

CONFERENCE de Monsieur C. FIGON

Président de l'Union Maritime de la Basse-Loire

" LIAISONS DE NANTES AVEC L'EMPIRE "

---

COMITE REPUBLICAIN

du COMMERCE, de l'INDUSTRIE & de l'AGRICULTURE

Journée " Transports - Energie - Tourisme "

NANTES le 27 Juin 1952

---

## LIAISONS DE NANTES AVEC L'EMPIRE

---

Messieurs,

Pendant les quelques minutes qui me sont réservées pour vous parler des liaisons de Nantes avec la France d'Outre-Mer, je m'efforcerai d'être très objectif, afin de vous présenter un tableau d'ensemble, en comparant seulement la situation en 1938, dernière année normale d'avant la guerre, avec la situation actuelle, et dégager ensuite, si possible, les prévisions d'avenir.

Je serai certainement dans l'obligation de vous citer des chiffres, - je m'en excuse d'avance, aussi m'efforcerai-je de les limiter au strict indispensable. La plupart d'entre eux seront tirés des statistiques douanières du commerce général pour 1938 ; je me permets de vous rappeler que celui-ci comprend :

A l'importation, la totalité des marchandises déclarées tant pour la consommation que pour le transit, l'entrepôt, le transbordement, la réexpédition ou l'admission temporaire.

A l'exportation, la totalité des marchandises sortant de France, sans distinction de leur origine nationale ou étrangère, c'est-à-dire les marchandises reprises au commerce général, plus les marchandises étrangères qui ne font que transiter sur le territoire français (celles-ci, au surplus, ne forment pas un tonnage appréciable dans nos relations avec l'Empire), les marchandises extraites des entrepôts pour la réexportation, et enfin les marchandises qui, ayant été admises temporairement en franchise, sont réexportées après main-d'oeuvre pour l'apurement des soumissions.

De plus, je tiens à préciser que, bien que l'Algérie soit depuis longtemps considérée comme départements français, elle sera englobée dans nos chiffres; il en sera de même a fortiori, des Antilles et de la Guyane, qui ne sont départements français que depuis quelques années, ces deux parties de notre Empire d'Outre Mer étant d'ailleurs d'une importance primordiale dans notre trafic portuaire.

De même, quand je parlerai du port de NANTES, il s'agira toujours de Nantes et de ses annexes.



Je laisserai volontairement de côté la partie historique de nos relations avec nos premières colonies, elle alourdirait notre exposé ; d'ailleurs, personne ici n'ignore la place qu'avait le port de Nantes aux XVII<sup>e</sup> et XVIII<sup>e</sup> siècles, ainsi que la richesse et la prospérité qui en résultèrent pour le commerce et l'Armement nantais. Vous savez aussi que la découverte de la navigation à vapeur et l'augmentation du tonnage des navires lui ont porté un coup fatal ; ce n'est que petit à petit que Nantes a pu reprendre une place plus qu'honorable parmi les ports métropolitains.

Aussi, dois-je, avant d'entrer dans le vif de notre sujet, vous situer la place de notre port dans le trafic maritime français. Comme je vous l'ai dit plus haut, je me bornerai à vous le situer dans l'immédiat avant-guerre et dans le dernier exercice, soit 1951.

•  
o . o

En 1938, le trafic du Port de Nantes s'établissait ainsi :

Importation :	1.728.800	tonnes
Exportation :	454.400	"
soit au total :	2.183.200	"

lui donnant ainsi le 6<sup>e</sup> rang parmi les ports français après Marseille, Rouen, Le Havre, Bordeaux et Dunkerque.

En 1951, nous avons :

Importation :	2.242.638	tonnes
Exportation :	571.478	"
soit au total :	2.814.116	"

lui permettant de reprendre la place qu'il avait avant-guerre, place qu'il avait perdue en 1950 au bénéfice momentané du port de Sète.

Une première remarque s'impose : le trafic à l'exportation n'a toujours représenté qu'une proportion d'environ 20 % du trafic total. Est-ce dû à l'absence de lignes régulières ? Personnellement, nous ne le croyons pas. En tout état de cause, ce ne serait qu'une des raisons parmi beaucoup d'autres plus déterminantes. Nous verrons plus loin quelles étaient ces lignes, tout au moins en ce qui concerne notre empire d'outre-mer.

Une deuxième remarque, beaucoup plus importante d'ailleurs, consiste dans le fait que les trafics se sont modifiés et faussent très sensiblement les statistiques.

En effet, le Service Central des Ports Maritimes du Ministère des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme, vient de publier, pour l'année 1951, une statistique du "trafic corrigé" des ports français.

On entend par "trafic corrigé", le trafic obtenu en retranchant du trafic total celui des marchandises suivantes : charbons et hydrocarbures débarqués, charbons et hydrocarbures embarqués, charbons de soute et hydrocarbures de soute embarqués, provisions de bord et eau douce embarquées. Ces nouveaux chiffres modifient donc d'une façon très nette la place respective des différents ports français ; ils ne représentent plus que ce que l'on appelle d'une manière courante " les marchandises diverses" auxquelles s'ajoutent les pondéreux tels que phosphates et minerais, ainsi que les céréales. Quand on sait la place qu'occupe à Nantes le trafic des hydrocarbures et dans une proportion moins grande, mais encore relativement importante, des charbons, on ne s'étonnera plus de voir notre port perdre son rang.

Les statistiques actuellement connues sur ces bases se rapportent au trafic total de la Basse-Loire, comme il est d'usage de les donner depuis quelques années, mais le trafic de St Nazaire en marchandises diverses ayant été insignifiant en 1951 (18.000 T. environ de minerais à l'exportation), nous pouvons admettre qu'à quelques milliers de tonnes près, les chiffres indiqués se rapportent à Nantes et à ses annexes.

Nous nous apercevons alors que Nantes vient au 8ème rang pour son "trafic corrigé" total, avec seulement 945.000 tonnes, se laissant devancer par Caen et Sète. Il est regrettable de ne pas avoir de statistiques semblables pour 1938, mais si nous admettons que dans l'ensemble, le trafic de charbons et hydrocarbures de Nantes représentait environ 1.200.000 tonnes, il resterait pour



le dernier exercice normal d'avant-guerre un trafic corrigé d'environ 950.000 tonnes, à peu près semblable à celui de 1951.

Ce n'est donc pas sans raison que nous pouvons affirmer que, dans l'ensemble, Nantes a repris sa place dans le trafic maritime métropolitain.

o

o o

Quelle est la part de trafic avec la France d'Outre-Mer dans le tonnage "trafic corrigé" qui est le seul qui nous intéresse ?

Les statistiques que nous avons consultées, bien que n'étant pas d'une exactitude absolue, nous permettent de dire qu'en 1938, il représentait à peu près la moitié de ce tonnage, soit environ 470.000 tonnes. Nous ne croyons pas être loin de la réalité en affirmant que cette proportion se retrouve en 1951. Mais il est incontestable que les bouleversements de trafic résultant de la dernière guerre ont sensiblement modifié sa répartition, tant en catégorie de marchandises qu'en pays d'origine ou de destination. C'est ce que nous verrons en passant rapidement en revue les relations de Nantes avec chaque partie de l'Empire au cours des deux exercices envisagés.

o

o o

#### ALGERIE - TUNISIE

C'est de beaucoup la plus importante des lignes régulières, et l'une des plus anciennes. Elle était desservie en 1938 par deux grandes Compagnies qui effectuaient des départs combinés : la Cie Gle TRANSATLANTIQUE et la Cie DELMAS-VIELJEUX, en assurant un départ hebdomadaire, sur Oran-Mostaganem-Alger, et un ou deux départs mensuels, suivant les circonstances, sur Bougie-Philippeville-Bône-Bizerte-Tunis-Sousse-Sfax.

Dès 1885, la Cie Gle TRANSATLANTIQUE avait maintenu un service de Rouen sur l'Algérie, supprimé depuis ; quelques années plus tard, un service décadaire fut créé au départ de Bordeaux et de St Nazaire, reporté par la suite à Nantes. C'est en 1910 qu'elle y ajouta un 4ème départ mensuel prolongé sur la Tunisie.

L'Armement MAZELLA, qui assurait auparavant quelques départs plus ou moins réguliers sur l'Algérie, n'a plus eu de services sur notre port.

Après la [redacted] ation, la Cie Gle TRANSATLANTIQUE et la Sté NAVALE D [redacted] VIELJEUX reprirent leurs services avec des moyens [redacted] uits, mais mirent immédiatement en chantier de nouvelles unités adaptées au trafic. La Sté Navale DELMAS VIELJEUX, devant les résultats financiers peu encourageants, abandonna momentanément cette ligne. Aussi, en 1951, la Cie Gle TRANSATLANTIQUE fut la seule à entretenir des services réguliers décadaires, dont un prolongé sur la Tunisie, - y ajoutant des départs supplémentaires lorsque le trafic l'exigeait.

Nous ne croyons pas nous tromper en disant que peu de lignes ont subi autant de bouleversements dans la consistance et la forme de leur trafic. Les études auxquelles les différents armements s'étaient livrés au cours de l'occupation, en vue du renouvellement de leur flotte, n'avaient malheureusement pas suffisamment tenu compte de la transformation aussi rapide du trafic de base, quant à son mode de transport. Certes, dès avant la guerre, le transport maritime des vins en vrac, après quelques incidents restés célèbres dans toutes les mémoires à Alger et à Rouen, s'était imposé petit à petit; mais on ne se doutait pas de l'importance toujours croissante que ce trafic allait prendre. Il a fallu faire face à ce retournement d'une situation ancienne, et rapidement, navires citernes ou mixtes et construction de chais se sont développés. Les Armements intéressés au trafic de Nantes ne pouvaient rester inactifs. De nouvelles unités adaptées ont été mises en ligne, des chais se sont construits. C'est ainsi que la C.N.C.O., en accord avec la Cie Gle TRANSATLANTIQUE, et complétant ainsi la nouvelle flotte de celle-ci, a pu participer à ces transports, construisant également des chais représentant 75.000 hectos - complétés par les 25.000 hectos que représentent les chais de la Sté des Fermes Françaises. Notre port se trouve ainsi admirablement équipé et conserve le 3ème rang, après Rouen et Sète, pour le trafic des vins d'Algérie. Il est à souhaiter que la politique vinicole



du Gouvernement permette à l'Armement ainsi spécialisé de trouver à longueur d'année un aliment de transport, alors que, jusqu'à ce jour, des périodes creuses ont succédé à des sorties massives, rendant ainsi difficile une exploitation rationnelle.

Les autres trafics de cette ligne se sont à peu près maintenus, avec des fluctuations inévitables, mais ce sont les retours d'Algérie-Tunisie qui, à certaines périodes, sont difficiles à assurer ; aussi, l'Armement régulier doit fréquemment faire appel à des transports de phosphates, généralement réservés au tramping, pour pallier à l'absence de marchandises diverses.

Les grands trafics sur cette ligne, en dehors des vins et des phosphates, sont :

- à l'exportation : sucres raffinés, pommes de terre, conserves, vins de la Vallée de la Loire, fer blanc, machines et produits métallurgiques, produits réfractaires, porcelaines et verrerie, granit.
- à l'importation : figues sèches, dattes, huile d'olive, légumes secs, orges, lièges, plomb, minerais d'antimoine, crin végétal.

Quelques essais de primeurs n'ont pas été concluants : il semble que, de plus en plus, il y ait une entente tacite entre le Maroc et l'Algérie, celle-ci aiguillant de préférence sa production sur les ports méditerranéens, celui-là se réservant au contraire l'Atlantique, la Manche, la Mer du Nord, l'Angleterre et l'Allemagne.

Dans l'ensemble, le tonnage des Compagnies régulières est en régression.

En 1938, il a été transporté 181.970 tonnes, dont 142.816 fûts de vin représentant environ 850.000 hectos,

En 1951, il n'a été transporté que 120.000 tonnes, dont 22.319 fûts de vin et 401.500 hectos en vrac ce qui représente au total 535.420 hectos seulement, soit plus de 300.000 hectos de moins.

Encore devons-nous ajouter que les escales de St Nazaire étant supprimées, les négociants sont desservis par Nantes - alors qu'en 1938, le port voisin représentait environ 24.000 fûts, soit 144.000 hectos. Pour être complet, nous devons ajouter que nous avons à faire face à une concurrence de plus en plus forte de Sète, d'une part, favorisée par des tarifs ferroviaires avantageux et des frets de Méditerranée très réduits permettant de desservir des centres qui, géographiquement, ressortent de l'Hinterland de Nantes - et, d'autre part, de Brest desservi par tous les Armements rouennais ou dunkerquois, pour lesquels ce port constitue une escale supplémentaire sans détournement. La sous-consommation n'est pas non plus étrangère à la diminution de l'importation des vins.

A ce trafic de lignes régulières, nous devons ajouter le tonnage de phosphates naturels pris par les Armements de tramping.

En 1938, il a été importé à Nantes 107.000 tonnes d'Algérie et de Tunisie,

En 1951, nous avons reçu 11.350 T. d'Algérie et 72.800 de Tunisie, soit au total 84.150 T., en diminution de 27.000 T. sur 1938.

L'avenir de cette ligne, vitale pour notre port n'est cependant nullement menacé, dans la mesure où l'Armement, avec le concours de tous les intéressés en matière de vins d'Algérie (transitaires, courtiers, négociants) pourra se défendre afin de maintenir et d'améliorer la position que ce trafic occupe depuis de si longues années.

La part de la Tunisie dans ces échanges est relativement peu importante ; elle ne pourra que croître, dans une proportion d'ailleurs très limitée que s'il est possible d'obtenir des départs plus fréquents ; nous savons que cette question est à l'étude, mais comme elle nécessite la mise en ligne d'unités supplémentaires, elle ne pourra être résolue dans un avenir très immédiat.

Il faut tenir compte, au surplus, que l'industrialisation de l'Afrique du Nord, en dehors des périodes d'équipement, risque de limiter le tonnage à l'exportation.



M A R O C

C'est en 1912 que la Cie Gle TRANSATLANTIQUE créa, en même temps qu'un service bi-mensuel de paquebots entre Bordeaux et Casablanca, une ligne de charge de Nantes et St Nazaire sur les ports de la côte ouest du Maroc. Ce service, peu important dans ses débuts, prit à la suite de diverses circonstances (accroissement des relations commerciales avec le Protectorat, guerre du Riff) un développement plus grand nécessitant un ou deux départs mensuels. Quelques navires de tramping apportaient des cargaisons de phosphates. Ce trafic, en 1938, ne représentait pour notre port qu'environ 25.000 tonnes dont 11.500 T. de phosphates.

Il s'est heureusement transformé et amélioré depuis la libération, grâce surtout à un développement considérable de l'agriculture en céréales secondaires, d'abord, et en primeurs ensuite, plus particulièrement en agrumes. Pour ce dernier trafic, la concurrence algérienne en Méditerranée a forcé les producteurs à rechercher, en dehors de Bordeaux qui avait toujours eu la priorité de ce trafic sur l'Atlantique, de nouveaux débouchés, tant sur lesports de la Métropole de l'Atlantique, de la Manche et de la mer du Nord, que sur les ports étrangers : Grande-Bretagne et Allemagne surtout.

En 1951, en dehors de la Cie Gle TRANSATLANTIQUE qui, avec le concours de la C.N.C.O. assurait des départs réguliers, mais, il faut le reconnaître, nettement insuffisants, les Cargos Fruitiers Chérifiens ont installé une ligne de petits vapeurs hollandais de la V.N.K. permettant de participer dans une proportion de plus en plus importante, au trafic de primeurs. Au total, en 1951, faute de statistiques exactes en ce qui concerne certains armements, nous pouvons dire que le tonnage transporté a plus que doublé par rapport à 1938 ; nous notons, en effet, 40.000 T. environ (comprenant 16.500 T. d'orge à l'importation - et 10.000 T. de divers à l'exportation) le tonnage primeurs s'est élevé à environ 4.000 tonnes (dernière campagne 1951/1952, 9.000 T.). Il s'y ajoute évidemment les navires de tramping qui ont transporté 66.000 T. environ de phosphates.

L'avenir de cette ligne peut être considéré avec un certain optimisme. L'amélioration déjà constatée des services de la C.G.T./C.N.C.O. permettra à ce groupement de participer très largement au trafic des primeurs, dont le tonnage, grâce aux efforts de tous les

intéressés et aux nouvelles installations prévues, ne peut aller qu'en augmentant, les résultats de la campagne précédente ayant, en général, donné satisfaction aux producteurs. Mais il est indispensable que les réceptionnaires fassent, de leur côté, preuve d'une initiative jugée insuffisante jusqu'à ce jour, en adaptant le marché aux nécessités de ce trafic spécial.

Enfin, il ne faut pas oublier que le développement de la conserverie au Maroc, à laquelle se sont intéressés presque tous les conserveurs nantais et bretons, a largement contribué et contribuera encore longtemps à la continuité de nos relations avec le Protectorat.

o  
o o

#### ANTILLES FRANÇAISES et GUYANE

Ces départements, liés à Nantes par d'anciennes et solides relations, qui sont à l'origine de la richesse de notre port au XVII<sup>e</sup> siècle, n'ont jamais cessé d'être desservis avec plus ou moins de fréquence.

En 1938, la Cie Gle TRANSATLANTIQUE assurait tous les deux mois, à l'exportation, un départ sur Pointe à Pitre, Basse-Terre, Fort de France, Cayenne, St Laurent du Maroni. Mais la plus grande partie de son trafic, qui représentait une moyenne d'environ 5 à 600 tonnes par voyage, était constituée par les ravitaillement et approvisionnements de toutes sortes destinés au pénitencier de la Guyane. D'autre part, à l'importation, de nombreux navires apportaient, au cours de la campagne sucrière, des tonnages très importants de sucres bruts pour les Raffineries Say et Chantenay ; en 1938, 37.000 tonnes sont venues alimenter ces usines.

Sur ces lignes, comme sur les précédentes, le trafic s'est modifié, mais à l'exportation seulement. La suppression du pénitencier ayant entraîné la suppression de l'important Service Colonial qui existait à Nantes, n'a plus permis à la Cie Gle TRANSATLANTIQUE, faute de tonnage suffisant, de maintenir son départ tous les deux mois. Les commerçants et industriels nantais et régionaux, d'ailleurs peu nombreux, qui travaillent avec



ces trois départements d'Outre-Mer, sont dans l'obligation d'envoyer leurs marchandises soit au Havre, soit à Bordeaux, pour trouver les navires de la C.G.T. . Ce n'est que tout à fait occasionnellement, à la faveur des importations de sucres bruts, qu'ils peuvent charger à Nantes sur ces navires, lorsque ceux-ci retournent aux Antilles, ce qui n'est pas toujours le cas. Il est peu probable que cette situation soit susceptible de s'améliorer.

Par contre, pour l'avenir, la présence des Raffineries nous permet de compter sur le maintien des importations de sucres bruts. Le tonnage sera toujours évidemment fonction de la récolte. Pour 1951, il s'est élevé à près de 40.000 tonnes.

Quant au trafic de rhums sur notre port, il a toujours été peu important.

o  
o o

#### AFRIQUE OCCIDENTALE & EQUATORIALE FRANCAISE

Sur ces régions, nous avons à Nantes les services suivants :

- 2 départs mensuels par la Cie des Transports Maritimes de l'A.O.F. sur Dakar, Rufisque, Conakry et tous les ports de la C.O.A. par transbordement à Dakar ou Bordeaux.
- 1 départ mensuel par la Cie des Chargeurs Réunis,
- 1 départ mensuel par la Sté Navale de l'Ouest  
sur Dakar, Conakry, Tabou, Sassandra, Port-Bouet, Grand-Bassam, Lomé, Cotonou, Douala, Libreville, Port-Gentil, Pointe-Noire.
- 3 départs mensuels par les Agences Maritimes H. LESAGE sur Conakry.

Malgré ce nombre imposant de départs, plus ou moins régulièrement effectués suivant les circonstances, le tonnage en marchandises diverses en 1938 ne s'est élevé qu'à 7.151 tonnes à l'importation (comprenant

3.000 T. d'huile de palme et 1.436 T. d'arachides) et 2.083 à l'exportation, soit au total 9.234 tonnes.

En outre, nous avons reçu, au cours de la même période, 19.200 tonnes de bananes de la Guinée Française.

Ce trafic, très particulier, constitue l'un des éléments actuels de prospérité de notre port. En effet, grâce à l'initiative hardie de notre Chambre de Commerce, se basant sur les promesses qui lui avaient été faites par les Armements intéressés à ce trafic, le hangar à bananes détruit pendant l'occupation a été reconstitué très rapidement. Il représente actuellement une des plus modernes installations métropolitaines pour ce genre de trafic et a donné satisfaction à tous les usagers. Ces efforts ont été récompensés par l'apport d'un trafic accru qui, au cours de l'exercice 1951, s'est soldé par un chiffre d'environ 24.000 tonnes, avec l'espoir d'une nouvelle augmentation pour l'année en cours. Il est assuré par les navires de l'Armement Henry LESAGE et de la Cie des CHARGEURS REUNIS.

En outre, l'Armement LESAGE a pris l'initiative de mettre ses navires bananiers en charge pour Dakar, permettant ainsi de ramener à Nantes une notable partie de marchandises diverses qui allaient s'embarquer dans d'autres ports. L'exportation se chiffre maintenant par 4 à 500 tonnes environ à chaque départ (au total 7.000 T. en 1951). Le développement de nos relations directes avec Dakar tout au moins, constitue donc une des meilleures réussites de l'après-guerre, sur laquelle nous sommes en droit de fonder des espoirs.

Cependant la fermeture de la principale Savonnerie de Nantes a ramené à un tonnage très réduit l'importation des huiles de palme qui, en raison du coût élevé des transports, emballages, manutention, sont maintenant reçues par wagons réservoirs provenant des stocks de Rouen et de Marseille, au fur et à mesure des besoins.

Les Okoumés viennent en quantité beaucoup moins importante qu'avant-guerre, du fait que les Anglais, gros acheteurs de contreplaqués, reçoivent des bois directement du Gabon et fabriquent eux-mêmes.

Les bois de menuiserie contrôlés par un organisme national viennent par Le Havre ou Bordeaux, considérés comme ports marchés, et ceci rend très difficile la fixation de chargements directs sur Nantes.



De ce fait, et compte tenu des gros frais d'escale, le tonnage disponible devient insuffisant pour que ces Compagnies maintiennent leurs départs. Ces trafics perdus peuvent être chiffrés à environ 10.000 tonnes par an.

A l'exportation, le trafic est plus considérable qu'avant-guerre, mais il est, du point de vue transport sous contrôle des négociants et grandes Compagnies d'Exportation qui ne sont pas de Nantes, et nos industriels locaux se bornant à fabriquer, leurs acheteurs groupent en général à Bordeaux avec les marchandises d'autres provenances, - ce port offrant plus d'occasions que le nôtre pour un acheminement rapide.

Quelques essais d'escale en descente de la Sté NAVALE DE L'OUEST n'ont pas été très heureux et elle a provisoirement renoncé à en fixer d'autres.

Depuis deux mois, sur l'insistance de la Chambre de Commerce et de certains industriels, que le défaut de départs de Nantes même écarte de nombreux marchés, un Armement étranger a bien voulu essayer d'assurer des escales aussi régulières que possible. Deux navires à l'importation, avec des arachides, et deux à l'exportation, sont venus au cours de cette période.

Pour autant que le commerce local appuiera cet effort, ces escales pourront se régulariser dans l'avenir, mais il est essentiel pour ce faire qu'il devienne de plus en plus maître du transport et libre de choisir le mode et l'itinéraire d'acheminement.

o

o o

### INDOCHINE

Après une interruption de plusieurs années causée par la guerre, les liaisons maritimes entre la France et l'Indochine, reprises dans une faible mesure en 1945, n'accusent pas encore une activité commerciale comparable à celle d'avant-guerre. Cet état de choses est imputable, bien plus qu'à l'absence de tonnage subie pendant la guerre, au fait que ce pays n'a pas encore retrouvé une situation économique normale. Les événements politiques

et militaires que nous connaissons sont venus entraver le développement économique auquel on pouvait s'attendre, si la conjoncture était devenue normale.

Du point de vue des armements intéressés au trafic des pays de l'Union, la pénurie de fret qui s'est fait sentir, principalement dans le sens des exportations vers la Métropole, a été compensée dans une certaine mesure par un volume de passagers nettement supérieur à celui d'avant-guerre, dû principalement au maintien d'importants corps d'occupation militaire, dont la relève doit être périodiquement assurée.

Mais notre port ne participe pas à ces transports spécialisés.

En 1938, il était annoncé sur ces destinations un départ tous les 28 jours par la Cie des CHARGEURS REUNIS et un départ tous les trois semaines par la Cie des MESSAGERIES MARITIMES pour :

Tourane, Haïphong, Hanoi, Saïgon (en même temps que pour Pondichéry et Madras, via Marseille).

Le tonnage en marchandises diverses était peu important ; pour l'exercice envisagé, il ne se montait qu'à 11.660 tonnes (dont seulement 121 T. à l'exportation).

Par contre, il nous était arrivé d'Indochine plus de 82.000 tonnes de riz sous toutes ses formes (en pailles, en brisures, entier et en farines et semoules). Cependant, dès cette époque, ce tonnage était en diminution sur les années précédentes, car une partie du trafic se trouvait, pour des raisons diverses, détourné sur La Pallice.

Nous n'avons pas besoin d'insister sur la perte de ce trafic ; il est dû à des causes que tout le monde connaît. Il serait aussi imprudent de dire qu'il est perdu à tout jamais que de laisser espérer qu'il nous reviendra un jour. L'avenir, seul, que nul ne peut prévoir, nous départagera sur ce point. Nous ne pouvons, en ce moment, que regretter l'appoint qu'apportait à notre port cet intéressant aliment.

Il est à signaler cependant qu'au cours de l'exercice dernier, nous avons reçu à Nantes, un navire apportant 8.600 T. de charbon en provenance d'Indochine.



## MADAGASCAR & LA REUNION

Comme pour l'Indochine, la reprise des liaisons maritimes entre la France et les territoires de l'Océan Indien de l'Union Française a été profondément influencée depuis 1945, par l'évolution politique et sociale qui a fait suite, à Madagascar notamment, à la situation déjà nettement anormale de la période de guerre.

Coupées de la Métropole pendant près de quatre ans, Madagascar et ses dépendances avaient dû se replier sur elles-mêmes et, bon gré mal gré, s'intégrer dans des circuits commerciaux étrangers. Les troubles qui se produisirent après la libération, entraînant d'importantes opérations militaires, ont eu pour conséquence l'abandon de nombreuses plantations, la destruction et le pillage des stocks accumulés dans l'intérieur, la mise hors d'état de nombreuses mines et usines, et l'interruption plus ou moins prolongée des communications entre l'intérieur et la côte. Il en est résulté une paralysie momentanée de la production, qui est cependant actuellement en lente progression.

Comme pour l'Indochine, la place de cette partie de l'Union Française ne représentait pas pour Nantes un trafic considérable - sauf cependant pour les sucres bruts en provenance de la Réunion.

En 1938, il était en principe assuré un départ mensuel par chacune des Compagnies suivantes : Cie des Messageries Maritimes, Nouvelle Cie Havraise Péninsulaire de Navigation et la Dent Skandinaviske Ost Afrika Linje. Mais nous n'avons relevé, pour cet exercice que 4.550 tonnes d'importation de Madagascar dont 3.877 T. de manioc, et 514 tonnes de marchandises diverses à l'exportation et à l'importation pour La Réunion.

Devant la faiblesse de ce tonnage, il paraît peu probable que les départs annoncés aient été régulièrement assurés ; mais il ne faut pas oublier qu'à cette époque, le cabotage national permettait de charger à Nantes par transbordement dans un autre port, généralement Bordeaux ou Le Havre, par connaissance direct.

Par contre, comme pour les Antilles, il y a une campagne de sucres bruts qui s'est élevé, pour 1938, à 24.800 tonnes.

Pour 1951, si les sorties restent limitées (1500 T. seulement), les importations ont manifesté une

reprise très nette avec 66.000 tonnes, - dont près de 55.000 T. de sucres. Ce dernier trafic, qui subit les fluctuations des récoltes, nous sera toujours assuré par la présence à Nantes des deux Raffineries.

L'avenir de cette ligne, quant au trafic d'importation, peut être envisagé favorablement ; il reste à développer l'exportation, - qui, si elle a doublé par rapport à 1938, est loin d'atteindre un chiffre satisfaisant ; il est à souhaiter que l'industrie et le commerce régionaux s'intéressent de plus en plus à cette partie de notre Empire.

o  
o o

#### TERRITOIRES DU PACIFIQUE & D'OCEANIE

Les relations maritimes entre la Métropole et ces territoires étaient assurées avant guerre, exclusivement par les Services contractuels des Messageries Maritimes.

Les caractéristiques particulières de ce trafic, en dehors des distances considérables, étaient, d'une part, le niveau modique des frets que justifiaient des considérations de politique générale, mais qui ne permettait pas une juste rémunération de la ligne régulière, et, d'autre part, la faible valeur des marchandises, notamment du coprah.

Par une tendance naturelle, du fait de leur position géographique, ces territoires se sont toujours appuyés, pour leur approvisionnement en produits de consommation courante, sur les pays étrangers les plus voisins (Australie pour la Nouvelle-Calédonie, U.S.A. pour les Iles du Pacifique).

La France avait pu cependant maintenir à un niveau appréciable ses exportations de produits manufacturés de valeur ou spécifiquement français. Par contre, en raison du régime de primes et de politique de soutien de la Métropole, la quasi-totalité de la production était dirigée sur la France, exception faite des phosphates et du minerai de chrome, également exportés vers certains pays limitrophes du Pacifique.



Notre part n'a, malheureusement, jamais participé à ce trafic et nous ne le signalons que pour mémoire.

En effet, bien qu'un départ mensuel ait été annoncé en 1938 sur ces destinations (probablement par transbordement), nos recherches ne nous ont pas permis de retrouver un tonnage, si faible soit-il, chargé à Nantes.

Il en est de même pour 1951.

-o-o-o-

Nous croyons avoir exposé dans les grandes lignes la situation actuelle des relations maritimes entre Nantes et la France d'Outre-Mer. Nous nous excusons vivement des lacunes qui ont pu s'y glisser, mais nous n'avons pu obtenir tous les renseignements détaillés qui concernent certaines lignes.

Certes, pour être absolument complets, il eut été désirable de pouvoir parler des taux de fret pratiqués par les différents armements ; mais cette étude nous aurait entraîné d'autant plus loin qu'il était nécessaire de la faire séparément pour chaque ligne, l'exploitation de chacune d'elles répondant à des obligations et des circonstances particulières.

De même, nous n'avons pas parlé des unités en service ; sur ce sujet, nous rappellerons seulement le gros effort fait par l'Armement Français, avec le précieux et dévoué concours des Services de la Marine Marchande. Il est regrettable cependant que l'augmentation très sensible de la vitesse des navires de charge en particulier soit en grande partie contrebalancée par les séjours prolongés dans les ports. Ceci est un autre problème, très grave, sur lequel se penchent actuellement tous les intéressés. Il est souhaitable que des améliorations rapides soient apportées à cette situation?

Nous devons sincèrement avouer qu'en ce qui concerne notre port - sauf à quelques rares périodes de pointes de trafic, - nous n'avons, dans l'ensemble, pas trop à nous plaindre de la marche des opérations.

Mais il ne faut pas oublier que, pour les lignes de long-cours desservies par des unités dont le coût d'exploitation journalier est très élevé, l'Armement a généralement tendance à limiter le nombre des escales ; celles-ci, compte tenu des frais de retard, de pilotage, de remorquage, grèvent considérablement les dépenses normales du voyage. Il est donc indispensable que les Compagnies de Navigation trouvent, dans chacun des ports, un fret suffisamment important.

Il appartient au commerce et à l'industrie régionaux de tenir compte de cette particularité et surtout de disposer eux-mêmes, dans leurs conditions de vente ou d'achat, du transport maritime afin de pouvoir désigner leur port d'embarquement ou de débarquement. Ceci leur permettra aussi, dans la plupart des cas, de donner la préférence à l'Armement français qui se trouve souvent défavorisé par rapport à l'armement étranger.

Nantes, 24/6/52