

atlante

port autonome
nantes-st nazaire
BULLETIN MENSUEL



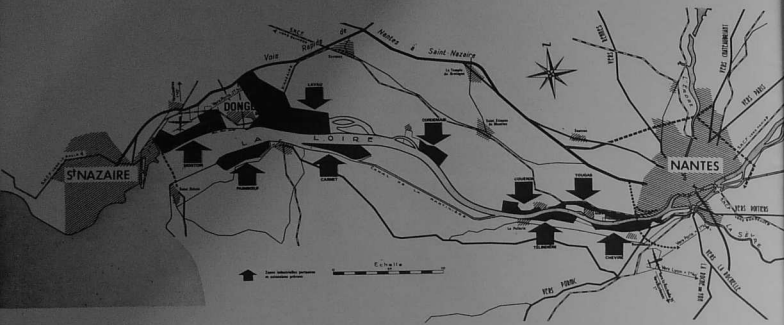
PORT de VIGO

**NOTRE NOUVEAU
PARTENAIRE
ESPAGNOL**

/ VOIR PAGES INTERIEURES /



LES ZONES INDUSTRIELLES PORTUAIRES EN LOIRE-ATLANTIQUE



1° LE PHÉNOMÈNE DE LA ZONE INDUSTRIELLE PORTUAIRE

L'aménagement de grandes zones industrielles telles que celles de Fos ou du Havre montre bien que le développement des ports est devenu étroitement lié à l'implantation voisine de nombreuses usines, en particulier dans le domaine de l'industrie lourde ; il est intéressant de rechercher les causes de ce phénomène.

Dans l'ensemble des circuits qui, partant des matières premières, aboutissent aux produits finis, les coûts de transport entrent pour une large part et ont une incidence d'autant plus grande dans le choix d'une implantation qu'ils peuvent varier dans de fortes proportions d'un site géographique à l'autre, alors que les coûts de transformation des produits, c'est-à-dire les processus industriels eux-mêmes, n'en dépendent que relativement peu ; le coût de construction et d'exploitation d'un haut-fourneau par exemple n'est pas tellement différent suivant que l'on se place à Dunkerque, à Fos ou en Lorraine.

Au contraire, les coûts de transport varient dans de larges proportions, tant en fonction des distances que du mode de transport employé, et c'est là qu'apparaît l'intérêt du site portuaire car la voie de mer se présente, et de loin, comme étant la plus économique. Si on remplaçait les distances par des coûts, le globe terrestre prendrait une toute autre apparence et les contrées les plus lointaines ne seraient pas plus « éloignées » d'un port qu'un site enclavé dans les terres et mal desservi par la voie d'eau ; c'est ainsi que les ports apparaissent finalement comme relativement proches des autres continents et des lieux d'extraction des matières premières.

A titre d'exemple, si on considère le coût de transport du grandeur suivants pour une tonne transportée et par tranche de 1 000 kilomètres :

— par pétrolier de 250 000 tdw	1,50 F
— par pipe-line	5,00 F
— par camions ou par trains	100,00 F

C'est ainsi que le transport par mer peut rester sensiblement plus économique même avec un allongement considérable des distances.

Enfin, un autre avantage important de l'implantation industrielle en site portuaire est de supprimer une rupture de charge dans la chaîne de transport.

Toutefois, d'aucuns prévoient un ralentissement des processus d'industrialisation portuaire en France ; les arguments suivants sont avancés :

- les usines transformant les matières premières s'implanteront à proximité des lieux d'extraction, notamment dans les pays du tiers-monde ;
- les usines fabriquant des produits finis s'implanteront au centre de zones de distribution et donc davantage à l'intérieur des terres.

On peut remarquer que la première de ces raisons présente un aspect politique évident et que la deuxième est liée au processus de diminution des frais de transport car les produits finis sont généralement plus volumineux et moins faciles à maintenir et à transporter que les produits de base entrant dans leur fabrication.

Si il est possible que le phénomène de la zone industrielle portuaire voit sa progression se modérer quelque peu, le phénomène ne s'en poursuivra pas moins et il semble donc nécessaire de prévoir encore des surfaces importantes dans les prochaines années :

- les raisons précédentes ne sont pas absolument déterminantes, chaque cas est un cas d'espèce, et de nombreuses usines continueront à s'implanter en site portuaire car celui-ci gardera toujours l'avantage d'être un lieu de communication à la charnière de centres de production et de distribution ;
- les fonctions de centres de transit dévolues aux ports ne feront que s'accroître et, partant, les sociétés opérant au niveau du transit et du conditionnement se multiplieront ;
- les installations à caractère industriel réclament de plus en plus de surfaces ;
- enfin, les ports étant par définition au contact de l'eau en abondance, les industries peuvent trouver là mieux qu'ailleurs une solution à leur problème de pollution et de refroidissement (on peut d'ailleurs noter à ce sujet que l'évacuation de la chaleur n'est qu'une forme de pollution).

2° LA CARTE BASSE-LOIRE

Les raisons qui ont prévalu et ont favorisé l'industrialisation de certaines régions, demeurent généralement et tendent à accentuer le phénomène d'autant plus que la présence d'un tissu industriel pré-existant apporte de nouveaux avantages processus que l'on rencontre dans de nombreux autres domaines et qui fait que le gros a tendance à grossir encore davantage, tend donc à creuser l'écart qui existe déjà entre les régions industrielles et les régions agricoles.

Mais cela est-il souhaitable ? N'existe-t-il pas des limites ?

Le processus de concentration industrielle que l'on observe dans certaines aires géographiques, ne peut se poursuivre indéfiniment ; l'expérience de New-York, de Tokyo, de Londres, de Rotterdam, montre qu'au delà d'un certain seuil de densité d'occupation, il devient moins économique pour des entreprises nouvelles de s'implanter dans un grand complexe industriel qui n'est peut-être pas encore saturé, mais où l'accumulation des investissements et des hommes se traduit par des contraintes difficiles à supporter, parfois inadmissibles, tant au niveau des moyens de transport et du logement que plus généralement au niveau de la main-d'œuvre.

SOMMAIRE

	PAGES
L'actualité :	
— Primes de vacances	1
Notre nouvelle ligne régulière St-Nazaire - Vigo ..	2
Vers les 17 millions de tonnes en 1973 : par M. Y. Lainé	3 et 4
Nouvelles du Port	5, 6 et 7
La construction navale en L.-M. au 1 ^{er} juillet 73	8
Où en est notre outillage portuaire ?	8
Flash sur notre hinterland des fruits et légumes	9
Prévisions d'arrivée et départ des navires	10
Vade-Mecum Export :	
— U.S.A.	11
— Canada	12
Les zones industrielles portuaires en Loire-Atlantique :	2 et 3
par M. J. Fischer	de couv.

NOTRE PROCHAIN BULLETIN
SERA CONSACRÉ
AU PORT DE ST-NAZAIRE

PORT AUTONOME
NANTES - SAINT-NAZAIRE

2, place de l'Édit-de-Nantes
à NANTES

B.P. 1053

Tél. : 71-37-20

44.037 NANTES CEDEX

Télex PORONOM 53725

Imp. GOUBAULT - Nantes
Directeur Gérard Y. LAINE

L'ACTUALITÉ

PRIMES DE VACANCES

Au Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire réuni le 12 juillet dernier, sous la présidence de M. Pierre Messmer, il est confirmé que les voies de raccordement au Plan Routier Breton et à la Région Parisienne seront mises en service avant 1978. Il s'agit de 178 km d'autoroutes nouvelles, soit Angers - Le Mans et Le Mans - Vitry.

Et, bien loin, peut-être cela a-t-il échappé à certains, quelque chose se fait qui nous intéresse aussi : le même C.I.A.T. a en effet décidé de réaliser pour cette même date l'autoroute Macon - Bourg-Port d'Ain - Genève. Décision importante pour les Suisses, mais aussi pour l'Ouest : le « défilé Jurassien » représente encore un obstacle important au développement du commerce extérieur helvétique via les ports français ; ceci est aussi vrai pour Marseille que pour nous. Mais ce qui nous concerne au plus haut point, c'est que cette bretelle autoroutière se trouve dans le prolongement du tronçon commun de la route Centre Europe Atlantique, c'est-à-dire Macon, Digoin, Guéret, Poitiers, axe d'Intérêt Européen qui débouche sur l'Atlantique à Bordeaux, La Rochelle et Nantes. D'importants travaux d'aménagement sont d'ores et déjà entrepris sur ce parcours, avec la participation des départements, surtout la Saône-et-Loire, la Creuse...

Nous devons, en Loire-Atlantique, nous préparer à réaliser la jonction : il s'agit de la sortie sud de Nantes et de la déviation de Cholet.

N'oublions pas que cet axe Centre Europe Atlantique, lorsqu'il sera terminé, mettra en concurrence TOUS les ports de la Façade Atlantique face aux nouveaux marchés ainsi dégagés.

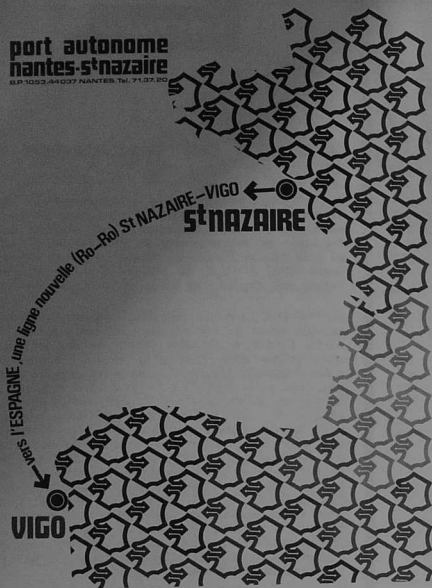
Autre discussion au C.I.A.T. du 12 juillet : LA VOCA-TION DE GRANDS PORTS PETROLIERS a été réaffirmée pour Nantes - Saint-Nazaire et Le Verdon. Il a même été jugé nécessaire d'entreprendre l'étude d'un poste capable d'accueillir les très gros tankers (au moins 250 000 T à pleine charge). Le dossier du Plateau du Four, qui n'a jamais été complètement fermé, pourra ainsi être complété.

Enfin, sans qu'il soit encore possible de préciser, des négociations sont en cours entre le Port Autonome et une Entreprise multinationale du domaine de la chimie rendant nécessaires l'acquisition et l'aménagement de vastes terrains dans la région de Lavau. Un fonds de concours du F.I.A.T. de 12 millions de francs est acquis dans ce but ainsi que pour l'aménagement complémentaire de la Zone Industrielle de Montoir.

atlante.

17 SEPTEMBRE : DÉMARRAGE DE ST-NAZAIRE - VIGO

**port autonome
nantes-st-nazaire**
B.P. 1033-44 037 NANTES Tél. 71.37.00



Dans un récent bulletin (ATLANTE n° 57 - JUIN 1973), nous avons rendu publique l'ouverture d'une liaison bi-hebdomadaire entre Saint-Nazaire et Vigo, qui sera assurée par un navire car-ferry de l'armement breton B.A.I. - OUEST FERRY.

Ce navire pourra recevoir une quarantaine de véhicules semi-remorques. C'est dans le bassin de Penhoët à St-Nazaire que s'effectueront les opérations de chargement et de déchargement. L'intérêt du nouveau service tient aux avantages indéniables qu'apporte la voie maritime lorsque, comme c'est le cas ici, elle est exploitée de façon moderne :

- gain de temps appréciable par rapport aux modes traditionnels d'acheminement ;
- souplesse du système roll-on roll-off, qui, outre les camions avec ou sans tracteur, reçoit les conteneurs de toutes dimensions, les masses indivisibles, etc...

Ajoutons à cela que la proximité du Portugal élargit de façon très substantielle le marché de la ligne. Galice et Portugal d'une part ; Pays de la Loire, Bretagne, Bassin Parisien, Nord et Est de la France, Bénélux, Allemagne et Suisse d'autre part seront les partenaires privilégiés de cet axe maritime nouveau que les études de marché et les multiples contacts directs tant en France qu'à l'étranger promettent à un bel avenir.

Au cours des prochains mois, la fréquence sera portée à cinq voyages par semaine et le port portugais de Porto-Leixois sera touché de façon régulière. Une étude est en cours qui devrait aboutir au démarrage prochain d'un trafic de passagers.

B.A.I. - OUEST FERRY, 31, rue de Douarnenez, 29 S QUIMPER - Tél. : (98) 95-62-18 - Télex : BAIFERRY 74360.

Bureaux à ST-NAZAIRE : M. DESSAUCE, Hangar D, quai des Grands Puits - Tél. 22.15.20 - Télex : Ferwest 70 557.

	Mar	Jeu	Ven	Dim
ST-NAZAIRE	0 H 00	18 H 00	0 H 00	18 H 00
		↑		↑
VIGO	Mer		Sam	
	6 H 00	12 H 00	6 H 00	12 H 00

Saint-Nazaire : Les quais du bassin de Penhoët où s'effectuera l'accostage du car-ferry



Vers les 17 millions de tonnes en 1973

Il existe une constante statistique observable depuis longtemps : le trafic des deux semestres de l'année est, à 2 % près, rigoureusement égal.

Comme le trafic atteint à la fin juin est de 8.516.035 tonnes, on peut raisonnablement déduire que les 17 millions de tonnes seront atteintes en 1973, soit 1 million de plus que l'année 1972.

● TENDANCES OBSERVEES SUR LE PREMIER SEMESTRE (000 T)

Entrées	1969	1972	1973	Progression moyenne annuelle	
				73/72	72/69
- Vrac liquide	3.985	5.553	5.813	+ 4,6 %	+ 11,7 %
(dont pétrole)	3.924	5.463	5.663	+ 3,6 %	+ 11,7 %
- Vrac solide	495	695	851	+ 22,5 %	+ 12 %
- Divers	279	334	423	+ 26,6 %	+ 6 %
Total (pétrole exclu)	835	1.119	1.426	+ 27,4 %	+ 11 %
TOTAL	4.759	6.582	7.089	+ 7,7 %	+ 11,5 %

Sorties	1969	1972	1973	Progression moyenne annuelle	
				73/72	72/69
- Vrac liquide	857	1.096	1.003	- 8,2 %	+ 8,5 %
(dont pétrole)	827	1.056	959	- 9,1 %	+ 8,5 %
- Vrac solide	54	58	74	+ 27,6 %	+ 3,0 %
- Divers	243	326	350	+ 7,3 %	+ 10 %
Total (pétrole exclu)	328	425	468	+ 10,2 %	+ 9,1 %
TOTAL	1.155	1.481	1.427	- 3,7 %	+ 8,6 %

Première constatation qui recoupe toutes nos analyses antérieures : que l'on compte ou non le pétrole, les entrées progressent plus vite que les sorties. C'était déjà le cas dans les années précédentes, mais l'écart n'était pas si sensible au cours des 4 années de 1969 à 1972 où la progression annuelle moyenne était de 11,5 % aux entrées et 9 % aux sorties. Pourquoi observe-t-on ce fossé qui se creuse en 1973 ? La réponse nous vient en observant les chiffres du pétrole : la progression moyenne aux entrées entre 1969 et 1972 était de 11,5 %. Pour 1973 elle n'est que de 3,8 %. Même chose aux sorties : + 8,5 % entre 1969 et 1972 - 9 % en 1973. Il est donc temps que la conjoncture dans le domaine pétrolier favorise de nouveau la Basse-Loire et que s'efface le handicap technique dont nous avons souffert du fait de l'indisponibilité du poste VI à la suite de l'explosion du « Princess Irène » l'été 1972. Le pétrole n'entre plus que pour 77,5 % dans le trafic du port alors qu'il représentait traditionnellement 80 % au moins des échanges totaux dans le passé proche.

Dans les autres domaines, partout des cris de victoire : le trafic pétrole exclu a progressé ce premier semestre de 23 % par rapport à la même période de 1972, alors que la progression moyenne atteignait seulement 10 % dans les années précédentes.

Cette tendance est, une fois de plus, mieux dessinée aux entrées (rythme de + 28,5 % au lieu de 11 %) qu'aux sorties (+ 10,2 % au lieu de 10,0 %).

Ce qu'il faut retenir c'est que les mouvements commerciaux du port d'une façon générale sont en train de changer de vitesse de croisière. Cette « fièvre », nous allons le voir, porte sur une quantité de marchandises tellement diversifiée qu'il est impossible de dire le fait de cas isolés.

Le trafic net, pétrole exclu, devrait atteindre sur l'année complète 1973, 3 millions de tonnes contre 2,6 l'année dernière, c'est-à-dire autant que le port de Bordeaux qui jusqu'ici détenait le premier rang sur l'Atlantique.

● LES MARCHANDISES RESPONSABLES

Aux entrées :

— Les aliments pour le bétail, les engrais, les produits métallurgiques viennent en premier, le tonnage de ces marchandises a plus que doublé depuis 1969 (semestre).

	1969	1972	1973
— Tourteaux et oléagineux	97,9	266,2	303,5
— Sons et issues	2,4	7,5	28,1
— Phosphates naturels	142,8	181,9	201,9
— Autres engrais	26,6	58,2	139,7
— Coils	19,2	32,2	37,3
— Autres produits métallurg. ferreux	59,2	66,5	90,0

Dans une moindre mesure, mais avec une fermeté égale, on note de très bonnes dispositions dans les fruits et primeurs, les bois, le soufre et les autres produits chimiques.

	1969	1972	1973
— Fruits et primeurs	49,4	42,2	60,8
— Bois tropicaux	70,9	88,2	117,6
— Autres bois	20,7	34,1	40,7
— Soufre	15,3	24,2	31,0
— Minéraux bruts mat. de const.	0,8	9,8	15,8
— Aut. prod. chimiques	14,4	10,8	86,4

Les produits non cités : céréales, vins, sucres, charbons, papiers, etc., évoluent très peu.

En ce qui concerne les sorties, on note de bonnes dispositions dans certains postes bien que la tendance ait encore moins d'ampleur.

	1969	1972	1973
— Céréales, farines	42,3	15,4	60,0
— Denrées alimentaires	4,2	10,6	17,9
— Huile soja	0	29,2	37,2
— Fer blanc	55,9	61,8	66,3
— Minéraux bruts mat. const.	5,8	11,1	12,2

A l'exception des engrais (ammonitrates) et produits pétrochimiques qui accusent des pertes très sensibles, le reste du trafic reste stationnaire.

● PROVENANCE ET DESTINATION

Depuis 3 ans, on note une dangereuse tendance à substituer le cabotage national au trafic long cours, pour le trafic pétrolier notamment. Cet état de fait s'explique par l'impossibilité de recevoir actuelle-

ment les plus gros pétroliers (poste VI indisponible) mais une fois celui-ci remis en état, il sera important que les tankers puissent venir à pleine charge le plus tôt possible, ce qui suppose un effort de dragage du chenal. Les provenances du pétrole, même, ont évolué : l'Algérie divise par 3 ses livraisons (344.000 T en 6 mois 1973). La principale source d'approvisionnement est aujourd'hui le Liban.

Il est difficile, sur une période de 6 mois de tirer des conclusions sur l'évolution des origines et destinations. Quelques remarques seulement : l'Espagne assure maintenant un trafic équilibré (entrées/sorties) de 150.000 T/an contre 60.000 il y a 5 ans. Le Portugal vers lequel nous exportons 3 fois plus qu'il y a 5 ans (50.000 T/an environ). Le Maroc non seulement nous envoie des quantités croissantes de fruits, légumes, phosphates, mais devient un pays importateur non négligeable (prévision 50.000 T en 1973 contre 10.000 en 1969).

N'oublions pas non plus le développement favorable de nos échanges avec l'U.R.S.S. : avec 450.000 T de trafic avec notre port au 1^{er} semestre, ce pays a dépassé les Etats-Unis (393.000 T).

Le Port Autonome voit avec satisfaction se développer des tendances à la diversification des produits, tendances qui ne pourront que se renforcer avec les nouvelles lignes régulières prévues. Il n'y a aucune raison pour que le reste de l'année ne vienne pas confirmer les excellentes dispositions de ce premier semestre qui sont le fruit de l'agressivité victorieuse du dynamisme et de la bonne entente de tous ceux qui travaillent avec et pour notre port.

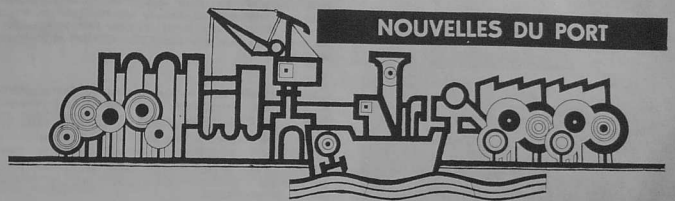
Y. LAINE,
Directeur du Service Commercial
du Port Autonome Nantes - St-Nazaire

**NANTES - SAINT-NAZAIRE
TOUJOURS 4^e PORT FRANÇAIS
ET 1^{er} SUR LA FAÇADE
ATLANTIQUE EUROPÉENNE**

Résultats des 6 premiers mois pour les dix plus grands ports français (000 T trafic extérieur net).

1 MARSEILLE	49.761
2 LE HAVRE	43.515
3 DUNKERQUE	15.397
4 NANTES - ST-NAZAIRE	7.361
5 BORDEAUX	7.124
6 ROUEN	6.858
7 SETE	3.275
8 LA ROCHELLE	1.926
9 BAYONNE	1.400
10 BOULOGNE	1.239

Source : Ministère de l'Équipement



● 19 JUIN : Par arrêté pris en date du 17 mai après décision du Comité de Direction, le Journal Officiel publie une liste de marchandises débarquées, embarquées ou transbordées dans la circonscription du Port Autonome de Nantes - St-Nazaire, subissant une modification de taxes perçues (droit de port). Nous y relevons, entre autres, les nouveaux taux suivants :

A) CONTENEURS

Conteneurs pleins	Débarquement	Embarquement	Transbordement
d'une longueur supérieure ou égale à 3 m et inférieure à 6 m	5	3	5
d'une longueur supérieure ou égale à 6 m et inférieure à 8 m	6	3	6
d'une longueur supérieure ou égale à 8 m et inférieure à 10 m	8	4	8
d'une longueur supérieure ou à 10 m	10	5	10

B) CAMIONS

Camions	Débarquement	Embarquement	Transbordement
Camions d'un poids à vide inférieur à 5 t	2	1	1
Camions d'un poids total à vide supérieur ou égal à 5 t	4	2	2

● 1^{er} JUILLET : La situation du trafic commercial à Saint-Nazaire pour les six premiers mois de 1973 est en augmentation par rapport à l'année passée, de 28,1 %. Le cumul au 30 juin pour l'année 1972 était de 429.531 tonnes ; pour 1973 il est de 550.527 tonnes.

	1972	1973
Bois en grumes	5.115	14.892
Bois sciés	2.273	5.872
Fèves de soja	197.038	234.373
Tôles	45.708	53.798
Profils	11.200	12.953
Animaux vivants	—	114
Beurre	—	9.200

Au 31 juillet le tonnage s'inscrit en augmentation de 21,8 % par rapport à la même période de 1972 avec un peu plus de 631.000 tonnes contre 510.000.

● 3 JUILLET : En présence de plusieurs milliers de spectateurs, lancement du « POINTE LA ROSE » dans d'excellentes conditions. On sait que ce polytherme-polyvalent de 8.200 tonnes de port en lourd est le troisième et dernier de la série des POINTE construits par les Chantiers Dubigeon-Normandie pour la Compagnie Générale Transatlantique.

● 4 JUILLET : Le « GALATIA », navire libérien, entré à St-Nazaire pour charger 7.000 tonnes d'orge à destination du Japon. C'est la première fois que des céréales sont expédiées vers le Pays du Soleil Levant.

● 5 JUILLET : Dans la matinée, une escadre de dragueurs de mines allemands est entrée dans le port de St-Nazaire. Elle se composait de cinq dragueurs et d'un bâtiment-base, le « SAAR » de 2.460 T.

Ces navires qui sont allés s'amarrer au quai Demange et au quai du Commerce ont séjourné à St-Nazaire environ 5 jours.

Ils sont repartis le 10 à destination de Portland (Grande-Bretagne).

● 12 JUILLET : Monté sur le dock du Cordon Bleu le 2^e de ce mois, « LE PRECURSEUR » après quelques réparations sommaires, en sort pour commencer d'ici à quelques jours sa première campagne de recherches au service de la pêche artisanale française. « LE PRECURSEUR » est la nouvelle unité que la Marine Marchande vient d'acheter pour le compte de l'Institut Scientifique des Pêches (I.S.T.P.M.). Chalutier en bois, de 20 m de long, composé d'un équipage de 7 hommes et 2 chercheurs, il subira à l'issue de sa prochaine campagne qui durera 2 à 3 mois d'importantes réparations et transformations afin de pouvoir répondre plus complètement aux besoins spécifiques de l'Institut.



contreplaqué en provenance de l'île de Vancouver (Canada). Avec une imposante longueur de 193 m 50 et un port en lourd de 36.777 tonnes, il suit de très près le « VIGAN » qui détient ces 2 records depuis juin 1972 (200 m 30 de long et 38.140 tonnes).

Les déchargements à ce quai maintiennent leur progression et permettent d'enregistrer un nouveau record mensuel : MAI 73 : 37.500 tonnes (contre le précédent, avril 72 : 28.061 tonnes).

D'ores et déjà on peut annoncer que la MILLIONNIÈME TONNE, DECHARGÉE À CHEVIRE SERA ATTEINTE DES LES PREMIERS JOURS DE SEPTEMBRE.

● 31 JUILLET : Depuis l'annonce fracassante de l'embarco décidé par les U.S.A. sur les exportations de soja, l'activité de SOJA-FRANCE est devenue plus sensible à tous ceux qui s'intéressent aux questions portuaires et maritimes. Il faut en effet remarquer que cette Société a cherché à diversifier ses sources d'approvisionnement eu égard aux disponibilités mondiales.

C'est ainsi qu'en juin dernier 2 navires ont déchargé 14.842 tonnes de graines de soja en provenance, pour la première fois, de ROUMANIE ; qu'ensuite, ce furent 4 navires en provenance du BRÉSIL, avec un total de 58.961 tonnes, alors que dans la même période un seul navire est arrivé des U.S.A. avec 21.998 tonnes.

● 3 AOÛT : Arrivée au quai de Montoir du navire Sud-Coréen « KOREAN RAINBOW ».

Ce cargo, avec ses 211 mètres de longueur est le PLUS GRAND NAVIRE DE RONDEURX reçu à ce jour dans un port de la Basse-Loire.

D'un port en lourd de 45.389 tonnes, il marquait un tirant d'eau à l'arrivée de 11 m 07 (record 11 m 20 avec le « GARMULA » janvier 1973).

● 20 JUILLET : La campagne d'importations des sucres en provenance des Antilles est terminée. Le cargo allemand « BREDA », de la Cie Générale Transatlantique vient en effet d'y mettre fin en déchargeant quai Wilson un tonnage record : 10.320 tonnes.

Cette campagne aura, avec 7 bateaux portés sur 33.026 tonnes auxquelles il convient d'ajouter 1.175 tonnes de mélasse de la même provenance, avec le cargo « GUYANE ».

Cette campagne se trouve sensiblement égale aux deux précédentes.

● 28 JUILLET : Le cargo norvégien « SANDWAAG » accoste au quai de Chevire avec un chargement de bois scié et de



Le cargo danois CASUARINA a déchargé à Saint-Nazaire entre les 17 et 23 juin dernier, 10.131 tonnes de bois en grume en provenance des Philippines. Ce qui constitue pour le port un nouveau record dans cette catégorie.

Le déchargement de sa cargaison de potasse (44.000 TONNES) en provenance de Vancouver pour la Sté Stocaloire constitue également UN AUTRE RECORD DANS LE DOMAINE DE LA RECEPTION DES MARCHANDISES SECHES.

● 17 AOÛT : Depuis ce matin, un magnifique trois mâts de la marine danoise mouille au quai d'Aiguillon où il attire de nombreux visiteurs. Il s'agit du bateau-école « DANMARK » mesurant 60 m de longueur arrivant de Bristol et faisant escale à Nantes avant de regagner Copenhague par Lisbonne, Cadix et Palma de Majorque.

La marine danoise possède 2 autres voiliers-école du même type.

● 21 AOÛT : Depuis quelques semaines, l'imposante silhouette des premières cellules du silo portuaire céréalier de Roche-Maurice se profile désormais au-dessus des eaux de la Loire.

Fondées sur pieux à 30 m de profondeur, ces neuf tours de 40 m de hauteur et de 8,00 m de diamètre constituent la première partie de l'ouvrage qui doit entrer en fonction dans le courant du mois de septembre pour stocker les 10.000 quintaux de céréales, dès la prochaine récolte.

Dès à présent, c'est un magnifique panorama que l'on peut découvrir sur tout le port du haut de la terrasse de la cage des élévateurs à 51 m de hauteur.

Nous avons pu admirer (en même temps que le beau travail réalisé par les diverses équipes) en compagnie de M. THUAULT, Directeur du silo de la SONASTOCK et de M. GARDIN, Chef de travaux de la Société COIGNET traitante du marché de l'implantation et du moulage du béton.

Déjà, les travaux concernant une autre tranche de 6 cellules à la suite sont sérieusement démarrés et nous aurons très prochainement l'occasion d'en entretenir plus en détail nos lecteurs.

EN BREF

● Au cours des cinq premiers mois de l'année 1973, le tonnage de bruts traités par ANTAR a atteint 5.207.335 t (dont 1.197.865 t pour le compte de confrères), soit 3.724.537 t dans ses raffineries de Donges, Verri-sur-Seiches, Valenciennes et pour sa part dans la raffinerie de Strasbourg. Le complément 284.903 t a été traité dans les raffineries de ses confrères.

En mai 1973, le tonnage de brut raffiné s'est élevé à 1.264.850 t contre 960.910 t en mai 1972.

EN BREF

● Dans l'allocation qu'il a prononcée à l'Assemblée Générale de Carraud Basse-Indre le 25 juin 1973, le Président M. Jean-François Poncet a notamment déclaré :

« L'activité des premiers mois a été satisfaisante. Le marché du fer blanc est ferme et nos carnets, notamment à l'exportation, garnis jusqu'au mois de septembre. Dans notre département emballages nous espérons un accroissement de production de l'ordre de 10 % et dans le secteur conserves, une hausse de 12 %. Nous nous trouverions ainsi de nouveau sur la courbe moyenne de développement constatée ces dernières années dans notre industrie et dont nous nous étions écartés en 1972.

« Mais, si les perspectives d'activité de 1973, comme celles des années qui viennent, apparaissent prometteuses, il pourrait ne pas en aller de même des autres facteurs qui conditionnent notre exploitation et nos résultats.

« La hausse de nos charges continue en effet de s'accroître. Dans le même temps, l'Administration fait peser sur nos prix une contrainte qui, si elle devait se prolonger, deviendrait vite insupportable. Or, les accroissements de productivité que nous avons réalisés, et dont témoigne l'évolution de nos effectifs et de nos productions, ont leur limite ».

EN BREF

● Le car train-ferry destiné à la S.N.C.F. et mis sur cale le 11 avril dernier est actuellement en cours de montage aux Chantiers Dubigeon-Normandie à Nantes. Les moteurs principaux, les réducteurs, les groupes électrogènes, l'appareil à gouverner et 80 % des auxiliaires du compartiment machines ont été embarqués. Les épreuves de capacité sont effectuées à 40 %.

52 MILLIONS POUR DE NOUVEAUX INVESTISSEMENTS

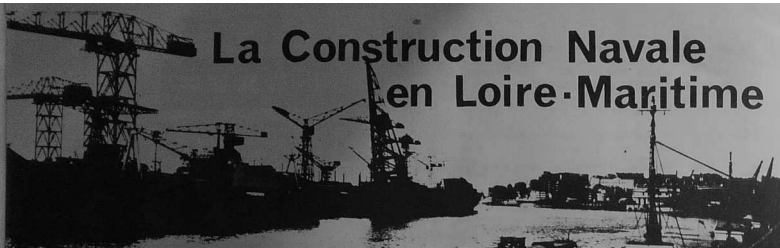
Le nouvel emprunt obligataire régional, émis fin juin, vient d'apporter 52 millions à la Société de développement régional de l'Ouest (Sodero) : ils vont être affectés à cinquante programmes d'investissements, notamment pour la construction de nouvelles usines et leur équipement en matériel.

L'ensemble des dépenses ainsi financées sera voisin de 100 millions, favorisant la création de 1.500 emplois nouveaux. Cet emprunt portera à près de 400 le nombre des concours à long terme (totalisant 590 millions) de la Sodero à l'économie régionale. Le rythme d'activité s'est développé puisque le total des versements effectués en 1971 et 1972 a dépassé 200 millions. Il y a donc là une donnée encourageante pour la région.

Un tel développement s'explique par le coût relativement faible de ces prêts à long terme pour les entreprises emprunteuses, puisqu'ils bénéficient d'une bonification d'intérêt.

Les concours à long terme sont d'ailleurs complétés par toute une gamme d'autres possibilités d'interventions ayant pour but essentiel d'aider les entreprises dans leurs multiples problèmes de croissance.

La Construction Navale en Loire-Maritime



NAVIRES EN CONSTRUCTION OU EN COMMANDE (début juillet)

Ateliers français de l'Ouest à Saint-Nazaire :

- **REMORQUEURS**
 - Un : Société chérienne de remorquage et d'assistance ; en finition.
 - Un : Agence transafricaine des communications ; en pré-fabrication.
 - Un : Port autonome de Cotonou ; en préparation.
- **BATEAU PILOTE**
 - Un : station de pilotage de Dunkerque ; en préparation.

Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire :

- **PETROLIERS**
 - Deux : 270.000 tdw : Société maritime Shell.
 - Trois : 270.000 tdw : Shell Tankers (U.K.), Ltd.
 - Un : 270.000 tdw : Compagnie navale des pétroles.
 - Un : 220.000 tdw : BP Thames Tanker.
 - Un : 270.000 tdw : Compagnie auxiliaire de navigation.
 - Deux : 274.000 tdw : Esso Standard S.A.F.
 - Un : 274.000 tdw : Esso Tankers Inc.
 - Un : 270.000 tdw : Kirton Panama S.A.
 - Deux : 540.000 tdw : Société maritime Shell.
 - Un : 270.000 tdw : Lerwick Marine Panama S.A.

● METHANIERS

- Trois : 75.000 m³ : Shell Tankers (U.K.), Ltd.
- Un : 120.000 m³ : Zodiac Shipping Company N.V.
- Un : 120.000 m³ : Odyssey Trading Co., Ltd.

Dubigeon-Normandie à Nantes :

- **CARGOS FRIGORIFIQUES**
 - Trois : 1.400 m³ : Compagnie générale transatlantique ; livraisons en 1973.
- **TRAIN-FERRIES**
 - Un : 5.000 tjb : gouvernement de Nouvelle-Zélande ; livraison : 1974.
 - Un : 1.170 tdw, train-ferry, 900 tdw (car-ferry) : S.N.C.F. ; livraison : 1974.
- **TRANSPORTEUR D'ACIDE PHOSPHORIQUE**
 - Un : 10.500 tdw : Société Gabes-Chimie-Transport ; livraison : 1974.
- **DRAGUE PORTEUSE**
 - Une : 4.000 m³ : Port autonome de Bordeaux ; livraison : fin 1974.
- **CAR-FERRIES**
 - Trois : 1.850 tdw : Svea Stockholm, Finland Steamship Company Helsinki et Bore Steamship Company Turku ; livraisons : 1975.

Où en est notre outillage portuaire ?

A l'issue de l'Assemblée Générale annuelle de l'U.M.B.L. dont rendait compte notre dernier Bulletin, le Directeur Général du Port Autonome M. R. GOUET a ainsi fait le point de la rénovation de notre outillage portuaire :

« Il n'est peut-être pas inutile de rappeler qu'en 1966 l'outillage du Port comprenait 69 grues à Nantes et 27 grues à Saint-Nazaire, soit au total : 96.

Parmi ces engins :

- 4 grues avaient plus de 50 ans d'âge ;
- 16 grues, plus de 40 ans d'âge et moins de 50 ans ;
- 24 grues, plus de 30 ans d'âge et moins de 40 ans ;
- 42 grues, plus de 15 ans d'âge et moins de 30 ans ;
- 10 grues, moins de 15 ans d'âge.

Soit un âge moyen de 30 ans. L'outillage était vétuste. C'était devenu un lieu commun de le dire.

Il faut ajouter d'ailleurs que dans ce nombre pas mal d'engins ne figuraient que pour ordre, affectés à des quais sans trafic et donnant des résultats techniques très limités.

Le Port Autonome a tout de suite décidé qu'il convenait de s'atteler à la tâche de rénovation de l'outillage. Aussi, depuis 1966, ont été mises en place :

- 2 grues de 3/6 T aux quais rive droite de Nantes ;
- 2 grues de 15 T au quai de Cheviré à Nantes ;
- 2 grues de 18 T au quai de Montoir ;
- viennent d'arriver à Saint-Nazaire 2 grues sur pneus Gottwald ;
- les grues Mofag de 3/6 T de Nantes, destinées au quai de Roche-Maurice et au quai Wilson arrivent ;

— enfin, la livraison des 2 grues Caillard pour Saint-Nazaire est normalement programmée pour le début de l'année 1974.

Corrélativement, se développe un programme de déclasser et de ferrailage des engins vétustes, devenus inutilisés.

Ce programme se poursuit par une seconde tranche lancée cette année par la commande pour Nantes d'une nouvelle grue de 15 T destinée à Cheviré et de 4 grues de 3/6 T tout à fait dans le genre de celles qui ont été commandées à la Société MOFAG. Ajoutons que le marché pour la commande d'une nouvelle série de grues de plus grande puissance destinées au port de Nantes ne saurait tarder.

Quant à Saint-Nazaire, l'équipement en grues sur pneus, bien adaptées au trafic de ce port, se poursuivra normalement par l'achat de deux nouvelles grues de grande puissance.

Partant de ces données, il est permis de faire des pourcentages et de constater qu'en parlant de grues livrées ou commandées et dont la livraison est toute proche, c'est un ensemble de seize engins neufs qui entrera en fonction ou l'est déjà depuis la déclaration de l'autonomie, et vingt-deux : avec celles qui vont être incessamment commandées : c'est donc un quart des engins préexistants, si on se limite aux engins d'alors vraiment actifs et présentant un intérêt.

Cet effort se poursuivra, tant il est vrai que les rendements intéressants à obtenir dans les manutentions sont avant tout fonction des qualités de l'outillage mis à la disposition des manutentionnaires : engins modernes et engins sans panne et sans problème ».

FLASH SUR NOTRE HINTERLAND DES FRUITS ET LÉGUMES

L'un des domaines où le rôle de transit du port de Nantes s'affirme un peu plus chaque année est celui des importations de fruits et légumes. Les arrivages en provenance du Maroc accusent une progression très encourageante : la proximité et l'efficacité des services de commercialisation mis en place à Nantes permettent d'irriguer la France entière.

Aussi peut-on affirmer, et les chiffres en font foi, que toutes les régions françaises ont une partie de leurs besoins couverte à partir de notre port. Les éléments statistiques qui suivent nous permettront de faire le point à ce sujet, pour la campagne 1972-1973 qui s'est achevée en juin dernier.

Sur 67.800 tonnes de fruits et légumes importées, 64.200 tonnes environ ont été commercialisées sur la place de Nantes dont :

34.230 tonnes de fruits (essentiellement oranges) et 29.970 tonnes de légumes

se répartissant ainsi :

tomates	près de	70 %
pommes de terre		22 %
divers	env.	8 %
(haricots, courgettes, poivrons)			

LES FRUITS

La région des PAYS DE LA LOIRE absorbe à elle seule plus de 15.000 tonnes de fruits, soit près de 50 % du tonnage total (46,5 % très exactement). Pour les quantités restantes, on trouve deux importants clients :

- La REGION PARISIENNE qui, avec plus de 6.800 tonnes, consomme environ 20 % de nos importations.

- La REGION BRETAGNE : 14,6 % avec près de 3.600 tonnes.

Bien que ces trois régions reçoivent plus de 80 % du tonnage global, les quantités expédiées vers d'autres régions sont loin d'être négligeables. Viennent successivement :

- LE NORD - PAS-DE-CALAIS : 1.640 tonnes
- LE CENTRE : 1.400 tonnes
- LE POITOU - CHARENTES : 1.100 tonnes
- LA LORRAINE : 810 tonnes
- L'AUVERGNE : 550 tonnes
- LE MIDI - PYRENEES : 470 tonnes
- LA PROVENCE - COTE D'AZUR : 450 tonnes

A noter qu'un contingent d'environ 600 tonnes est destiné à l'exportation, principalement vers l'Allemagne Fédérale et la Suisse.

LES LEGUMES

La physionomie de l'hinterland est sensiblement différente : Le principal client est en effet la région parisienne qui, avec plus de 11.300 tonnes, s'octroie 38 % du marché.

Les PAYS DE LA LOIRE n'arrivent qu'en seconde position avec 9.400 tonnes soit 31 % du total. Viennent ensuite :

- LA BRETAGNE plus de : 2.000 tonnes
- LE CENTRE : 1.800 tonnes
- LE MIDI - PYRENEES : 770 tonnes
- L'AQUITAINE : 765 tonnes
- LE NORD - PAS-DE-CALAIS : 680 tonnes
- LE POITOU - CHARENTES : 650 tonnes

Aspect d'une partie du hangar à primeurs du quai Wilson



PRÉVISIONS D'ARRIVÉE ET DÉPART DES NAVIRES

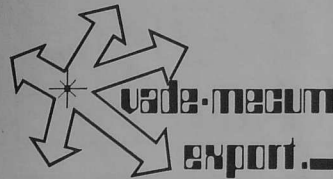
LIGNES	PROVENANCE	Date d'arrivée	NOMS DES NAVIRES	NOMS DES CONSIGNATAIRES	Date de départ	DESTINATION
ALGÉRIE	Alger	31/8	Ibn Khaldoun	C. G. T. L.	5/9	Alger, Oran
	Alger, Annaba, Skikda, Mosta, Oran	20/9	Nicos	C. G. T. L.	22/9	La Pallice, Bordeaux, Algérie
MAROC ESPAGNE PORTUGAL	Maroc via Lorient Ghazouet, Kénitra	4/9 7/9	Dievert Je Roche Maurice	C. G. T. L. S. N. C. G.	5/9	Casablanca Vigo, Carthagène
SUEDE FINLANDE	Suède Finlande	4/9 v. 10/9	Phonix Aerdenhout	S. C. A. C. S. C. A. C.		
C. O. A.	Abidjan Abidjan, via Santander, Bordeaux	2/9 7/9	Karonga Agou	C. G. T. L. C. G. T. L.	3/9 10/9	La Pallice, Anvers Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Douala
	C.O.A. Ports du Nord	8/9	Nedlloyd-Nile	JOKELOSON	16/9	Dakar, Abidjan, Douala
	C.O.A. Gabon via La Pallice	15/9 22/9	Espadon Saint-Vincent	C. G. T. L. JOKELOSON	16/9 24/9	C.O.A.
	C.O.A. Pointe-Noire, Port-Gentil, Libreville via La Pallice	23/9	Ivan Delmas	JOKELOSON C. G. T. L.	24/9	
		27/9	Blanca	C. G. T. L.	28/9	Anvers, Dunkerque
MADAGASCAR OCEAN INDIEN	Réunion	10-15/9	Liebenfels	S. N. C. G.		
TRAMPINGS : 1 ^{er} NANTES	Ijmuiden	4-5/9	Armoricaïn	S. N. C. G.		
	Lyndiane	4/9	Henrik Sif	Knudsen-Renou		
	Sfax	v. 5/9	Kostino	S. C. A. C.		
	Liverpool	7/9	Silven	S. N. C. G.		Bourgas
	Oran	8/9	Chimiste Nantes	S. N. C. G.		
	Avonmouth	8/9	Rivordore	JOKELOSON		
	Singapour	10/9	Bright-Hope	JOKELOSON		
	Hollande	10/9	X	ALLAIRE		
	Oran	10/9	Le Cellier	S. N. C. G.		
	Sas de Gand	10/9	Salorges	S. N. C. G.		
	Alger, Oran, via Lorient	12/9	St-Tropez	C. G. T. L.	13/9	Algérie
	Philippines	15/9	Midas Prince	JOKELOSON		
	Lyndiane	17/9	Lone Lonborg	Knudsen-Renou		
	L'Esquiveau	20/9	X	Knudsen-Renou		
Oran	22/9	Chimiste Nantes	S. N. C. G.			
Japon	23/9	Sincere III	JOKELOSON			
Bombay	25-27/9	Antrim	S. N. C. G.			
Lyndiane	29/9	Nicolaï-Sif	Knudsen-Renou			
Finlande	fin sept.	X	ALLAIRE			
ST-NAZAIRE	Gafé	3/9	Silva	JOKELOSON		
	Oxelosund	4/9	Sirapil	JOKELOSON	5/9	Dunkerque
	Luléa	5/9	Balder Burr	JOKELOSON		
	Brahestad	6/9	Borella	JOKELOSON	7/9	
	Oxelosund	8/9	Calmranger	JOKELOSON	10/9	
	Grands Lacs Sfax	11/9 20/9	Penir Nelly	S. N. C. G. S. N. C. G.	14/9 23/9	Catane

(Ces prévisions sont données à titre indicatif, des changements de dernière heure pouvant toujours intervenir)

trafic du port

	Entrées	Sorties	Total	Cumul E + S	% 73/72
Trafic total	856.598	186.695	1.043.293	8.063.981	
Trafic pétrole exclu	189.392	32.298	221.690	1.314.592	
Juin 72					
Trafic total	1.157.490	221.911	1.379.401	8.516.085	+ 5,6 %
Trafic pétrole exclu	223.093	44.962	268.055	1.663.671	+ 26,5 %
Juin 73					
Trafic total	1.012.190	239.174	1.251.364	9.315.171	
Trafic pétrole exclu	183.064	38.285	221.349	1.536.486	
Juillet 72					
Trafic total	1.070.563	218.961	1.289.524	9.805.690	+ 5,3 %
Trafic pétrole exclu	219.477	38.830	258.307	1.921.433	+ 25,0 %
Juillet 73					

NOTA : Du trafic - pétrole exclu - sont également exclus : pêche,avitaillement et munitions



U. S. A.

- Pays : U.S.A.
- Capitale : WASHINGTON.
- Visas : Oui, à demander à l'Ambassade des U.S.A. à Paris (passeport, lettre de la société, 1 formulaire, 1 photo, 1 certificat de vaccination antivaricelle).
- Poids et mesures : système anglo-saxon.
- Voltage : Alternatif 110 volts 60 périodes.
- Jours fériés : 1^{er} janvier - 22 février - 30 mai - 4 juillet - premier lundi de septembre - 11 novembre - quatrième jeudi de novembre - 25 décembre.

- Heures d'ouverture :
 - des bureaux : 9 h - 17 h.
 - des banques : 9 h - 14 h.

ETATS-UNIS

— Washington : M. le Conseiller Commercial près l'Ambassade de France (Attaché agricole), Suite 620, 1100 Connecticut Ave. N.W., Washington D.C. - Adresse postale : French Commercial Counsellor, Suite 620, 1100 Connecticut Ave., N.W., Washington D.C. 20026 - Tél. (202) 223-6710 - Adresse télégraphique : Comatta-Washington - Télex 238320.

— Chicago : M. le Conseiller Commercial près le Consulat Général de France à Stone Container Building, 8th Floor, 360 N. Michigan Ave., Chicago, Quartier des affaires (Loop) - Adresse postale : French Commercial Counsellor, Suite 605, 360 N. Michigan Ave., Chicago, Illinois 60601 - Tél. (312) 263-6080 à 6089 - Adresse télégraphique : Comatta Chicago (Le chef du poste de Chicago a compétence directe sur les Etats de North Dakota, South Dakota, Illinois, Indiana, Iowa, Kansas, Kentucky, Minnesota, Missouri, Nebraska, Wisconsin). Le poste de Chicago a un bureau détaché à :

— Detroit : 1774 First National Building, Woodward Avenue and Cadillac Square, Detroit - Adresse postale : French Trade Commissioner, 1774 First National Building, Detroit, Mich. 48226 - Tél. (313) 962-4762 - Adresse télégraphique : Comatta Detroit (Le chef du poste de Detroit a compétence sur les Etats de Michigan, Ohio, West Virginia).

— La Nouvelle-Orléans : M. le Conseiller Commercial près le Consulat Général de France : 2040 International Trade Mart, 2 Canal Street, New Orleans - Adresse postale : 2040 International Trade Mart, 2 Canal Street, New Orleans, La. 70130 - Tél. (504) 522-9767 et 525-7812 - Adresse télégraphique : Comatta New Orleans (Le chef du poste de La Nouvelle-Orléans a compétence directe sur les Etats de Alabama, Arkansas, Florida, Georgia, Louisiana, Mississippi, Tennessee). Le poste a un bureau détaché à :

— Houston : 1426 Americana Building, 811 Dallas Avenue, Houston - Adresse postale : French Trade Commissioner, 1426 Americana Building, 811 Dallas Avenue, Houston, Texas 77002 - Tél. (713) 222-6274 - Adresse télégraphique : Comatta Houston (Le chef de poste de Houston a compétence sur les Etats de Oklahoma, Texas).

— Los Angeles : M. le Conseiller Commercial près le Consulat Général de France : Suite 635, 1801 Avenue of the Stars, (Century City), Los Angeles - Adresse postale : Suite 635, 1801 Avenue of the Stars, Los Angeles, Calif. 90067 - Tél. (213) 873-1847 - Adresse télégraphique : Comatta Los Angeles (Le chef du poste de Los Angeles a compétence sur les Etats de Arizona, California (partie sud), New Mexico).

— New York : M. le Conseiller Commercial près l'Ambassade de France : J.C. Penney Building, 33rd Floor, 1301 Avenue of the Americas, New York - Adresse postale : 1301 Avenue of the Americas, New York, N.Y. 10019 - Tél. (212) 245-3780 - Adresse télégraphique : Comatta New York - Télex 224535. (Le chef du poste de New York a compétence directe sur les Etats de North Carolina, South Carolina, Connecticut, Delaware, Maryland, New Jersey, New York, Pennsylvania, Virginia). Le poste a un bureau détaché à :

— Boston : 2nd Floor, 535 Boylston Street, Boston - Adresse postale : French Trade Commissioner, 535 Boylston Street, Boston, Mass. 02116 - Tél. (617) 265-4697 - Adresse télégraphique : Comatta New York (Le chef du poste de Boston a compétence sur les Etats de Maine, Massachusetts, New Hampshire, Rhode Island, Vermont).

— San Francisco : M. le Conseiller Commercial près le Consulat Général de France : 400 Montgomery Street, Room 908, (9^e étage de l'immeuble), San Francisco - Adresse postale : 400 Montgomery Street, Room 908, San Francisco, Calif. 94104 - Tél. (415) 781-0986 et 781-0987 - Adresse télégraph. : Comatta San Francisco. (Le chef du poste de San Francisco a compétence sur les Etats de Alaska, California (partie nord), Colorado, Hawaii, Idaho, Montana, Nevada, Oregon, Utah, Washington, Wyoming).

— Porto Rico : M. le Conseiller Commercial près le Consulat Général de France : Edificio First Federal (7^e étage, bureau 709), Avenida Ponce de Leon-Stop 23, Santurce - Adresse postale : El Consejero Comercial de Francia, 709 First Federal Building, Ponce de Leon Av. - Stop 23, Santurce, Puerto Rico 00909 - Tél. 725-4279 - Adresse télégraphique : Comatta Porto Rico - Télex 325-2732 Comatta PT. (Le chef du poste de Porto-Rico a également compétence sur la République dominicaine, Haiti, la Jamaïque et les Iles Vierges américaines).

CHAMBRES DE COMMERCE

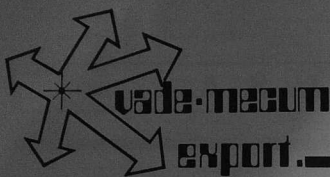
- Chambre de Commerce Française aux Etats-Unis, 1350 avenue of the Americas, New York N.Y. 10019 - Tél. 581.4554 - Adresse télégraphique : Frenchamb Newyork.
- Bureau en France : 7, rue Jean-Goujon, Paris-8^e - Tél. 256.05.00.
- Chambre de Commerce Américaine en France : 21, av. George-V, Paris-8^e - Tél. 225.01.54.

COMITE FRANC-DOLLAR

- Comité Franc-Dollar, 31, av. Pierre-1^{er}-de-Serbie, Paris-16^e - Tél. 553.67.30.
- Délégué aux Etats-Unis : 1001 Connecticut Avenue N.W., Washington D.C. 20036 - Tél. 223.6710.

SERVICES OFFICIELS AMERICAINS EN FRANCE

- M. le Conseiller Commercial près l'Ambassade des Etats-Unis en France, 2, avenue Gabriel, Paris-8^e - Tél. 265.74.60.
- Bureau de renseignements douaniers de l'Ambassade des Etats-Unis, 2, r. St-Florentin, Paris-8^e - Tél. 265.74.60.



CANADA

● Pays : CANADA

● Capitale : OTTAWA.

● Visas : Passeport en cours de validité.

● Vaccination : Antivaricelle.

● Poids et mesures : Système anglo-saxon.

● Monnaie locale : CAN Dollar.

● Voltage : Alternatif 60 périodes 110 volts.

● Jours fériés : Vendredi Saint - 20 mai - premier lundi d'août - premier lundi de septembre - Epiphonie - Ascension - 24 juin - 1^{er} novembre - 8 décembre - Noël - 1^{er} janvier - 1^{er} juillet - deuxième lundi d'octobre - 11 novembre.

● Heure d'ouverture :

- des bureaux : 9 h - 17 h 30 (8 h 30 - 16 h l'été).
- des banques : 10 h - 15 h.

● Adresses utiles :

1^o ADRESSES DES REPRESENTANTS COMMERCIAUX FRANÇAIS AU CANADA :

— Monsieur le Conseiller Commercial près l'Ambassade de France, Chef des Services d'Expansion Economique au Canada, 10, John Street, Ottawa 2 - Adresse télégraphique : Comatta-Ottawa - Tél. 233-5681 - Téléc. : 053-3564.

— Monsieur le Conseiller Commercial de France, place Bonaventure, étage F, suite 32, Montréal (P.Q.) - Adresse télégraphique : Comatta-Montréal - Téléc. 0126428 - Tél. 878-9851.

Antenne de Québec, 1110, avenue des Laurentides, Tél. 681-0541.

— Monsieur le Conseiller Commercial de France, 185, Bay Street, Toronto (Ontario) - Adresse télégraphique : Comata-Toronto - Tél. 362-1257 et 58.

— Monsieur le Délégué du Conseiller Commercial, Vancouver Block, suite 1216, 736, Granville Street, Vancouver 2 (B.C.) - Adresse télégraphique : Comatta-Vancouver - Tél. 684-1271.

Les postes de Montréal, Toronto et Vancouver sont plus particulièrement chargés de la prospection commerciale proprement dite, tandis que le poste d'Ottawa se consacre notamment aux questions administratives, fiscales, douanières, etc.

— La circonscription du poste de Montréal comprend la province de Québec et les provinces atlantiques : Terre-Neuve (et Labrador), Ile du Prince Edouard, Nouvelle-Ecosse, Nouveau-Brunswick.

— Celle du poste de Toronto comprend les provinces d'Ontario, Manitoba, Saskatchewan, territoires du Nord-Ouest.

— Celle du poste de Vancouver comprend la Colombie britannique, l'Alberta et le Yukon.

Lorsque les exportateurs désirent faire une enquête commerciale couvrant l'ensemble du Canada, il leur est recommandé d'écrire simultanément aux postes de Montréal, de Toronto et de Vancouver, qui leur répondront chacun en ce qui concerne sa circonscription, et de signaler au bas de chaque lettre à quels postes la même correspondance a été adressée.

2^o ADRESSES DES SERVICES COMMERCIAUX CANADIENS EN FRANCE :

— Monsieur le Conseiller Commercial près l'Ambassade du Canada en France, 35, av. Montaigne, Paris-8^e - Tél. 225-99-55.

— Monsieur le Conseiller Economique du Gouvernement du Québec en France, 66, rue Pergolase, Paris-16^e - Tél. 727-61-39.

3^o ADRESSES DES CHAMBRES DE COMMERCE :

— Chambre de Commerce Française au Canada, 612, Ouest rue St-Jacques, Montréal - Adresse télégraphique : Gallia-Montréal - Tél. 942-94-20.
Bureau à Paris : 7, rue Jean-Goujon, Paris-8^e - Tél. 256-05-00.

— Chambre de Commerce France-Canada, 9-11, avenue F.-D. Roosevelt, Paris-8^e - Tél. 359-32-38.

4^o COMITE FRANC-DOLLAR :

— 31, av. Pierre-1^{er}-de-Serbie, Paris-16^e - Tél. 553-67-30.

Mais si pour l'industriel, une installation dans un tel complexe peut ne plus s'avérer rentable, a fortiori le bilan en est lourd et négatif pour la collectivité ; non seulement les coûts marginaux des investissements publics deviennent excessifs et le montant des dépenses d'équipement de la région parisienne est particulièrement significatif à cet égard, notamment en matière de voirie et de parkings, mais encore les concentrations d'usines entraînent une concentration de nuisances de tous ordres qui finissent par trop peser sur la qualité de l'environnement.

Aussi semble-t-il que la Basse-Loire ait un rôle à jouer ; dotée d'un port déjà bien structuré, bien placée géographiquement, en plein développement ainsi que le montre l'évolution des trafics, elle est au cœur d'une région encore trop peu industrialisée et qui dispose tant d'importantes surfaces aménageables que d'un potentiel de main-d'œuvre largement excédentaire ; c'est ainsi que le schéma d'aménagement de l'OREAM prévoit la création de 103.000 emplois industriels d'ici l'an 2000 pour éviter soit le chômage, soit l'émigration.

Bien sûr toutes ces raisons peuvent difficilement s'exprimer par des chiffres et ceci explique que le développement de la Basse-Loire puisse être controversé et que finalement il doive procéder davantage de décisions d'aménagement du territoire et donc de choix politiques que d'imposables démonstrations rigoureuses.

3^o LES ZONES INDUSTRIELLES PORTUAIRES DE LA LOIRE-ATLANTIQUE

Nous allons maintenant passer en revue les deux zones industrielles déjà lancées par le Port Autonome, Cheviré et Montoir, ainsi que celle de Lavau en cours de démarrage.

CHEVIRE

La zone industrielle de Cheviré qui s'étend le long de la rive Sud de la Loire, à une dizaine de kilomètres en aval de Nantes, comprend en réalité deux parties de 50 et 130 ha respectivement, séparées par une centrale thermique d'E.D.F. de 350 mégawatts de puissance.

La zone amont représente une surface de 50 ha ; le début de son aménagement est assez ancien ; mais pratiquement, au moment où le Port Autonome de Nantes - St-Nazaire a été créé en 1966, la commercialisation avait à peine démarré et le trafic était insignifiant : les implantations industrielles ne portaient alors que sur 5 ha à peine, et le trafic total atteignait 15.670 t.

Cette zone amont est maintenant presque saturée ; dotée d'un quai moderne de 300 m de longueur, d'un outillage puissant permettant la manutention des grumes, d'un parc à bois de 3 ha, elle a vu son trafic maritime progresser de manière spectaculaire, pour atteindre, en 1972, 249.000 t, dont 89 % de bois ; toutes les surfaces disponibles sont maintenant vendues ou louées, et le Port Autonome a entrepris en conséquence l'aménagement de la zone aval.

Celle-ci représente 130 ha de terrains appartenant au Port avec, en outre, des possibilités d'extension vers l'aval par acquisitions de terrains privés sur 120 ha supplémentaires.

Une quarantaine d'hectares est dès à présent complètement rentable et nivelée, desservie par la route, et un premier ouvrage d'accostage doit être entrepris l'année prochaine pour être mis en exploitation, en principe, fin 1975 ; deux usines, l'une fabriquant des emballages à partir de fibres celluloseuses, l'autre de sciage de bois, doivent s'installer tout prochainement, et d'autres projets d'implantations sont en cours d'études ou de négociations, ce qui permet d'augurer pour la zone aval un succès comparable à celui de la zone amont.

MONTOIR

Située sur la rive Nord de la Loire, entre St-Nazaire et Donges, les origines de cette zone sont également assez anciennes puisque les travaux ont été déclarés d'utilité publique par un décret du 26 juillet 1933 et que les premiers remblaiements remontent à cette époque ; mais en fait, ces travaux ont été exécutés dans le cadre de la rectification du canal de Donges et l'aménagement de la zone industrielle proprement dite remonte seulement à 7-8 ans.

La zone couvre 600 ha de terrains, dont 500 pourront être offerts à l'industrialisation quand les remblaiements, dont une tranche importante est en cours, auront été entièrement terminés ; desservie par un quai de 182 m de longueur conçu

pour accueillir des navires de 90.000 taw et doté de 2 grues Kangourou de 15 t et de bandes transporteuses, il est prévu de doubler ce quai dès que le trafic le justifiera.

Actuellement deux Sociétés se sont implantées : GARDI-LOIRE la première à s'être installée en 1970-1971, est une importante usine de fabrication d'engrais qui produit environ 350.000 t par an et occupe 30 ha ; la seconde, STOCALOIRE est une société de stockage et d'éclatement de ponderex qui commence tout juste à fonctionner.

Le démarrage de la zone industrielle peut paraître assez lent, mais il en est fréquemment ainsi dans ce domaine et ce fut par exemple le cas pour Cheviré qui a cependant connu par la suite une extension remarquable.

L'atout de Montoir est d'offrir des possibilités nautiques exceptionnelles en étant en bordure du canal de Donges, lequel permet de recevoir par toute marée des navires de 12 m de tirant d'eau ; avec les travaux d'approfondissement qui sont prévus pour la réception des pétroliers, il sera possible de recevoir des minéraliers de 100.000 taw.

Toutefois, Montoir présente par là-même un inconvénient qui est le revers de la médaille des forts tirants d'eau : un chenal au eau profonde implique un bed-rock profond, des terrains alluvionnaires récents impliquent un sous-sol médiocre et tout ceci, quoique commun à d'autres zones portuaires, n'est pas très favorable pour des fondations d'installations lourdes.

Aussi, pour pallier ces inconvénients et offrir un plus large éventail de possibilités, le Port Autonome a décidé de démarrer une nouvelle zone industrielle à Lavau, juste à l'Est de la Raffinerie de Donges.

LAVAU

Telle qu'elle est définie dans les projets du Port Autonome, la zone de Lavau couvre 1.270 ha, dont la plus grande partie, environ 920 ha, se situe sur le Domaine Public ; les 350 autres hectares sont des pâturages privés de faible valeur ; d'importants remblaiements, de l'ordre de 2 à 4 m d'épaisseur, seront nécessaires pour mettre les terrains hors eau et les offrir à l'industrialisation.

Pour la desserte maritime de Lavau, il a été imaginé soit de creuser une darse artificielle s'ouvrant sur le canal de Donges, soit simplement de construire des ouvrages d'accostage en bordure de Loire ; des études détaillées avec modèles réduits seront encore indispensables pour définir les ouvrages portuaires et déterminer par exemple si la création d'une darse conduit à des phénomènes d'ensablement ou d'envasement acceptables.

Ces études détaillées doivent démarrer en 1974 ainsi qu'une première tranche de remblaiements ; mais, d'ores et déjà, une importante société américaine a pris une option sur une parcelle de 75 ha.

Enfin, il est important de remarquer que la zone de Lavau offre éventuellement de larges possibilités d'extension pouvant aller jusqu'à 10.000 ha et que d'autres surfaces peuvent être aménagées au Carnet, à Coubron ou à Paimboeuf.

4^o CONCLUSIONS

Ainsi la Basse-Loire présente de larges possibilités et il semble que son industrialisation soit appelée à se développer fortement sinon à court terme, du moins à moyen terme.

En matière de zones industrielles portuaires, une place est à prendre sur la façade Atlantique et Nantes - Saint-Nazaire est bien placée pour la prendre.

Encore faut-il que le Port soit à même de procéder aux investissements nécessaires pour faire face aux besoins sans cesse croissants de la navigation maritime ; encore faut-il que les possibilités de desserte de l'interland soient assurées au mieux, non seulement par voie de mer, mais également par la route, par le fer et, si possible, par la voie d'eau intérieure.

Mais tout ceci est possible si la Région et le Port conjuguent leurs efforts et s'appuient mutuellement pour atteindre ce résultat bénéfique à tous deux.

Jacques FISCHER,
Ingénieur des Ponts et Chaussées,
Directeur de l'Exploitation et des Travaux Neufs
de Nantes, Donges, Montoir

PROFESSIONS PORTUAIRES

T : TRANSITAIRE ET COMMISSIONNAIRE EN DOUANE
C : AGENT CONSIGNATAIRE DE NAVIRES
M : ENTREPRENEUR DE MANUTENTION

à nantes

	QUALITE	ADRESSE	TÉLÉPH.	TÉLEX	TÉLÉGRAMME
ALLAIRE Charles et ses fils	TCM	7 rue Mathurin-Brissonneau	71.77.84	71.980 ALLAIRE NANTE	TRANSALER
CEINERAY et Cie	T	1 bis rue Voltaire	73.44.12	71.733 RINGNT 135	REINECAY
CHAMBRE DE COMMERCE	Entrepôts	18 quai Ernest-Renaud	71.64.74	71.905 CHAMCOM NANTE	
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE	M	Quai Wilson	47.82.40	71.017 TRANSAT NANTE	TRANSAT NANTES
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE HENRI LESAGE	TC	Quai Wilson	47.82.40	71.017 TRANSAT NANTE	TRANSAG NANTES
DE BOUARD R. et Cie	TCM	54 quai de la Fosse	73.27.60	71.072 CHARTRING NANTE	CHARTERING
DOCKS INDUSTRIELS	TCM	92 quai de la Fosse	73.15.51	71.640 DOKINDUS NANTE	DOKINDUS
DOCKS MARITIMES DE NANTES - J. VINCENT et Cie	TM	8 rue Meuris	73.22.48 73.22.47		
DROUIN TRANSPORTS	T	127 bd Robert-Schuman	74.10.10	71.015 DROUIN NANTE	DROUIN FRÈRES
DUBOIS Edouard et Fils	T	10 rue de Coulmiers	74.08.37		DUBDAZ
DUPIN, Agence Transit	TCM	85 quai de la Fosse	71.26.07	71.985 ENTMAR NANTE	ENTMAR
ÉMERAUDE MARITIME	C	16 rue J.-B.-Corot	71.36.91	71.962 EMMAR NANTE	MARITIME NANTE
GONDRAND FRÈRES - MITJAVILLE GONDRAND	T	11 et 12 quai André-Rhuys	73.14.40	71.735 GONDRAND NANTE	GONDRAND
GRANDJOUAN (Ets Paul)	TM	Rue des Abattoirs	75.68.48	71.068 PGTRANS NANTE	POLGRANJOUAN
JOKELSON ET HANDTSAEM	TCM	86 quai de la Fosse	73.48.07	70.148 JOKELSON NANTE	JOKELSON
KNUDSEN-RENOU et Cie	TC	3 rue Vauban	71.87.40	71.983 KNUDSEN NANTE	LUCICÔNTE
LACASSAGNE (Ets Henri)	TCM	14 rue Laënnec	71.86.55	71.992 ESCATEX NANTE	CATEXPRESS
LOIRET ET HAENTJENS	TM	2 place de la Bourse	73.33.60	71.929 TEOLOIR NANTE	TEOLOIR
MANUTENTION MARITIME FRANÇAISE	TM	86 quai de la Fosse	73.48.07	70.148 JOKELSON NANTE	MANUTFRANÇAISE
MORY et Cie	TC	85 quai de la Fosse	73.22.31	71.089 MORY NANTE	MORIGERQUS
SCAC "CAP 44" - 3 rue M. Sembat - B.P. 129	TCM		71.33.35	71.016 FREIGHT NANTE	FREIGHT
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE SURVEILLANCE 7 rue Math. Brissonneau	TM		71.50.61	71.954 SUPVISE NANTE	SUPERVISE
SOCIÉTÉ NOUVELLE DE CONSIGNATION ET DE GÉRANCE (S.N.C.G.)	TCM	4 bis place du Sanitat	71.57.10	71.042 CHARQUEST NANTE	NAVAP

à saint-nazaire

ALLAIRE Charles et ses Fils	M.	Centre Commercial Maritime	70.28.26	Voir Nantes	Voir Nantes
COMPAGNIE CHARLES LE BORGNE	C	34 rue d'Anjou	70.00.01	70.207	CHARLEBOR
COMPAGNIE COMMERCIALE DE L'OUEST	M	Boulevard Paul-Leferme	70.00.71		ORIENTAL
COMPAGNIE GÉNÉRALE TRANSATLANTIQUE	MC	Centre Commercial Maritime			TRANSAT ST-NAZ.
DE BOUARD R. et Cie	TCM	Rue Général-De-Gaulle	70.29.41	71.729 TRAVEL ST-NAZ.	CHARTERING
DOCKS INDUSTRIELS	TCM	Centre Commercial Maritime	70.12.27	Voir Nantes	Voir Nantes
LA FRATERNELLE	TM	6 bd René-Coty	70.13.64	70.238 FRATER ST-NAZ.	FRATER
JOKELSON ET HANDTSAEM	TCM	Boulevard Paul-Leferme	70.01.18 70.01.19	71.931 JOKELSON ST-NAZ.	JOKELSON
KNUDSEN-RENOU et Cie	TC	Centre Commercial Maritime	Voir Nantes	Voir Nantes	Voir Nantes
MANUTENTION MARITIME FRANÇAISE	M	Boulevard Paul-Leferme	70.01.18 70.01.19	71.931 JOKELSON ST-NAZ.	MANUTFRANÇAIS
SCAC	TCM	Boulevard René-Coty	70.21.00	71.798 FREIGHT ST-NAZ.	FREIGHT
SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DE SURVEILLANCE	TM	34 rue d'Anjou	70.19.56	71.842 SGS	SUPERVISE
SOCIÉTÉ NOUVELLE DE CONSIGNATION ET DE GÉRANCE (S.N.C.G.)	TC	Centre Commercial Maritime	70.11.12	70.233 NAVLAU	NAVAP
SOTMATRA	M	Boulevard Paul-Leferme	70.21.05 70.21.06	71.628 SOTMAT	SOTMAT
TASSIN (M. Alix)	T	10 rue de l'Océan	70.11.17		

COURTIERS MARITIMES :

	TÉLÉPH.	TÉLEX	TÉLÉGR
COMBIER Jacques	64 quai de la Fosse, NANTES	71.93.18	Combrok.
LAURENT A.-F.	Bâtiment des Douanes, ST-NAZ.	70.01.46	Albatros
MOREAU L.	Bd Paul-Leferme, ST-NAZAIRE	70.20.10	Trouvemar
PINAULT Pierre	41 quai de la Fosse, NANTES	73.46.13	Goupils
VIGNERON Claude	70 quai de la Fosse, NANTES	71.12.29	Guibal

COURTIERS D'ASSURANCES MARITIMES :

FAVRE Didier	2 place de la Bourse, NANTES	73.33.60	71.929 Teloir Nantes Poste Deux
ROY Christian	39 quai de la Fosse, NANTES	71.46.60	71.905 Chamcom Nante Marroy Marroy
de VALLOIS Jean	2 rue de Bréa, NANTES	71.48.06	

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS, ADRESSEZ-VOUS :

Au Port Autonome Nantes-Saint-Nazaire
Service Commercial : B. P. 1.053 Nantes
Téléphone 71.37.20
Télex Poranom 53725.

Aux Chambres de Commerce et d'Industrie
Service du Commerce Extérieur à Nantes :
B.P. 1108 - Téléphone 71.69.18
Télex 71.905 Chamcom-Nante

A St-Nazaire : rue Gal. De Gaulle - B.P. 103
Téléphone 70.09.13