au travail vers le Bec d'Ambès, et il en voit maintenant deux autres, une dans l'avant-port, l'autre le long des quais. Les grues sont en nombre, et, à Bassens, il a été frappé par l'alignement imposant de nombreux engins neufs à l'allure puissante.

Oui, le Port est en état. Mais examinons de plus près où il en est et où il va.

Le chenal.

Le chenal d'accès, dont dépend toute la vie de Bordeaux, étant maintenant libéré et tous les gros engins de dragage et de levage renfloués, il convient de dériver maintenant vers des travaux plus urgents les quelques centaines de millions qu'exigerait encore la disparition complète des épaves restantes. A part quelques-unes, elles n'affectent d'ailleurs plus du tout la navigation, et gênent plus la vue que l'écoulement même des eaux.

Le programme de renflouement avait déjà été ralenti en 1948, encore qu'on ait réussi au cours de cette année le renflouement du dernier chalutier coulé devant le quai Tourny, de 6 épaves au bassin à flot, du *Tomyris* devant Bassens-amont, d'une partie de l'avis coulé à la lisière du chenal à Montrose, enfin d'un gros refouleur et de la bigue de 300 tonnes. Il le sera davantage en 1949 et n'intéressera, en principe — pour s'en tenir aux unités importantes — que la *Merceditta* en rade de Bordeaux, la partie arrière de l'avis de Montrose, et le torpilleur *T. 24* qui se trouve dans la zone de manœuvre sur rade du Verdon.

Mais la situation des fonds n'est pas encore ce qu'elle était avant guerre. Sans entretien pendant plus de six ans, les passes étaient considérablement abîmées et ont nécessité, au fur et à mesure du renflouement et de la réparation des dragues, un effort considérable et progressivement développé. 1.700.000 m³ dragués en 1947, 2.100.000 m³ en 1948, 850.000 m³ enfin pour les quatre premiers mois de 1949 : ces chiffres sont éloquentes, puisqu'avant guerre on draguait en moyenne 1.500.000 m³ par an.



PORT DE BORDEAUX. — BASSIN A FLOT N° 2. — POTEAUX DE MINE A L'EXPORTATION.

On pourrait même s'étonner que cet effort n'ait pas plus rapidement et plus complètement rétabli la situation, si on oubliait l'effet de la sécheresse extraordinaire et persistante constatée depuis le début de la guerre, et que quelques chiffres encore mettront en évidence : à La Réole, le débit de 650 m³ par seconde qui avait été atteint ou dépassé cent quatre-vingts jours par an pour l'ensemble de la période 1900-1940 ne l'a été que soixante-dix jours par an pour la période 1940-1948. Et chacun a pu constater l'absence de ces crues périodiques qui réalisaient un balayage brutal du chenal, et, dans certaines zones, concouraient au maintien des bancs qui conditionnaient les profondeurs du chenal voisin. Ces eaux maigres sont « lourdes », comme disent les marins, et favorisent des dépôts rapides — de vase molle d'ailleurs — que d'un mois à l'autre déplacent la zone du chenal ou du port où une action immédiate est nécessaire.

Mais nous ne sommes plus en 1946, et nous avons maintenant les moyens de faire face à la situation : sept dragues à godets sont en action, soit une de plus qu'avant guerre, et la mise en service en juin d'un deuxième refouleur permettra de refouler sur berge la presque totalité des produits dragués.

Et ceci explique qu'il ne manque plus pratiquement qu'un à deux pieds pour que les conditions d'accès à Bordeaux soient celles d'avant guerre. Les navires calant 7 m. 80 peuvent ainsi monter à Bordeaux par toute marée, et en vives-eaux moyennes Bordeaux peut recevoir des navires de 8 m. 80.

Mais les conditions d'accès à Bordeaux sont trop essentielles à la vie du port pour qu'on s'en tienne

au rétablissement des caractéristiques d'avant guerre. Un programme d'amélioration de la navigation entre Pauillac et Bordeaux est donc à l'étude, et on a entrepris des essais sur modèle réduit de la difficile région du Bec d'Ambès, où se rencontrent deux fleuves à régimes hydrographiques différents et où la présence du faux bras de Macau apporte un trouble certain dans la propagation de la marée et l'entretien du chenal par les eaux de jusant.

La maquette en cours de préparation au laboratoire hydraulique de Chatou, de 70 mètres de longueur, représente les 48 kilomètres du fleuve entre le Marquis à l'amont et Lamena à l'aval. Il semble qu'on soit en mesure, dès 1951, de définir les caractéristiques des ouvrages à entreprendre pour permettre, sans augmentation notable du volume des dragages d'entretien, un approfondissement dont bénéficieront directement les navires montant à Bordeaux, et il paraît raisonnable d'espérer porter au moins à 9 mètres le tirant d'eau des navires pouvant accéder à Bordeaux par toute marée. Sans attendre d'ailleurs, on va entreprendre cet été un exhaussement partiel de la digue qui ferme à l'amont la passe de Macau.

Si nous examinons maintenant le problème de l'accès à Pauillac, qu'il faut considérer comme l'avant-port principal de Bordeaux, il est réconfortant de constater que les navires de 9 mètres de tirant d'eau peuvent y accéder actuellement par toute marée, bien qu'aucun entretien n'ait pu être fait depuis 1938 sur le chenal en aval de Pauillac, notamment sur la passe de Saint-Christoly. Or, on vient d'achever la refonte complète de la grande drague aspiratrice

« Pierre-Lefort » que l'ennemi avait sabordée à Nantes. Elle a commencé, depuis avril, à travailler sur la barre des Charpentiers, dans l'estuaire de la Loire, et doit rejoindre Bordeaux en juin. En outre, pour emplacer *La Coubre*, complètement perdue par l'explosion d'une mine, la *Pierre-Durepaire*, nouvelle drague aspiratrice de 1.000 m³ dont la construction a été confiée à des chantiers hollandais, a été lancée le 7 avril à Rotterdam.

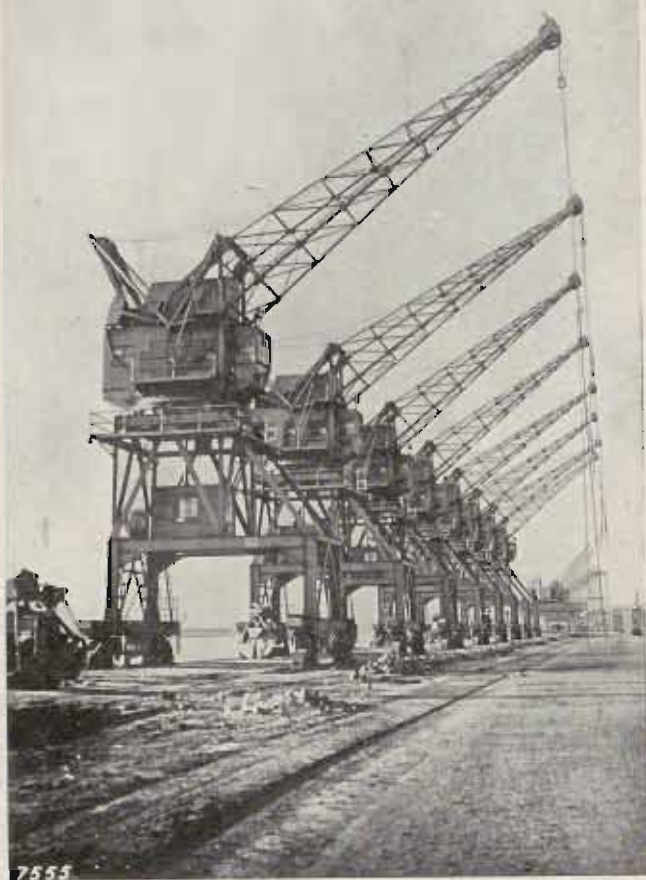
Dès cet été, on pourra donc entreprendre la remise en état de la passe de Saint-Christoly, puis l'accélérer à partir du printemps de 1950, quand arrivera à Bordeaux la drague *Pierre-Durepaire*. A fin 1951, on doit ainsi être en mesure de recevoir à Pauillac, par toute marée, des navires de 10 mètres et permettre ainsi le rétablissement normal du trafic pétrolier.

Cet examen des conditions d'accès à Bordeaux ne serait pas complet si l'on ne faisait le point de la question du balisage et des communications avec les navires. Le balisage lumineux est évidemment complètement rétabli, qu'il s'agisse des bouées ou des phares. Mais d'importants essais d'amélioration sur le plan radio-électrique sont en cours. Deux radars montés sur des remorqueurs du port servent à la mise au point, en liaison avec les Services techniques des phares et balises, d'un radar de chenalage destiné à guider les navires dans un chenal étroit et sinueux. Des organismes répondeurs, ramarks et racons, sont en montage à l'estuaire pour faciliter le repérage des navires munis de radars, et, dans le même esprit, des réflecteurs passifs sont installés sur certaines bouées. En outre, un radio-phare directionnel est actuellement en essai au Verdon et sera transporté d'ici peu à La Palmyre, sur l'axe de la passe de l'Ouest. Il permettra alors à tous les navires, même non munis de radars, d'être convenablement guidés dans leur traversée de la passe de l'Ouest.

Enfin, le Port met actuellement au point une organisation de radiophonie permettant, entre les différents Services du Port, le pilotage, les chantiers de dragages et les navires naviguant dans l'estuaire, les commu-



TRIAGE DE PRIMEURS ET D'ORANGES
DANS UN HANGAR DU PORT AUTONOME.



HUIT DES DIX-SEPT GRUES WELMANN DE 6 T.
EN SERVICE DANS LE PORT DE BORDEAUX.

nications de service et même les communications commerciales ou personnelles, puisque cette organisation sera reliée au réseau téléphonique des P. T. T.

Les ouvrages.

A ce jour, 70 postes à quai représentant une longueur de 9.150 mètres sont accessibles aux navires sur un total disponible avant guerre de 92 postes représentant 10.850 mètres (avant-port compris). Les hangars qui bordent les quais ont tous été réparés, la desserte ferroviaire est normale et même sensiblement améliorée en ce qui concerne Bassens.

Mais les postes charbonniers ayant une profondeur limitée par suite de leur situation en rive droite, on a admis depuis la guerre de n'y pas recevoir des navires de plus de 7 mètres pour tenir compte du mode de construction particulière des Liberty-ships, alors qu'avant guerre les navires charbonniers de 8 m. 50 étaient très normalement reçus à ces postes, où ils échouaient à marée basse sur la vase molle. Depuis la Libération, il a donc fallu procéder, pour les navires de grand tirant d'eau, à des allègements sur chalands en rade de Pauillac.

La mise en service de l'appontement du Marquis, au début de 1946, a permis de réduire considérablement ces sujétions, les allègements étant faits directement sur wagons à ce nouvel ouvrage, qui peut recevoir deux Liberty-ships. L'ouverture du barrage de

Lagrange, puis l'amélioration régulière des profondeurs, ont accentué cette amélioration, de sorte qu'aujourd'hui on peut dire que l'allégement sur chalands n'existe pratiquement plus pour les navires de marchandises diverses, et qu'il est sensiblement limité pour les grands navires charbonniers. De 400.000 t. en 1946, le tonnage allégé sur chaland est, en effet, tombé à 200.000 tonnes en 1948.

Mais c'est encore trop, du fait des sujétions d'exploitation ainsi imposées aux grands navires, et des charges imposées par le transport et la double manutention des marchandises transbordées. Le Port autonome a donc pris la décision de reconstruire l'appontement public de Trompeloup, qui permettra, avec le Marquis, de faire directement sur wagons la totalité des allègements qui pourront rester nécessaires. Ceux-ci doivent d'ailleurs diminuer encore, par suite de l'amélioration prévue des profondeurs, comme de la diminution régulière du pourcentage des navires de grand tirant d'eau.

Cet ouvrage en béton armé offrira aux navires un front d'accostage de 373 mètres avec une largeur de 30 mètres qui réservera, en arrière des 4 voies ferrées qui la desservent, une zone de stockage de 10 mètres sur l'un des postes, une gare maritime sur l'autre. Il permettra le travail simultané sur deux grands navires et sera équipé de grues modernes de 6 tonnes. Le marché étant prêt à être signé, on peut

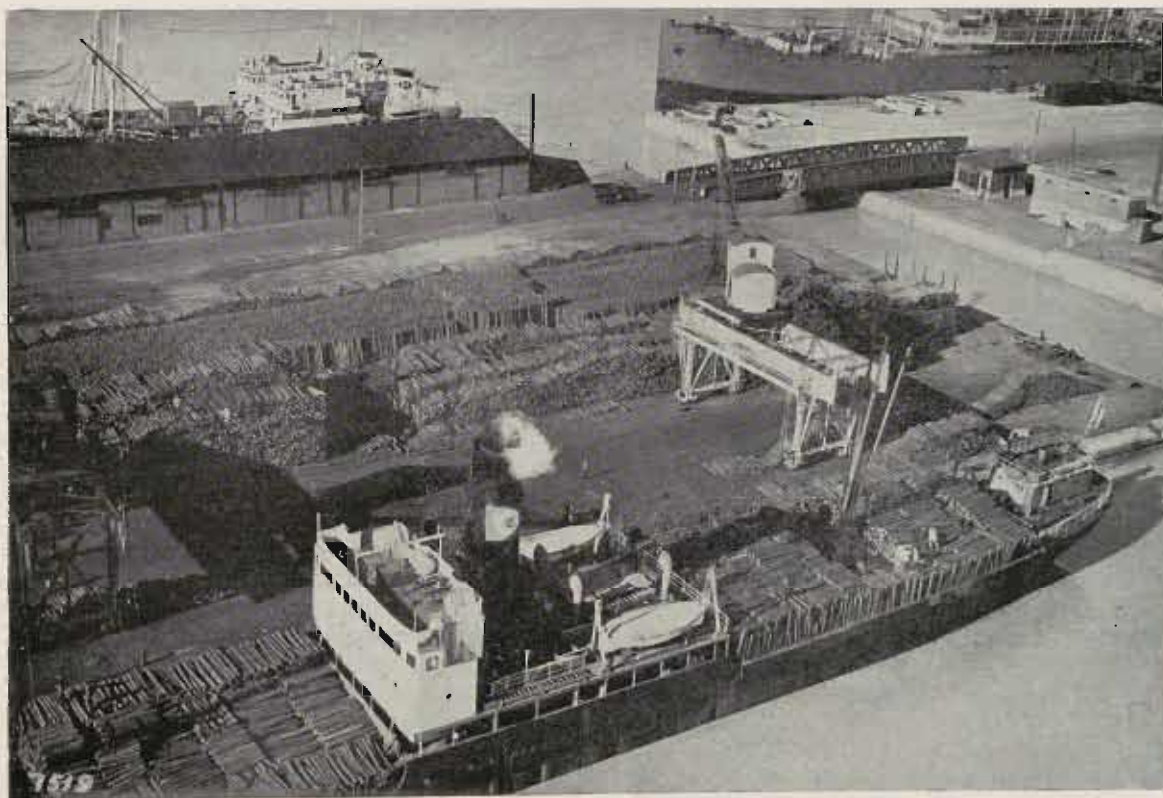
escompter le début des travaux pour l'été de 1949.

A la même époque commenceront les travaux de reconstruction en béton armé des postes aval de Queyries, qui doubleront les possibilités d'accostage offertes aux Liberty-ships charbonniers dans ce secteur, tout en permettant de les desservir avec des grues modernes de 6 tonnes.

Enfin, ont commencé au début de 1949 les travaux de remise en état du port pétrolier d'Ambès, bouleversé par les bombardements aériens. La route d'accès, les digues limitant les terre-pleins, les terre-pleins eux-mêmes, ont été reconstitués et les travaux de reconstruction de l'appontement lui-même sont commencés. Parallèlement est reconstruite la raffinerie du Bec d'Ambès, qui pourra commencer à traiter le brut dès l'automne 1949 pour atteindre, au printemps de 1950, le rythme de 650.000 tonnes par an. Une extension importante de l'usine est d'ailleurs prévue, ainsi que l'exécution d'un pipe-line entre Pauillac et Ambès qui permettrait, après l'exécution des travaux indiqués plus haut sur Saint-Christoly, d'alimenter la raffinerie par des tankers de classe internationale.

L'outillage.

On sait que les pertes d'engins à la Libération n'étaient que de 25 %, mais portaient surtout sur les types les plus modernes, démontés et expédiés par l'ennemi en Europe Centrale et Orientale. Par ailleurs,



DANS LE PORT DE BORDEAUX. — CHARGEMENT DE POTEAUX DE MINE DESTINÉS A L'ANGLETERRE.

les engins restants avaient donné lieu, en 1947, à d'assez nombreux incidents par manque d'entretien, mais la situation est maintenant complètement redressée à cet égard.

Dans la première phase de la reconstruction de son outillage, l'acquisition d'engins neufs n'a été accompagnée d'aucun déclassement d'engins qui ne soient pas véritablement inexploitable. La deuxième phase, qui commence maintenant, comporte le remplacement progressif des engins mal adaptés au trafic actuel et le développement des installations spécialisées.

Dix-sept grues Wellman de 6 tonnes pour le travail à la benne et au crochet ont été reçues d'Amérique et montées à Bassens. Il s'agit d'un matériel de qualité qui, au déchargement de charbon sur wagons par exemple, a donné couramment des rendements continus de 100 tonnes à l'heure. On a reçu également 14 grues Wellman de 3 tonnes pour le travail au crochet, dont le montage est en cours, et qui seront mises progressivement en service sur les quais de rive gauche, de l'été 1949 à l'été 1950.

L'équipement des terres-pleins charbonniers de Bassens-amont va enfin être reconstitué par l'acquisition de deux portiques de 61 mètres d'entre-voie, équipés à la fois d'un chariot de 8 tonnes et d'une bande transporteuse avec descenseur, susceptible d'un rendement de 240 tonnes/heure, permettant à chaque pont de mettre en stock le charbon déchargé par deux grues Wellman. Cette nouvelle organisation, très appréciée des usagers et qui doit permettre une accélération du déchargement des navires, devrait entrer en service à la fin de 1950.

Le Port a également reçu 6 grues de reprise sur pneus, très intéressantes pour leur souplesse et leur facilité d'emploi. Elles viennent d'être renforcées par une grue de reprise « Osgood » de grande puissance et le seront bientôt par un lot important d'élévateurs à fourchettes.

Parmi les engins flottants, le Port n'avait plus, en 1946, qu'une seule grue de 15 tonnes. Il dispose en plus aujourd'hui, après renflouement et réparation, d'une grue de 60 tonnes et d'une bigue de 100 tonnes et doit recevoir, en mai, une grue *Dravo* de 100 t. On prépare, en outre, le remplacement de la bigue de 40 tonnes non récupérable, et la reconstitution, sous une forme mieux adaptée aux besoins de la bigue de 300 tonnes récemment renflouée. Enfin, on envisage de remplacer la grue de 30 tonnes, qui ne paraît pas récupérable, par 2 grues flottantes de 10 tonnes, qui complèteraient mieux la gamme d'engins flottants mis à la disposition des navires.

Deux portiques spéciaux pour poteaux de mines ont été retrouvés à Budapest, et sont en cours de remontage. On aura ainsi, vers le mois d'octobre, 4 portiques affectés à cet important trafic. Ce nombre paraît devoir être porté à 6 au cours de l'année 1950 après récupération de deux autres engins du même type qui ont été identifiés en Yougoslavie.

L'installation à bananes existant sur la rive gauche a été remise en état, mais on poursuit l'étude d'une

installation plus spécialisée, plus complète et moderne, permettant de grouper le trafic de bananes avec celui des primeurs et des agrumes, d'accélérer les manutentions, de faciliter l'allotissement et l'évacuation.

Enfin, pour la manutention des céréales et des graines oléagineuses, le Port a mis en service un aspirateur flottant débitant 100 tonnes à l'heure, qui permet les transbordements sur allèges et constitue le complément indispensable des installations fixes privées, elles-mêmes remises en état.

Perspectives.

Après la brillante reprise du trafic, constatée en 1946 et 1947, une dépression se fait actuellement sentir, plus sensible à Bordeaux que dans les autres ports.

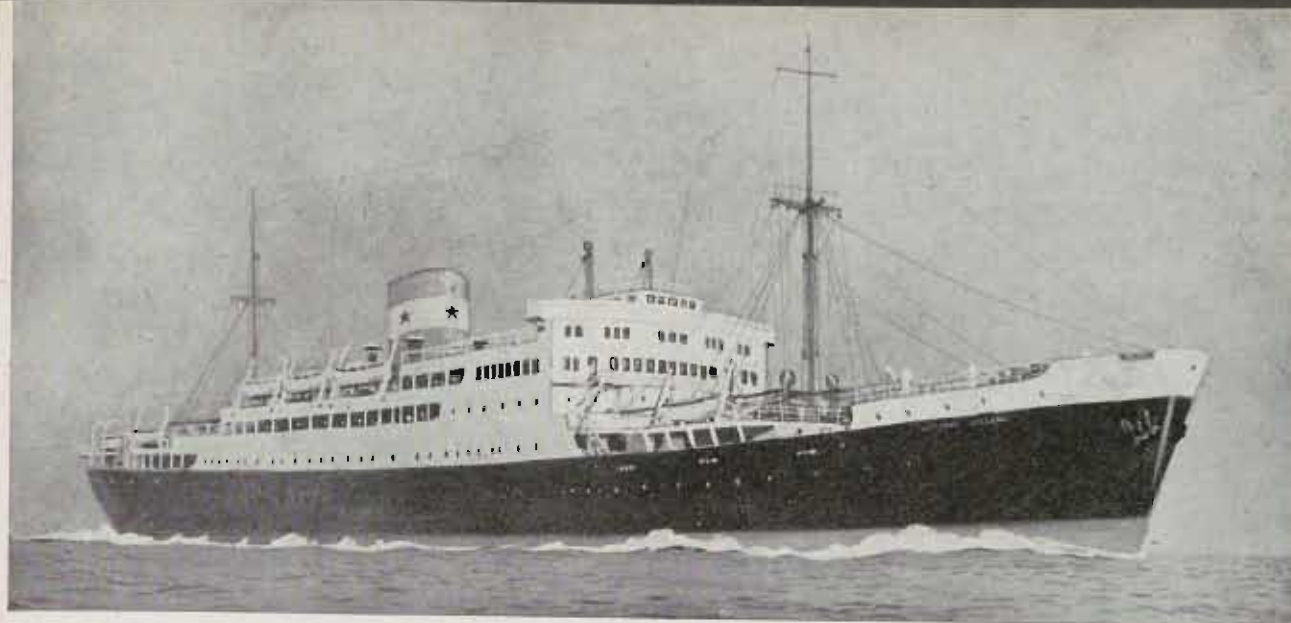
Les importations qui avaient représenté 2 millions 650.000 tonnes en 1947, soit 88 % du trafic de 1938, sont tombées à 2.060.000 tonnes en 1948, soit 73 %. Il s'agit essentiellement d'une réduction dans les arrivages de charbon, qui atteint 360.000 tonnes; il s'agit là d'ailleurs d'une remise en ordre, car en 1946 et 1947, Bordeaux a reçu des charbons destinés à la région parisienne, que ne pouvaient absorber les ports du nord de la France, et il est possible que cette baisse s'accroisse encore un peu avec les programmes d'électrification et l'arrivée à Bordeaux du gaz de Saint-Marcet. On peut espérer par contre, sinon pour cette année, du moins pour 1950, que cette perte sera compensée par les arrivages de pétrole brut et par une reprise du trafic industriel.

Par contre, les exportations continuent leur croissance régulière et sont passées de 637.000 tonnes en 1947, soit 55 % du trafic de 1938, à 680.000 tonnes en 1948, soit 59 %. La faveur que Bordeaux rencontre ainsi auprès des exportateurs est due à la sécurité que le Port offre à la marchandise grâce à ses installations en état et bien clôturées, aux soins apportés aux opérations de transit et à leur bon marché relatif. On peut espérer, de ce côté également, un développement plus accentué des exportations de poteaux de mine sur l'Angleterre.

Enfin, la mise en service récente de belles et modernes unités, sur les lignes d'Afrique, d'Amérique Centrale et d'Amérique du Sud, doit permettre une progression du mouvement des passagers qui, jusqu'à présent, s'est maintenu à un niveau voisin de celui d'avant guerre.

Certes, il reste à faire. Mais dès à présent, le Port de Bordeaux est en mesure d'assurer convenablement, dans des conditions normales de rapidité, de sécurité et de prix, un trafic très supérieur à celui d'avant guerre, qu'il s'agisse d'un trafic commercial de transit, ou d'un trafic industriel.

Sur ce dernier point, la zone portuaire de Bordeaux offre des possibilités remarquables, avec des terrains bien desservis par eau et par fer, à proximité de sources d'énergie, au débouché d'une grande voie maritime d'importation et d'exportation.



LE PAQUEBOT MIXTE « GÉNÉRAL-LECLERC ».

UN BEL EXEMPLE DE REDRESSEMENT

La Reconstitution de la Flotte des Chargeurs Réunis

AL'OUVERTURE des hostilités, le 3 septembre 1939, la flotte des Chargeurs réunis comptait 40 navires, représentant une jauge brute totale de 286.086 tonneaux. Cette flotte paya un lourd tribut aux événements tragiques qui se déroulèrent sur toutes les mers jusqu'en 1945, puisque 26 navires battant pavillon des Chargeurs réunis disparurent dans des circonstances dramatiques et souvent glorieuses.

Dès la fin de la guerre, les Chargeurs réunis se sont efforcés de remplacer leur tonnage perdu. Leur action s'est montrée particulièrement efficace puisqu'au 1^{er} janvier 1949 leur flotte comprenait 34 navires, qui, avec les unités en achèvement, représentaient un tonnage sensiblement égal à celui de 1939. Parmi les navires mis en service durant les trois dernières années, il faut mentionner plus spécialement :

Deux paquebots mixtes à moteurs de 9.000 tonneaux, le *Foucauld* et le *Brazza*, qui ont remplacé les unités de même nom détruites pendant la guerre. Ces navires ont été affectés à la ligne de la Côte occidentale d'Afrique (Bordeaux — Pointe-Noire).

Un troisième paquebot du même type, en construction à la Société des Chantiers et Ateliers de Saint-Nazaire-Penhoët. Cette nouvelle unité portera le nom glorieux de *Général-Leclerc*.

Une série de sept navires de charge à moteurs de 7.200 tonneaux, *Bakala*, *Beyla*, *Bilma*, *Boffa*, *Bouca*, *Bandama*, *Duloa*, qui, aptes à tous les trafics et relativement rapides, sont employés sur toutes les lignes exploitées par la compagnie.

Pour améliorer leur service sur l'Amérique du Sud, les Chargeurs réunis disposeront, en 1950, de paquebots de 11.000 tonneaux, dont les noms perpétueront la mémoire de grands savants français. Les deux premiers, *Claude-Bernard* et *Lavoisier*, sont actuellement en achèvement aux Ateliers et Chantiers de la Loire, à Saint-Nazaire. Ils seront suivis par l'*Edouard-Branly* et le *Louis-Lumière*.

Les caractéristiques de ces paquebots seront les suivantes :

Longueur : 163 m. 50, largeur : 19 m. 60. Creux au pont supérieur : 12 m. 50. Tirant d'eau en charge : 8 m. 50. Déplacement : 17.500 tonnes.

Equipés pour transporter des passagers et des marchandises, ils pourront loger 85 passagers de première classe et 138 de troisième classe.

Aussi bien en première qu'en troisième classe, toutes les cabines seront extérieures. La ventilation sera spécialement étudiée.

Les cabines de première classe, spacieuses et con-



LE PAQUEBOT MIXTE DE 9.000 TONNEAUX « LE FOUCAULD ».

fortables, ayant chacune leur cabinet de toilette privé, seront à une et deux places.

Les aménagements de première classe comporteront en outre une grande salle à manger, un fumoir, un salon, une vaste promenade dont la partie avant formera abri vitré, une piscine en plein air, une salle de jeux avec terrasse pour les enfants, un salon de coiffure pour hommes et dames.

Les passagers de troisième classe, logés en cabine, auront à leur disposition une salle à manger, un salon avec bar, un salon de coiffure et un vaste pont-promenade.

Du point de vue technique, ces navires seront des

plus modernes et posséderont toutes les garanties de sécurité que donne la solidité bien connue de la construction navale française.

Enfin, deux navires fruitiers viendront seconder le *Katiola*, seul survivant d'une très belle série de cinq unités bananières.

Ainsi, la Compagnie des Chargeurs réunis pourra très prochainement mettre à la disposition de ses usagers, passagers et chargeurs, une flotte complètement reconstituée en nombre et qualité, puisqu'elle se composera presque exclusivement de navires neufs, bénéficiant des derniers perfectionnements de la technique moderne.

LE CARGO « SAINT-MATHIEU », DE LA SOCIÉTÉ NAVALE DE L'OUEST,
QUI ASSURE UNE LIAISON DIRECTE ENTRE BORDEAUX ET LA CÔTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE.
AGENTS A BORDEAUX : HENRI MALLET & C^{ie}.





LE « CAVELIER-DE-LA-SALLE ».

La Compagnie Générale Transatlantique.

Désireux de coopérer activement à la renaissance des grands courants commerciaux interrompus par les hostilités, la Compagnie Générale Transatlantique a continué à s'employer durant l'année qui vient de finir à la poursuite méthodique du programme rationnel de reconstruction de sa flotte établi dès la Libération.

Notre port, tout spécialement, a mieux pu réaliser cet effort de redressement en assistant, au début de 1948, au lancement, et tout dernièrement, au départ d'une superbe unité construite par les Forges et Chantiers de la Gironde, le *Cavelier-de-la-Salle*.

En effet, la ligne du golfe desservie au départ des ports français, et qui avait connu par le passé une activité intense, se devait d'être rétablie à bref délai. Le coton, le minerai de zinc, l'asphalte, les lubrifiants, le soufre, le plomb, ne constituent-ils pas des produits primordiaux pour la mise en marche de l'économie française ?

Mais le premier pas dans la reprise de ces trafics est franchi grâce à la volonté d'aboutir qui anime notre grand armement français, et demain la présence française sera réaffirmée dans les ports du golfe du Mexique par la mise en ligne de cette unité, qui doit être renforcée dès la fin de l'année par son sister-ship le *Lemoigne-d'Iberville*, et plus tard, par un cargo du même type.

Il est bien doux au cœur des bordelais que le *Cavelier-de-la-Salle* ait été construit sur les rives de la Gironde, et que la première unité qui doit faire flotter à nouveau le pavillon Transat dans les ports du golfe soit sorti de cette grande entreprise française que sont les Forges et Chantiers de la Gironde.

« N'est-il pas émouvant pour la Transat, comme le rappelait le président J. Marie le jour du lancement, de se faire ainsi l'artisan d'une tâche à laquelle Cavelier de La Salle, ce brillant navigateur rouennais, succomba sans l'avoir pu complètement réaliser ? Cette embouchure du Mississipi, cette clef du golfe du Mexique qu'il ne put découvrir par mer de son vivant, c'est une splendide unité portant son nom qui l'atteindra demain battant pavillon Transat. »

Ainsi donc, la Compagnie Générale Transatlantique n'a-t-elle pas splendidement œuvré en 1948 pour la Renaissance française ?

Par un effort constant, rationnellement soutenu, elle surmonte une à une les difficultés inhérentes à une période difficile et rétablit ses lignes tout en les développant et en adaptant ses navires aux nécessités des grands trafics.

BORDEAUX ET LES PAYS SCANDINAVES



LE M/S "HJORTHOLM" DE LA C^{ie} "DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB AS"
de Copenhague qui assure un service régulier entre Bordeaux, Anvers, Hambourg et la Scandinavie
Agents : H. FERRIERE et D. BINAUD, à BORDEAUX

L'AGENCE MARITIME ET TRANSPORTS FERNAND BABIAN

Ancienne Maison J. BABIAN

Ancienne et honorable entreprise bordelaise fondée en 1880, laquelle exerce depuis cette date les activités de *transitaire, entrepositaire, groupeur, transporteur*, etc.

Affaire familiale, que le chef actuel, Fernand-J. Babian, fils et collaborateur du fondateur, dirige depuis de nombreuses années.

Cette maison se charge de toutes les opérations se rattachant au transit et aux transports en général, notamment :

— l'affrètement et la consignation des navires, toutes les opérations de transit quelconque, aérien, maritime, fluvial, terrestre (la surveillance, l'agrèage, l'échantillonnage, l'emballage et les manutentions des marchandises de toute nature), etc.;

— la consignation tant à l'importation qu'à l'exportation de tous produits et cargaisons et leur acheminement;

— toutes opérations en douane (commissaire agréé n° 2620);

— l'assurance maritime;



Siège social de la Société.

— l'entreposage et l'assurance de toutes marchandises, sous régime libre, fictif ou admission temporaire;

— le groupage des marchandises par eau, par route, par fer (groupeur fer agréé n° 510), pour toutes destinations de France ou de l'Etranger;

— le camionnage urbain (enlèvement et manutention de lots importants, de masses, dégroupage et livraison à la clientèle);

— le transport des marchandises sur petite et grande distance (par services réguliers et affrètements).

La situation des bureaux de la Société, 3, *cours du Chapeau-Rouge*, au centre des affaires, à proximité de la Douane centrale, des Banques, des Grandes Compagnies de Navigation et du Port, lui permet d'assurer tous ces travaux dans les meilleures conditions.

L'Agence Maritime et Transports Fernand Babian possède un important garage, abritant un *parc de véhicules modernes*, électriques, à gaz et à essence, des *Entrepôts divers* et un *emplacement de groupeur* halle F, gare Bordeaux-Bastide.

Elle peut fournir toutes références commerciales et bancaires à sa clientèle. Elle a des correspondants en France, dans tous les grands centres, et à l'étranger.



Vue d'un des Entrepôts, relié à la voie ferrée.



Parc automobila

P. BETBEDER & CH. ROCHET

1, rue Esprit-des-Lois

BORDEAUX

TÉLÉPHONES 55.85 - 804.12

Adresse télégraphique :
RODER-BORDEAUX

Un de nos plus purs génies a dit un jour que rien ne vaut l'œil du maître.
Vous l'avez maintes fois constaté.

Et vous désireriez pouvoir exercer votre contrôle personnel sur toutes les opérations complexes que comportent le transit, dédouanement, vérification, entreposage, assurance, camionnage, etc.

Mais vous ne pouvez être partout. Aussi, cherchez-vous dans chaque Port l'organisation compétente à laquelle vous pourrez en toute confiance donner mandat d'agir en vos lieu et place.

CORRESPONDANTS DANS TOUS

SERVICES SPÉCIAUX :

DÉPARTEMENTS :

- Textiles et Laines
- Denrées périssables
- Groupages
 - sur l'Afrique du Nord
 - sur la C. O. A.
 - sur les Antilles



Intérieur

AGENTS MARITIMES

CONSIGNATAIRES DE NAVIRES

Commissionnaires en douane agréés

TRANSIT — MANUTENTION

ENTREPOSAGE



Déchargement du "Vela"

Adressez-vous à une Maison telle que la nôtre, ayant son propre matériel et ses propres entrepôts, un personnel ancien et des plus qualifiés, et dont la vieille expérience est un sûr garant de la sauvegarde de vos intérêts.

Vous bénéficierez ainsi d'une organisation adaptée aux besoins du moment.

La Direction,

P. BETBEDER & Ch. ROCHET.

LES PORTS DU MONDE



des Entrepôts

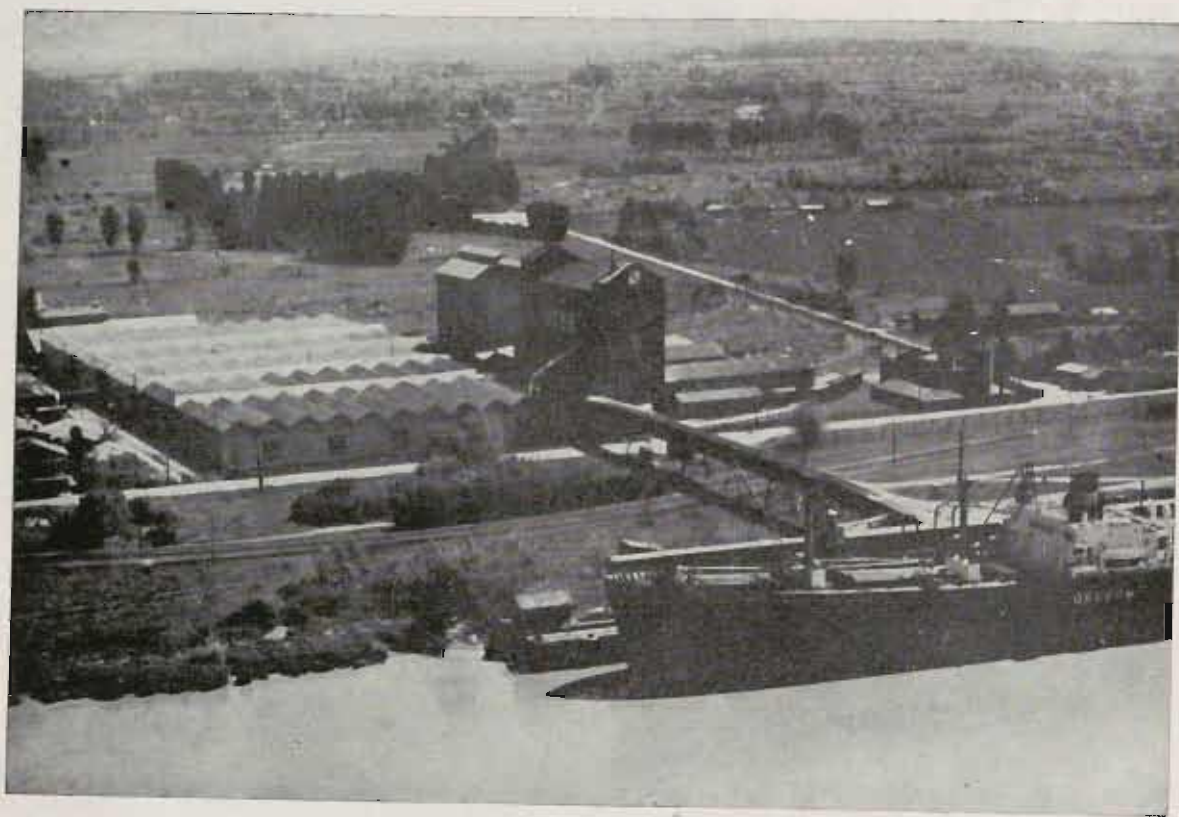
SERVICE SPÉCIAL DE CAMIONNAGE

exécuté par sa filiale:

Société Burdigalienne de Transports
rue Esprit-des-Lois - BORDEAUX
Téléphone 55.85

VASTES ENTREPOTS :

21, rue du XIV-Juillet - TALENCE
Téléphone 3.62



UNION COMMERCIALE DE BORDEAUX-BASSENS

L'UNION COMMERCIALE DE BORDEAUX-BASSENS, fondée en 1917, a édifié sur le territoire de la commune de Bassens des installations conçues spécialement pour le déchargement rapide des céréales en vrac, achevées en 1920, et qu'aucun progrès n'a encore dépassées.

Ecrasées au cours d'opérations de guerre, elles ont été reconstituées et remises en marche en un temps record, et, dès juillet 1945, elles étaient de nouveau en service, permettant à Bordeaux de rester le port français de l'Atlantique le mieux outillé pour la réception des céréales.

Deux tours pneumatiques, comportant chacune deux pipes d'aspiration, amènent le grain de la cale du navire sur des bandes transporteuses et, après pesage automatique, celui-ci est réparti dans les cellules de deux silos d'une contenance totale de 100.000 quintaux.

Ces diverses opérations sont réalisées à la vitesse de 2.000 à 2.500 quintaux-heure, ce qui permet la libération d'un navire de 8.000 tonnes en trois ou quatre jours de travail normal, sans que ce délai puisse dépendre de la fourniture des moyens d'évacuation.

Les cellules des silos, équipées de bascules automatiques, permettent l'ensachage rapide, et un système de bandes transporteuses et d'élévateurs facilite le chargement des wagons ou l'évacuation en magasin, afin d'obtenir, en cas de besoin, la même cadence d'exécution que celle réalisée au déchargement du navire lui-même.

Cinq magasins, d'une superficie totale de près d'un hectare, viennent compléter l'installation ci-dessus décrite, permettant le stockage de 300.000 quintaux de marchandises en sacs.



ARRIVÉE DE L'AVION D'AIR-FRANCE A L'AÉRODROME DE MÉRIGNAC.

BORDEAUX PORT AÉRIEN

Le seul nom de Bordeaux suffit à évoquer le port maritime tant il est difficile de séparer la ville de son fleuve. Depuis quelques années, cette évocation s'est enrichie, et maintenant Bordeaux ne peut se concevoir également sans son port aérien.

Le fierté de la Chambre de Commerce est d'avoir participé avec un égal bonheur à l'une et à l'autre de ces belles réalisations.

Par décret du 10 juin 1931, M. le Ministre de l'Air, reconnaissant les efforts accomplis par la Chambre de Commerce de Bordeaux dans le domaine aéronautique, lui avait confié la gestion du Port aérien de Bordeaux-Mérignac. C'est toujours en conformité de ce même décret, dont l'application a été seulement suspendue pendant l'occupation, que la Chambre de Commerce assure de nouveau, depuis 1947, l'exploitation des installations commerciales reconstruites au lendemain de la libération, en attendant qu'un statut définitif, dont le projet doit être prochainement soumis à l'Assemblée Nationale, vienne fixer ses nouvelles attributions.

L'Aérodrome de Bordeaux-Mérignac est doté d'aménagements modernes, et notamment de deux longues pistes d'envol bétonnées de 1.800 et 2.000 mètres, de

pistes de circulation et d'aires de stationnement pouvant recevoir simultanément 15 avions commerciaux.

Son équipement, avec tour de contrôle, et ses installations radio-électriques et de balisage perfectionnées permettent aux avions de prendre leur envol ou d'atterrir dans les meilleures conditions de sécurité.

Les installations commerciales comprennent de vastes hangars qui abritent les avions de passage et les avions en cours d'essai, une aérogare où sont situés tous les services administratifs et techniques du port aérien et les bureaux des compagnies de navigation aérienne.

Enfin, le restaurant de l'Aéroport, particulièrement apprécié des Bordelais et des passagers, s'emploie à mettre en valeur et la cuisine bordelaise et les grands crus girondins.

Pour se rendre un compte exact des efforts réalisés au cours des trois dernières années, qu'il suffise de préciser que le montant des travaux d'édification ou de remise en état des installations s'est élevé à 430 millions environ.

Au cours de ces dernières années, l'aviation commerciale et touristique n'a cessé de se développer et

ses progrès constants ont eu une incidence heureuse sur la vie économique. Actuellement, les commerçants et les industriels apprécient la rapidité de leurs déplacements sur les longs parcours et confient de plus en plus à l'avion le soin de transporter certaines de leurs marchandises.

A Bordeaux, les lignes maritimes et ferroviaires se trouvent ainsi complétées par un réseau aérien, qui s'étend dans la plupart des directions.

La Compagnie Air-France exploite les lignes : Casablanca-Bordeaux-Nantes et retour, les lundis et vendredis ; Paris-Bordeaux-Lisbonne et retour, les samedis et dimanches. Cette ligne fonctionnera prochainement les jeudis et vendredis.

La British European Airways exploite la ligne : Londres-Bordeaux-Madrid-Gibraltar et retour, les mardis, jeudis et samedis.

Enfin, quelques compagnies privées : Air-Maroc, Aigle-Azur, Transports Aériens Intercontinentaux (T.A.I.), effectuent des transports à la demande, en particulier sur Tanger, Casablanca, Dakar.

Le nombre des passagers civils s'est élevé, en 1948, à 8.490 à l'arrivée, et à 7.785 au départ.

Pendant cette même année, 13.957 passagers transitant par Bordeaux ont également fait escale sur l'aérodrome.

Le fret aérien reçu en 1948 s'est élevé à 80 tonnes, et celui expédié à 216 tonnes. En transit, 680 tonnes de marchandises sont passées par le port aérien.

Le trafic postal sur les lignes Paris-Bordeaux-Toulouse-Pau et retour est aussi très important, puisqu'il a été enregistré sur l'aérodrome 256 tonnes à l'arrivée, 278 tonnes au départ et 687 tonnes en transit.

Il convient d'ajouter à ce mouvement les appareils militaires qui occupent un secteur déterminé et évoluent également sur ce même terrain.

Pour faire face à cette activité, la Chambre actuelle, tout comme ses devancières, animée de la même foi dans l'avenir aéronautique du Sud-Ouest, s'est résolument engagée, compte tenu des possibilités du moment, dans une œuvre de reconstitution indispensable.

Avec le concours des services ministériels et du service spécial des bases aériennes de la Gironde, un nouveau hangar de 6.000 m² et une gare de fret vont être édifiés prochainement et viendront compléter les installations existantes, répondant ainsi aux exigences du trafic qui s'accroît de jour en jour.

Mais l'aviation connaît une évolution constante, qui nous incite à tourner nos regards vers l'avenir.

C'est pourquoi le Service spécial des bases aériennes de la Gironde, pour pouvoir répondre d'une part à un trafic sans cesse croissant et, d'autre part, aux modifications, perfectionnements, augmentations de tonnage des appareils, dont les progrès rapides commandent une extension parallèle des installations au sol, étudie, en vue de son approbation par le Secrétariat général à l'Aviation civile et commerciale, l'avant-projet du plan de masse du futur aérodrome, sur lequel deux zones principales sont prévues :

- une zone des installations commerciales, destinée au service des passagers et du fret ;
- une zone réservée aux installations d'entretien et aux installations techniques et industrielles.



L'AÉROGARE DE MÉRIGNAC.



LA BRITISH EUROPEAN AIRWAYS EXPLOITE LA LIGNE LONDRES-BORDEAUX-MADRID-GIBRALTAR ET RETOUR.

Le nouveau plan prévoit aussi le doublement des pistes existantes par deux pistes parallèles de 2.000 mètres environ chacune.

a) *Zone des installations commerciales. Trafic « voyageurs et marchandises ».*

Cette zone sera située dans l'angle nord-est des pistes d'envol.

Elle comprendra notamment des aires de stationnement de courte durée, une aérogare, une gare de fret, des ateliers de piste, des garages de service, un service de sécurité-incendie, des postes de secours, des parcs à carburants et des garages, des parkings pour autos, une centrale électrique, une plate-forme pour hélicoptères.

Ces installations permettront d'assurer les différentes opérations intéressant le trafic des voyageurs dans le minimum de temps et le maximum de confort. Elles sont prévues pour des mouvements de 2.500.000 voyageurs et 100.000 tonnes de marchandises par an, ce qui correspond à une pointe journalière de 10.000 voyageurs et 300 tonnes de marchandises.

De vastes projets de routes reliant la zone de l'aéroport à la ville sont étudiés avec les différents services

de l'Urbanisme. En particulier, une avenue majestueuse, axée sur la direction principale de l'aérogare, sera suivie par les voyageurs débarquant ou se rendant à Mérignac.

b) *Zone des installations d'entretien, industrielles et techniques de l'Aérodrome.*

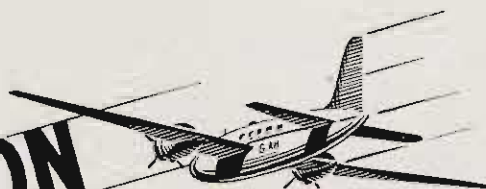
Cette zone sera située dans l'angle nord.

Elle comprendra notamment des aires de stationnement de longue durée, des hangars-abris et ateliers d'une superficie de 25.000 m², avec garages, magasins et bureaux. Cette zone est en partie réalisée, deux hangars compléteront les installations existantes.

La Chambre de Commerce est décidée à poursuivre ses efforts en matière aéronautique, afin de seconder les pouvoirs publics dans leur œuvre de reconstruction et dans la réalisation de leur programme d'aménagements nouveaux. Bordeaux deviendra ainsi un des plus grands centres aéronautiques, et par son équipement, sa situation géographique et climatologique exceptionnelle, attirera les escales des lignes de transport.

EXPORTEZ

PAR AVION



Si vos expéditions sont assez importantes pour fréter un ou plusieurs appareils, adressez-vous à B. E. A., vous bénéficierez d'un tarif spécial. Et n'oubliez pas un autre avantage des transports aériens, les taux d'assurances réduits.



BEA

BRITISH EUROPEAN AIRWAYS

Pour tous renseignements:

12, Cours du 30 juillet, BORDEAUX. Tél. : 60-09, 60-10, 60-11
Agent transitaire de B. E. A. à Bordeaux :
Edouard Beau et C^{ie}, 15, quai Louis XVIII - Tél. : 56-80
Agent transitaire de B. E. A. pour la France :
HERNU-PERON 13-15, rue de Nancy
Paris. Bot. : 46-84

Les Réalisations récentes de la S. N. C. F.

par M. CARDON,

Directeur de la Région du Sud-Ouest de la S. N. C. F.

Le fait que ceux des grands travaux de reconstruction qui ont pu être entrepris depuis la Libération touchent à leur fin ne signifie pas que la S. N. C. F., après avoir remis en état une partie essentielle de son équipement, considère sa tâche comme terminée.

Sans doute, ses réalisations les plus récentes et celles qui seront menées à bien dans un proche avenir paraîtront-elles moins « spectaculaires » que celles qui ont précédé. Elles n'en sont pas moins le témoignage de l'effort continu que développe la S. N. C. F. pour mettre à la disposition du Pays un service de qualité sans cesse améliorée.

Sur l'ensemble du Réseau français, ces réalisations sont trop nombreuses pour que nous puissions les examiner toutes; aussi nous bornerons-nous à étudier les plus caractéristiques de celles qui intéressent Bordeaux et le Sud-Ouest, sans oublier de noter, au passage, la contribution importante que l'industrie bordelaise leur a parfois apportée.

Services voyageurs.

Le rappel des résultats déjà acquis ne manquerait pas d'intérêt, mais dépasserait le cadre de cette étude : c'est donc vers l'avenir immédiat que nous tournerons nos regards.

Les prochaines améliorations porteront : d'une part, sur l'augmentation de la vitesse commerciale des trains; d'autre part, sur la création de relations nouvelles visant à faciliter les déplacements de voyageurs à toutes les distances.

La mise en application en mai 1949 du service d'été sera tout d'abord marquée par une accélération des trains circulant sur les lignes électrifiées : ainsi, par exemple, Paris-Bordeaux en 5 h. 55 dans les deux sens, par les trains les plus rapides; ce gain, apparemment modeste, n'en est pas moins l'étape indispensable qui prépare les progrès futurs.

D'autre part, les travaux de réfection de voie en cours sur la ligne de Bordeaux à Dax seront, à cette date, suffisamment avancés pour que la vitesse-limite des trains, qui avait été réduite à 70 km./h. en janvier 1947 sur l'ensemble de ce parcours, soit portée à 120 km./h. entre Bordeaux et Lamothe et à 100 km./h. entre Morcenx et Dax. Il en résultera pour les trains express et rapides du sens Bordeaux-Dax un gain de temps de 20 minutes.

La réfection de la voie sur cette section est conduite selon des procédés nouveaux, et il nous a paru bon de donner, dans la dernière partie de cette étude, une idée assez précise du fonctionnement de ce chantier.

Parmi les relations nouvelles intéressant Bordeaux et le Sud-Ouest, il convient de citer :

— la mise en circulation, entre Bordeaux et Toulouse, d'un service aller et retour d'autorails (départ de Bordeaux à 7 h., départ de Toulouse à 19 h. 30) qui placera les deux villes à 2 h. 50 l'une de l'autre, réalisant ainsi un « temps » jamais approché dans le passé;

— la création d'une nouvelle relation directe Bordeaux-Lyon (Bordeaux, 16 h. 53; Lyon, 6 h. 30) donnant à Lyon la correspondance avec la Franche-Comté, la Savoie et l'Alsace, et Lyon-Bordeaux (Lyon, 23 h. 55; Bordeaux, 12 h. 03);

— la mise en marche de deux trains rapides de jour Hendaye-Marseille, et *vice versa*.

— enfin, la création d'un autorail d'après-midi Bordeaux-Bergerac.

Services marchandises.

Les améliorations ont porté sur les différentes phases du transport : de plus grandes facilités dans la fourniture des wagons aux expéditeurs, l'accélération de certains acheminements du régime accéléré, la modernisation et l'extension des services d'enlèvement et de livraison des marchandises à domicile, la mise en vigueur de mesures propres à faciliter les opérations des expéditeurs importants, telles sont les réalisations récentes, intéressant Bordeaux et le Sud-Ouest, qui peuvent être portées au crédit de la S. N. C. F.

Fourniture des wagons aux expéditeurs.

L'expérience d'un passé récent a montré à quel point l'insuffisance du nombre des wagons à marchandises pouvait paralyser l'économie d'un pays. Après la Libération, la reconstitution du parc de matériel était donc pour la S. N. C. F. un problème de première urgence.

Nous ne pouvons examiner en détail les multiples mesures prises pour atteindre ce résultat : inventaire des wagons français circulant dans les divers pays d'Europe, efforts d'ordre politique pour en obtenir le rapatriement rapide à une époque où, la pénurie sévissant partout, chaque pays tendait à utiliser sans considération d'origine toutes les ressources existant sur son territoire, réparation du matériel endommagé à la cadence la plus élevée possible, enfin construction de matériel neuf en France et à l'étranger.

Le tableau ci-après, qui montre l'accroissement des effectifs utilisables entre 1944 et 1949, rend compte des résultats obtenus; mais il est un aspect de la situation dont les chiffres ne peuvent témoigner; ce sont les problèmes ardu qu'il a fallu résoudre, notamment en matière d'entretien et de réparation, pour faire face, au début surtout, au développement continu du trafic.

Tout récemment enfin, le niveau des ressources a rejoint celui des besoins : l'état d'équilibre atteint paraît assez stable pour qu'il ait été possible de supprimer la plupart des règles qui avaient été imposées, voici quelques années, à une époque d'extrême pénurie, pour hâter l'évolution du matériel.

Le retour à deux demi-journées des délais de chargement ou de déchargement des wagons sur débords, l'abaissement des frais de stationnement des wagons S. N. C. F. et des wagons de particulier, la suppression de l'obligation d'opérer les wagons le dimanche, autant

Variation des effectifs utilisables du matériel à marchandises.

	Convertis	Tombereaux	Plats	Ensemble
Juin 1944	91.500	100.500	36.000	228.000
Décembre 1945	96.500	116.000	56.500	269.000
Décembre 1946	107.500	115.500	53.500	276.500
Décembre 1947	130.000	122.500	48.500	301.000
Décembre 1948	141.500	131.500	46.500	319.500
Mars 1949	141.500	132.500	49.500	323.500

de mesures qui seront bien accueillies. Il faut se réjouir de voir ainsi disparaître une bonne part des contraintes nées de la guerre. Certes, elles étaient inévitables. Mais la clientèle s'en est toujours très mal accommodée et leur existence était une source inépuisable de frictions...

La contribution importante apportée par l'industrie bordelaise à la reconstitution de notre parc ne saurait être passée sous silence. C'est, en effet, dans les ateliers de la C. I. M. T. qu'ont été montés un nombre important des wagons commandés à l'étranger :

— en 1946, 7.000 wagons-tombereaux dont les éléments avaient été fabriqués en Grande-Bretagne;

— en 1947, à la cadence de 60 par jour, 12.000 des 37.500 wagons couverts commandés aux Etats-Unis.

Notons enfin que la C. I. M. T. participe également à la modernisation du matériel à voyageurs de la S. N. C. F. Ses ateliers construisent une des trois rames montées sur pneus destinées à assurer des relations ultra-rapides sur la ligne Paris-Strasbourg.

Accélération notable de certains acheminements du régime accéléré.

Quelques exemples caractéristiques des progrès réalisés dans ce domaine ont été rassemblés dans le tableau ci-après :

PARCOURS	MAI 1948			MAI 1949			GAIN de TEMPS
	HEURE ET JOUR		DURÉE du trajet	HEURE ET JOUR		DURÉE du trajet	
	de départ	d'arrivée		de départ	d'arrivée		
Paris-Bordeaux	0 h. 21	9 h. 47	9 h. 26	21 h. 35 - A	6 h. 06 - B	8 h. 31	0 h. 55
Marseille-Bordeaux	0 h. 04 - A	0 h. 33 - B	24 h. 29	23 h. 45 - A	17 h. 22 - B	17 h. 37	6 h. 52
Lorient-Bordeaux	16 h. 21 - A	5 h. 05 - B	12 h. 44	16 h. 25 - A	3 h. 35 - B	11 h. 10	4 h. 39
Limoges-Bordeaux	0 h. 20	8 h. 02	7 h. 42	5 h. 02	9 h. 25	4 h. 23	3 h. 49
Bordeaux-Brive	21 h. 50 - A	7 h. 22 - B	9 h. 32	21 h. 50 - A	3 h. 30 - B	5 h. 40	3 h. 52
Bordeaux-Clermont-Fd	21 h. 50 - A	16 h. 27 - B	18 h. 37	21 h. 50 - A	11 h. 58 - B	14 h. 08	4 h. 29

Modernisation et extension des services d'enlèvement et de livraison des marchandises à domicile.

Depuis octobre 1945, le service du camionnage à domicile des marchandises transportées par la S.N.C.F. est confié, pour Bordeaux, à la Société « Bordeaux-Correspondance ».

Grâce, d'une part, à la modernisation de son parc automobile, composé de fourgons électriques pour les bagages et les petits colis et de camions et de tracteurs électriques ou thermiques pour le détail; d'autre part, à une organisation rationnelle de son service, cette société a réussi à assurer les enlèvements et les livraisons à domicile de tout le trafic contractuel de la S.N.C.F. dans les meilleures conditions de rapidité et de sécurité pour la marchandise. Ce service a été étendu au cours de l'année 1948 à la plus grande partie de la banlieue bordelaise.

Une innovation intéressante a consisté à établir une tournée spéciale pour la livraison des colis avariés. Le camion de livraison est accompagné par un agent du Service des litiges. Le règlement peut ainsi s'opérer immédiatement, sans dérangement pour le destinataire.

En outre, un service de transbordement, créé entre la gare de Bordeaux-Saint-Jean et la gare Citram, permet d'assurer l'acheminement rapide des bagages qui ont fait

l'objet d'un enregistrement direct rail-route transitant par Bordeaux.

Enfin, l'homogénéité et la bonne présentation du matériel utilisé par la Société « Bordeaux-Correspondance », de couleur discrète et de bon goût, et comparable à celui du camionnage de Paris, rendent ce service vraiment digne d'une ville aussi élégante que Bordeaux.

Substitution des expéditeurs à la S.N.C.F. pour l'accomplissement de certaines opérations.

Afin de faciliter ses relations avec la clientèle et d'améliorer la qualité du service, la S.N.C.F. a conclu avec certains expéditeurs importants des accords qui ont pour effet de reporter chez l'expéditeur, contre rémunération, certaines opérations initiales d'expédition normalement du ressort de la S. N. C. F. : étiquetage, taxation, classement des envois, etc.

Ces accords permettent aux expéditeurs de régler à leur guise l'ordre de leurs expéditions. Ils leur épargnent des déplacements à la gare et des attentes.

Les expéditions étant faites selon un programme concerté avec la S. N. C. F., les expéditeurs qui ont adopté cette méthode sont assurés d'un acheminement plus rapide de leurs envois et d'une diminution des risques d'avaries.

Aussi, la S. N. C. F. s'efforce-t-elle de développer



LE MATÉRIEL UTILISÉ POUR LE TRANSPORT DU DÉTAIL.

dans la région bordelaise ce mode d'expédition où les deux parties trouvent leurs avantages.

Chantier de renouvellement de voie à grand rendement.

Suspendus pendant toute la durée de l'occupation, les travaux de renouvellement de voie durent être repris sur une grande échelle après la Libération. Il ne s'agissait pas seulement de regagner le temps perdu ; sur les grands itinéraires, il convenait, en outre, de doter nos voies, qui parfois avaient vieilli, d'un équipement plus résistant adapté à l'augmentation progressive de la vitesse des trains et surtout à l'accroissement du poids par essieu des wagons et des locomotives. Des travaux de cette ampleur ne pouvaient guère être conduits suivant les procédés en vigueur jusqu'alors ; du reste, leur importance même justifiait la mise au point d'un outillage spécial. Un des chantiers de renouvellement à grand rendement ainsi créés fut mis en activité entre Bordeaux et Dax. Ce sont les méthodes mises en œuvre sur ce chantier que nous allons examiner plus particulièrement.

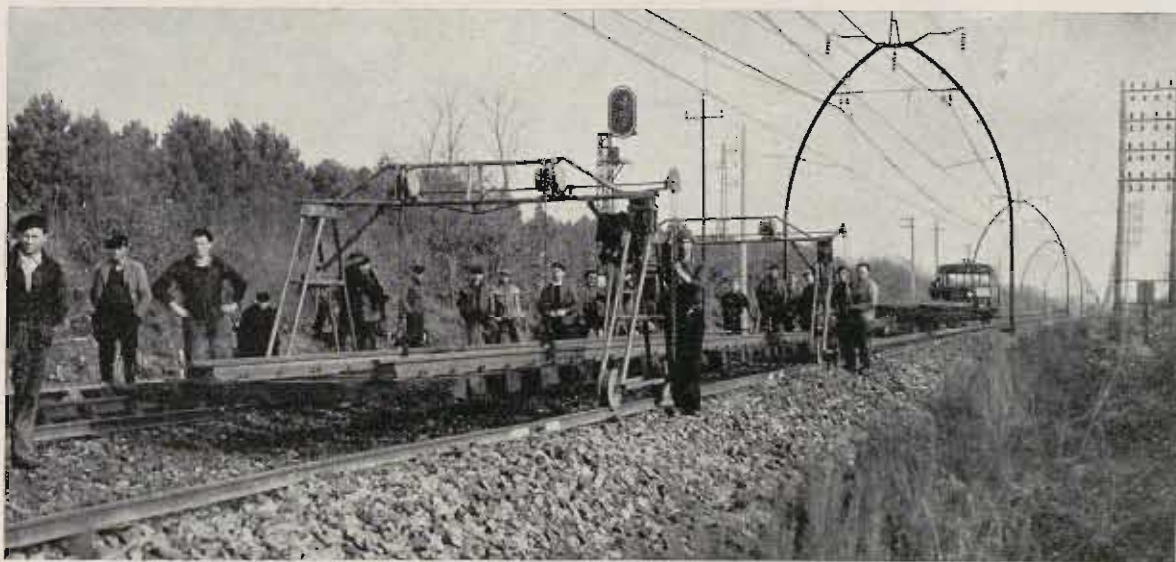
Opérations à effectuer.

Le travail consistait à remplacer la voie existante,

constituée de rails à double champignon, d'un poids de 44 kilos au mètre et posés sur 1.250 traverses au kilomètre, par une voie neuve équipée de rails Vignole de 50 kilos reposant sur 1.750 traverses au kilomètre. Ce programme imposait les opérations ci-après :

- amener à pied d'œuvre le matériel neuf : rails, traverses, selles, etc. ;
- démonter la vieille voie ;
- préparer la plate-forme sur laquelle serait mise en place la voie neuve (opération du dégarnissage) ;
- monter la voie neuve, la raccorder aux sections voisines, la régler en hauteur (relevage), la stabiliser sur la plate-forme (bourrage), la régler en plan (dressage) ;
- enfin, évacuer le matériel déposé (rails à double champignon, traverses, coussinets, coins, etc.).

Dans les procédés classiques, ces diverses opérations se font toutes sur place, presque entièrement à la main, et dans l'intervalle du passage des trains ; la continuité de la voie en réfection n'est pas rompue ; la vitesse des trains est simplement ramenée à 30 km./h. aux abords et au passage du chantier.



LANCEMENT D'UNE TRAVÉE DE VOIE NEUVE.

Tous les voyageurs ont remarqué ces chantiers, animés par une main-d'œuvre souvent pittoresque que la nature des opérations entreprises et l'importance des masses manutentionnées veulent très nombreuse.

Caractéristiques de la méthode nouvelle.

Cette méthode se distingue des précédentes sur deux points principaux :

— pendant les heures d'activité du chantier, la circulation des trains est interrompue sur la voie en cours de substitution ; on peut donc couper cette voie, y travailler d'une manière continue et amener à pied d'œuvre les machines spéciales et les engins mécaniques dont on a besoin pour certaines opérations ;

— le montage de la voie neuve et le démontage de la voie déposée ne sont plus exécutés sur place mais dans des ateliers bien adaptés à leur fonction où, à l'inverse de ce qui se passe dans l'organisation ordinaire, le rendement ne souffre plus des interruptions imposées par le passage des trains, si fréquentes sur les lignes à grande circulation.

Fonctionnement du chantier.

Schématiquement, les opérations se déroulent comme suit :

Chaque matin, la longueur de voie neuve qui sera mise en place dans la journée est transportée aux abords du chantier sur des véhicules spéciaux (lorrys). Les sections successives de la voie à déposer sont soulevées par des palans sous portique, puis chargées sur des lorrys et évacuées à proximité. La plate-forme, superficiellement égalisée à la main, reçoit ensuite les éléments de voie neuve. L'opération de dégarnissage vient aussitôt après ; elle est faite mécaniquement. La voie est ensuite placée à la hauteur voulue (relevage), stabilisée dans cette position (opération du bourrage faite mécaniquement) et enfin mise à l'alignement (dressage). Il ne reste plus qu'à emporter à l'atelier la voie déposée, en employant les lorrys qui ont servi à apporter la voie neuve, et à procéder au dépeçage de cette voie.

Avantages de la méthode.

Quelques chiffres feront ressortir l'intérêt de cette nouvelle méthode. Alors que, dans le procédé classique, 120 hommes au moins doivent être employés pour renouveler 1.200 à 1.500 mètres de voie par semaine, le nouveau procédé, avec moins de 100 hommes, permet une progression de près de 4 kilomètres par semaine.

Cet avantage compense largement la très légère gêne qui est apportée, dans les périodes de circulation active, à la circulation des trains sur la voie restée libre.

Mesures de sécurité.

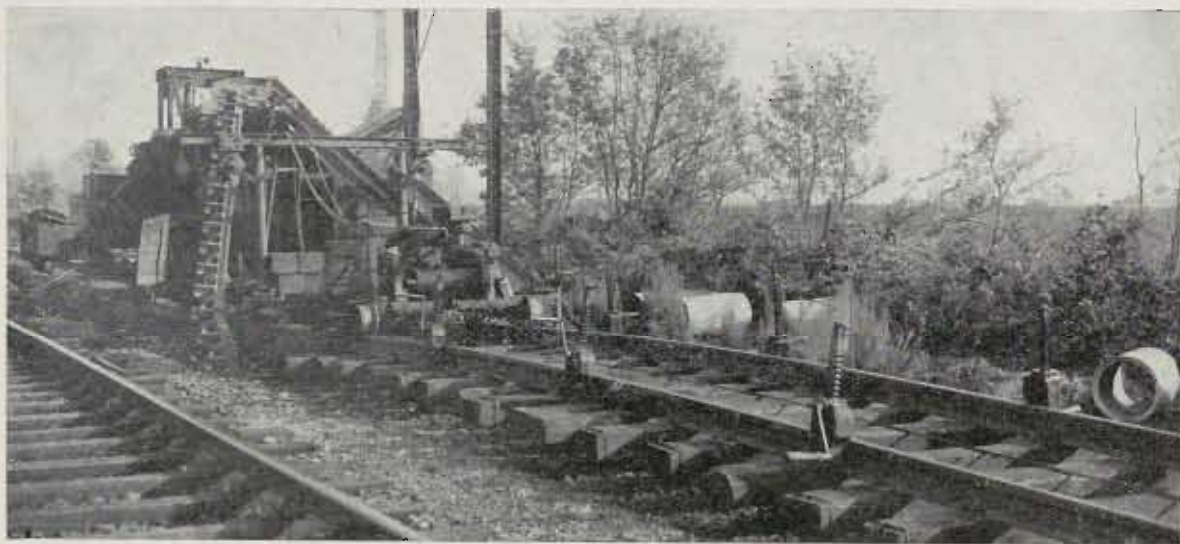
Il convient d'ajouter que tout est mis en œuvre pour garantir la sécurité et la régularité de la marche des trains. Pendant les heures d'activité du chantier (8 h. sur 24 h.), la circulation ne peut se faire que sur une voie. Les trains accèdent alors à la voie unique de circulation directement, par aiguille prise en pointe, donc sans manœuvre de relouement. Une signalisation temporaire est constituée ; les dispositifs de sécurité qui la complètent sont du même type que ceux qui sont couramment employés pour équiper les installations permanentes de la S. N. C. F.

Conclusion.

Nous souhaitons qu'en dépit de ses lacunes, cet exposé entraîne, dans l'esprit des lecteurs de cette revue, la double conviction que nous visions à leur donner :

— d'abord, que dans les réalisations de la S. N. C. F., Bordeaux et sa région ont obtenu la part qui leur est due en raison de leur position économique prééminente sur la Région du Sud-Ouest ;

— ensuite, que le slogan « *Un service public au service du public* », dans lequel la S. N. C. F. synthétise ses efforts, n'est pas une formule de publicité commode et vide de sens. Il faut le considérer comme l'aboutissement d'une tâche silencieuse accomplie à tous les degrés de la hiérarchie et comme le témoignage de la volonté apportée par les cheminots à perfectionner et à défendre, dans l'intérêt bien compris du Pays, l'outil qu'ils ont reçu des mains de leurs anciens.



DÉGARNISSEUSE MÉCANIQUE.



LE PONT DE LIBOURNE APRÈS SA DESTRUCTION (AOÛT 1944)

GRANDS TRAVAUX EN GIRONDE

La Reconstruction des Ponts du Chemin de Fer sur la Dordogne : Libourne, Sainte-Foy-La-Grande, Saint-André-de-Cubzac

par M. GRANIER,

Ingénieur, Chef d'arrondissement de la voie de la S. N. C. F., à Bordeaux.

En août 1944, le mouvement de repli des troupes allemandes vers le Nord-Est donna lieu, tant de la part de ces troupes en retraite que des organismes de résistance qui les combattaient, à des destructions portant sur des ouvrages d'art importants et occasionnant des interruptions graves dans la circulation des trains au nord de la Garonne. Si le pont du chemin de fer à Bordeaux — La Passerelle — ne fut pas avarié, tous les ouvrages de la Dordogne furent pétardés :

- à Cubzac, le pont de la ligne de Saintes ;
- à Libourne, le pont des lignes de Paris et Périgueux ;
- à Sainte-Foy-la-Grande et Prigonrieux (près Bergerac), les ponts de la ligne de Bergerac.

La reconstruction des ponts de Libourne, de Sainte-Foy et de Prigonrieux put être entreprise immédiatement par la S.N.C.F., qui porta tout son effort sur Libourne, où un pont provisoire, établi le 15 janvier, permit de rétablir les communications les plus indispensables pour l'économie nationale.

La remise en état du viaduc de Cubzac ne fut entre-

prise que plus tard. A Cubzac, le problème du rétablissement de la circulation était, en effet, à la fois plus difficile et moins urgent :

— moins urgent : car le trafic général était dévié de Saintes et des Charentes vers Bordeaux par Saint-Mariens, Marcenais et Libourne ;

— plus difficile : car le problème technique du relevage se doublait de la pénurie importante en acier.

I. — Le pont de Libourne.

Pendant les dernières années de la période d'occupation, les Allemands avaient préparé, dans les piles 3 et 4 du pont, des chambres de mine, qui, par leur explosion le 28 août 1944, détruisirent les piles 3 et 4 jusqu'à leur base, entraînant la chute des voûtes 3, 4 et 5. Les voûtes 1 et 2, fortement fissurées par l'explosion, s'effondrèrent à leur tour dans la Dordogne le 3 septembre 1944.

La S. N. C. F. entreprit immédiatement l'établissement d'un ouvrage provisoire.

Des poutres métalliques devaient être posées sur l'en-



LE VIADUC DE SAINT-ANDRÉ-DE-CUBZAC APRÈS SA DESTRUCTION LE 24 AOÛT 1944.

semble de l'ouvrage pour éviter l'effondrement, de proche en proche, des voûtes restantes. Au droit de la brèche centrale, ces poutres devaient reposer sur trois palées en bois construites sur des pilotis enfoncés dans le lit de la Dordogne entre les piles détruites. Il était en effet nécessaire de libérer les débris des piles détruites pour leur examen détaillé, qui devait conditionner la reconstruction définitive de l'ouvrage.

La plupart des poutres furent récupérées sur un ouvrage provisoire que les Allemands avaient établi à la frontière d'Espagne sur la Bidassoa. Ce pont fut démonté et les poutres acheminées vers Bordeaux pour être remises à divers entrepreneurs de cette ville, qui les transformèrent en tabliers provisoires.

Les difficultés les plus importantes furent d'abord de trouver les engins nécessaires à l'établissement du pont provisoire : sonnette pour battre les pilotis, drague pour libérer l'emplacement de battage, péniches pour mettre les déblais, remorqueurs ; ensuite, de les amener de Bordeaux à Libourne par le Bec-d'Ambès, à travers un chenal obstrué et miné. Grâce au concours de toutes les Administrations, de tous les constructeurs, ces difficultés furent rapidement résolues, et, le 12 novembre, le premier pilot était battu en rivière. Le lancement des travées métalliques au droit des piles détruites fut particulièrement difficile par suite du poids de ces travées et de l'absence d'engins de levage suffisants. Ce lancement fut réalisé du 12 au 14 janvier, par la neige et une température de -10° , et le passage provisoire fut livré à la circulation le 15 janvier 1945.

Les travaux du pont définitif, qui avait été étudié pendant la construction du pont provisoire, commencèrent aussitôt. Le pont devait être reconstruit dans ses caractéristiques primitives. La seule différence entre la partie nouvelle et la partie ancienne est l'emploi du béton dans les voûtes et les corps des piles, mais l'aspect extérieur n'a pas été modifié, car les bandeaux et les tympans des voûtes, ainsi que les piles, ont été revêtus extérieurement de pierre de taille pour rappeler, le plus possible, la partie conservée de l'ancien ouvrage.

La partie la plus originale des travaux a été l'emploi, pour l'armature des piles, de deux caissons en béton armé

qui furent construits dans une fouille faite sur la rive droite de la Dordogne en aval du pont. Après achèvement et séchage du béton, la fouille fut mise en communication avec la Dordogne, et les caissons amenés par flottaison furent coulés exactement sur les débris des piles. Après examen des fondations et colmatage des fissures des piles, les caissons furent remplis intérieurement de béton et revêtus extérieurement de l'appareil de pierre de taille définitif.

Les voûtes, en béton faiblement armé, furent coulées sur des cintres formés par des rails cintrés à la demande suivant les procédés classiques.

La passerelle provisoire avait été établie à l'emplacement d'une voie du pont définitif. Celui-ci fut donc construit par moitié, d'abord la moitié aval, puis, après établissement de la voie sur cette moitié, le pont provisoire fut démolé et la construction de la deuxième moitié de l'ouvrage définitif entreprise à l'emplacement de celui-ci.

La première moitié du pont définitif fut terminée et mise en service le 29 mars 1946, la deuxième moitié le 10 août 1946, date à laquelle la circulation normale des trains était rétablie sur les deux voies de cet ouvrage.

II. — Pont de Sainte-Foy-la-Grande.

La destruction fut provoquée le 17 juin 1944 par les organisations de résistance occupant la ville de Sainte-Foy-la-Grande. Des charges d'explosifs placés à la clé de la voûte n° 1, côté Libourne, déterminèrent dans cette voûte une brèche de 20 mètres environ.

Étant donné la faible importance de la ligne et l'insuffisance des moyens d'exécution, il ne fut pas envisagé de rétablissement provisoire de circulation, et la reconstruction définitive fut directement entreprise.

La voûte a été reconstruite en béton faiblement armé aux mois d'août et septembre 1945.

On a cherché à conserver à l'ensemble de l'ouvrage son aspect primitif par l'emploi en parement des tympans de matériaux des démolitions récupérées dans la rivière. Les plinthes et bandeaux de voûte ont été exécutés en béton moulé teinté dans la masse.

Les travaux furent entravés par les difficultés de mise au point des cintres métalliques et par le manque de ciment.

La circulation put cependant être rétablie sur l'ouvrage le 15 novembre 1945.

III. — Viaduc de Saint-André-de-Cubzac.

La destruction des deux viaducs de Cubzac fut faite par les Allemands par un procédé classique : pétardage de deux sections de poutre, devant entraîner de proche en proche la destruction d'une grande partie de l'ouvrage. Si l'opération réussit, malheureusement, pour le pont-route, dont deux piles et trois travées s'effondrèrent dans la Dordogne, le pont de chemin de fer, construit d'une manière plus solide, en considération des charges à supporter, résista mieux. La troisième travée tomba dans la Dordogne, mais une de ses extrémités resta appuyée sur la deuxième pile. La deuxième travée resta en équilibre avec un porte-à-faux impressionnant de 65 mètres.

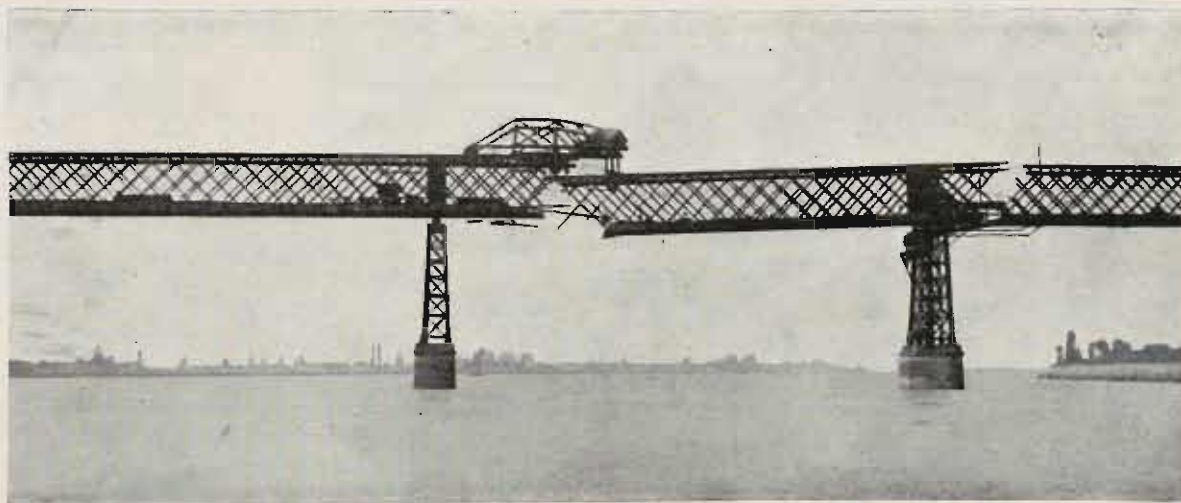
La pénurie d'acier nous interdisant l'abandon de la troisième travée, qui était apparemment en bon état, la S. N. C. F. étudia son relevage. Le moyen qui fut adopté consista à installer sur la partie intacte un avant-bec qui, par le moyen de chaînes de relevage accrochées à la travée effondrée au droit de l'eau, permit de remonter la travée à son niveau primitif. Ce procédé, classique sans doute, était rendu cependant délicat par suite de la situation précaire dans laquelle se trouvait la deuxième pile, sur laquelle reposait la travée. Dans sa chute, celle-ci avait en effet exercé un tel effort sur

l'appui, que la pile, dont les ancrages sur le socle en maçonnerie étaient tous rompus, était déversée de 0 m. 80 en tête dans le sens longitudinal. L'ensemble de la pile et de la travée était dans un état d'équilibre tel que les manœuvres de relevage ne purent être entreprises qu'après des travaux très délicats de consolidation de la pile.

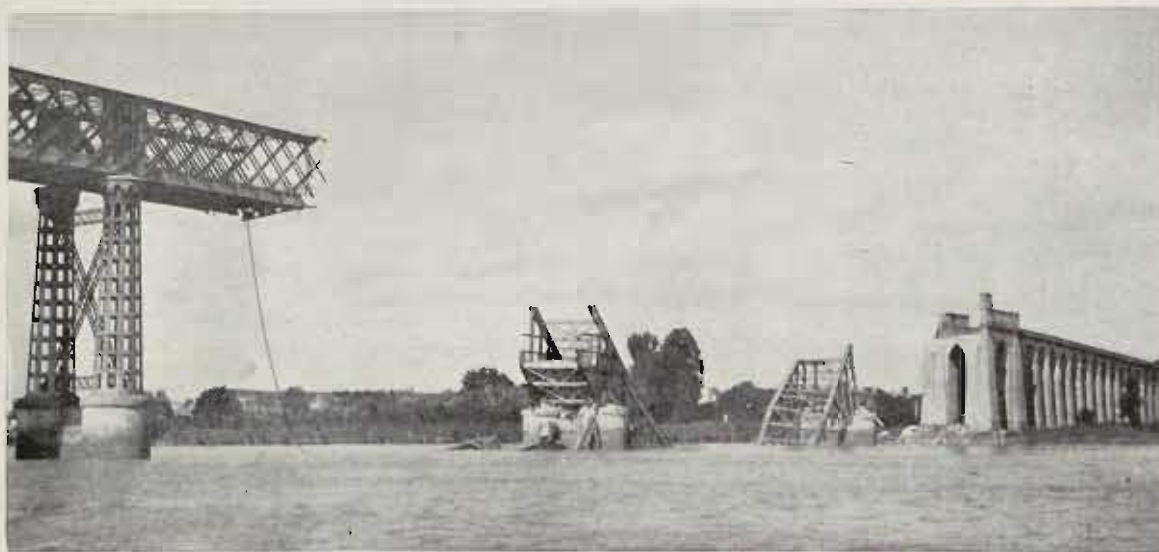
L'exécution des travaux fut, de plus, gênée par leur hauteur : le poste de manœuvre des chaînes de relevage était à 32 mètres au-dessus de la Dordogne ; par les marées, dont l'importance (5 m. environ) gênait les travaux à exécuter à la partie basse de la travée. L'opacité, enfin, des eaux de la Dordogne fut une grande gêne pour les travaux de scaphandre à exécuter dans la même zone.

Commencés le 24 juillet 1945, les travaux de remise en état de la pile furent achevés vers le 15 novembre. Des essais de levage de la travée furent faits en décembre, mais ils révélèrent que la travée tombée en rivière s'était encastrée au pied de la quatrième pile, dans des enrochements où elle s'était en partie broyée. Il fut donc procédé, sous l'eau, à la coupe au chalumeau de la partie avariée. Le relevage fut alors repris fin février, et une voie put être livrée à la circulation des trains le 1^{er} juin 1946. La circulation normale des trains fut réalisée, sur les deux voies, le 18 octobre de la même année.

La remise en état de l'ouvrage nécessita l'utilisation d'environ 400 tonnes d'acier — moitié pour le remplacement des pièces avariées — moitié pour la construction des appareils de relevage.



LE VIADUC DE SAINT-ANDRÉ-DE-CUBZAC EN COURS DE RELEVAGE. AVRIL 1946.



PONT DE CUBZAC, SEPTEMBRE 1944.

La Reconstruction des Ponts-Routes en Gironde.

Après la Libération, le département de la Gironde comptait 57 ponts-routes détruits, dont les plus importants étaient les ouvrages sur la Dordogne, au nombre de 8, de Sainte-Foy à Saint-André-de-Cubzac. Le plus grand de tous est celui de Cubzac, d'une longueur totale de 552 mètres avec des travées de 72 m. 80 à 25 mètres au-dessus de la rivière.

Le premier soin du Service des Ponts et Chaussées

fut de rétablir, partout où cela était possible, des ponts provisoires. C'est ainsi, en particulier, qu'à Libourne on bâtit rapidement sur pieux un solide tablier avec poutres de bois allant jusqu'à 30 mètres de portée, et supportant une chaussée de 6 mètres de largeur accessible aux charges de 25 tonnes. A Cubzac, malheureusement, il n'était pas possible d'en faire autant et la continuité de la R.N. n° 10 en cet endroit



PONT DE CUBZAC EN COURS DE CONSTRUCTION, AOUT 1947.



PONT DE LIBOURNE. — VUE D'ENSEMBLE DU CHANTIER, CÔTÉ AVAL.
MONTRANT LES DEUX CINTRES DES VOÛTES 4 ET 5.

fut assurée jusqu'au 1^{er} février 1948 par trois bacs qui traversèrent tous les véhicules jusqu'à 10 tonnes.



Le travail de reconstruction le plus considérable fut celui du pont de Cubzac, exécuté par les Anciens Etablissements Eiffel et par l'Entreprise Générale et Industrielle du Sud-Ouest pour les travaux de maçonnerie et béton armé, de septembre 1946 à janvier 1948. L'ouvrage qui avait été réalisé en 1883 par le grand constructeur Gustave Eiffel s'est ainsi trouvé restauré par ses successeurs. L'entreprise exigeait des moyens sérieux et l'habitude des opérations difficiles.

Les Allemands avaient réussi le 28 août 1944 une destruction grave. Les trois travées attenant à la rive droite étaient effondrées et déchiquetées, à l'exception d'un tronçon de 20 mètres resté lié à la travée n° 5. Il y avait ainsi une brèche d'environ 190 mètres et les deux piles sous-jacentes étaient pulvérisées. Aucune récupération n'était possible.

La reconstruction des piles en fonte sur les maçonneries réparées représentait déjà une œuvre délicate dans un moment où tous les matériaux manquaient. Mais les difficultés furent beaucoup plus grandes encore pour l'approvisionnement des 800 tonnes d'acier nécessaires au tablier. Les retards dans les



LE CARACTÈRE ARCHITECTURAL DU PONT DE LIBOURNE
A ÉTÉ RESPECTÉ.

approvisionnements entraînèrent celui du chantier. Montée sur la culée, la poutre destinée à fermer la brèche fut mise en place par lancement, manœuvre difficile qui exigea naturellement une vigilance particulière, surtout au moment où il fallut assurer la liaison des parties nouvelles et anciennes de l'ouvrage.

Le pont put être inauguré par M. Jules Moch, ministre de l'Intérieur, et M. le Directeur des Routes représentant M. le Ministre des Travaux publics le 1^{er} février 1948.

Le pont en maçonnerie de Libourne, que les Allemands avaient fait sauter le 28 août 1944 également, avait lui aussi trois travées ruinées, et ce qui était grave des piles profondément démolies, fissurées jusqu'aux fondations sur pieux. Les voûtes adjacentes n'étant plus contrebutées s'affaissaient elles-mêmes, prêtes à s'effondrer.

Un examen de ces fondations était indispensable, et ce travail de recherche jusqu'aux têtes de pieux fut long et difficile. C'est seulement lorsqu'on eut acquis l'assurance de la bonne tenue des pilotis qu'il devint possible de reconstruire.

Le pont de Libourne est un monument digne du grand constructeur qui en fut l'auteur, Claude Deschamps, inspecteur général des Ponts et Chaussées. Inauguré en 1824, il comporte des bandeaux de pierre de taille avec appareil en cornes de vaches, des tympans de briques dont le modèle ne se trouve plus dans le commerce, enfin des œils-de-bœufs finement sculptés ornant les élégissements au-dessus des piles.

L'Administration des Ponts et Chaussées tenait à respecter le caractère architectural de l'ouvrage et, sans retarder la marche des travaux qui furent au contraire terminés dans un temps record, le pont de Libourne a été rétabli exactement suivant son aspect ancien.

L'entreprise qui a réalisé cette œuvre est la Société

auxiliaire d'Entreprises électriques et de Travaux publics. Dès le 20 décembre 1948, la circulation était autorisée sur l'ouvrage reconstruit dont l'inauguration eut lieu en présence de M. le ministre Devinat le 8 janvier 1949.

Moins spectaculaire, la reconstruction du pont métallique de Branne, que les Allemands firent sauter le 24 août 1944, n'en a pas moins été fertile en péripéties et en difficultés.

De nombreuses entreprises ont concouru au rétablissement des piles en maçonnerie et au relevage des poutres récupérées en rivière. En définitive, c'est la Maison Fourès qui a rétabli le tablier métallique terminé à la date du 1^{er} novembre 1948 et inauguré par M. le Préfet de la Gironde quelques jours plus tard.

Sont actuellement en cours de construction trois ouvrages entièrement neufs, chacun de 150 mètres environ et destinés à remplacer des ponts suspendus :

- l'un, de trois grands arcs en béton armé, à Castillon;
- les deux autres à tablier métallique sous chaussée, à Pessac et Saint-Jean-de-Blaignac.

Ces trois ouvrages seront achevés en 1950.

Le pont de Sainte-Foy-la-Grande a été le premier rendu à la circulation au mois d'août 1947.

Il ne restera plus l'année prochaine qu'un seul ouvrage à reconstruire sur les 57 détruits en Gironde, c'est celui de Tranchard à l'aval de Castillon. La brèche réparée provisoirement permet d'utiliser le passage.

En résumé, six ans d'efforts auront été nécessaires pour rétablir, avec il est vrai des améliorations sensibles, tous les ponts routiers de la Gironde.



PONT DE BRANNE. — RELEVAGE TERMINÉ. — RESTE LE RIPAGE. — 15 AVRIL 1946.

Relevage et reconstruction
du pont de Cubzac (S. N. C. F.)
sur la Dordogne



ÉTABLISSEMENTS R. FOURÈS, Constructions métalliques

105, rue de Pessac — BORDEAUX — Tél. 24.10

Dès la Libération, les Etablissements FOURÈS ont pris une large part aux travaux de reconstruction des ouvrages d'art et des hangars d'aviation, rendus nécessaires par les destructions consécutives à la guerre.

Parmi ces travaux particulièrement délicats, nous citerons : Pour la S. N. C. F., la reconstruction du pont d'Orgon, sur la Durance, où la circulation des trains, rétablie en soixante-cinq jours, a facilité l'acheminement des convois américains de Marseille vers le Nord. De nombreux autres ponts pour les régions du Sud-Est et de l'Est, dont le pont de Chalampé, sur le Rhin.

Dans notre région, l'Entreprise FOURÈS a réalisé le relevage et la reconstruction du pont de Cubzac (S. N. C. F.), sur la Dordogne. Travail difficile, mené à bien grâce à une solution hardie permettant de gagner plusieurs mois pour la mise en service de la ligne. Sur cette même rivière, elle a reconstruit, pour les Ponts et Chaussées, le pont de Branne, avec une avance sensible sur les délais prévus.

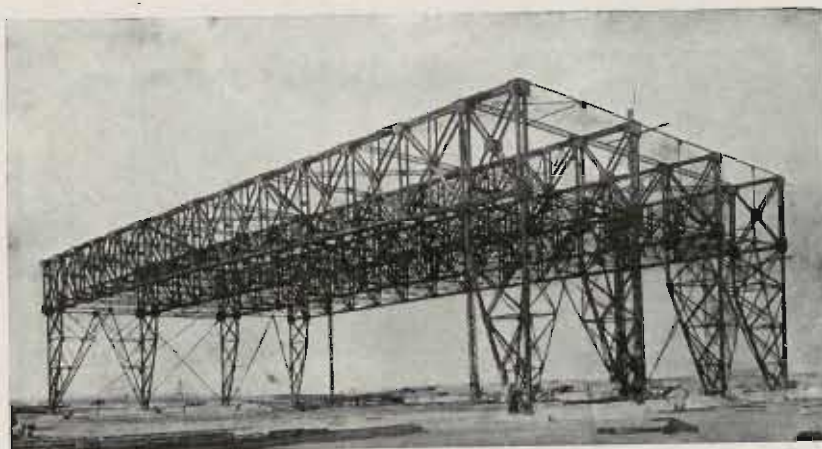
Pour le service des Bases aériennes, de nombreux hangars d'aviation ont été construits par cette



Portique de relevage
sur sous-marins

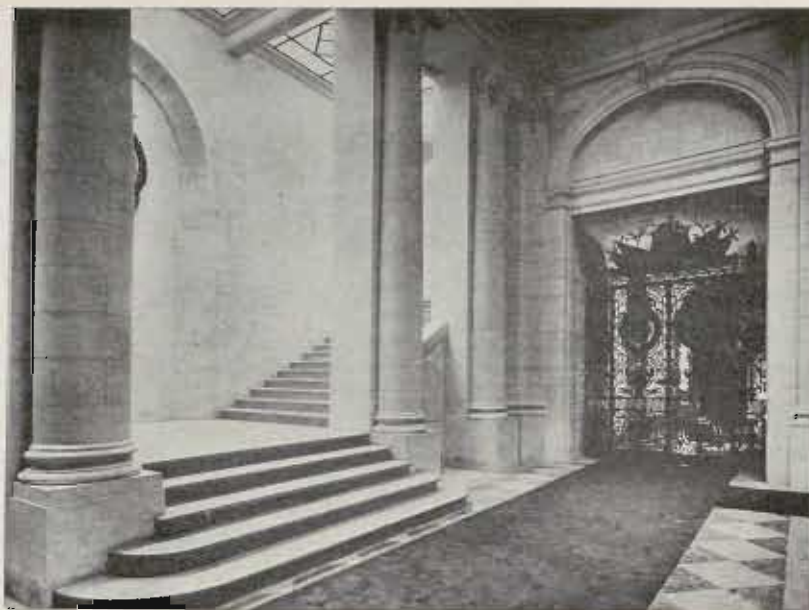
firme sur la plupart des aérodromes de France. L'activité de l'Entreprise FOURÈS s'étend sur l'ensemble du territoire, où de nombreuses constructions sont actuellement en cours.

Cette affaire, qui se classe parmi les plus importantes de notre région, vient, sous l'impulsion d'une direction particulièrement dynamique, d'installer en Amérique du Sud des filiales qui sont, d'ores et déjà, en plein essor.



Hangars de 60 m. de portée
en cours de montage
Aéroport de Marseille-Marignane

Chambre de Commerce
de Marseille



LE HALL DE L'ESCALIER D'HONNEUR DU PALAIS DE LA BOURSE RÉCEMMENT TRANSFORMÉ
AVEC REVÊTEMENT DES MURS EN PIERRE DURE
(ARCHITECTES : MM. AUGEREAU, GARROS ET PERRIER).

L'ENTREPRISE GÉNÉRALE INDUSTRIELLE DU SUD-OUEST

SOCIÉTÉ ANONYME

SIÈGE SOCIAL : 74, rue Guillaume-Leblanc, BORDEAUX

L'ENTREPRISE GÉNÉRALE INDUSTRIELLE DU SUD-OUEST, succédant en 1930 aux Etablissements JULES BALINEAU, pratique depuis de longues années l'art de bâtir dont elle a suivi les progrès pas à pas.

Son activité se manifeste dans le domaine le plus étendu de la construction; en premier lieu, par l'étude et la recherche des solutions les plus économiques et les mieux adaptées aux besoins de ses clients; enfin, par

des réalisations dont les plus récentes sont présentées sur les photographies ci-contre.

Pour les constructions industrielles en particulier, la compétence de son personnel technique la met en mesure de répondre à toutes les questions qui lui sont posées. Son organisation lui permet de mener à bien les travaux les plus divers depuis les fondations sur pieux dont elle a battu quelques dizaines de milliers dans les



L'AÉROGARE PROVISOIRE ÉDIFIÉE A MÉRIGNAC (ARCHITECTE : M. MOTHE).



LA TRÈS IMPORTANTE USINE ISOREL A CASTELJALOUX, DONT LE PRINCIPAL BATIMENT A 300 MÈTRES DE LONGUEUR ET QUI A NÉCESSITÉ POUR SA CONSTRUCTION ENVIRON 1.000 TONNES D'ACIER ET 5.000 TONNES DE CIMENT.

terrains les plus divers, jusqu'à la décoration intérieure dans sa forme la plus moderne.

L'E.G.I.S.O. dispose à cet effet : de vastes ateliers, magasins et dépôts (plus de 5.000 m²), munis d'un outillage perfectionné et dans lesquels elle produit directement tous les éléments préfabriqués : charpente, menuiserie, ébénisterie, produits moulés, etc., et d'un matériel de chantier comprenant de nombreux appareils, des modèles les plus nouveaux.

Des Entreprises annexes lui réservent leurs moyens de production pour installations sanitaires, thermiques, etc.

L'Entreprise compte parmi son personnel des techniciens, agents de maîtrise et ouvriers spécialisés qui lui sont restés attachés depuis sa fondation. Deux générations de professionnels ont fait école et ont formé une troupe de jeunes qui s'appliquent à maintenir les traditions de hardiesse dans la conception et de conscience dans l'exécution qui placent l'E.G.I.S.O. au premier rang des constructeurs régionaux.

Parmi les principaux ouvrages édifiés à Bordeaux et dans la région, nous citerons, pour témoigner de la diversité des réalisations effectuées pour les Administrations et Services publics :

- Reconstruction du Palais de la Bourse et immeubles annexes — Bourse maritime, place Laine;
- Usine d'incinération des ordures ménagères;
- Caserne des Sapeurs-Pompiers;
- Bâtiments et fondations sur pieux aux Abattoirs de Bordeaux;

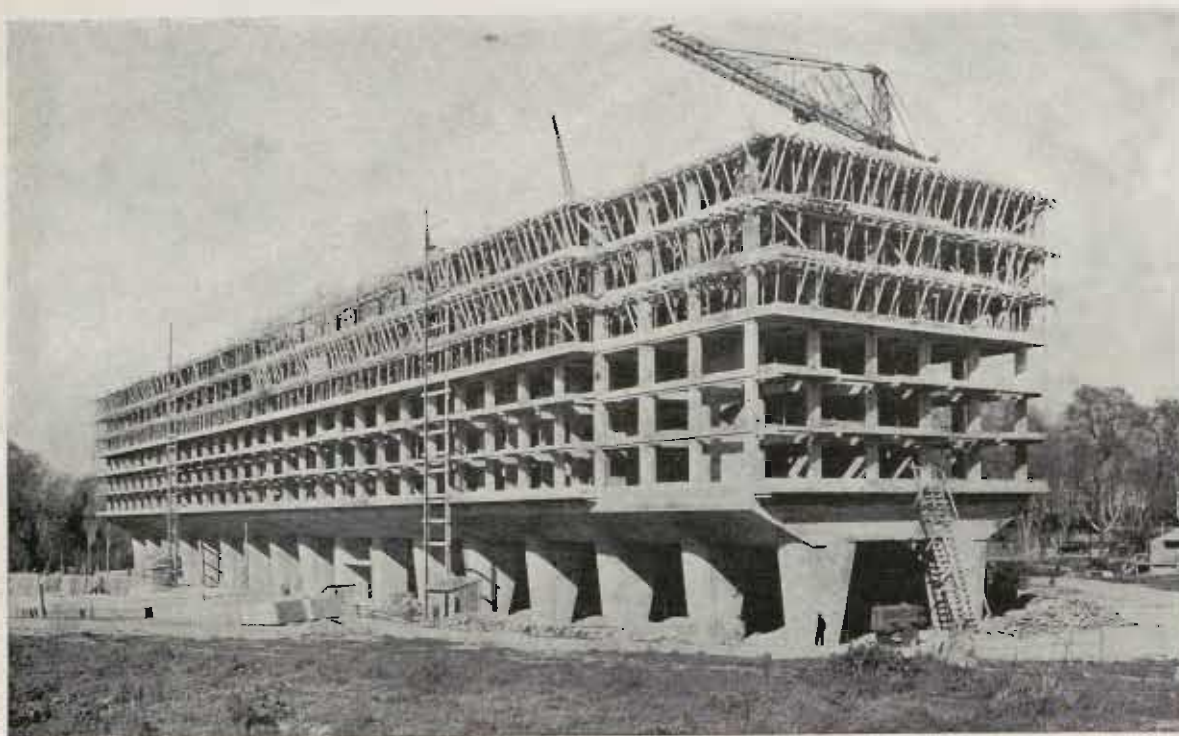
- Pylônes d'éclairage de la ville;
 - Gare de Bordeaux-Saint-Louis;
 - Pont d'Aiguillon (Lot-et-Garonne), etc.,
- et parmi les principaux clients industriels :

- Raffineries Saint-Remi;
- Acieries de Longwy;
- Raffineries de Pétroles de la Gironde;
- Automobiles Peugeot;
- S.N.C.A.S.O.;
- Société Ford;
- Verreries de Carmaux;
- Soudure Autogène Française;
- Air Liquide;

- Etablissements Saint-Marc et Barrès;
- Etablissements Cazanove;
- Etablissements Chabrat;
- Etablissements Bardinet;
- Etablissements W.-R. Tapie;
- Etablissements Tissandier, etc.



LE PONT DE CURZAC DONT LA RECONSTRUCTION DES PILES ET CULÉES ET LES TRAVAUX DE BÉTON ARMÉ AVAIENT ÉTÉ CONFÉJÉS A L'E. G. I. S. O.



Unité d'habitation "Le Corbusier" en construction à Marseille - Niveau 7 - Vue d'ensemble

LA CONSTRUCTION MODERNE FRANÇAISE

SOCIÉTÉ ANONYME COOPÉRATIVE OUVRIÈRE DE PRODUCTION, CAPITAL 1.000.000 DE FRANCS

CONSTRUCTIONS INDUSTRIELLES — BÉTON ARMÉ

Directeur Général: AUGUSTE MIONE, Ingénieur e. s. b. a.

88, rue Judaïque - BORDEAUX - Tél. 819.46 - 832.64

LES VOIES NOUVELLES DE LA CONSTRUCTION FRANÇAISE

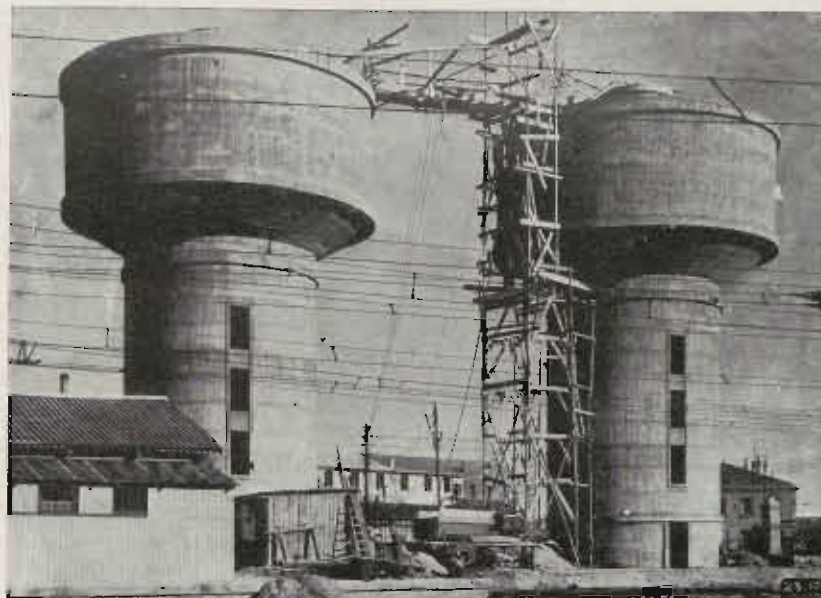
Lorsque le voyageur parcourt les régions dévastées par la guerre, il est ahuri de constater que les Français éprouvés mais liés à leur sol vivent dans les ruines, dans des trous de taupe, et que rien, pour ainsi dire, ne se reconstruit. Seul le génie de la race s'exprime par la variété de l'état du sol. Les ruines, en effet, subiraient le même sort où la guerre les laissa si la nature généreuse ne leur accordait la parure de ses fleurs sauvages, de ses herbes folles... Quelquefois, les habitants ont fait ce qu'ils ont pu et ont déblayé les décombres, conservé les briques et les pierres, et, dans le vide immense des larges espaces libres, essayé de rebâtir le foyer. L'on peut alors s'indigner, interroger, en vain. Il y a des plans établis, selon des disponibilités financières, mais, au point de vue pratique, rien n'est conçu rapidement.

Mais une Société Coopérative de Production, «La

Construction Moderne Française», dont le siège social est à Bordeaux, a su étudier, malgré les difficultés, avec audace et exactitude, le problème de l'habitat. Aucune hardiesse n'a arrêté son président-directeur général Auguste Mione, et c'est ainsi qu'en collaboration avec le grand architecte Le Corbusier, il a mis au point «L'Unité d'Habitation», située boulevard Michelet, à Marseille.

Qu'est-ce que l'Unité d'Habitation?

C'est une substitution à la cité horizontale de la cité verticale, groupant dans un espace restreint, occupant 3 hectares, un nombre important d'habitants, soit 1.200 à 1.800 personnes. C'est une densité comparable, 500 habitants à l'hectare, à celle de nos plus grandes villes.



S. N. C. F. — Gare de Bordeaux-Saint-Jean — Réservoirs d'eau

Haut de 50 mètres (comme l'Arc de Triomphe à Paris), l'édifice, comprenant 17 étages, prévoit 334 logements. Le locataire de l'appartement le plus élevé peut jouir de la vue des jardins et des arbres vigoureux, qui atteignent 35 mètres, car tout le terrain n'est pas occupé par la construction, et des jardins, des parcs de sports, des piscines, sont agréablement répartis.

Trente-six pilotis, hauts de 7 mètres, entre lesquels le sol est libre, supportent un bâtiment de 135 mètres de longueur, 21 mètres de largeur, 50 mètres de hauteur. Ces piliers, largement espacés, isolant l'habitation de la terre, offrent de grandes possibilités : permettre la circulation des piétons, donner une route aux automobilistes, établir des terrains de jeux, des piscines, des garages... Ces pilotis élèvent au-dessus du sol un immense plateau de béton sur lequel est construite une ossature. Entièrement ajourée, elle se compose de poteaux, poutres et voiles coupe-feu. Dans cette carcasse comparable à

un gâteau de miel sont montés les appartements, comprenant trois cellules types, préfabriquées, intégrées par blocs ou panneaux dans l'ossature.

- 1^{re} cellule : l'entrée, la cuisine et la salle commune ;
- 2^e cellule : la chambre des parents et leur salle de bain ;
- 3^e cellule : deux chambres d'enfants et leur installation sanitaire.

Vingt-trois types de logis ont été créés, depuis la chambre d'hôtel jusqu'à l'appartement pour famille nombreuse. Ils forment des sortes de couloirs longs de 24 m. 41, larges de 3 m. 36, orientés de la façade est à la façade ouest. Chacun est éclairé par une surface vitrée de 4 m. 70 de haut, au-delà de laquelle une loggia permet le contact direct avec la lumière et l'espace. Trois ascenseurs assurent la circulation verticale.



Ateliers de la Compagnie des Chargeurs Réunis, Bordeaux
Façade sur la rue de la Faïencerie

Isolation du bruit.

Le bruit, qui pouvait, dans cette sorte de construction, constituer un handicap sérieux, a été ici vaincu. Le son est complètement arrêté. L'isolation phonique a été soigneusement étudiée. Les murs séparant deux locataires forment une double cloison avec interposition d'un matelas d'air. Réalisation identique pour les planchers et les plafonds. L'ennui des constructions en béton et acier est la transmission du bruit par les corps durs. Rien de tel dans « l'Unité d'habitation ». Le bruit est enrayé par le mode de fixation des cellules sur l'ossature. Elles ne reposent sur les poutres qu'en quelques points munis de boîtes à plomb spéciales, absorbant les vibrations. Enfin, la transmission par les canalisations ou les gaines de ventilation est coupée par des raccords simples et des chicaneaux.

Pourquoi « Cité radieuse » ?

C'est le soleil qui a commandé les plans. Aucun logement n'est exposé au nord et bénéficie de la double exposition est-ouest. Des baies s'ouvrent vers l'est, le sud, l'ouest, et, suivant que l'axe longitudinal du bâtiment est nord-sud ou est-ouest, deux méthodes de construction sont employées. Dans le cas nord-sud, la façade nord est une petite façade ; dans l'autre cas, une grande façade. L'axe nord-sud a été choisi exactement parallèle à la direction solaire nord-sud. Suivant les saisons, l'ensoleillement des appartements est contrôlé par les loggias brise-soleil.

Un « home » confortable dans une véritable ville.

Un équipement très moderne est prévu pour chaque appartement, ventilation mécanique des salles de bain et des cuisines, chauffage par air chaud, évacuation directe des ordures, cuisinière et frigidaire électriques.

Lorsque la mère de famille voudra faire sa lessive, elle descendra à la buanderie équipée de machines à laver et de sècheurs modernes. Arrivée à 9 heures avec le linge sale d'une famille de six enfants, elle repartira à midi, son linge propre et sec.

Au centre de l'immeuble, se situe une véritable rue commerçante, avec une organisation complète pour le ravitaillement, avec boulangerie, boucherie, crèmerie, etc. :



Villa de M. M. . . . Le Bouscat

à leurs côtés, on trouve la poste, le kiosque à journaux, un hôtel. Aux étages supérieurs, service de santé avec dispensaire, crèche-pouponnière, clinique, pharmacie, salle de culture physique, etc.

Pour construire « l'Unité d'Habitation », il ne faudra pas moins de 3.500 tonnes de fers-aciers, 320 tonnes de fonte et 6.500 tonnes de ciment pour ne citer que les matériaux de base. Le coût total des travaux est estimé à l'heure actuelle à 900 millions se décomposant comme suit :

- 441 millions, soit 49 % exécutés en atelier ou usine ;
- 459 millions, soit 51 % exécutés sur le chantier.

**

Mais l'activité de « La Construction Moderne Française » ne s'est pas bornée à la réalisation de « l'Unité d'habitation ».

Dans le Bas-Médoc, cette importante Société Coopérative a construit les ponts de La Brède et de La Traversée, effectué des travaux dans les communes sinistrées de Saint-Vivien, Vensac, Talais, pour le compte du M. R. U., a dressé un troisième bac sur la Dordogne à Saint-André-de-Cubzac. Parmi ses autres multiples entreprises, on trouve la construction de la Cité commerciale à Marseille, la reconstruction des ponts du Guâ, de la Fosse-II et des Paysans pour les Ponts et Chaussées de Bordeaux, la construction de deux réservoirs pour la S. N. C. F., ainsi que les importants Ateliers des Chargeurs Réunis à Bordeaux, la réalisation d'une usine de matières plastiques à Caudéran (Gironde), la construction d'une usine pour les Etablissements Claude et Duval, à Saint-Dié (Vosges), un grand immeuble à Dakar, l'équipement sanitaire de La Guinée Française, etc., pour ne citer que les travaux les plus importants.

**

La Construction Moderne Française, ainsi qu'on a pu le juger à la lecture de cet article, a fait preuve, en particulier, de courage et d'imagination dans la façon dont elle s'est attaquée, avec Le Corbusier, au problème des taudis, et son exemple sera suivi avec une vive attention par tous ceux qui s'intéressent à un urbanisme éclairé.



Pont en béton armé sur le Guâ (Médoc)



ARRIVÉE DU GAZ DE SAINT-MARCET A L'USINE A GAZ DE BACALAN.

RÉALISATIONS MUNICIPALES

Le Gaz de Saint-Marcet

Depuis le mois de mars 1949, Bordeaux reçoit du gaz naturel des Pyrénées par le pipe-line que la Régie autonome des pétroles a installé dans un temps record sur les 250 kilomètres qui séparent Toulouse de Bordeaux.

Contrairement à ce que croyaient beaucoup de ménagères, celles-ci n'ont eu à apporter aucune modification à leur fourneau... et les tarifs n'ont pas changé. Tels n'étaient pas les buts d'une importante entreprise qui a nécessité l'immobilisation de sommes considérables; ses buts véritables, pour être moins visibles, n'en présentent pas moins un très grand intérêt.

L'utilisation du gaz à haut pouvoir calorifique (environ 9.500 cal./m³) et d'une extraordinaire pureté (en particulier totalement exempt de soufre), comme matière première pour la fabrication du gaz de ville, permet une importante économie de charbon (la seule

usine à gaz de la Régie municipale de Bordeaux distillait journellement plus de 260 tonnes de houille, soit un tonnage annuel de 96.000 tonnes — 20.000 importées d'Amérique, 12.000 de Pologne, le reste provenant des mines du centre de la France).

A l'heure actuelle, l'Usine à gaz de la R.M.G.E. fonctionne sous un régime correspondant à une consommation annuelle de 20.000 tonnes. Ses techniciens étudient la formule d'exploitation industrielle qui offrira le maximum d'avantages, et dont l'application aboutira peut-être à la suppression totale des approvisionnements en charbon.

L'économie nationale y gagne :

- une économie de devises étrangères;
- la libération d'un important tonnage de charbon;
- un allègement des transports.

En outre, le gaz naturel à l'état pur, comprimé dans des bouteilles spéciales, constitue un carburant automobile de qualité équivalente à celle de l'essence pour un prix de revient beaucoup moins élevé : l'équivalent calorifique de 1 m³ de gaz étant le même que celui de 1 l. 300 d'essence, le prix de la calorie-gaz représente environ 55 % du prix de la calorie-essence.

Ce carburant est particulièrement intéressant pour les transports locaux et régionaux et le demeurera même lorsque la vente de l'essence sera redevenue libre, la différence de prix permettant un amortissement rapide de l'équipement spécial des véhicules.

Sur ce point également, une importante économie de devises est assurée.

Par ailleurs, les usagers du gaz dans l'agglomération bordelaise ne sont plus hantés par le spectre du rationnement de ce combustible, et déjà nous assistons à un essor du chauffage des locaux par le gaz. Le tarif dégressif offert par la R.M.G.E. offre bien des avantages, et ce mode de chauffage, dont les qualités sont maintenant connues, permet de libérer un nouveau contingent de charbon.

Enfin, il est permis d'espérer que le gaz naturel ouvrira bientôt à notre port et à sa région des possibilités nouvelles dans le domaine industriel.

Bien que les prévisions faites sur la production des gisements actuellement en exploitation assurent

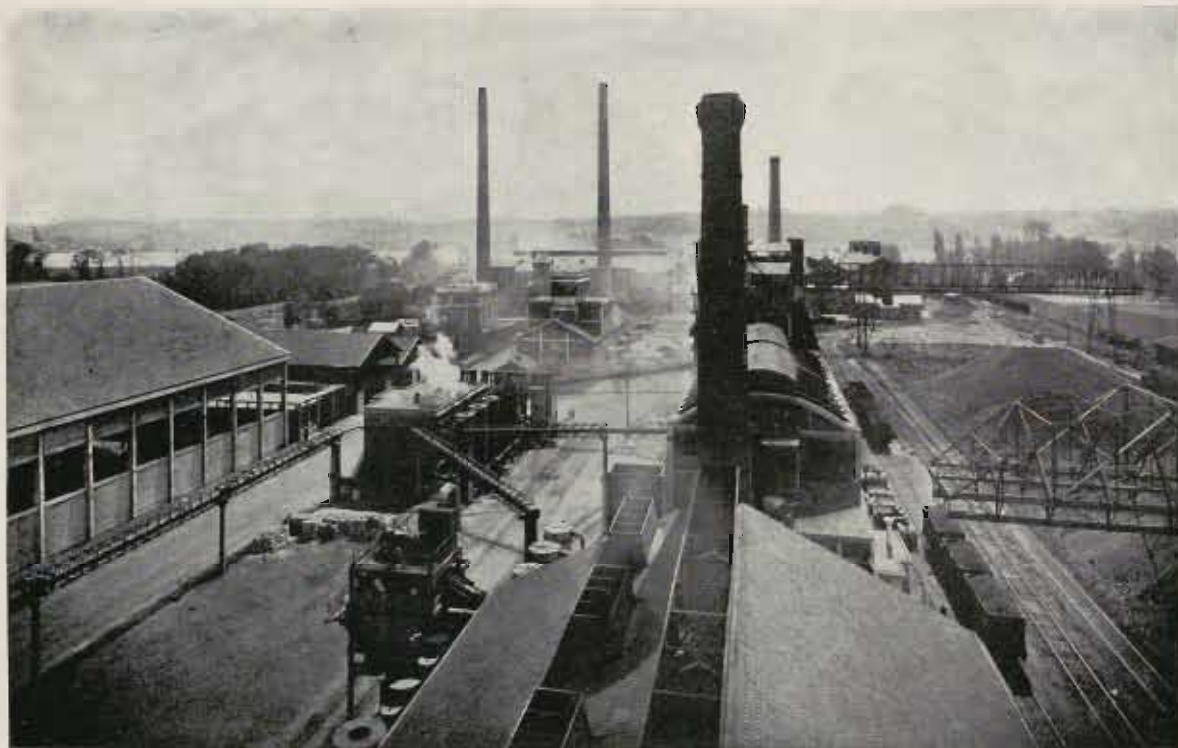
l'approvisionnement pendant une quinzaine d'années, les livraisons quotidiennes limitées permettent, d'ores et déjà, à la R.M.G.E. de mettre à la disposition de la petite industrie une quantité de gaz naturel d'environ 40.000 m³ par jour.

Les espoirs de découverte de nouveaux gisements sont, d'autre part, très sérieux, et il n'est pas téméraire d'envisager le moment où les quantités de gaz disponibles permettront dans notre région non seulement le développement des industries existantes, mais encore la création de nouvelles entreprises attirées par les commodités que ce combustible présente, et même d'industries dont la production serait directement à base de ce gaz.

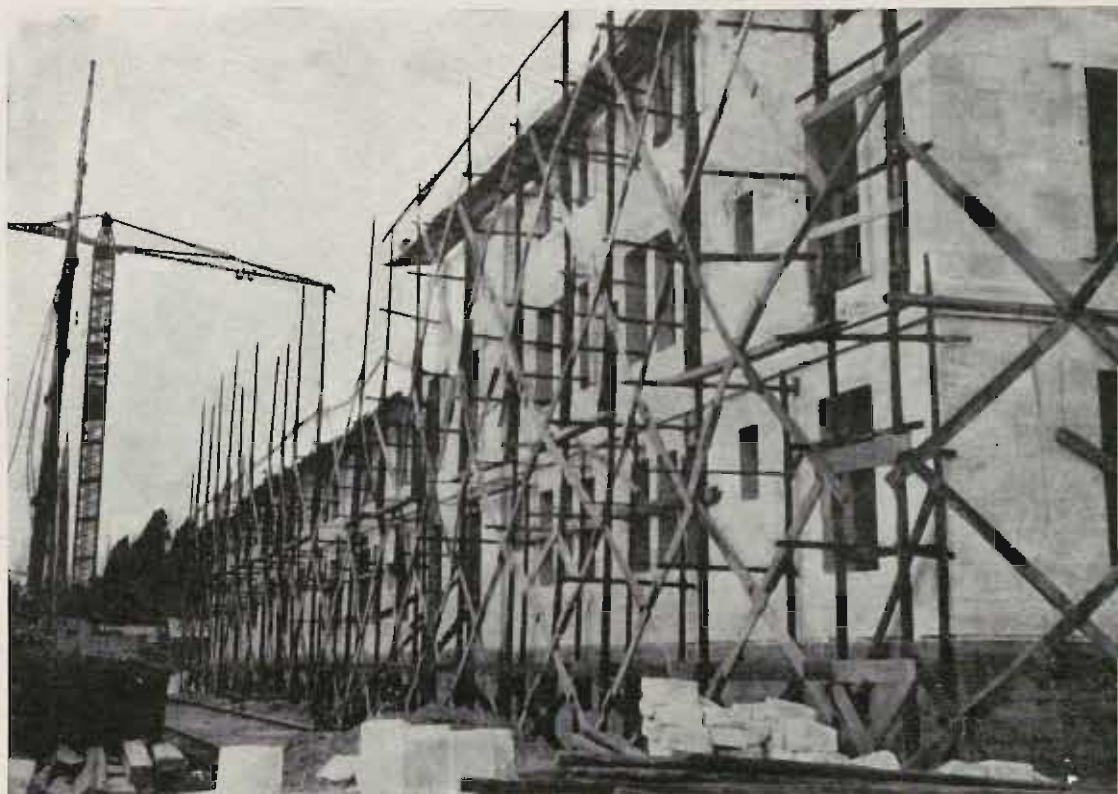
Bordeaux et le Sud-Ouest seraient alors libérés de la sujétion charbonnière, qui a toujours paralysé le développement industriel de la région.

Le port, appelé de toute manière à supporter une baisse considérable du trafic charbonnier de l'année dernière, bénéficierait ainsi d'un trafic global plus important grâce à ce nouveau départ vers l'équipement industriel de la région. Sans doute faudra-t-il adapter un certain nombre de situations particulières à ce nouvel univers. La prospérité de notre grande cité et de notre belle région sont à ce prix. Elle vaut bien quelques efforts d'imagination et la prise de quelques risques.

19 avril 1949.



VUE GÉNÉRALE DE L'USINE À GAZ DE BACALAN.



CONSTRUCTIONS EN COURS SUR LES TERRAINS BOUGUEREAU.



CONSTRUCTIONS EN COURS AU PARC DES SPORTS

VILLE DE BORDEAUX
PROJET D'AMENAGEMENT
DES TERRAINS PINÇON



UNE POLITIQUE DU LOGEMENT : LE GROUPE PINÇON A LA BASTIDE.



SUR LA RIVE DROITE DU FLEUVE, AU PIED DES COTEAUX VERDOYANTS DE CENON ET DE LORMONT,
S'ÉTEND LE FAUBOURG INDUSTRIEL DE LA BASTIDE OÙ VONT ÊTRE ÉDIFIÉS 590 LOGEMENTS
DANS LES TERRAINS PINÇON.

La Riante Cité Future

Deux quartiers de Bordeaux sont situés à l'extrémité du croissant que forme la ville contre la courbe de son fleuve.

Ces deux quartiers représentent à l'heure actuelle, pour les Bordelais, un intérêt particulier.

Le premier, Bacalan, est le quartier martyr de la ville. Sur lui, la guerre s'est acharnée plus que partout ailleurs.

Le second, La Bastide, est de l'autre côté de l'eau. Il ne tient au cœur de la ville que par une artère : le Pont de Pierre, parcouru de jour et de nuit par les automobiles et les camions venant du nord ou du sud.

C'est à des titres différents que Bacalanais et Bastidiens ont fait l'objet des préoccupations de la municipalité bordelaise.

Aux premiers, il fallait des constructeurs.

Aux seconds, des bâtisseurs.

A Bacalan, la cité nouvelle remplacera les maisons éventrées.

A La Bastide, elle rétablira un équilibre sensible à l'amour-propre des habitants, soucieux à juste titre de ne pas paraître, comme ce fut le cas par le passé, comme les parents éloignés de l'autre côté du fleuve.

Peu de temps après son installation, la présente municipalité procéda, à Bacalan, à l'achat, dans des conditions extrêmement satisfaisantes, du terrain de la Palu (24 hectares).

Ce domaine avait été transformé par les Allemands en un camp de repos à l'usage de leurs marins. Ils y avaient édifié des pavillons en briques ou en bois, une salle des fêtes, des abris, une piscine, qu'ils endommagèrent dans leur fuite, en même temps qu'ils incendièrent sur ce même domaine, un admirable petit château.

A La Bastide, le Maire de Bordeaux put faire aboutir, non sans difficultés, une procédure d'expropriation engagée depuis plusieurs années et la ville devenait ainsi propriétaire du terrain Pinçon (15 hectares), qui avait fait l'objet de projets les plus divers, mais n'avait servi, jusqu'à ces derniers temps, que de campement de nomades.

Dès la prise en possession, on fit procéder, à la Palu, au déblaiement, à la démolition des pavillons, à la récupération des matériaux et au tracé



Pour les Jeunes, la Cité future aménage des terrains de jeux, de sports, au grand air...

des voies. Pour ces travaux, la ville pensa utiliser les travailleurs sans emploi de Bordeaux, et c'est grâce à cette main-d'œuvre que, dès le printemps de cette année, un jardin public sera mis à la disposition des habitants, ainsi que la piscine.

A notre connaissance, cet effort de Bordeaux pour la résorption du chômage, grâce à la création de chantiers municipaux, est unique en France, depuis la Libération du moins.

Deux groupes d'habitations vont naître sur ces deux terrains.

Ils comportent, pour Pinçon, 590 logements, et, pour la Palu, 200 logements.

L'originalité de telles constructions (dont les plans ont été confiés à un Urbaniste en chef de la Reconstruction) réside dans le fait qu'elles s'écartent résolument du « déjà vu » et de la formule des logements alignés en caserne, et vont constituer de véritables cités.

La hauteur des immeubles varie de manière à constituer un ensemble harmonieux de maisons, à 4, 3, 2 ou 1 étage, ou même un rez-de-chaussée, enchâssé dans des jardins d'agrément et des masses de verdure.

Les cités auront leurs propres services publics, groupes scolaires, crèches, centre social, centre administratif, salle des fêtes, piscine d'été, bureau de poste, bureau de police.

Les maisons sont en pierre; elles comportent des logements de 3, 4 ou 5 pièces principales (61, 78 et 90 m²), couverture en tuiles, cloisons intérieures en briques, plafonds insonores.

Chaque appartement comprend une salle de séjour, une ou plusieurs chambres, une cuisine avec évier-vidoir, une salle d'eau avec douches, un chauffe-eau, des placards, des water-closets, une entrée-vestibule, le chauffage central collectif à eau chaude.

Chaque locataire dispose, en outre, d'une cave-atelier dans le sous-sol, accessible par rampe, de façon à y amener sans difficulté les bicyclettes et les voitures d'enfants.

L'édification de ces deux cités entre dans un programme général de construction conçu à la cadence remarquable de 200 logements par an, et qui sera vraisemblablement accéléré.

Les deux premiers groupes prévus à ce programme : 44 logements au terrain Bouguereau et 126 logements au terrain du Parc des Sports, seront mis à la disposition du public dès le printemps 1950.



On peut tenir pour remarquable le fait que la cité de La Bastide sera le fruit d'une collaboration originale de la municipalité et de la population. En effet, le 13 avril de cette année, M. Chaban-Delmas, député-maire, accompagné des membres de son conseil municipal et de techniciens de la Mairie, se rendait à la Maison cantonale de La Bastide, exposait les plans de la cité future, et, prenant note des désirs exprimés par la population bastidienne et par ses représentants des comités du quartier, décidait sur-le-champ d'apporter un certain nombre de modifications pratiques au plan original.

C'est, croyons-nous, un cas unique en France de séance de travail réunissant dans un contact direct le premier magistrat municipal et ses administrés.



... et pour les tout petits des consultations de nourrissons.





« LES ACTIVITÉS DE BORDEAUX ». — FRESQUE DE LA BOURSE DU TRAVAIL.

BORDEAUX AU TRAVAIL

Enquêtes et reportages sur les Entreprises régionales

Dans le chapitre qui suit — de même que dans plusieurs des chapitres précédents — nos lecteurs trouveront le compte rendu de nos enquêtes et reportages sur un certain nombre de grandes entreprises qui occupent dans notre économie régionale une place de premier plan.

Ces monographies, dont on appréciera tout l'intérêt documentaire, complètent utilement, par leurs illustrations et leurs précisions techniques, les substantielles études réunies dans cet ouvrage. Elles seront consultées avec profit par tous ceux qui, à des titres divers, participent aux multiples activités de la Région du Sud-Ouest.

Mais elles montrent également tout ce que l'on peut attendre de l'initiative privée, bien qu'elle soit trop souvent paralysée par des réglementations abusives : elles révèlent l'ingéniosité créatrice des chefs d'entreprises et de leurs collaborateurs à tous les degrés : elles soulignent enfin leur persévérante ténacité, leur volonté d'action qui leur permet de triompher de difficultés qui, pour beaucoup, paraîtraient insurmontables.

Pour en permettre la consultation facile, ces monographies sont classées, dans le tableau ci-après, par catégorie et par ordre alphabétique.

D'autre part, nous tenons à nous excuser auprès de plusieurs entreprises, également très importantes, dont nous n'avons pu, faute de place, donner aujourd'hui les monographies qui paraîtront dans notre prochain numéro.

	Pages		Pages
Allis-Chalmers	59	B.N.C.I.	150
J. Calvet et C ^o	90	Betbéder et Rochet	118
Clos des Cordeliers	99	Boisvert et Aran	157
C ^{ie} Bordelaise des Produits chimiques	60	British European Airways	124
Etablissements Miroir	51	Comptoir du Sud-Ouest	155
Etablissements Pigeon & C ^o	58	Crédit Commercial de France	156
Pampre d'Or	53	Delor et Thibault	154
Pépin fils aîné	54	Etablissements L. Vernières	159
J.-H. Sécrestat aîné	52	Forges et Boulonneries Fernand Belliard	148
Société des Salpêtres et Produits chimiques	64	Grands Moulins de Bordeaux	151
		Othermo	61
La Construction moderne française	138	Savonnerie « La Perdrix »	152
L'Entreprise générale industrielle du S.-O.	136	R. Schaudel	158
Etablissements R. Fourès	135	Société industrielle de Résines	153
		Société industrielle électrique moderne	62
Agence maritime F. Babian	117	Union Commerciale de Bordeaux-Bassens	120

BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE

Au Capital de 525 millions de francs entièrement versés

SIÈGE SOCIAL : 16, BOULEVARD DES ITALIENS - PARIS (9^e)

SUCCURSALE DE BORDEAUX : 40, cours du Chapeau-rouge

AGENCE-COURS VICTOR-HUGO

35, cours Victor-Hugo

AGENCE-TIVOLI

126, rue Croix-de-Séguey

AGENCE-SAINT-GENÈS

11, place Louis-Barthou

CENTRE ADMINISTRATIF : 122-124, cours de l'Argonne



PARIS

SIÈGE SOCIAL

La BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE, grâce à un développement exceptionnellement rapide, a pris l'une des premières places parmi les grands établissements de crédit. Son réseau métropolitain, qui compte à l'heure actuelle 900 sièges, permanents ou périodiques, assure sa présence sur toutes les places de quelque importance et met ses services à portée de tous les besoins économiques. A Bordeaux même, la BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE ne compte pas moins de quatre Agences.

Une telle expansion prouve à l'évidence la confiance que lui ont témoignée les épargnants aussi bien que les milieux d'affaires. Elle est aussi le fruit d'une organisation intérieure qu'a toujours inspirée le souci de décharger les guichets des tâches purement internes, de façon qu'ils puissent consacrer tous leurs soins à leurs relations avec la clientèle. C'est à cette fin qu'ont été créés des organismes administratifs spécialisés, tels que le Centre de conservation des titres de Dinan, le plus

moderne de France, et les Centres administratifs, en particulier celui de Bordeaux.

S'il est superflu de rappeler que la BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE est équipée pour traiter toutes les opérations courantes de banque, de bourse et de change, il faut souligner les possibilités qu'elle offre dans le domaine des relations économiques internationales (importation, exportation, opérations documentaires, Plan Marshall, etc.) grâce à sa présence dans les territoires d'outre-mer. Par son réseau propre en A. O. F., en A. E. F., aux Antilles et en Indochine, par celui de ses filiales en Afrique du Nord, en Syrie et au Liban, à Madagascar et à la Réunion, la BANQUE NATIONALE POUR LE COMMERCE ET L'INDUSTRIE est vraiment la banque de l'Union Française. Par là même, elle est la banque toute désignée du Port de Bordeaux, dont l'activité est traditionnellement orientée vers la plus grande France.



Les Grands Moulins de Bordeaux et l'exportation des farines dans l'Union Française

La situation géographique et économique du Port de BORDEAUX, l'importance de son trafic maritime et de ses relations commerciales avec l'extérieur, notamment avec les territoires d'Outre-Mer, encouragèrent de nombreuses industries à s'installer dans son enceinte pour bénéficier de sa situation particulière.

Parmi ces industries, celle de la meunerie a pris une place importante.

En 1924, les GRANDS MOULINS DE BORDEAUX étaient édifiés. Ils se plaçaient au rang des premières minoteries françaises par leur puissance de production de 5.000 quintaux métriques par vingt-quatre heures, leur capacité de stockage de toutes céréales en silos ou en magasins de 150.000 quintaux, leurs facilités de déchargement et de chargement découlant de leur raccordement à la voie ferrée, à la voie fluviale et maritime.

L'exportation des farines vers les pays de l'Union Française posait, dans de nombreux cas, un problème de bonne conservation.

Dès 1928, cette firme, soucieuse de la qualité de ses produits et désirant avant tout assurer le bon renom des farines françaises dans les pays importateurs, mit au point la question très complexe de l'étuvage des farines.

Très rapidement, grâce à des moyens techniques très modernes, ses farines étuvées, emballées soit en sacs jute et papier, soit en estagnons soudés sous caissage bois, prirent une place importante sur les marchés antérieurement presque exclusivement acquis aux farines de provenance étrangère.

Ainsi, la Métropole put, non seulement s'assurer une bonne place dans ses territoires d'Outre-Mer, mais également trouver en plus et en période de grosses récoltes

céréalières un débouché important pour l'agriculture métropolitaine.

Jusqu'en 1939-1940, les exportations suivirent une courbe croissante, amenant au Port de BORDEAUX une activité complémentaire et appréciable de l'ordre de 4.000 tonnes mensuelles.

Les années d'occupation stoppèrent brutalement ces activités, la meunerie devant se consacrer uniquement au ravitaillement de la population métropolitaine pendant dix années.

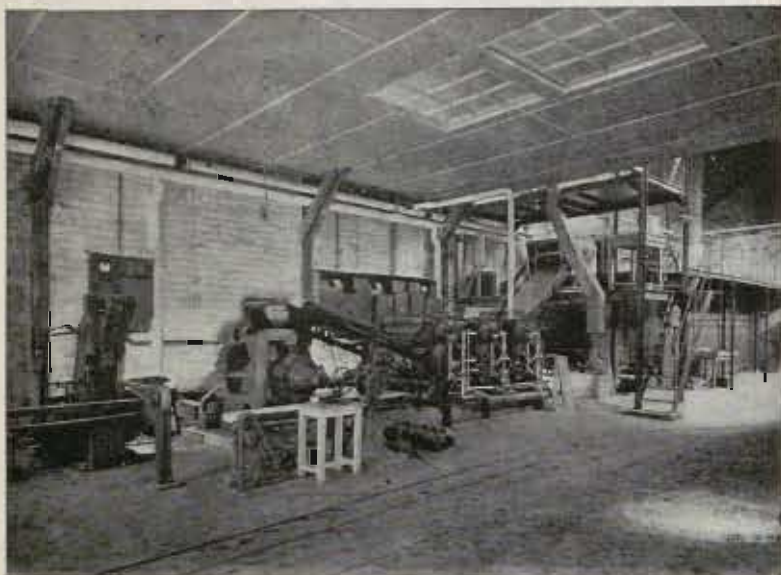
En fin 1948, le Gouvernement décida d'assurer à nouveau, tout au moins en partie, le ravitaillement en farine des territoires d'Outre-Mer.

Les GRANDS MOULINS DE BORDEAUX, dont les installations avaient été soigneusement entretenues, étaient prêts et purent ainsi, sans délai, se mettre à la disposition des autorités compétentes.

Dès décembre 1948, les premières farines étaient embarquées à destination de l'INDOCHINE. Ces premiers embarquements lurent rapidement suivis d'un courant d'affaires important vers l'A. E. F., l'A. O. F. et MADAGASCAR.

Le tonnage ainsi exporté dans ces derniers mois ne représente encore que 50 p. 100 de celui de la période 1933-1939, mais son chiffre déjà important et la satisfaction témoignée par l'ancienne clientèle d'Outre-Mer donnent des garanties certaines pour l'avenir.

Il est donc possible, d'ores et déjà, et pour autant que les ressources de l'agriculture française le permettront, de prévoir, dans un temps relativement proche, des exportations au moins égales à celles antérieures à 1939, sinon accrues, que les GRANDS MOULINS DE BORDEAUX pourront assurer sans difficultés.



La Savonnerie " LA PERDRIX " à Bègles

♦

Chaîne Automatique Savonnerie de Toilette

L'industrie de la savonnerie connaît à nouveau la liberté. Plus de tickets pour se procurer le savon de ménage ou tel autre produit à base de savon. Heureuse conséquence d'une plus grande abondance de matières grasses mises à la disposition de la savonnerie. Mais il était surtout nécessaire que cette amélioration de la situation se traduise par la possibilité pour l'industriel de rechercher la matière première de son choix et d'étudier, comme par le passé, la composition qui avait fait le renom de sa marque.

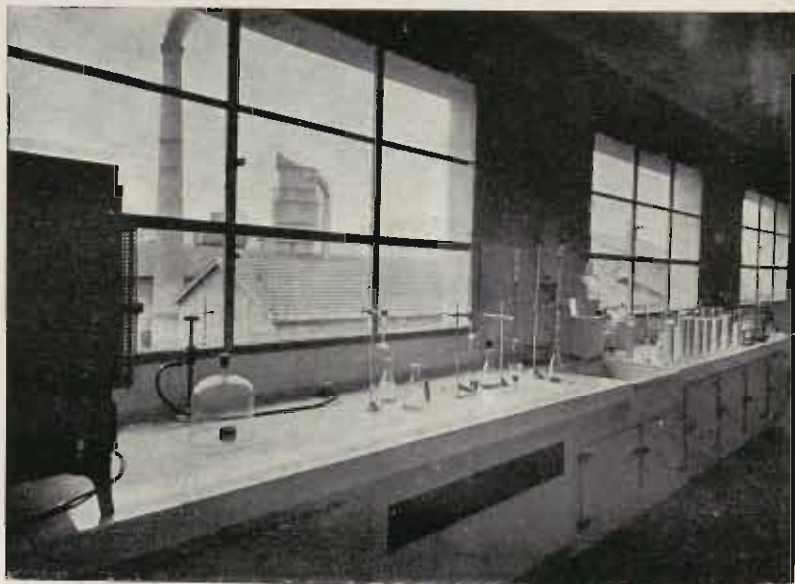
La SAVONNERIE LA PERDRIX a toujours considéré que la principale arme concurrentielle devait être la haute qualité du produit offert au consommateur. Cela fut à l'origine de son très grand succès d'hier. Cela lui donne la certitude morale de la réussite de demain. Le savon " LA PERDRIX " se lance avec confiance dans la lutte courtoise mais sévère imposée par la conquête des marchés.

Si le choix des matières premières est nécessaire pour l'obtention d'un bon savon de ménage, il est rigoureusement indispensable pour les fabrications spéciales que la SAVONNERIE LA PERDRIX vient de reprendre après neuf longues années d'interruption.

Qui n'a déjà su apprécier la finesse très particulière de la pâte des savonnets PERDRO et leur parfum si délicat?

Quant aux FRISONS PERDRIX, dont la composition nouvelle a su tenir compte des plus récents progrès, ils resteront le produit de choix pour le lavage des lainages et des soieries.

Maintenir une saine tradition savonnaire sans toutefois abandonner les soucis constants du progrès, telles sont les raisons pour lesquelles cette grande maison conserve sa renommée.



Les Nouveaux

La Société Anonyme Industrielle de Résines à Bègles



Les Bureaux

Peu de temps après la fête qui marqua son quarantenaire, la SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DE RESINES connut des jours de deuil.

Son Chef et Animateur, M. ROSIERES venait de disparaître subitement, laissant à ses deux gendres le soin de poursuivre son œuvre. Depuis de longues années, la voie était tracée, l'impulsion était donnée; une bonne base technique et un esprit « jeune patron » devait tout naturellement permettre à la nouvelle Direction de prendre avec courage le relais et d'œuvrer dans le domaine industriel comme dans le domaine social.

Progresser sans cesse pour n'être jamais en perte de vitesse; rechercher constamment des améliorations aux procédés anciens et mettre sur pied des procédés nouveaux, telle fut la tâche de tous, Direction, Cadres et Personnel. Bel exemple d'union et de force grâce à une telle union.

La progression constante du chiffre d'affaires de la S. A. I. R. concrétise les heureux résultats de cet intense travail. Un nouveau pas en avant vient d'être franchi par le lancement d'une nouvelle colle de papeterie, dont les essais industriels ont déjà donné de remarquables résultats.

Sur le plan social, bien entendu, la nouvelle jeune Direction est encore allée de l'avant, acceptant en particulier de s'intéresser activement au difficile problème du logement du personnel. Son adhésion au « COMITE INTERPROFESSIONNEL DU LOGEMENT GIRONDIN » se matérialisera bientôt par des réalisations d'un gros intérêt pratique.

En bref, la belle œuvre conçue par l'homme remarquable que fut M. ROSIERES se poursuit avec un très grand succès; magnifique récompense pour tous ceux qui se donnent de tout cœur à cette tâche.



Laboratoires



ÉTABLS DELOR & THIBAUT RÉUNIS

SOCIÉTÉ D'APPLICATIONS THERMIQUES ET SANITAIRES



MONTAGE D'UNE CHEMINÉE
D'USINE AVEC CAPTE-SUÏE.



VENTILATION POUR FOUR
INDUSTRIEL.

Cette société anonyme, constituée en 1921 par la fusion de deux entreprises distinctes, tient une place de choix dans l'industrie de notre région : ses techniciens avertis sont riches de l'expérience incontestée de milliers d'installations de chauffage, sanitaires, ventilation, chaudronnerie et tuyauteries industrielles.

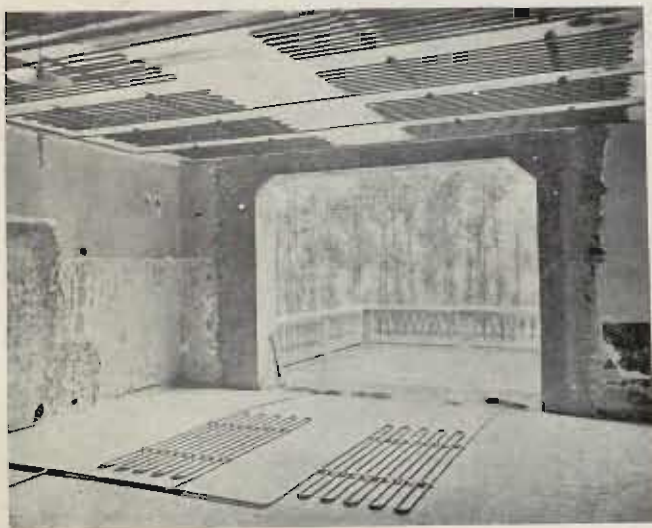
La concession pour le Sud-Ouest des brevets de chauffage par rayonnement, système CRITALL, DERIAZ, Van DOOREN, E. N. B., lui permet des solutions qui servent heureusement l'esthétique, le confort et l'hygiène, les sols ou plafonds chauffants, ainsi que les écrans rayonnants, répondant à des conditions auxquelles les systèmes courants ne permettent pas de satisfaire.

Ses ingénieurs et spécialistes, qui suivent et appliquent les progrès de la technique moderne, sont des guides aussi précieux pour l'industriel que pour le particulier, notamment dans la question du choix du combustible, qui se complique de la généralisation de l'emploi du mazout, du gaz de ville et du gaz naturel.

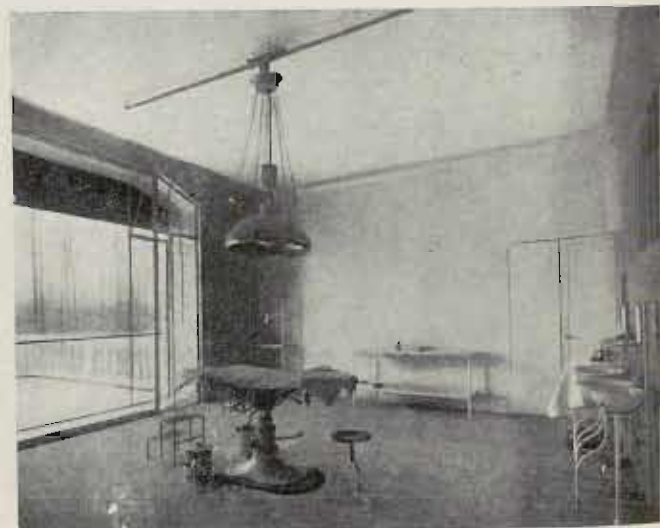
Ils s'attachent actuellement à résoudre par le rayonnement « dirigé », dernier mot du progrès, le difficile problème du chauffage des grands ateliers, dans lesquels le confort du personnel importe plus que la température d'ensemble du local.

Ses ateliers spécialisés de chaudronnerie et de tuyauteries industrielles bénéficient d'une clientèle de premier plan parmi les grandes usines de la région : raffineries, huileries, verreries, etc.

Les Etablissements DELOR et THIBAUT, dont le siège social est à Bordeaux, 22, boulevard Pierre-I^{er}, possèdent à Agen et à Angoulême des succursales qui étendent leur rayon d'action dans toute la région du Sud-Ouest.

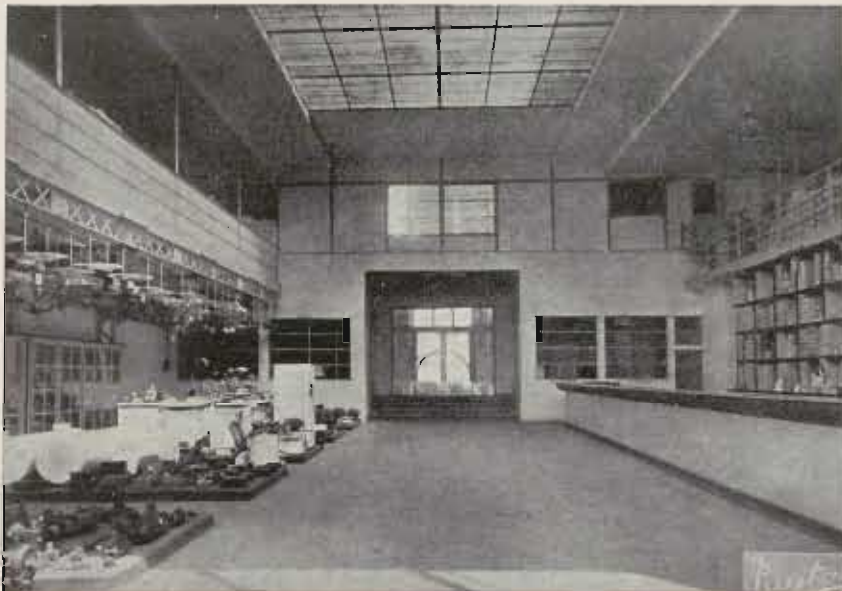


En cours de montage.



CHAUFFAGE PAR RAYONNEMENT D'UNE SALLE D'OPÉRATION.

Salle terminée.



COMPTOIR DU SUD-OUEST

86-88, rue Georges-Bonnac

BORDEAUX

Le développement extrêmement rapide de l'utilisation de l'électricité dans les domaines les plus divers a rendu nécessaire la création d'organismes commerciaux capables de répondre aux exigences de ses usagers.

Le COMPTOIR DU SUD-OUEST, créé en 1927 par M. André Boingnères et installé dans ses vastes locaux, 86 et 88, rue Georges-Bonnac, à Bordeaux, constitue une des plus belles réalisations du genre, non seulement de la région du Sud-Ouest, mais encore de toute la France.

C'est dans cet établissement que les industriels, les chantiers maritimes, les administrations publiques, les électriciens, trouvent à s'approvisionner en tout ce qui concerne le matériel électrique.

Un stock considérable de marchandises, dans lequel sont représentés les plus grands noms de l'in-

dustrie électrique française et étrangère, y est constamment entretenu.

Du léger fil souple aux câbles armés de toutes sections, de l'ampoule 15 watts au projecteur de grande puissance, du moteur de machine à coudre à celui de 50 CV., de l'interrupteur de lumière au tableau blindé de grande intensité, du fer à repasser à la cuisinière électrique d'hôtel, bref des milliers d'articles différents sont à la disposition d'une clientèle de jour en jour plus nombreuse. Un service de radio, enfin, offre aux intéressés tout ce dont ils peuvent avoir besoin, aussi bien la lampe ou la résistance de rechange que le poste complet ou l'installation de sonorisation la plus puissante.

Un personnel compétent et actif, sous la direction ferme mais toujours accueillante de son chef, contribue puissamment à la prospérité de cette firme, qui fait honneur au commerce bordelais.

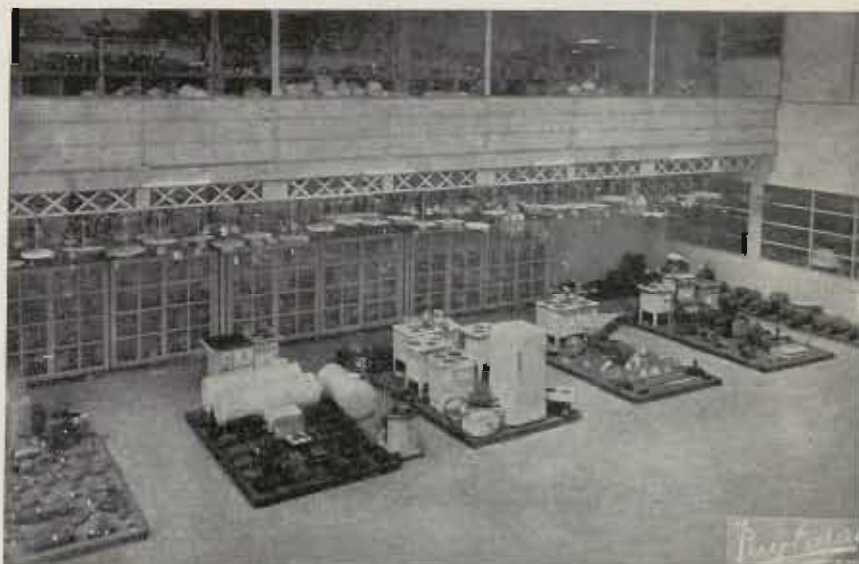
En haut :

UNE VUE DES MAGASINS.



Ci-contre :

LE HALL DES APPAREILS MÉNAGERS.



Crédit Commercial de France

Capital : 300 millions de francs entièrement versés

Réserves : 325 millions de francs

Siège Social, PARIS

Succursale de Bordeaux

Groupe Régional du Sud-Ouest

14-16, Allées d'Orléans, 8, Rue Charles-Lamoureux et 7, rue Lafayette

BORDEAUX



Nous avons déjà eu l'occasion de signaler dans cette Revue le rôle important joué dans l'activité économique de la Région du Sud-Ouest par le Crédit Commercial de France qui a pris, en 1919, la succession de la Banque de Bordeaux.

Cet Etablissement s'est toujours efforcé de pratiquer une politique de

décentralisation et de régionalisme. Il y a réussi avec le concours des principales personnalités de l'industrie et du commerce.

Il n'est pas inutile de signaler la nécessité, pour un port tel que celui de Bordeaux, d'établissements bancaires parfaitement organisés pour traiter toutes les opérations spécia-

les, souvent délicates, que nécessitent les affaires d'importation et d'exportation. Le Crédit Commercial de France possède un Service « Marchandises » parfaitement entraîné pour effectuer des ouvertures de crédits documentaires, confirmés ou non confirmés, l'encaissement des effets documentaires soit en francs, soit en devises étrangères. Après examen, il effectue également des avances sur marchandises, se porte caution, pour ses clients, auprès des Administrations publiques, des Tribunaux ou de la Douane. Il possède aussi un Service des Changes dont le fonctionnement parfait et la rapidité dans l'exécution des ordres sont le complément indispensable des autres services techniques.

Une semblable organisation est un précieux auxiliaire pour tous les négociants de notre région qui s'efforcent d'en exporter au loin la production, ainsi que pour ceux qui, par l'importation des matières ou des denrées étrangères, et surtout de nos produits coloniaux, approvisionnent le Sud-Ouest et la France entière des marchandises dont notre pays est démuné.



Vue de l'immeuble du Crédit Commercial de France à Bordeaux, allées d'Orléans, rue Charles-Lamoureux et rue Lafayette.



CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES **BOISVERT & ARAN**

Avenue de la Gare
CAUDÉРАН-BORDEAUX

La Société BOISVERT & ARAN est installée sur un vaste terrain, à Caudéran, dans la banlieue bordelaise. Ses ateliers couvrent actuellement plus de 12.000 m². Leur disposition a été étudiée de façon à réduire au minimum les manutentions si coûteuses dans l'industrie métallurgique. Un outillage moderne permet la mise en œuvre rationnelle des profilés qu'elle reçoit directement des laminoirs sur son embranchement particulier. Son programme de fabrication s'étend à toute la construction métallique, depuis le simple hangar jusqu'aux plus importantes

installations industrielles. Au cours de ces dernières années, la Société BOISVERT & ARAN a fait de nombreux travaux pour les grandes Entreprises réalisant le programme d'équipement national. Sa situation à Bordeaux et son organisation lui permettent non seulement de participer aux travaux effectués dans le sud et le centre de la France, mais également d'exporter ses constructions métalliques dans les pays de l'Union française et dans les pays amis d'outre-mer.



CONSTRUCTIONS MÉTALLIQUES
ET SERRURERIE

R. SCHAUDEL

BÈGLES (Gironde)

Tél. Bx 918.50

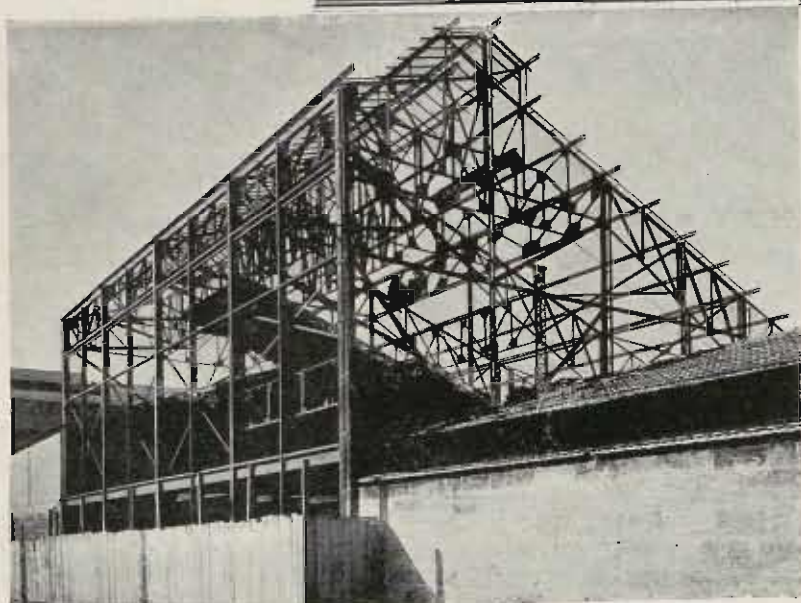


Ci-dessus :

Hôtel des Postes
de Foix.

Paul de NOYERS,
Architecte rég. des P. T. T.
Toulouse.

Bâtiment réalisé
pour la Société An^{me}
Industrielle de Résines
à Bègles.



Ci-dessous :

Maison préfabriquée
à ossature métallique
pour la France
d'Outre-Mer.



MENUISERIE MÉTALLIQUE
EN PROFILÉS SPÉCIAUX

CONSTRUCTIONS
INDUSTRIELLES & AGRICOLES
ET MAISONS PRÉFABRIQUÉES
A OSSATURE MÉTALLIQUE

FERS — ACIERS — TOLES

QUINCAILLERIE GÉNÉRALE

Tubes
Raccords
Robinetterie

BATIMENT — OUTILLAGE

FOURNITURES pour USINES



ÉTABLISSEMENTS LOUIS VERNIÈRES

BORDEAUX-BASTIDE

Bureaux et Parcs à Fer :

6 ET 24, RUE SAINTE-MARIE

Tél. 917.62 - 930.76

Quincaillerie et Annexes :

18 ET 21, RUE DE NUITS

Tél. 931.09

Cette Maison, fondée en 1913 par M. Louis VERNIERES, demeurée en sommeil pendant la guerre de 1914-1918, par suite de la mobilisation de son chef, acquit rapidement au cours des années suivantes une notoriété indiscutable dans le commerce bordelais des produits métallurgiques.

Affaire demeurée familiale, elle jouit d'une solide réputation qui s'étend bien au-delà de ses établissements, et sa clientèle compte tous les utilisateurs de fers et articles de quincaillerie de la Gironde et de la région du Sud-Ouest.

Dépositaire des puissantes usines métallurgiques « **USINOR** », dont le métal de haute qualité est universellement apprécié, son installation dans de vastes locaux qui lui permettent d'entreposer des milliers de tonnes de fers se situe en plein cœur de La Bastide, l'actif faubourg industriel de Bordeaux, sur la rive droite de la Garonne. Ainsi, cette entreprise se trouve entourée d'une véritable ceinture d'industries d'une grande diversité : constructeurs, industries mécaniques, chantiers et compagnies maritimes, boulonneries, usines de produits chimiques et de combustibles, huileries, administrations civiles et militaires, activités artisanales les plus variées.

Ses magasins et entrepôts de quincaillerie, bien agencés et approvisionnés, ont permis à cette branche importante de prendre une remarquable extension, et ses débouchés dépassent le cadre régional pour la fourniture de grosse ferronnerie, boulonnerie, tréfilerie, articles de bâtiment, outillage et toutes fabrications métallurgiques adaptées aux besoins professionnels et privés.

Un service spécial vient d'être créé pour l'exportation. Il connaît déjà une sérieuse activité et le volume des affaires qu'il réalise est chaque mois en notable progression.

Sa situation privilégiée, l'importance de son assortiment, la probité de ses méthodes, la cordialité de l'accueil réservé à tous ses clients par le fondateur M. Louis VERNIERES, assisté des membres de sa nombreuse famille, collaborateurs précieux, et d'un personnel aussi consciencieux que qualifié, expliquent l'activité intense et l'ascension constante de cette Maison, qui se maintient dans la meilleure tradition française.



PLACE DE LA BOURSE. — FONTAINE DES TROIS GRACES.



Le Directeur : Jacques DELMAS.

Le Gérant : J. POUTET.

Dépôt légal en 1949 (2^e trim.)

24.998. Imp. DELMAS, Bordeaux.

Cette Revue est imprimée
avec le Noir ULTRAVIT
de
Ch. LORILLEUX et C^{ie}

