

Les zones industrielles portuaires

Autor(en): **Monod, Jérôme**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **54 (1974)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886362>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les zones industrielles portuaires

La politique des zones industrielles est en France un instrument important de la politique d'aménagement du territoire. Qu'il s'agisse des grands sites industrialo-portuaires, ou des zones industrielles « classiques », l'industrialisation de ces dernières années est liée à l'aménagement et au développement de l'ensemble des zones d'activités qui ont restructuré l'espace industriel français.

Pendant longtemps, les ports ont été, principalement, des lieux de passage.

La présence de l'industrie au bord de la mer était due aux chantiers de construction et de réparation navale, puis, dès les premières conquêtes coloniales, au traitement des produits importés tels que le sucre de canne.

Depuis la dernière guerre, la France, à l'exemple de l'Europe, s'est ouverte à des formes économiques nouvelles. La « mondialisation de l'économie », l'établissement d'importants courants de matières premières et de produits énergétiques depuis les pays sous-développés vers les pays industriels, ont nécessité la création de grandes zones industrielles littorales afin de pouvoir, sur place, transformer ces matières premières importées pour les rendre consommables et préparer, notamment pour l'exportation, des produits finis ou semi-élaborés.

Il en est résulté une concentration du trafic maritime sur un certain nombre de ports et une mutation du rôle de ces derniers ; de simples points de transit, ils sont devenus des lieux d'implantation privilégiés d'industries, en particulier d'industries lourdes.

Ainsi ont été réalisées les zones industrielles portuaires, grands espaces aménagés d'un seul tenant, dont le développement s'est appuyé sur deux activités ou éléments principaux : le pétrole et la sidérurgie.

Pour ce qui concerne le pétrole, le déplacement des raffineries des pays producteurs vers les pays consommateurs tient essentiellement aux économies d'échelles internes, propres aux raffineries. Ce mouvement, amorcé dans les années 1930-1940, s'est stabilisé vers 1960, période à laquelle un nouveau déplacement vers les marchés de consommation situés à l'intérieur des terres s'est produit.

A partir d'une certaine masse de raffinage, on voit également apparaître des plates-formes pétrochimiques qui constituent une grande part de l'activité industrielle.

L'industrie sidérurgique, quant à elle, était toujours localisée près des lieux de gisements. La substitution au charbon d'Europe du Nord de charbons importés des Etats-Unis et de Pologne ainsi que l'utilisation de minerais d'Afrique, d'Amérique du Sud, du Canada, etc. ont

contribué à déplacer les créations d'unités sidérurgiques sur les lieux d'importation. Il est à noter d'ailleurs que tous les ports ne peuvent prétendre à l'implantation d'un complexe sidérurgique. Certaines conditions sont nécessaires qui ne sont pas toujours remplies.

La présence de raffineries dans les ports et l'importation de matières premières d'Outre-mer a entraîné la création d'unités de production d'engrais. La croissance de la taille des usines liée au développement des engrais complexes contribue à concentrer la production dans quelques ports principaux choisis en fonction des développements pétroliers et de la localisation des marchés.

Il faut encore noter un dernier type d'activité qui se localise dans les zones industrielles portuaires. Ce sont des activités requérant de grandes quantités d'eau de refroidissement, le prototype en étant la production d'énergie électrique d'origine thermique classique ou nucléaire.

La localisation portuaire de nombreuses activités, notamment des industries de transformation plus poussée des produits répond à des motifs de nature différente. Une implantation s'explique en partie par des considérations d'économie de coût de transport et de localisation optimale mais aussi par la présence d'éléments importants tels que l'existence d'un tissu industriel, d'économies externes, de possibilités de sous-traitance, de services, d'un marché de main-d'œuvre, de consommation... La présence de villes autour des ports est en elle-même un facteur de localisation puissant.

Outre la nécessité de disposer de surfaces très importantes permettant de recevoir des installations lourdes en nombre suffisant pour créer une véritable concentration industrielle — et ainsi rentabiliser les investissements — les zones industrielles portuaires doivent bénéficier de parfaites conditions d'accès et de profondeurs d'eau (tirant d'eau 15 m minimum) nécessaires aux grands navires. Elles doivent également disposer de bonnes dessertes ferroviaires ou routières ainsi que d'un arrière-pays économiquement puissant.

La France est relativement bien pourvue en sites susceptibles d'accueillir de grandes zones industrielles portuaires. Une politique volontariste d'aménagement du territoire a conduit à l'équipement et au développement de trois grands sites portuaires dans sa moitié orientale : Dunkerque, Le Havre, Fos.

Les sites occidentaux n'ont fait l'objet que d'une utilisation limitée. La volonté d'industrialiser l'ouest français conduirait vraisemblablement à leur aménagement au moins partiel. Ces sites sont au nombre de six : Brest,

Dunkerque change de dimension

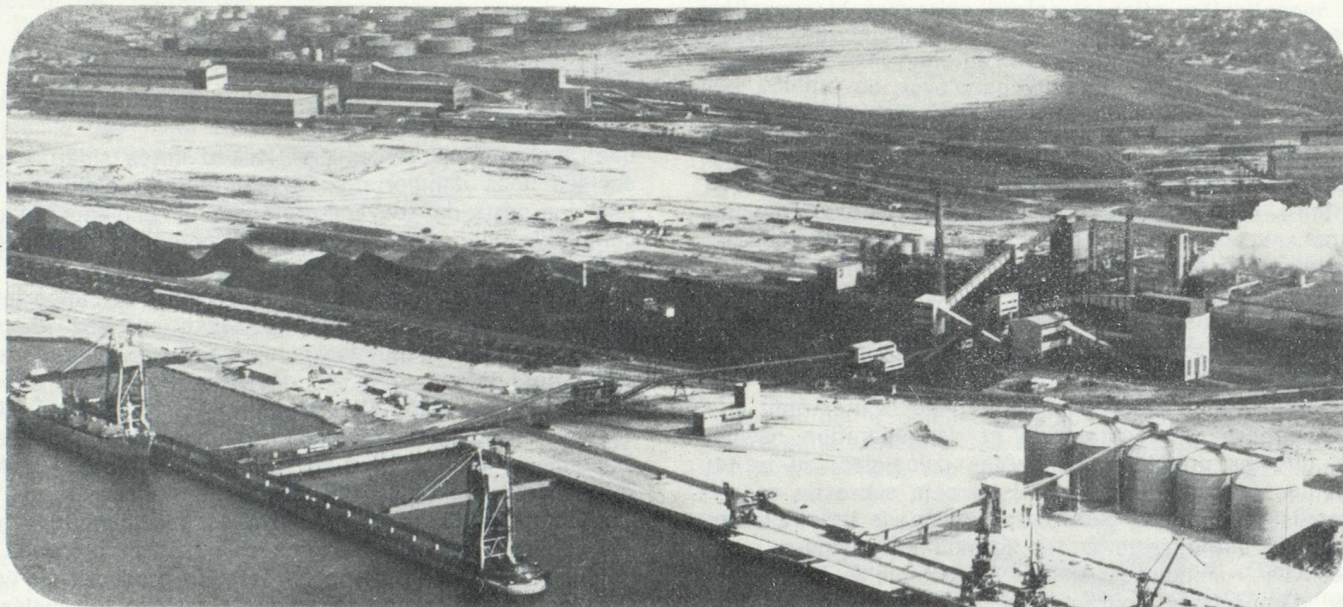
Dunkerque est aujourd'hui à même de recevoir des navires de 125 000 tonnes.
Dès 1974, le port sera accessible aux navires de 300 000 tonnes.

Dunkerque a déjà accueilli l'industrie sur 1 500 ha de terrains.
10 000 ha de zones industrielles sont disponibles
ou en cours d'aménagement progressif dont 8 000 ha en site portuaire.

Dunkerque, zone économique littorale en pleine expansion.
Pôle français du Nord-ouest européen.



PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
Terre-plein Guillain, 59140 DUNKERQUE (FRANCE) - Tél. 65.99.22 - Télex 82055



une expansion à votre dimension

LE PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
permet :

la réception dès 1975, au nouveau Port Ouest,
des grands navires de 300.000 à 450.000 t (22 m de tirant d'eau).

DUNKERQUE
possède :

un important complexe industriel : sidérurgie, construction navale,
grosse chaudronnerie, raffineries de pétrole, cimenterie, etc...
Un marché européen proche et une situation géographique favorable.

LE PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
propose :

8.000 hectares disponibles en site portuaire.

la Basse-Loire, La Rochelle, la Gironde et l'embouchure de l'Adour.

Cependant seules les zones des estuaires de la Loire et de la Gironde pourront atteindre une dimension d'échelle nationale.

Dunkerque

A proximité immédiate du système industriel du Nord Européen, le port de Dunkerque a toujours eu une tradition industrielle ; mais depuis une douzaine d'années cette vocation s'est affirmée et a pris une ampleur considérable qui fait de ce port un pôle privilégié de développement de l'industrie.

Desservi par le port actuel, susceptible de recevoir des navires de 100 000 t. de port en lourd, l'industrie occupe actuellement environ 1 000 hectares. Les principaux établissements industriels sont les suivants :

- la sidérurgie (Usinor) qui occupe au total 750 ha. La capacité de production est de 8 millions de tonnes d'acier ; 12 000 personnes sont employées ;
- un chantier naval (France-Dunkerque) capable de construire des navires de 170 000 tdw ;
- une usine de tubes soudés (Vallourec) ;
- une raffinerie de 6 millions de tonnes par an qui fabrique une gamme très large de produits ;
- une centrale de production d'oxygène liquide qui est une des plus importantes d'Europe ;
- une centrale thermique de 500 MW.

Enfin, dans les environs immédiats du port, une importante fabrique d'huile alimentaire et une usine d'aciers spéciaux et de mécanique de Creusot Loire (Usine des Dunes) amènent un supplément d'activité industrielle à Dunkerque.

Par suite de cet essor industriel, les terrains, dont la desserte maritime pouvait être assurée par le port actuel, ont tous été aménagés et affectés à des industries.

Une extension de la zone industrielle devenait ainsi nécessaire et c'est pour cette raison qu'a été prise la décision d'aménager à l'Ouest du port actuel une zone de 8 000 ha dont 5 000 seront disponibles pour l'industrie. Cette zone sera ouverte sur un nouveau port en cours de construction susceptible de recevoir des navires de 22 m de tirant d'eau.

D'ores et déjà plusieurs industries sont venues s'implanter dans le complexe portuaire Ouest de Dunkerque.

D'autre part, EDF a commencé en 1974 la construction d'une série de groupes de production électrique, fonctionnant au fuel puis à l'énergie nucléaire, à terme cette centrale sera la plus importante de France avec 10 000 MW installés.

Ce développement industriel très important qui s'est créé autour du port actuel et qui s'amorce autour du nouveau port est dû à une situation géographique et économique favorable.

Pour ce qui concerne les accès maritimes, Dunkerque est le port le plus septentrional accessible aux très grands navires ; au delà, certains seuils réduisent l'accessibilité en Mer du Nord.

Au plan de la géographie économique, Dunkerque est partie intégrante de la plaine à forte densité démographique et industrielle du Nord-Ouest de l'Europe, avec laquelle ses liaisons terrestres sont excellentes : autoroute, canal à grand gabarit, chemin de fer électrifié. La mise en service du tunnel sous la Manche qui débouchera à quelques kilomètres de la zone industrielle de Dunkerque ne

fera que renforcer la position privilégiée de l'ensemble Calais-Dunkerque.

Par rapport aux autres ports de cet hinterland commun, Dunkerque présente un avantage indéniable par suite de la facilité des accès maritimes, de l'excellence de sa desserte terrestre et de la disponibilité en terrains industriels.

Le Havre

Le Havre dispose d'un site nautique privilégié puisqu'il a pu s'adapter à la réception des navires de 250 000 tdw dans son bassin de marée, tandis que le canal central maritime desservi par l'écluse François 1^{er}, la plus importante du monde, sera progressivement porté aux cotes nécessaires pour accueillir jusqu'à des navires de 250 000 T, de telle sorte qu'une sidérurgie littorale pourrait aisément assurer son approvisionnement direct par des minéraliers géants. De toutes façons, cet aménagement ne pose aucun problème technique et Le Havre est à même d'offrir à l'industrie une superficie brute de près de 10 000 ha (la superficie nette étant d'environ 7 000 ha) en comprenant les surfaces gagnées sur l'estuaire par remblaiements jusqu'au chenal de Seine. En outre, une bonne part de ces terrains est d'ores et déjà disponible soit immédiatement, soit à court terme.

Les établissements industriels implantés occupent 1 270 ha et emploient 20 000 personnes. Sans doute, les activités pétrolières sont elles prépondérantes puisque la zone industrielle portuaire compte la raffinerie la plus importante de France et la seconde d'Europe (la CFR, capacité de raffinage 23 millions de tonnes) ainsi qu'un ensemble d'industries pétrochimiques de niveau européen, en particulier le complexe pétrochimique ATO dont la production en 1972 a porté sur quelque 534 000 T couvrant une gamme étendue de produits pétrochimiques. L'implantation d'une seconde raffinerie de pétrole fait actuellement l'objet d'études.

Cependant, on note la présence sur la zone industrialoportuaire du Havre de nombreuses autres activités comme la chimie ou la fabrication d'engrais, d'oxyde de titane, d'acide sulfurique et phosphorique, l'industrie du bois et une cimenterie dont la capacité de production s'élève à 100 000 T par an ; une chaîne de montage Renault qui emploie 10 000 personnes et une puissante centrale thermique qui atteindra 3 250 MW à son stade final sont également implantées sur la zone du port autonome.

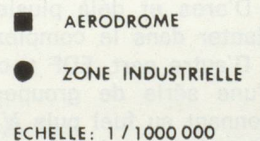
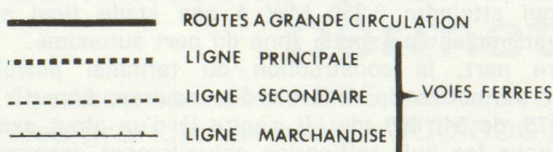
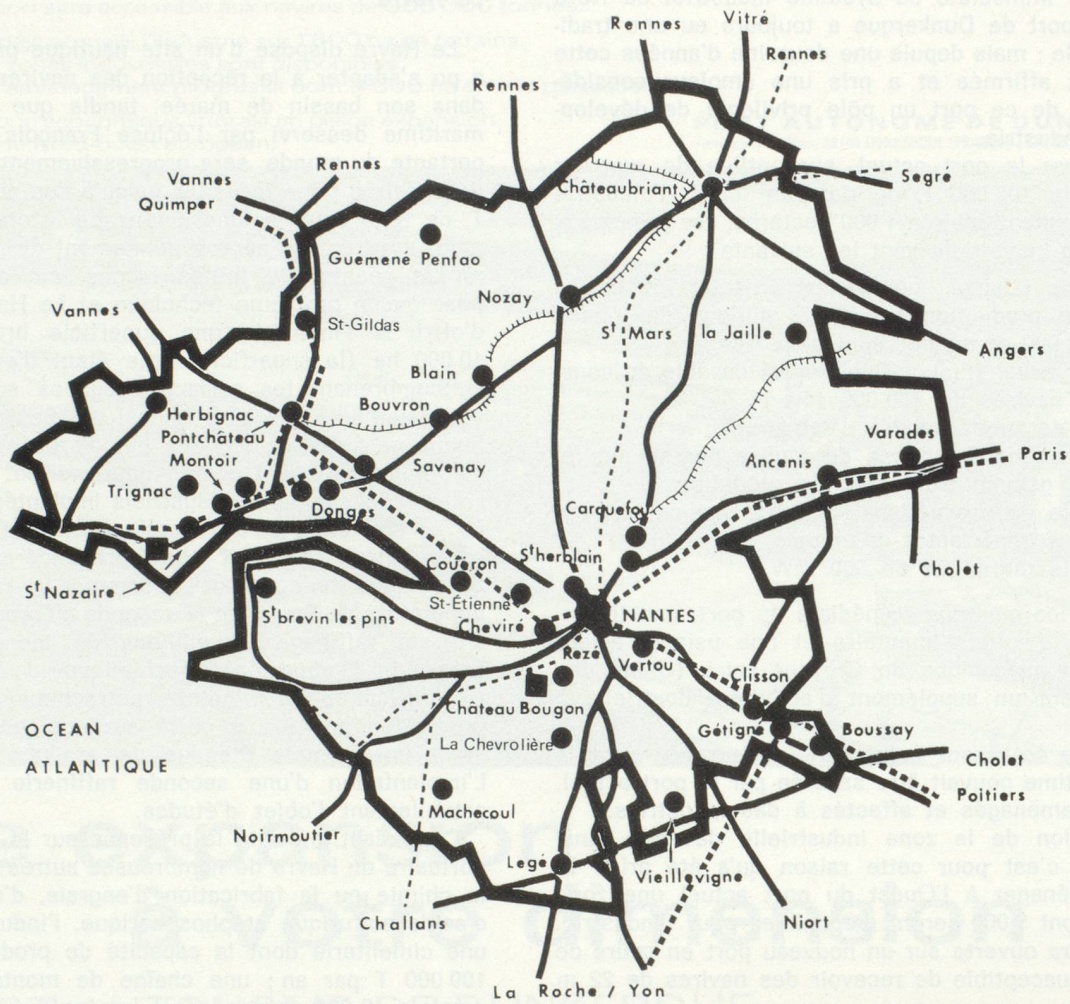
D'autre part, la construction du terminal pétrolier d'Antifer permettra de recevoir des navires, à partir de mars 1976, de 540 000 tdw. Il s'agira là d'un atout exceptionnel pour les huit raffineries actuellement desservies par le Havre.

Mais aussi pour toutes celles qui pourront l'être à l'avenir car ce terminal leur permettra de s'approvisionner à plus bas prix grâce aux économies réalisées sur le coût unitaire du transport maritime et qui intéresse aussi toutes les industries de l'hinterland portuaire, en particulier la région parisienne.

Il est probable aujourd'hui que ce terminal permettra au Havre d'élargir cet hinterland au delà des frontières, à la fois par la création d'un pipe-line Nord Europe et par l'avant-port maritime réalisé à partir d'Antifer sur des pétroliers de tonnage moyen.

Un autre facteur de développement industriel peut être enfin la création d'un véritable centre de réparation navale qui serait à l'échelle du trafic du port et mettrait Le Havre au même rang que les grands ports du Nord.

Zones Industrielles de LOIRE-ATLANTIQUE



- Des avantages : prime jusqu'à 25 % des investissements
- Des allègements fiscaux : exonération totale de la patente
amortissement exceptionnel de 25 %
- Possibilité de réduction du prix des terrains : FAD jusqu'à 50 %
- Des usines relais, une aide aux emplois qualifiés

CONSULTER LE
Comité d'Expansion Économique de la Loire-Atlantique : Palais de la Bourse, 44000 NANTES
Tél. : (40) 71-18-70 et 71-77-63
et 4, avenue Franklin-Roosevelt, 75008 PARIS - Tél. : 359.20-63 poste 23

Le potentiel économique sur le littoral méditerranéen n'était pas à la mesure de ceux du Nord et de l'Est. Ceci ne contrariait pas l'essor du port de Marseille dont le destin était le plus étroitement lié à celui de l'Empire et Marseille tirait en effet parti de sa situation géographique qui, par Suez ou par Gibraltar, ou bien directement à travers la Méditerranée, lui permettait d'entretenir des relations étroites avec ces régions, d'en recevoir des marchandises que ses industries traitaient, de leur expédier les produits nécessaires à leur développement. Cette situation a pris fin après la seconde guerre mondiale, et a fait apparaître la fragilité de la position du port de Marseille vis-à-vis des puissants établissements du Nord de l'Europe, en dépit du fait que l'implantation de complexes pétroliers lui avait ouvert de nouveaux horizons.

Aussi peu à peu s'est imposée progressivement la nécessité d'une implantation industrielle méditerranéenne puissante qui pourrait pallier les conséquences de l'effacement colonial et créer ainsi un potentiel d'activité considérable.

Or le site de Marseille ne se prêtait à rien de semblable, étant cerné par des collines qui donnent au port, sauf dans la zone proche de l'Estaque, des superficies insuffisantes avec toutes les conséquences qui en résultent en matière de terre-pleins et de stockage.

Le problème de l'extension, déjà posé au cours de la Grande Guerre, et le Rove franchi, Marseille débouchait sur ce qui est le plus indispensable à un port : l'espace. C'est ainsi que le port pétrolier de Lavéra, dont le premier môle fut inauguré en 1952, fut créé en face de Caronte. Il se trouvait bien placé pour alimenter les raffineries qui s'étaient établies au delà du Rove sur les bords de l'étang de Berre. Aussi lorsque la nécessité d'une puissante implantation fut ressentie d'une manière de plus en plus pressante, c'est évidemment vers l'espace combiné de la Crau et de la partie orientale du delta du Rhône que sa localisation fut décidée.

Trois longues darses s'enfonçant à l'intérieur de la zone deltaïque, des môles pétroliers allant à la rencontre des grands navires, des espaces considérables, tel est très schématiquement présenté le complexe industrialo-portuaire de Fos. Celui-ci présente plusieurs aspects :

1. Le complexe sidérurgique dont le premier haut fourneau est entré en activité au printemps 1974 et tournera normalement en 1975. L'espace dont il dispose (1 600 hectares environ) peut lui permettre dans l'avenir de développer une production de l'ordre de 20 millions de tonnes par an. « Ugine aciery » installé sur 275 ha a travaillé son premier lingot en octobre 1972.

Cet ensemble est desservi par deux darses au bout desquelles sont installés les quais à usage privatif, notamment le quai de réception de pondéreux accessible aux minéraliers de 100 000 tdw à pleine charge dès 1974.

Un quai public à pondéreux pour unités de 100 000 tdw avec un mouillage à moins 15 mètres est également en service.

2. La chimie est représentée sur le site de Fos par l'implantation de la société ICI à laquelle s'ajoutent les complexes pétrochimiques de « Naphtachimie » à Lavera et de « Shell-Chimie » à Berre.

3. Le potentiel énergétique de la zone est en plein développement. L'électricité est fournie en grande quantité par différentes centrales interconnectées auxquelles s'ajoutera la centrale de Fos prévue pour 5 milliards de kWh environ.

La plate-forme de raffinage comprenant 4 raffineries a une capacité de traitement totale de 43 millions de tonnes par an. Au trafic pétrolier suscité par cette plate-forme s'ajoute la dimension internationale apportée à Fos par le pipe-line sud européen qui permet à ce port d'étendre son hinterland jusque dans la région de Karlsruhe (capacité de transport actuelle 65 millions de tonnes/an, future 90 millions de tonnes/an).

Par ailleurs, le gaz naturel est reçu à Fos depuis 1972. Le volume débarqué atteindra 3,5 milliards de m³/an en 1975, une forte expansion de ce trafic est prévue pour 1977 avec la création d'un second terminal méthanier à vocation européenne. L'activité de réception de gaz permet en outre le développement d'un complexe de froid avec la société « L'Air Liquide ».

Premier port pétrolier de France (90 millions de tonnes pour Fos-Lavera de produits pétroliers expédiés et reçus en 1973), deuxième port pétrolier d'Europe après Rotterdam, le port de Fos est actuellement accessible aux unités de 260 000 tdw à pleine charge. Cette capacité sera étendue aux unités de 400 000 tdw dès le début de 1974. Ultérieurement un nouveau terminal desservi par un nouveau chenal permettra la réception à quai de pétroliers de plus de 500 000 tdw à pleine charge.

4. Il faut enfin noter la réalisation de nombreuses installations spécialisées : quai à conteneurs, postes pour marchandises diverses parfaitement équipés sur le plan portuaire, une unité de construction métallique (CFEM).

La superficie est considérable : 5 000 ha de superficie utile sont occupés ou en cours d'aménagement et 8 000 autres peuvent constituer une extension en première phase.

Ainsi Fos, par les ressources humaines de sa région, ses superficies, son site nautique mais aussi par le couloir rhodanien, les possibilités de la desserte ferroviaire par les lignes de rive droite et de rive gauche, les autoroutes et la liaison Rhin-Rhône constitue la première zone industrielle littorale de la Méditerranée, un ensemble susceptible d'équilibrer les zones du Nord et de l'Est, sinon celles de la mer du Nord et de servir de catalyseur au développement de tout le sud-est français.

Les sites occidentaux de la façade atlantique :

Nantes - Saint-Nazaire

Depuis longtemps, une alliance étroite s'est établie ici entre la navigation maritime et l'industrie. Constructions navales et usines traitant les produits des colonies, dont le sucre de canne, qui amorce une longue tradition. Actuellement, les industries desservies directement par voie maritime, se développent : à Nantes, par exemple, pour le bois, à Saint-Nazaire (soja), à Montoir (engrais), sans oublier la construction navale. Enfin, signalons à Basse-Indre, certaines formes de la sidérurgie et du travail des métaux.

De nombreuses possibilités existent en fonction des terrains disponibles ou pouvant être remblayés. A Cheviré, sur la rive Sud de la Loire, à une dizaine de kilomètres de Nantes, la zone industrielle portuaire peut s'étendre sur 400 ha, dont 60 sont déjà pris par une centrale EDF de 850 mégawatts et 50 par des industries du bois qui ont connu un développement remarquable : parti de rien en 1966, le trafic du bois atteindra cette année 300 000 T environ.

A l'aval de l'estuaire, entre la raffinerie de pétrole de Donges et le port de Saint-Nazaire, la zone industrielle de Montoir présente en bordure du chenal une surface

COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE

zones portuaires



Vue générale du Port Edouard Herriot à Lyon

La mission d'aménagement du Rhône, confiée à la C.N.R., comporte au titre de l'objectif navigation la charge de réaliser des zones portuaires.

La C.N.R. a ainsi utilisé des déblais excédentaires pour la confection de terre-pleins établis en bordure de la voie d'eau navigable et mis à l'abri des crues.

La réalisation et l'aménagement des huit zones portuaires, prévues en aval de LYON, au sud du Port EDOUARD HERRIOT mis en service en 1938, se poursuivent conformément aux prévisions.

Les zones de **PORTES-LES-VALENCE** (18 hectares, en bordure du Rhône endigué, attenant à 100 hectares de zone industrielle) et de **MONTILIMAR** (6 hectares, attenant à 100 hectares de zone industrielle) sont équipées.

La zone d'**AVIGNON-COURTINE** (50 hectares, attenant à 150 hectares de zone industrielle) est en cours d'équipement.

Les terre-pleins de **BEUCAIRE** sont réalisés ; ceux d'**ARLES** vont être entrepris.

Par ailleurs, les terrassements permettant de compléter la zone de **SOLAIZE-SEREZIN** vont commencer.

Les études sont en cours, en ce qui concerne la zone industriel-portuaire de **SABLONS-PEAGE DE ROUSSILLON**.

Enfin, **LOIRE-SAINT ROMAIN** en est, pour le moment, à la phase d'inscription dans les plans d'urbanisme.

Ainsi, se trouvera bientôt réalisée, le long des 310 km de voie à grand gabarit, une chaîne de ports bien situés, à proximité des villes existantes et des futurs pôles de développement industriel.

Pour l'organisation juridique de ces ports, une coopération systématique s'instaure entre la C.N.R. et les Chambres de Commerce rhodaniennes.

Cette coopération pourra se concrétiser au sein de Groupements d'Intérêt Economique dont le premier, celui de la « SOCIETE DU PORT DE VALENCE », est en cours de constitution.

Renseignements : COMPAGNIE NATIONALE DU RHONE
2, rue André-Bonin, 2 — 69316 LYON Cédex 1
Téléphone : LYON (78) 29 04-31

disponible de l'ordre de 1 000 ha, qui pourrait être accessible à des navires de 125 000 tdw à pleine charge, voire plus à terme, aménagée en grande partie. Elle a déjà vue s'implanter une importante usine d'engrais et un centre d'éclatement et de stockage de pondéreux.

De l'autre côté de la raffinerie de Donges, un peu plus en amont, la zone de Lavau devrait bénéficier de conditions d'accessibilité équivalentes et pourra avoir une superficie de près de 2 000 ha extensible vers l'est sur une étendue de l'ordre de 6 000 ha, cette zone, dont les premiers travaux commencent actuellement, sur 250 ha, bénéficie de deux atouts considérables avec la présence en limite ouest d'une centrale thermique de 800 mégawatts et dont la puissance doit être portée à 2 000 mégawatts en 1976.

La question se pose actuellement de savoir si le chenal desservant ces zones pourrait être aménagé pour des navires de 250 000 tdw à pleine charge sans coût d'entretien prohibitif.

Enfin, en dehors de ces zones industrielles déjà lancées, d'autres sites pourraient être aménagés sans grosses difficultés par remblaiements, sur la rive sud de la Loire, la zone du Carnet, 300 ha juste à l'est de l'agglomération de Paimbœuf, et la zone de Paimbœuf, 3 000 ha à l'Ouest de cette même localité.

La présence d'une métropole régionale de 400 000 habitants, l'abondance des terrains aménageables, l'existence d'une tradition industrielle déjà ancienne avec une position de premier plan au niveau international dans le domaine de la construction navale, mais également un excédent de main-d'œuvre dû à un développement encore trop faible du secteur secondaire, devraient permettre à la Basse-Loire de jouer un rôle au plan national.

Bordeaux - Le Verdon

Sur l'estuaire de la Gironde, les disponibilités en matière de zones industrielles sont très grandes puisque l'on dispose à la fois de superficies de terrains importantes et d'un équipement portuaire très développé. Le port de Bordeaux a mis l'accent sur le caractère bipolaire de son développement caractérisé par :

- l'amélioration continue des possibilités de desserte par voie maritime des zones situées à proximité immédiate de l'agglomération bordelaise.
- l'équipement d'une zone portuaire industrielle de grande envergure sur le site du Verdon, en rive gauche, à l'embouchure de la Gironde, à 100 km de Bordeaux, dont 250 ha sont actuellement en cours d'aménagement.

Sur la rive droite de la Garonne, la zone industrielle de Bassens pourra s'étendre sur 800 ha dont plus de 250 sont déjà occupés. La desserte ferroviaire est excellente et les caractéristiques du chenal de navigation permettent de recevoir, sur une longueur de 3 km de quais, des navires de 25 000 T de port en lourd. A terme, la réception de navires de 50 000 T de port en lourd sera possible.

Un peu plus en aval, la zone industrielle d'Ambès, située au confluent de la Garonne et de la Dordogne à 20 km de Bordeaux, pourra atteindre une superficie de 800 ha. Elle comprend déjà deux raffineries de pétrole dont le potentiel actuel est de 5 millions de tonnes, potentiel qui sera porté à la fin de 1975 à 9 millions de tonnes. Elle comprend également une importante centrale thermique dont la puissance sera sous quelques mois de 1 250 MW. Des navires de 30 000 T de port en lourd peuvent y accéder, mais comme à Bassens, des navires

de 50 000 t de port en lourd pourront y être reçus dans l'avenir.

Sur la rive gauche, à Grattequina, une superficie de 3 000 ha bordant la Garonne sur 3 km est disponible. Les conditions de réception des navires y seront les mêmes qu'à Bassens et Ambès. Au delà du confluent de la Garonne et de la Dordogne, l'île Cazeau constitue une réserve d'avenir (il serait possible de recevoir des navires de 50 à 60 000 t de port en lourd sur un linéaire de quai d'environ 12 km). Plus en aval, la zone industrielle de Pauillac Saint-Estèphe pourra atteindre une superficie de 300 ha dont 200 environ sont déjà occupés par la raffinerie Shell (potentiel : 4 500 000 t/an). Dans l'avenir, des navires de 80 000 t pourront y être reçus. Bref, sans compter les possibilités de l'île Cazeau, Bordeaux offre, pour des tonnages moyens, des superficies totales pouvant être affectées à l'industrie, ou l'étant déjà en partie, d'environ 5 000 ha.

C'est sur le site du Verdon que se trouve conjugués tous les éléments permettant de créer une zone portuaire industrielle à l'échelle nationale.

En effet, d'une part d'importantes superficies de terrains seront disponibles (en partie par remblaiement sur l'estuaire) et d'autre part il sera possible dans l'avenir de recevoir des navires de 500 000 t de port en lourd et plus.

Le site est déjà doté actuellement d'un poste pétrolier capable d'accueillir à 60 pour cent de leur déplacement, des navires de 250 000 t de port en lourd. D'ici la fin de l'année 1975, seront réalisés les aménagements pour la réception des navires pétroliers de 250 000 t à pleine charge.

De plus, un poste pour marchandises sèches sera aménagé recevant des navires porte-conteneurs et navires rouliers, enfin un premier lot de 100 ha sera équipé.

A terme, les superficies qui pourront être mises à la disposition des industriels, sur l'ensemble de la zone, seront de l'ordre de 8 000 ha (déduction faite des surfaces de darses et des surfaces à caractère public). La longueur de quais aménageable sera de l'ordre de 50 km.

La façade Nord-Ouest de l'Espagne, pays associé à la CEE, atteint surtout autour de Bilbao un poids économique que seule la métropole bordelaise peut contrebalancer.

On ne peut toutefois terminer cette présentation des principaux sites industrialo-portuaires français sans évoquer ces évolutions profondes qui affectent l'économie mondiale et qui interdisent de se reposer sur une vue tancienne du développement de ces zones.

Les mutations qui en résultent, tant sur l'allure générale de la croissance économique que sur la nature même des mécanismes, doivent mettre en cause non seulement les moyens, mais sans doute aussi certains objectifs de la politique d'aménagement du territoire. C'est ainsi que la politique visant à orienter les investissements industriels vers des régions que l'on veut reconverter ou développer est naturelle dans une conjoncture de forte croissance industrielle sur le sol national ; on peut douter qu'elle puisse avoir le même impact lorsque les taux de croissance, en termes réels, sont plus faibles et lorsque les orientations profondes de la géographie mondiale dirigent vers d'autres parties du monde de larges fractions des investissements industriels.

Au delà de ces considérations propres aux opérations déjà réalisées, la question de l'intérêt et des chances de succès d'éventuelles opérations similaires dans l'avenir sera également réexaminée dans le cadre de la nouvelle situation mondiale qui s'esquisse.

**TROYES
AUBE = QUALITE
VIE**



TROYES-AUBE)))BALE-SUISSE

Foire d'Automne de Bâle

Hall 1 - Stand n° 20

Tél. n° (061) 25.95.34

**Chariot est le mieux placé,
pour le transport
et le dédouanement
de, et vers la suisse et l'Allemagne.
Ne vous en privez pas !**

Transports
internationaux
spécialistes sur la
Suisse et l'Allemagne.
Plus de cent
véhicules sillonnent
chaque jour la
France et l'Europe.

Rapidité et
compétence dans les
formalités douanières
Import-export, rail,
route, air, mer,
affrètement.
Auxiliaire
indispensable pour

le mouvement de
vos marchandises.



18 bis, av. du G1-de-Gaulle
90100 Delle. Tél. 29.10.06



sont réunies
les meilleures conditions
d'environnement
pour l'entreprise
et pour les hommes



le **BIEN**
bureau
d'implantation
d'entreprises
nouvelles
sait tout
sur grenoble
et sa région,
il vous dira comment
vous pouvez vous aussi*

|| vivre
et entreprendre
à grenoble||

* des firmes exigeantes
(françaises ou multinationales)
se sont récemment installées :
caterpillar, becton-dickinson,
hewlett-packard, hercules,
fasson, télé-mécanique, etc.

mr. henri petiot
vous accueille, informe, conseille
au b.i.e.n.
mairie de grenoble
tél. (76) 44 34 69

ptc 05/1

"OISE ACCUEIL"

Le Département de l'Oise situé en Picardie, aux portes de Paris, offre aux entreprises industrielles, aux entreprises de services et aux administrations publiques et privées les conditions d'accueil les plus remarquables.



Terre de confins, regroupant d'anciens "pays" aussi différents que le Beauvaisis, le Valois ou le Noyonnais, l'Oise est un département dont la diversité est la caractéristique fondamentale.

Land of borders, combining regions as different as the Beauvais country, the Valois country and the Noyon country, the Oise region is an administrative district the basic characteristic of which is diversity.

Ein Gebiet, wo mehrere alte "Länder" zusammenstossen, die so verschieden sind wie "le Beauvaisis", "le Valois" und "le Noyonnais", ist das Dép. Oise eine Gegend, deren Hauptcharakter in der Abwechslung besteht.



Forêts, rivières, grandes plaines composent un tableau contrasté aux Portes de Paris.

Forest, rivers, great plains make up a picture full of contrasts at the very gates of Paris.

Wälder, Flüsse, grosse Ebenen bilden ein Bild, reich an Gegensätzen, vor den Toren von Paris.



La position, immédiatement au Nord de la Région Parisienne est unique ; toutes les routes quittant Paris du Nord-Ouest au Sud-Est passant par l'Oise.

L'autoroute du Nord traverse l'Oise sur 60 Kms ; trois échangeurs desservent la région de CREIL - SENLIS, celle de COMPIÈGNE et le Nord-Est du Département.

The position immediately North of the Greater Paris Area is unique ; all of the roads leading out of Paris from the Northwest to the Southeast pass through the Oise region.

The North expressway runs 60 kilometres through the Oise region ; three interchanges serve the CREIL-SENLIS area, as well as that of COMPIÈGNE and the Northern part of the district.

Seine Lage unmittelbar im Norden der Pariser Umgegend ist einmalig : die Paris in Richtung Süd-Osten - Nord-Westen verlassen, durchqueren das Dép. Oise.

Die Autobahn des Nordens fährt auf eine Strecke von 60 km durch das Dép. Oise, mit Zu- und Ausfahrten für die Gegend von Creil-Senlis, für die von Compiègne und für den Norden des Départements.



La RN 1 PARIS-CALAIS par BEAUVAIS est la route des week-ends sur la Côte d'Opale. C'est également un des moyens les plus pratiques pour se rendre en Angleterre.

National Road N° 1, PARIS-CALAIS via BEAUVAIS, is the week-end route to the Pas-de-Calais coast. It is also one of the most practical ways to get to England.

"La RN 1" (die Hauptverkehrsachse) Paris-Calais über Beauvais ist die Strasse zu den Week-ends an der "Côte d'Opale". Sie ist auch der kürzeste Weg nach England.



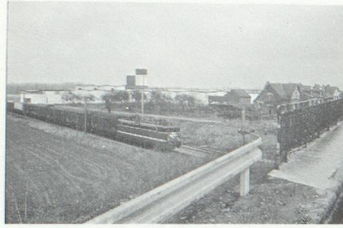
Une transversale majeure, la RN 31 relie le complexe industriel de la Basse-Seine à la région de REIMS et à l'Est.

Elle supporte également un trafic international notable.

A major cross highway, National Road N° 31, links the industrial complex of the Basse-Seine region with the region of RHEIMS and the East of France.

It also carries a substantial amount of international traffic.

Eine Querverkehrsachse, die RN N. 31 verbindet den Industrie-Komplex des Basse-Seine-Gebiets mit der Gegend von Reims und Ostfrankreich. Sie sichert einen bedeutenden internationalen Verkehr.



Mais le département de l'Oise, c'est aussi l'Oise, c'est-à-dire un faisceau d'axes de transport lourd, la rivière qui sera portée à 3.000 T en 1975 et la voie ferrée PARIS - LIÈGE COLOGNE.

But the administrative district of the Oise is also the River Oise, which is to say a cluster of heavy-transportation facilities, the river the capacity of which be increased to 3,000 tons in 1975, and the PARIS-LIEGE-COLOGNE railroad line.

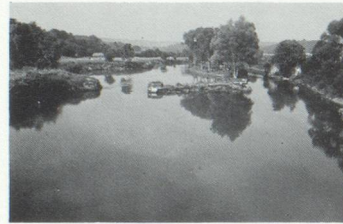
Aber das Dép. Oise besitzt in der Oise selbst (der Fluss wird 1975 3000 t. transportieren können.) und in der Eisenbahnlinie Paris - Lüttich - Köln mehrere wichtige Verkehrsadern für Schwertransport.



Le canal du Nord assure la liaison avec le Nord.

The North canal provides a link with the North of France.

Der Nord-Kanal sichert die Verbindung mit Nordfrankreich.



L'Aisne sera demain aménagée au grand gabarit pour assurer la liaison avec REIMS et l'EST.

The River Aisne will be widened in the near future to provide a link with RHEIMS and the East Of France.

Die Aisne wird in naher Zukunft nach europäischem Masstab so ausgebaut werden, dass sie die Verbindung mit Reims und Ostfrankreich aufnehmen kann.



Trois villes animent l'Oise : BEAUVAIS la capitale administrative s'est développée sur le site ancien de la Vallée du Thérain.

Three cities give life to the Oise region : BEAUVAIS, the administrative capital, has grown up on the ancient site of the Valley of the River Thérain.

Drei Städte sind die belebtesten Punkte des Dép. Oise : Beauvais, das Verwaltungszentrum, ist an der Stelle der alten Siedlung im Thérain-tal entstanden.



Au cœur de la ville, la cathédrale, chef-d'œuvre inachevé du génie gothique, est le monument le plus prestigieux de BEAUVAIS.

In the heart of the city, the cathedral, an unfinished master-pièce of Gothic genius, is the most prestigious possession of BEAUVAIS.

Im Herzen der Stadt befindet sich die Kathedrale, ein unvollendetes, gotisches Meisterwerk, das bedeutendste Bauwerk von Beauvais.



BEAUVAIS s'énorgueillit également de son aéroport international par lequel transitent 300.000 passagers par an.

BEAUVAIS also takes pride in its international airport through which 300,000 passengers transit each year.

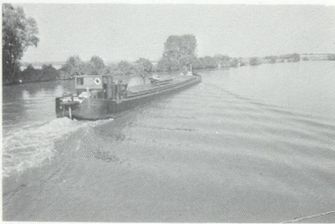
Beauvais kann sich auch eines internationalen Flughafens rühmen, dass jährlich 300.000 Durchreisepassagiere empfängt.



Au passé tout aussi prestigieux, COMPIÈGNE au centre de laquelle flamboie son hôtel de ville du 15^me siècle.

With a past equally prestigious, COMPIÈGNE, from the centre of which flames up its 15th-Century town hall.

Die Stadt Compiègne mit einer ebenso bedeutenden Vergangenheit, in deren Mitte das aus dem 15ten Jahrhundert stammende Rathaus spätgotischen Stils prangt.



COMPIÈGNE, c'est aussi la rivière d'Oise et la forêt, décor végétal de 15.000 Hectares.

COMPIÈGNE is also the River Oise and the forest, a living stage-setting covering 15,000 hectares.

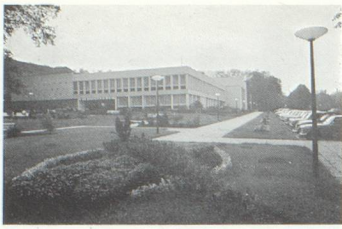
Compiègne, das ist auch der Oisefluss und der Wald, eine prächtige Umgegend, die sich über 15.000 ha erstreckt.



L'agglomération urbaine la plus importante de l'Oise est CREIL qui compte plus de 80.000 Habitants.

The largest urban centre of the Oise region is CREIL, with more than 80,000 residents.

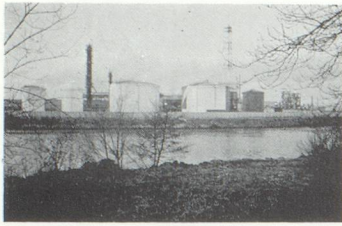
Die grösste Stadt des Dép. Oise ist Creil mit mehr als 80.000 Einwohnern.



C'est un des pôles industriels les plus puissants du nord de Paris. L'animation de cet ensemble a suscité récemment la réalisation d'un très beau centre culturel.

It is one of the most powerful industrial centres North of Paris. The vitality of this complex recently stimulated the construction of a very fine cultural centre.

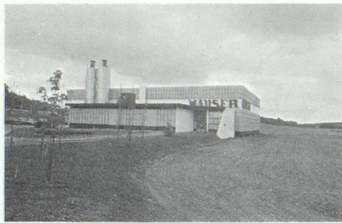
Einer der grössten und wichtigsten Industriepole nördlich von Paris. In dieser regen Stadt wurde vor kurzem ein sehr schönes Kulturzentrum errichtet.



Le dynamisme urbain, la croissance démographique ont leur contrepartie économique, notamment dans le développement industriel. Les pelles hydrauliques POCLAIN, mondialement connues sont fabriquées dans l'OISE. Ici UGINE KUHLMANN agrandit ses installations sur l'Oise.

The urban dynamism and demographic growth have their economic counterpart, particularly in industrial expansion. The POCLAIN hydraulic shovel loaders, known all over the world, are manufactured in the OISE region. Here UGINE KUHLMANN expands its facilities on the River Oise.

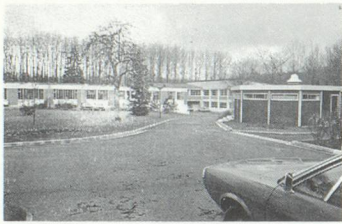
Das städtische, das demographische Anwachsen findet sein wirtschaftliches Gegenstück hauptsächlich in der industriellen Entwicklung. Die weltbekannten Erdausheber "Poclain" werden im Dép. Oise hergestellt. Hier vergrößert UGINE Kuhlmann ihre Anlagen an der Oise.



L'Oise est confrontée au desserrement industriel de la région parisienne. De nouvelles usines ouvrent leurs portes telle cette unité de production de fûts en plastiques (MAUSER) à ESCHES ou MECAINOX au Coudray-St-Germer, village fleuri du Pays de Bray.

The Oise area is confronted with the industrial decentralization of the Paris area. New plants are opening their doors, such as this (MAUSER) plastic-stock production unit in ESCHES and MECAINOX and Coudray-St-Germer, flower-filled village of the Bray country.

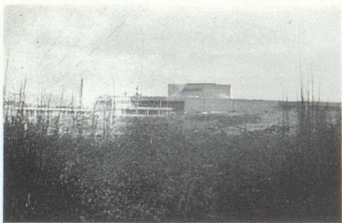
Das Dép. Oise wird von der industriellen Abwanderung aus der Pariser Zone betroffen. Neue Fabriken werden gegründet, so wie die Herstellerfirma von Plastikfässern "Mauser" in Esches, oder "Mekainox" in Le Coudray St Germer, einem blumengeschmückten Dorf im Pays de Bray.



A quelques kilomètres de BEAUVAIS, PRESSE INFORMATIQUE, importante entreprise de gestion de fichier de presse sur ordinateurs s'est implantée en 1971, elle emploie 100 personnes.

A few kilometres from BEAUVAIS, PRESSE INFORMATIQUE.

Einige Km von Beauvais besteht seit 1971 "Presse Informatique", ein bedeutendes Unternehmen für die Verwaltung einer Pressekarrei mit Computer. Es beschäftigt 100 Personen.



L'industrie alimentaire s'est complètement transformée ces dernières années. Une conserverie de légumes de taille européenne s'est implantée dans la région de BEAUVAIS. La croissance de cette industrie s'explique par la proximité de la région parisienne et le dynamisme de l'agriculture.

A tinned-vegetables packing-house of European dimensions has been established in the BEAUVAIS area. The growth of this industry is explained by the nearness of the greater Paris area and by the vitality of agriculture.

Die Lebensmittelindustrie hat sich in den letzten Jahren völlig umgestellt. Eine Gemüsekonservenfabrik europäischen Ausmasses hat sich in der Nähe von Beauvais angesiedelt. Das Anwachsen dieses Industriezweigs erklärt sich durch die Nähe der Pariser Zone und die Regsamkeit der Landwirtschaft.



BEAUVAIS, COMPIÈGNE et CREIL ont chacune leur lycée technique. Celui de BEAUVAIS, outre les sections classiques de chimie, physique et électrotechnique possède une section d'automatismes industriels et une section unique en France, de céramique.

BEAUVAIS, COMPIÈGNE and CREIL each has a technical high school. That of BEAUVAIS has, in addition to the traditional departments of chemistry, physics and electrotechnology, a department of industrial automation and a department (the only one in France) of ceramics.

Beauvais, Compiègne und Creil haben technisches Gymnasium. Dasjenige von Beauvais besitzt - ausser den üblichen Abteilungen der Chemie, Physik und Elektronik - noch eine Abteilung für industrielle Automatik und eine in Frankreich allein dastehende Abteilung für Keramik.



Le Centre du BELLOY à côté de BEAUVAIS, de conception très moderne, dispense une formation aux handicapés physiques. Tous les ans une centaine de personnes sont formées aux métiers de l'informatique.

The BELLOY Centre near BEAUVAIS, very modern in design, offers training for the physically handicapped. Every year some hundred persons are trained in data-processing skills.

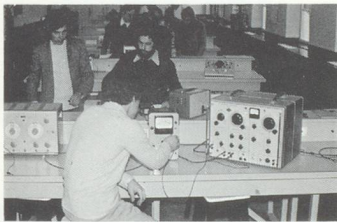
Im "Centre du Belloy" in der Nähe von Beauvais, modernster Einrichtung, werden jährlich ca 100 Körperbehinderte beruflich umgeschult.



Le développement économique a besoin d'un ensemble de moyens de formation technique ou professionnelle. BEAUVAIS a deux écoles d'ingénieurs. La plus ancienne est l'INSTITUT SUPÉRIEUR AGRICOLE qui forme des spécialistes de l'agriculture ou des industries alimentaires.

Economic growth requires an aggregate of technical and occupational training facilities. BEAUVAIS has two engineering schools. The oldest is the INSTITUT SUPERIEUR AGRICOLE, which turns out specialists in agriculture and the food industries.

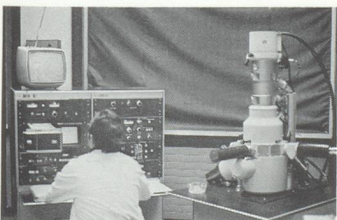
Die wirtschaftliche Entwicklung benötigt technische und berufliche Ausbildungsmöglichkeiten. Beauvais besitzt zwei Ingenieurschulen. Die ältere davon ist das "Institut supérieur agricole", das Spezialisten für die Landwirtschaft und die Lebensmittelindustrie ausbildet.



L'École CHARLIAT forme des ingénieurs électriciens et électroniciens. A COMPIÈGNE, l'UNIVERSITÉ DE TECHNOLOGIE ouvrira en Novembre 1973. On y enseignera le génie chimique, le génie mécanique et le génie biologique.

Ecole CHARLIAT trains electrical and electronics engineers. In COMPIÈGNE, the UNIVERSITÉ DE TECHNOLOGIE opened in November 1973. It teaches chemical engineering, mechanical engineering and biological engineering.

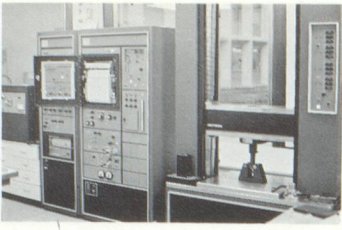
Die Schule "Charliat" bildet Elektro-Ingenieure und Ingenieure der Elektronik aus. In Compiègne ist im Nov. 73 eine Université de Technologie eröffnet worden. Dort werden Chemie, Mechanik und Biologie gelehrt.



L'OISE se flatte de posséder deux centres de recherche technique : LE CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES INDUSTRIES MÉCANIQUES (CETIM) à SENLIS et le CERCHAR à VERNEUIL-EN-HALATTE, près de CREIL. LE CETIM possède un équipement de très haute qualité ; ici un microscope électronique à balayage cathodique.

The OISE region prides itself on its two technical research centres : LE CENTRE D'ÉTUDES TECHNIQUES DES INDUSTRIES MÉCANIQUES (CETIM) in SENLIS, and the CERCHAR in VERNEUIL-EN-HALATTE, near CREIL. The CETIM is provided with the highest quality equipment ; here an electron microscope with cathodic scanning.

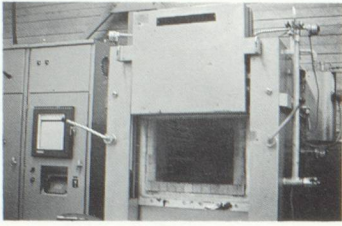
Das Département Oise rühmt sich, zwei technische Forschungszentren zu besitzen : "Le Centre d'études techniques des industries mécaniques (Cetim)" in Senlis, und "Cerchar" in Verneuil en Halatte in der Nähe von Creil. "Le Cetim" besitzt eine Ausrüstung hoher Qualität, wie zum Beispiel ein elektronisches Mikroskop.



Une expérience de formation des métaux.

An experiment in metal forming.

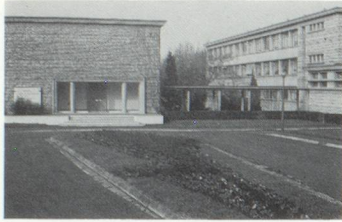
Ein Experiment über die Entstehung der Metalle.



Un des fours pour les essais de traitement thermique.

One of the furnaces heat treatment trials.

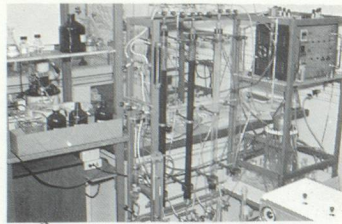
Einer der Oefen für Versuche über Thermo-behandlung.



LE CERCHAR est spécialisé dans la lutte contre les nuisances ; lutte contre les explosions. Démonstration de l'aptitude à exploser d'une farine. Cela pourrait être du sucre, de la sciure, une poudre métallique, etc...

The CHERCHAR specializes in the campaign against dangerous nuisances ; specifically, prevention of explosions. Demonstration of the explosive tendency of a flour. This could be sugar, sawdust, metallic powder, etc.

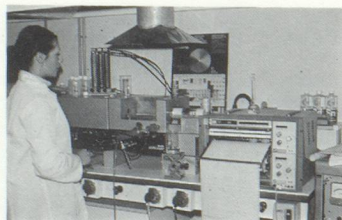
"Le Cerchar" ist in der Bekämpfung von schädlichen Einwirkungen spezialisiert : Bekämpfung der Explosionen. Vorführung der Explosions-kraft einer Mehlar. Es könnte sich ebensowohl um Zucker, Sägemehl, zerstoßenes Metall handeln.



Lutte contre la pollution des eaux : colonne d'absorption sur charbon actif.

The campaign against water pollution : an activated charcoal absorption tower.

Bekämpfung der Wasserbeschmutzung.



Lutte contre la pollution de l'air : éléments d'une chaîne de prélèvement de polluants gazeux.

The campaign against air pollution : components of a gas pollutants elimination facility.

Bekämpfung der Luftverseuchung : Massgeräte zur Enthebung von gasförmigen Verseuchungselementen.



Le tissu industriel existant, les structures de formation et de recherche permettent un développement industriel de qualité. Un ensemble zones industrielles permet de résoudre tous les problèmes d'implantations. La zone de BEAUVAIS s'étend sur 80 Ha.

Une zone d'activités liées à l'aéroport va être réalisée pour l'accueil des industries ou services ayant besoin de bonnes liaisons aériennes.

The existing industrial fabric and the training and research facilities permit quality industrial development. An industrial-zones complex permits the resolving of all problems of establishment. The BEAUVAIS zone covers an area of 80 hectares.

A zone for airport-related businesses is to be established for the accommodation of industries and services requiring good air connections.

Das bereits existierende Industrienetz, die für Ausbildung und Forschung zuständigen Stellen garantieren eine solide industrielle Entwicklung. Eine Anzahl Industriegelände löst die Probleme des Neuaufbaus. Die Zone von Beauvais erstreckt sich über 80 ha.

Dem Flugplatz wird ein Gebiet für die Aufnahme von Industriebranchen und -abteilungen, die gute Flugverbindungen benötigen, angeschlossen.



A COMPIÈGNE, une zone de 30 Ha est apte à accueillir les industries propres ou le secteur tertiaire.

Une 2^{me} zone à infrastructures lourdes de 400 Ha bien située sur l'Oise assurera le développement de l'agglomération jusqu'en l'an 2000.

Une autre zone industrielle lourde sera bientôt disponible dans la vallée de l'Oise à PONT-STE-MAXENCE.

A CREIL, la zone industrielle de 40 Ha dispose d'un port public sur l'Oise. Une zone de 60 Ha entre CREIL et CHANTILLY permettra d'accueillir des industries secondaires légères ou tertiaires.

In COMPIÈGNE, a 30-hectare zone is suitable for accommodation of industry properly so-called or the tertiary sector.

A 2nd heavy-infrastructure zone covering 400 hectares, conveniently located on the River Oise, will provide space for expansion of the complex until the year 2000.

Another heavy-industry zone will soon be available in the Oise Valley at PONT-SAINTE-MAXENCE.

In CREIL, the 40-hectare industrial zone has a public port on the Oise. A 60-hectare zone between CREIL and CHANTILLY will provide accommodation for light secondary or for tertiary industries.

In Compiègne steht ein Gelände zur Aufnahme von Betrieben jeglichen Sektors bereit.

Ein zweites Gelände für schwere Infrastrukturverarbeitungen von 400 ha, günstig an der Oise gelegen, sichert die Entwicklung der Stadt bis zum Jahr 2000.

Ein anderes Gelände für Schwerindustrie wird bald in Pont Sainte Maxence im Oisetal bereit sein.

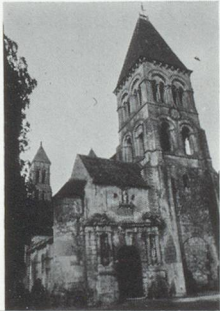
In Creil verfügt das 40 ha umfassende Industriegelände über einen öffentlichen Hafen an der Oise. Ein 60 ha grosses Gelände zwischen Creil und Chantilly kann leichte Sekundär- oder Tertiärindustrie aufnehmen.



D'autres zones industrielles, telle celle du COUDRAY-SAINT-GERMER à l'équipement moins important mais aux prix très attractifs sont réalisées dans les moyennes et petites villes. Il convient de terminer ce tour d'horizon de l'Oise par des sujets moins techniques.

Other industrial zones, such as that of COUDRAY-SAINT-GERMER, having less extensive facilities but offering space available at very attractive rates, have been set up in the smaller and medium-sized cities. It is appropriate to conclude this survey of the Oise region with less technical subjects.

Weitere Industriegelände, so wie das von COUDRAY-SAINT-GERMER - weniger gut ausgestattet aber sehr interessant im Preise - werden in den Mittelnischen Themen enden.



L'Oise est le pays des cathédrales et des églises. La merveille romane de MORIENVAL abrite un déambulatoire où la voûte d'ogives apparaît pour la première fois en Ile-de-France.

The Oise region is the country of cathedrals and churches. The Romanesque marvel of MORIENVAL contains an ambulatory in which the ribbed vault appears for the first time in the Province of Ile-de-France.

Das Departement Oise ist ein Land der Kathedralen und Kirchen. Die wunderschöne romanische Kirche in Morienvall besitzt ein Triforium, dessen Spitzbogengewölbe das erste dieser Art in der Ile-de-France ist.



La très célèbre flèche de Notre-Dame-de-SEN LIS, une des premières cathédrales gothiques.

The famous spire of Notre-Dame-de-SEN LIS, one of the earliest Gothic churches.

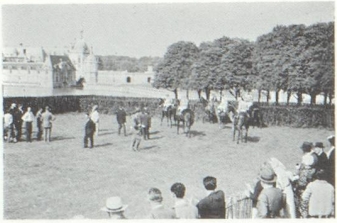
Die sehr berühmte Turmspitze der Kirche "Notre Dame" in Senlis, die eine der ersten gotischen Kathedralen ist.



Sports et distractions : La base de SAINT-LEU-D'ESSERENT offre un très beau plan d'eau pour la voile.

Sports and divisions : The bar of SAINT-LEU-D'ESSERENT offers a very fine sheet of water for sailing.

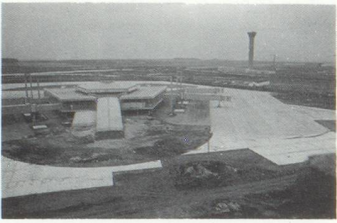
Sport und Erholung : Die Anlage von St Leu d'Esserent bietet eine sehr schöne Wasserfläche für Segelsport.



Tandis qu'à CHANTILLY les prix de Diane et du Jockey club attirent chaque année la foule élégante des courses.

In Chantilly versammelt sich an den Tagen, wo die Preise "Diane" und "Jockey-Club" ausgetragen werden, eine elegante Zuschauermenge.

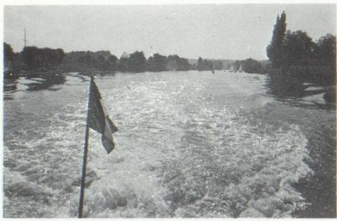
Whereas in CHANTILLY the Diane and Jockey Club prize races annually attract the elegant racing crowd.



Demain confronté à des phénomènes majeurs comme l'ouverture de ROISSY EN FRANCE où Oise Accueil va ouvrir un bureau à quelques kilomètres des frontières de l'Oise ou intégré à l'hinterland de la Basse Seine par une liaison de gabarit européen. Quel Avenir attend l'Oise ?

Tomorrow, faced with major events such as the opening of the ROISSY EN FRANCE Airport where Oise Accueil will open an office a few kilometres from the boundaries of the Oise country, or integrated into the hinterland of the Basse Seine region by a link of European dimensions : What does the future hold in store for the Oise region ?

Was erwartet nun das Département Oise in einer Zukunft, wo es sich bedeutungsvollen Ereignissen gegenübergestellt sieht, wie der Eröffnung des Flughafens in Roissy en France, wo "Oise-Accueil" ein Büro errichten wird, nur einige Km jenseits der Grenze des Départements Oise oder dem Hinterland des Basse-Seinegebiets durch eine Verbindung europäischen Masstabes einverleibt ?



L'épure en est dessinée à la hauteur de nos ambitions nationales.

The blueprint therefor is drawn to the scale of our national ambitions.

Die entworfene Skizze davon entspricht unserem nationalen Ehrgeiz.

Pour tous renseignements
Pour recevoir une liste d'informations
Pour toute étude d'implantation ou de développement
adressez-vous à :
OISE EXPANSION
37, Rue Beauregard - 60000 BEAUVAIS

Supplément à Oise-Tourisme - Ile-de-France - Picardie - N° 26
N° C. P. 45.495 - Le Directeur : F. TISSOT