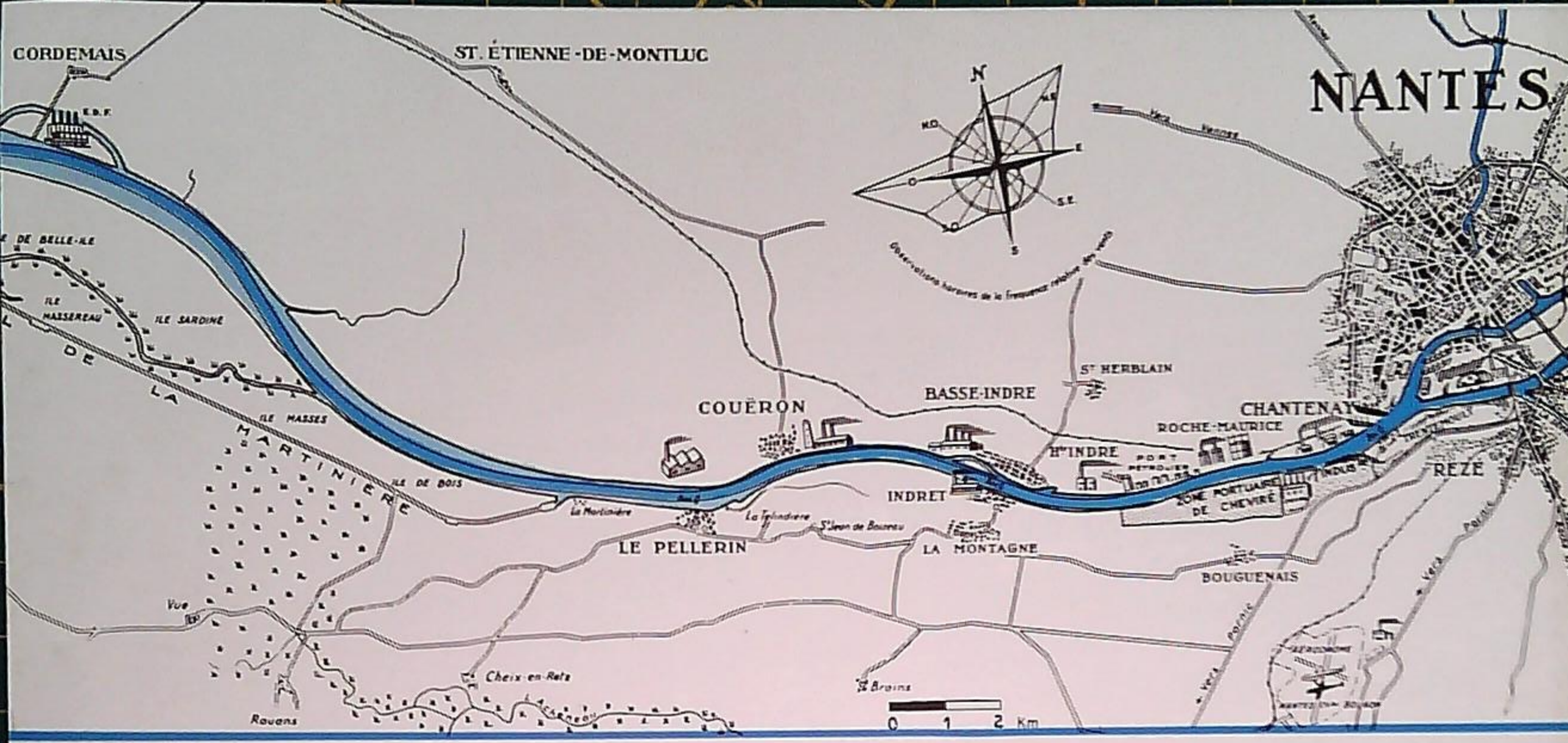

port autonome nantes-st nazaire

Cet ensemble portuaire est né le 1er avril 1966 de la fusion des trois ports de Nantes (avec ses annexes de Couëron, Basse-Indre et Paimbœuf), de Donges et de Saint-Nazaire. Avec un trafic maritime égal à 15 millions de tonnes, il place la Basse-Loire au 4e rang des Ports Autonomes. En 1938, son trafic n'atteignait pas 3 millions de tonnes ; en 1958, il était légèrement inférieur à 6 millions de tonnes. Son développement, qui a été extrêmement important, représente actuellement environ 6 % du trafic total des ports français.

Possibilités d'accès :

Pour 92 % des marées, c'est-à-dire pour une pleine mer atteignant la cote + 4,00 (CM), les tirants d'eau disponibles sont actuellement les suivants :

- pour NANTES : 8,30 m, ou 27 pieds 2 pouces ;
- pour DONGES-MONTOIR : 12 m ou 39 pieds 4 pouces ;
- pour SAINT-NAZAIRE : 9,60 m ou 31 pieds 6 pouces.

Port de transit et port industriel :

Dans son hinterland, qui s'étend des régions de Bretagne, des Pays de Loire et du Sud-Ouest à la Région parisienne, le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire exerce **une fonction de transit** qui tend à se développer de plus en plus, tant à l'entrée (agrumes et primeurs, aliments de bétail, bois exotiques et du Nord) qu'à la sortie (produits finis, céréales, sucres, fer blanc, etc.). Les marchandises destinées à cet hinterland ou y ayant pris naissance, souvent détournées dans le passé, retrouvent des acheminements plus directs, via ce port.

En plus de cette fonction de transit, le Port Autonome joue **un rôle industriel croissant,** du fait de l'existence des possibilités de la Loire pour la desserte des importantes industries de la Métropole d'équilibre :

- Industrie mécanique et navale ;
- Industrie métallurgique et de constructions métalliques ;
- Industrie chimique (phosphates, pyrites, ammonitrates, engrais), qui reçoit par voie de mer l'aliment nécessaire en matières premières ;
- Industrie du bois, traditionnelle à Nantes et implantée également à Saint-Nazaire ;
- Industrie alimentaire, qui est par essence l'industrie du pays nantais et qui tire également de la voie de mer les ressources nécessaires, notamment pour les raffineries de sucre de canne ;
- Industrie céréalière avec deux silos : à Saint-Nazaire (10 000 t), à Nantes (39 000 t) ;
- Huilerie : une usine de traitement de soja fonctionne actuellement à Saint-Nazaire (capacité : environ 1200 t/j) ;
- Industrie de la réparation navale, pour l'équipement de laquelle le port Autonome offre :
  - — un dock flottant de 5500 t ;
  - — un groupe de carénage composé d'un dock-mère et de deux docks-filles de 1700 t ;
  - — trois formes de radoub, dont la longueur utile varie de 160 à 240 m ;
  - — enfin la grande forme L.-Joubert, le plus grand ouvrage d'Europe de cette nature, où furent construits ou achevés le « France » et récemment les grands pétroliers « Magdala », « Esso-Anglia », etc.
- Une place de choix est, bien entendu, à réserver pour le raffinage du pétrole. Antar-Pétroles de l'Atlantique est la première raffinerie de l'Ouest.

Boîte postale : 1053 ● 2, place de l'Edit-de-Nantes 44000 NANTES ● Tél. 71-37.20 (6 lignes groupées)

Photo MADEC

LE PORT DE NANTES

Au cœur d'une agglomération approchant 400 000 habitants, il possède près de 5000 m de quais publics et plus de 1500 m de quais ou estacades privés, dont 1200 affectés aux Chantiers de Construction Navale.

L'outillage public comprend 75 engins environ, dont un pontongrue de 100 t, une grue de quai de 60 t, des engins de 6, 10 et 15 t et des norias à bananes.

Le Port de Nantes offre aux usagers 57 000 m² de hangars publics banaux ou spécialisés, 155 000 m² de terre-pleins desservis par un réseau de voies ferrées. Parmi les installations spécialisées, il convient de signaler un hangar à primeurs de 13 000 m² et un hangar à bananes climatisé de 7600 m².

Les entrepôts de la Chambre de Commerce, reliés par passerelles à l'avant-quai, présentent 14 000 m² de planchers ; et à proximité immédiate du port on trouve, en outre, 10 000 m² d'entrepôts publics et 30 000 m² de magasins et d'entrepôts privés.

Deux entrepôts vinicoles offrent une capacité de 100 000 hl ; et les entrepôts frigorifiques (5000 m² au sol) mettent à la disposition des usagers un volume de 21 000 m³ répartis en 28 chambres.

ZONES INDUSTRIELLES PORTUAIRES

Tout en cherchant à favoriser au maximum le trafic par la création d'outils modernes de manutention ou de stockage (silos à céréales, hangars, grues, etc.) le port autonome a comme objectif la création et le développement de zones industrielles.
Tout au long de la Loire maritime, en effet, de Nantes à Saint-Nazaire, de vastes terrains mis hors d'eau par remblaiement à l'aide de produits de dragages (sites de Cheviré, Couëron, Montoir) permettent la réalisation de zones portuaires de premier choix progressivement équipées et bien adaptées aux besoins des industries les plus variées.

- A l'aval immédiat de l'agglomération nantaise, sur une longueur de rive de 4 km et une profondeur de 600 à 800 m, s'étend la **ZONE INDUSTRIELLE DE CHEVIRÉ**
  A l'amont de la Centrale E.D.F. qui s'y trouve implantée, une zone de 50 ha, desservie par un quai de 300 m de long et totalement occupée par les industries du bois et du papier, se trouve actuellement en plein développement.
  A l'aval, une deuxième zone d'une centaine d'hectares est remblayée. Une tranche de 50 ha est en cours d'occupation qui sera dotée d'un quai fin 1975.
- Entre Donges et Saint-Nazaire, en bordure du chenal accessible aux pétroliers de 120 000 tdw, 400 ha de terrains domaniaux progressivement remblayés à une cote insubmersible, auxquels s'ajoutent un millier d'hectares de terrains de faible valeur, constituent la **ZONE INDUSTRIELLE DE MONTOIR.** Cette zone va permettre l'installation des industries lourdes que le développement de la Métropole régionale appelle sans conteste à s'installer dans l'Ouest. Six kilomètres de quais en eau profonde, sans parler de darses éventuelles, auxquels s'ajouteront des liaisons routières et ferroviaires, en constitueront un véritable port polyindustriel. Déjà sont implantés une importante fabrique d'engrais (350 000 tonnes par an) et un centre de stockage et de transbordement de pondéreux.
- A l'amont immédiat de Donges, et en bordure du chenal également, une nouvelle zone, LAVAU, s'apprête à prendre le relais de MONTOIR. Sa situation et sa superficie de 1300 ha environ, avec d'importantes possibilités d'extension en feront un site privilégié.

LE PORT PÉTROLIER DE DONGES

Il n'est situé qu'à une dizaine de kilomètres de la mer, à l'extrémité du chenal en eau profonde. Six postes à quai permettent d'y recevoir toutes les tailles de bateaux, depuis le chaland jusqu'aux tankers de 120 000 tonnes à pleine charge ou 240 000 tonnes allégés. 10 000 m³ de pétrole brut peuvent être traités à l'heure. Donges possède la plus grande raffinerie de la côte française atlantique et ses importations se font à partir de deux sources essentielles : Bassin Méditerranéen et Moyen-Orient.
Le trafic (entrées et sorties) qui était en 1970 de 9 millions de tonnes dépasse actuellement 13 millions de tonnes.
Le long du chenal profond, s'étendant de Donges à la mer, existent toutes les possibilités de création de nouveaux postes et d'extension des moyens de stockage et de raffinage.

PORTS DE DONGES ET DE MONTOIR

LE PORT DE SAINT-NAZAIRE

Saint-Nazaire, capitale française de la construction navale, construit et répare les plus grands navires, et toutes les Compagnies Pétrolières du monde y font construire des pétroliers de taille sans cesse accrue.

Les Chantiers de l'Atlantique possèdent un instrument extrêmement puissant sous la forme d'une cale-bassin (415 × 70 m) dotée de deux portiques de 250 et 750 t, pour la réalisation des plus grandes unités (500 000 t) de la flotte pétrolière et minéralière.

De nouvelles surfaces gagnées par remblaiement sur l'estuaire, vont permettre la création aux chantiers, d'une nouvelle darse d'armement, et au Port, d'un quai d'armement et d'une forme de radoub pour pétroliers d'un million de tonnes.

Le port de commerce comporte 3400 m de quais et une vingtaine de grues ; 1250 m sont réservés à la construction et à la réparation des navires, avec un équipement de 12 grues de 5 à 10 t.

Les trois formes de radoub, en plus de la forme-entrée, sont équipées de grues de 10, 16, 35 et 60 t, cependant que l'on trouve sur les terre-pleins commerciaux 22 000 m² de hangars publics, des entrepôts frigorifiques (23 000 m³), des dépôts d'hydrocarbures, des silos à grain et à soja, un poste roll-on/roll-off, tête de ligne d'une liaison par car-ferry sur la Galice et le Portugal.

Le Service commercial procure gracieusement toute documentation sur l'activité du Port Autonome : Bulletin mensuel, statistiques et réalisations, brochure sur les zones industrielles, etc.