

**port autonome  
nantes-st-nazaire  
1972**



PHOTO SAINT-NAZAIRE : HAUT-GAUCHE  
NANTES : HAUT-DROITE  
MONTOR : BAS-GAUCHE  
DONGES : BAS-DROITE

# STATISTIQUES 1972

1

## SOMMAIRE

	Pages
PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS .....	1 à 3
NAVIRES PAR PAVILLONS .....	4
UNE FACADE ATLANTIQUE RENAISSANTE .....	5 à 8
MARCHANDISES PAR CATEGORIE .....	9 à 12
PAYS DE PROVENANCE, PAYS DE DESTINATION .....	13 à 18
FILM DE L'ANNÉE .....	19 à 36
BILAN ET PRINCIPAUX TRAFICS .....	37 à 42
TRAFIC FLUVIAL .....	43 à 46
ENQUÊTE SUR NOS LIGNES .....	47 à 52

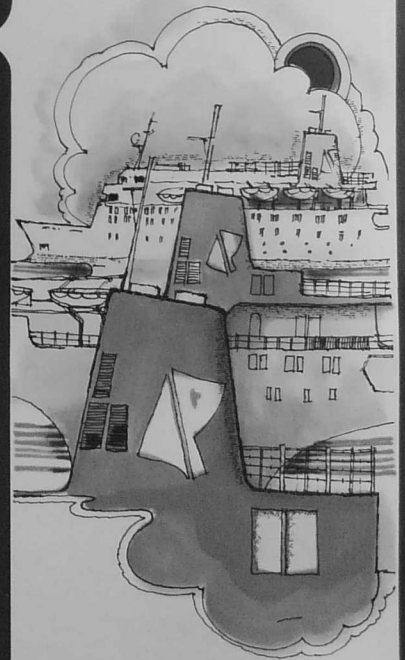
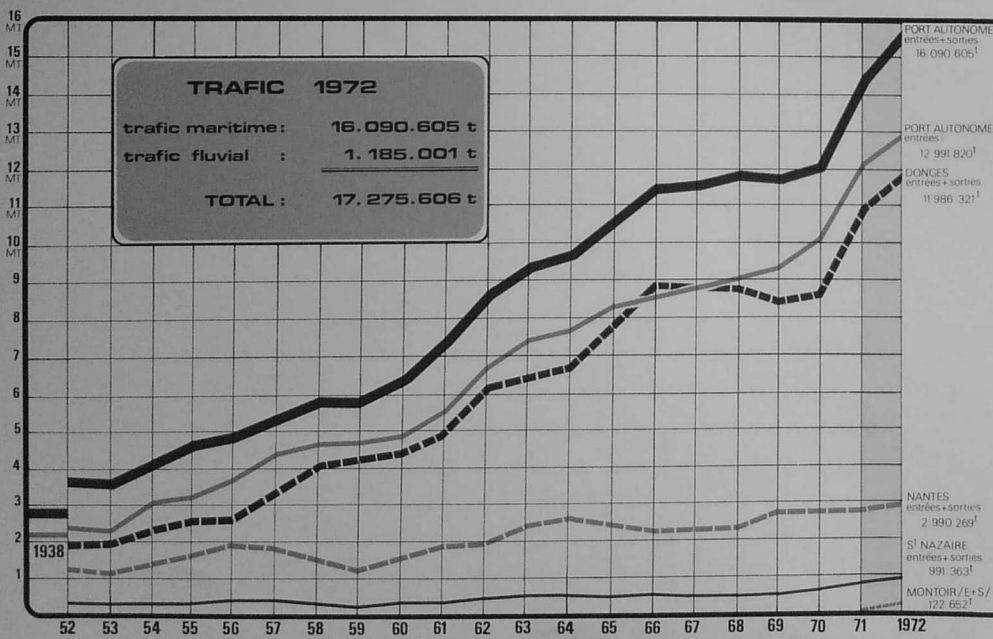


## 2 PORTS FRANÇAIS et ETRANGERS

DATES	1938	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962
Entrées	2 254 052	3 071 614	3 291 044	3 806 329	4 419 605	4 774 942	4 770 175	4 978 164	5 701 785	6 843 046
Sorties	691 736	1 038 801	1 323 509	1 159 338	1 037 068	1 213 983	1 176 775	1 472 299	1 596 026	1 775 281
TOTAL (t)	2 945 788	4 110 415	4 614 553	4 965 667	5 456 673	5 988 925	5 947 950	6 450 463	7 297 811	8 618 327

DATES	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Entrées	7 631 155	7 783 604	8 389 985	8 635 209	8 812 059	9 099 041	9 361 422	10 072 436	11 920 162	12 992 182
Sorties	1 815 287	1 937 008	2 247 899	2 773 673	2 710 715	2 455 017	2 336 910	1 974 199	2 436 697	3 098 423
TOTAL (t)	9 446 442	9 720 612	10 637 884	11 408 882	11 522 774	11 554 058	11 698 332	12 046 635	14 356 859	16 090 605



# COMPARAISON DU TRAFIC

## AVEC LES PRINCIPAUX PORTS D'EUROPE EN 1971

Renseignements statistiques fournis par la revue suisse STROM UND SEE et le JOURNAL DE LA MARINE MARCHANDE.

	1970	1971
	(en milliers de tonnes)	
ROTTERDAM	224.000	231.616
MARSEILLE	74.073	75.516
ANVERS	78.133	72.250
LE HAVRE	59.825	61.625
LONDRES	59.469	57.420
GÈNES	54.609	56.744
HAMBOURG	46.959	45.303
MILFORD-HAVEN	41.256	43.229
TRIESTE	27.942	34.328
SOUTHAMPTON	28.793	29.458
LIVERPOOL	23.020	26.670
DUNKERQUE	25.387	25.393
AMSTERDAM	22.761	24.081
GOTEBORG	23.523	23.729
WILHELMSHAVEN	22.332	23.565
VENISE	23.197	23.372
BREMERHAVEN	23.384	22.709
HARTLEPOOL-TEES	22.208	22.500
GLASGOW	16.623	18.279
MANCHESTER	15.882	17.398
SZCZECIN	16.495	17.329
NAPLES	18.220	16.866
<b>NANTES - ST-NAZAIRE</b>	<b>12.047</b>	<b>14.357</b>
ROUEN	13.073	13.578
BORDEAUX	11.455	13.362
SAVONE	12.738	13.282
EMDEN	15.055	13.102
COPENHAGUE	12.255	12.651
BILBAO	12.361	11.419
RIJEKA	10.349	10.740
ZEEBRUGGE	9.510	10.102
GAND	9.342	10.054
GDANSK	10.199	10.047

## AVEC LES AUTRES PORTS FRANÇAIS EN 1972

PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS - TRAFIC MARITIME EXTÉRIEUR. (pêche et avitaillement non compris)

PORTS	Marchandises entrées		Var. %	Marchandises sorties		Var. %	Marchandises E + S		Var. %
	1971	1972		1971	1972		1971	1972	
DUNKERQUE	21.286.557	22.717.426	+ 6,7	4.106.386	4.636.635	+ 12,9	25.392.943	27.354.061	+ 7,7
CALAIS	1.336.197	1.668.545	+ 24,9	535.021	870.667	+ 62,7	1.871.218	2.539.212	+ 35,7
BOULOGNE	1.205.290	1.369.327	+ 13,6	599.291	695.861	+ 16,1	1.804.581	2.065.188	+ 14,4
LE HAVRE	51.061.205	54.583.787	+ 6,9	8.713.046	9.851.520	+ 13,1	59.774.251	64.435.307	+ 7,8
ROUEN	7.786.651	7.535.078	- 3,2	5.542.655	6.359.975	+ 14,7	13.329.933	13.895.053	+ 4,2
CAEN	2.100.412	2.069.660	- 1,5	515.687	646.915	+ 25,4	2.616.099	2.716.575	+ 3,8
BREST	1.227.524	1.479.171	+ 20,5	137.701	156.683	+ 13,8	1.365.225	1.635.854	+ 19,8
LORIENT	970.269	1.135.018	+ 17,0	7.818	26.527	+ 239,3	978.087	1.161.545	+ 18,7
<b>NANTES-ST-NAZAIRE</b>	<b>11.337.140</b>	<b>12.188.253</b>	<b>+ 7,5</b>	<b>1.469.848</b>	<b>1.858.274</b>	<b>+ 26,4</b>	<b>12.806.988</b>	<b>14.046.527</b>	<b>+ 9,7</b>
LA ROCHELLE	2.331.625	2.531.641	+ 8,6	511.197	743.688	+ 45,4	2.842.822	3.275.329	+ 15,2
BORDEAUX	9.515.318	10.504.972	+ 10,4	3.395.449	3.330.658	- 1,9	12.910.767	13.835.630	+ 7,2
BAYONNE	855.123	905.789	+ 5,9	1.854.799	1.879.440	+ 1,3	2.709.922	2.785.229	+ 2,8
PORT-LA-NOUVELLE	1.121.052	1.043.218	- 6,9	363.671	289.023	- 20,5	1.484.723	1.332.241	- 10,3
SETE	4.311.584	5.403.211	+ 25,3	1.132.379	1.414.507	+ 24,9	5.443.963	6.817.718	+ 25,2
MARSEILLE	67.366.728	74.054.213	+ 9,9	8.149.670	8.738.088	+ 7,2	75.516.398	82.792.301	+ 9,6
STRASBOURG (Trafic rhénan)	1.267.991	1.310.860	+ 3,4	10.051.412	11.338.494	+ 12,8	11.319.403	12.649.354	+ 11,7
<b>Total Ports français</b>	<b>189.866.303</b>	<b>205.621.895</b>	<b>+ 8,2</b>	<b>38.826.293</b>	<b>43.611.982</b>	<b>12,3</b>	<b>228.692.596</b>	<b>249.233.877</b>	<b>+ 8,9</b>





# 4 NAVIRES PAR PAVILLONS

PAVILLONS	NOMBRE DE NAVIRES								TONNAGE DE JAUGE NETTE								TONNAGE DE MARCHANDISES								TOTAL		
	ENTRÉES								ENTRÉES								ENTRÉES				SORTIES				E+S		
	Nantes	Donges	St-Naz.	Montoir	TOTAL	%	Nantes	Donges	St-Naz.	Montoir	TOTAL	%	Nantes	Donges	St-Naz.	Montoir	TOTAL	%	Nantes	Donges	St-Naz.	Montoir	TOTAL	%	E+S	%	
FRANCAIS	976	825	86	7	1.894	59,5	1.046.436	2.571.008	632.589	2.106	4.252.139	50,5	1.645.941	4.272.045	152.428	5.659	6.076.073	48,8	167.843	1.771.729	42.034	—	1.981.606	74,5	8.057.679	51,5	
ALGERIEN	4	—	5	—	9	0,3	6.329	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ALLEMAND RF.	142	4	94	8	248	7,8	104.274	15.464	63.518	10.099	193.355	2,3	147.299	27.877	83.140	17.319	275.635	2,1	31.821	4.150	18.890	—	54.861	2,1	330.496	2,1	
ALLEMAND RD	2	—	—	—	2	0,1	4.264	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BELGE	2	1	1	2	6	0,2	555	7.238	543	663	6,652	0,1	1.487	—	—	—	3.790	5,287	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BERMUDAN	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
BRITANNIQUE	24	9	14	3	50	1,6	32.749	163.692	56.540	968	253.948	3,0	30.244	397.618	1.959	3.073	432.894	3,3	20.747	35.000	7.089	—	62.836	2,4	495.730	3,2	
BULGARE	4	—	—	—	4	0,1	7.386	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CHERIFIEN	11	—	—	—	11	0,4	10.437	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CYPRIOTE	49	—	4	1	54	1,7	91.372	—	—	8.885	5,264	105.521	1,3	116.032	—	7.997	3.700	127.429	1,0	13.374	—	13	—	13.387	0,5	140.816	0,9
DANOIS	84	—	31	5	120	3,8	34.003	—	—	15.638	5,071	54.712	0,6	64.245	—	30.452	10.199	104.896	0,8	6.948	—	9.540	—	16.488	0,6	121.384	0,8
ESPAGNOL	39	1	13	—	53	1,7	43.566	328	10.730	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
FINLANDAIS	1	1	5	—	7	0,2	2.315	6.479	9.288	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
GREC	38	27	17	—	82	2,6	103.594	424.008	90.199	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
HONGROIS	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
INDIEN	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IRANIEN	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ISLANDAIS	1	—	—	—	1	—	247	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ISRAELIEN	2	—	—	—	2	0,1	3.224	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ITALIEN	2	2	—	—	4	0,1	5.652	49.602	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
IVOIRIEN	1	—	—	—	1	—	3.951	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
JAPONAIS	1	—	1	—	2	0,1	6.582	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
LIBERIEN	47	79	27	1	154	4,9	149.703	1.081.497	224.546	5.144	1.460.880	17,4	115.451	2.690.896	201.325	10.000	3.017.672	23,2	17.186	129.335	14.516	—	161.037	6,1	3.178.709	20,3	
NEERLANDAIS	110	13	28	13	164	5,2	52.782	21.681	11.072	20.304	105.839	1,3	60.122	39.059	8.039	29.707	136.927	1,1	9.136	14.922	5.885	—	29.743	1,1	166.570	1,1	
NORVEGIEN	51	10	42	—	103	3,2	162.154	133.333	95.387	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PAKISTANAIS	1	—	—	—	1	—	5.576	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
PANAMÉEN	11	—	4	—	15	0,5	23.338	—	12.613	—	35.949	0,4	30.882	—	9.976	—	40.858	0,3	2.500	—	775	—	3.275	0,1	44.133	0,3	
PHILIPPIN	1	—	1	—	2	0,1	3.640	—	4.778	—	7.818	0,1	2.200	—	1.754	—	3.954	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
POLONAIS	14	—	9	—	23	0,7	19.027	—	10.649	—	29.676	0,4	10.898	—	7.026	—	17.922	0,1	56	—	—	—	—	—	—	—	—
PORTUGAIS	1	1	1	—	3	0,1	1.303	905	12.987	—	15.195	0,2	738	—	25.240	—	25.976	0,2	76	1.400	—	—	1.476	0,1	27.452	0,2	
ROUMAIN	4	—	6	—	10	0,3	8.344	—	19.568	—	27.912	0,3	5.948	—	10.958	—	16.906	0,1	994	—	—	—	994	—	17.900	0,1	
SENEGALAIS	—	—	1	—	1	—	—	—	218	—	218	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SINGAPOUR	5	1	3	—	9	0,3	17.810	609	6.621	—	25.040	0,3	19.662	—	6.068	—	25.730	0,2	86	670	173	—	929	—	26.659	0,2	
SOMALIEN	2	—	—	—	2	0,1	7.332	—	—	—	7.332	0,1	980	—	—	—	980	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
SUÉDOIS	7	13	3	2	25	0,8	6.024	37.241	1.707	13.962	58.934	0,7	1.652	35.855	1.785	24.042	63.334	0,5	1.240	45.470	1.082	—	47.792	1,8	111.126	0,7	
TUNISIEN	4	—	—	5	9	0,3	4.529	—	—	—	10.965	0,1	3.700	—	11.843	—	15.543	0,1	1.801	—	—	—	1.801	0,1	17.344	0,1	
TURC	—	—	1	—	1	—	—	—	2.476	—	2.476	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
U.R.S.S.	43	3	16	—	62	2,0	69.255	32.553	59.412	—	161.220	1,9	87.856	93.255	85.752	—	266.863	2,1	10.306	1.150	7.486	—	18.942	0,7	285.805	1,8	
U.S.A.	—	34	—	—	34	1,1	—	366.697	—	—	366.697	4,4	—	575.110	—	—	575.110	4,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
YUGOSLAVE	—	—	1	—	1	—	—	—	1.130	—	1.130	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
													2.632.891	9.454.877	780.810	122.463	12.992.181		308.120	2.200.444	152.989	—	2.661.553		15.652.594		
Pêche													219	—	921	—	1.140		—	—	—	—	—	—	—	—	1.140
Arvaillement													—	—	—	—	—	—	49.039	331.000	56.643	189	436.871		436.871		
<b>Total 1972</b>	<b>1.684</b>	<b>1.024</b>	<b>418</b>	<b>50</b>	<b>3.176</b>		<b>2.037.751</b>	<b>4.912.325</b>	<b>1.391.843</b>	<b>78.987</b>	<b>8.420.906</b>		<b>2.633.110</b>	<b>9.454.877</b>	<b>781.731</b>	<b>122.463</b>	<b>12.992.181</b>		<b>357.159</b>	<b>2.531.444</b>	<b>209.632</b>	<b>189</b>	<b>3.098.424</b>		<b>16.090.605</b>		
<b>Total 1971</b>	<b>1.615</b>	<b>1.141</b>	<b>383</b>	<b>1</b>	<b>3.340</b>		<b>1.904.678</b>	<b>4.182.193</b>	<b>1.011.229</b>	<b>289</b>	<b>7.098.389</b>		<b>2.494.119</b>	<b>8.678.907</b>	<b>747.136</b>	<b>—</b>	<b>11.920.162</b>		<b>349.520</b>	<b>1.942.035</b>	<b>144.361</b>	<b>781</b>	<b>2.436.697</b>		<b>14.356.859</b>		

# une FAÇADE ATLANTIQUE RENAISSANTE 5

## NANTES-ST-NAZAIRE, LEADER D'UNE FAÇADE ATLANTIQUE RENAISSANTE

Les ports de la Façade Atlantique constatent avec satisfaction qu'en 1972 ils ont enfin rattrapé le retard qui, progressivement, s'était creusé entre eux et les autres ports français. Partant de l'indice 100 pour le trafic de l'année 1966, on enregistre 156,5 en 1972. Le retard accumulé au cours des années 1966 à 1969 est comblé.

Sur la Façade Atlantique, 7 ports sont responsables de ces excellents résultats. Il s'agit de St-Malo, Brest, Lorient, Nantes-St-Nazaire, La Rochelle, Bordeaux et Bayonne, qui réalisent 93 % du trafic de la Façade et plus de 37 millions de tonnes (1966 : 24 millions de tonnes). Depuis 1970, le rythme de progression de ces 7 ports est supérieur au rythme français : en 1971 il atteignait 12,7 % (France 4,5), et en 1972 10 % (France 9). Sur deux années 1972-1970, les ports atlantiques ont progressé de 24 % et les autres ports français de 8,5 % seulement.

Deux ports se détachent nettement : Nantes-St-Nazaire avec 14.046.000 t et Bordeaux avec 13.835.000 t, réalisent à eux deux 69 % du trafic de la Façade. La Rochelle 8,1 %, Bayonne 6,9 % et les trois autres ports bretons entre 2 et 4 % (tableau a).

Les grandes quantités de pétrole entrées dans les raffineries de Bordeaux et de Nantes-St-Nazaire faussent l'analyse concurrentielle des ports et nous prenons, dans cette courte étude, le parti d'exclure les produits pétroliers.

Le graphique « b » « trafic, pétrole exclu » est très intéressant en ce qu'il montre que la Façade Atlantique avec l'indice 134 est sur la bonne voie pour rattraper les autres ports (147). Pour Nantes-St-Nazaire, c'est déjà fait et notre rythme d'expansion semble vouloir rejoindre celui des ports du Bénélux. Le tableau « b » montre que la palme revient en fait à Lorient dont le trafic augmente de 60 % en 6 ans.

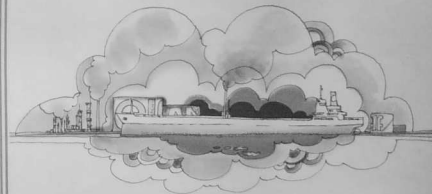
Une analyse plus fine de ces résultats nous a permis de constater que dans presque tous les cas les entrées se sont bien mieux comportées que les sorties (+ 49 % et + 12 %). Certains ports, aux sorties enregistrent même des pertes importantes (Brest, Bordeaux et St-Malo). Nantes-St-Nazaire, La Rochelle et Lorient sont ceux qui ont le mieux réagi : à Nantes-St-Nazaire, les sorties ont tout de même progressé de 27 %.

Cette étude ne nécessite pas un long commentaire. Elle est extraite d'une analyse plus détaillée et la place nous manque pour la reproduire ici complètement. Nous retiendrons la satisfaction de constater un mouvement favorable commun à la Façade Atlantique et cette tendance, que nous confirmons par une politique de collaboration entre nos ports, nous permettra progressivement de modifier la carte des échanges au profit des régions qui constituent notre hinterland.

## TOTAL DES PORTS DE LA FACADE ATLANTIQUE

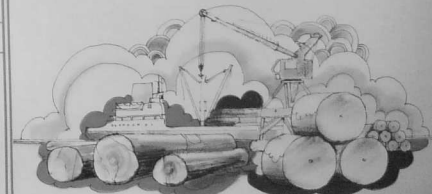
## TRAFIC TOTAL (entrées + sorties, en milliers de tonnes)

	ST-MALO	% F.A.	BREST	% F.A.	LORIENT	% F.A.	N. ST. N.	% F.A.	LA ROCHELLE	% F.A.	BORDEAUX	% F.A.	BAYONNE	% F.A.	TOTAL 7 PORTS	% F.A.	TOTAL FACADE ATLANTIQUE	% FRANCE	Vari. ± %	TOTAL FRANCE	Vari. ± %
1996	814	2,3	1 023	3,9	799	2,9	9 819	37,4	2 330	8,9	7 410	28,3	2 088	8,0	24 056	91,7	26 153	16,4		199 293	
1997	585	2,3	965	3,7	837	3,2	9 808	37,7	2 068	8,0	7 329	28,2	2 319	8,9	23 925	92,0	25 996	16,7	- 0,6	194 444	+ 3,2
1998	685	2,6	923	3,5	868	3,2	9 758	36,4	2 575	9,8	7 316	27,3	2 412	9,0	24 541	91,6	26 775	16,9	+ 3,0	188 156	+ 2,0
1999	769	2,6	1 079	3,7	960	3,3	9 994	34,1	2 927	9,9	8 684	29,8	2 399	8,2	26 803	91,4	29 304	18,3	+ 9,4	191 177	+ 14,0
1970	723	2,2	1 248	3,8	970	3,0	10 714	32,8	2 829	8,7	11 097	33,9	2 776	8,5	30 380	92,9	32 684	14,9	+ 11,5	219 334	+ 14,6
1971	731	2,0	1 365	3,7	978	2,7	12 806	34,8	2 842	7,7	12 910	35,0	2 709	7,4	34 345	93,3	36 828	16,1	+ 12,7	228 692	+ 4,5
1972	899	2,2	1 635	4,0	1 161	2,9	14 046	34,7	3 275	8,1	13 835	34,1	2 785	6,9	37 620	92,9	40 400	18,2	+ 10,0	249 233	+ 9,0
72-88	+ 46 %	+ 58 %	+ 51 %	+ 44 %	+ 40 %	+ 86 %	+ 33 %	+ 56,5 %									+ 54,5 %			+ 56,4 %	
72-70	+ 24 %	+ 31 %	+ 20 %	+ 31 %	+ 16 %	+ 25 %	+ 1 %	+ 23,9 %									+ 23,6 %			+ 13,6 %	



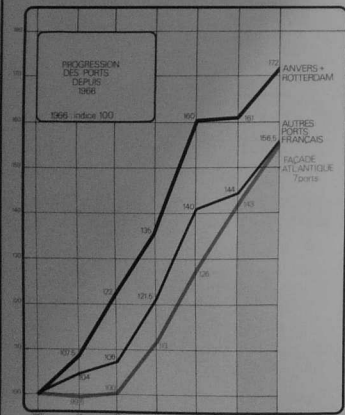
## TRAFIC PÉTROLE EXCLUS (entrées + sorties, en milliers de tonnes)

	ST-MALO	% F.A.	BREST	% F.A.	LORIENT	% F.A.	N. ST. N.	% F.A.	LA ROCHELLE	% F.A.	BORDEAUX	% F.A.	BAYONNE	% F.A.	TOTAL 7 PORTS	% F.A.	TOTAL FACADE ATLANTIQUE	% FRANCE	Vari. ± %	TOTAL FRANCE	Vari. ± %
1996	576	5,2	725	6,5	338	3,0	1 786	16,0	1 327	11,8	2 872	23,9	1 941	17,3	9 970	83,7	11 200	23,3		47 683	
1997	545	4,9	611	5,5	360	3,3	1 795	16,2	1 112	10,1	2 956	24,0	2 162	19,5	9 234	83,5	11 057	23,1	- 1,2	47 746	± 0,0
1998	641	5,5	670	4,9	390	3,0	1 776	15,1	1 512	12,9	2 697	22,7	2 268	19,3	9 796	83,4	11 745	22,9	+ 6,2	51 093	+ 7,1
1999	708	5,4	622	4,6	400	3,1	1 920	14,7	1 769	13,5	3 035	23,3	2 253	17,3	10 700	82,1	13 040	23,0	+ 11,0	56 836	+ 11,0
1970	640	5,0	693	5,4	413	3,2	2 107	16,3	1 503	11,6	2 968	22,9	2 608	20,2	10 925	84,6	12 916	20,3	- 0,9	63 501	+ 11,0
1971	631	4,7	811	6,0	393	2,9	2 394	17,8	1 479	10,9	3 091	22,6	2 576	19,1	11 326	84,0	13 478	20,7	+ 4,4	64 722	+ 2,4
1972	779	5,2	957	6,5	541	3,6	2 614	17,6	1 913	12,9	3 094	20,5	2 661	17,9	12 510	84,2	14 850	21,6	+ 10,2	69 523	+ 8,0
72-88	+ 35 %	+ 32 %	+ 60 %	+ 47 %	+ 44 %	+ 14 %	+ 37 %	+ 34 %									+ 32 %			+ 46 %	
72-70	+ 21 %	+ 38 %	+ 31 %	+ 24 %	+ 27 %	+ 3 %	+ 2 %	+ 14,5 %									+ 16 %			+ 8,3 %	



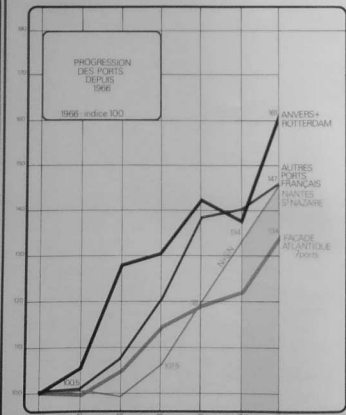
TRAFIC

TRAFIC TOTAL (entrées + sorties)



Sources : Ministère de l'Équipement  
Direction des Ports Maritimes

TRAFIC PÉTROLE EXCLU (entrées + sorties)



Sources : Ministère de l'Équipement  
Direction des Ports Maritimes

MARCHANDISES PAR CATEGORIE



Code N.S.T.	Désignation des marchandises	ENTRÉES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>0 PRODUITS AGRICOLES ET ANIMAUX VIVANTS</b>					
0010	Animaux vivants	—	—	—	—
0110	Blé, froment	1 410,2	4,5	10 320,4	30 110,1
0120	Orge	—	—	17 063,0	19 153,1
0130	Mais	—	—	5 990,3	40,4
0140	Blé	10,0	279,8	—	—
0191	Dan	20,0	20,0	—	—
0192	Miel	5,0	19,8	—	—
0194	Alpistes	129,0	352,4	—	—
0199	Autres céréales N. D. A.	3,0	—	—	—
0200	Pommes de terre	7 292,3	5 386,1	400,8	209,9
0311	Citrus	—	12,3	—	—
0312	Mandarines, céramentines	4 954,6	6 765,5	—	—
0313	Oranges	26 208,8	17 610,0	—	—
0314	Pommes	30,0	14,0	—	—
0319	Autres agrumes	—	14,0	—	—
0351	Pommes	—	—	3 774,2	636,7
0352	Bananes	3 018,6	842,4	—	—
0354	Autres fruits	195,7	2,1	—	—
0355	Noix de coco	—	—	1 322,3	204,0
0359	Pommes	—	—	—	—
0359	Autres fruits frais	194,1	126,5	204,2	0,6
0391	Carottes	2,5	—	—	—
0392	Fèves fraîches	18,1	91,5	—	—
0393	Fèves sèches	243,4	372,3	3,7	1,1
0394	Pois frais	24,4	152,2	6,2	—
0398	Tomates	20 328,4	18 367,9	—	—
0399	Choux	10 946,3	14 031,8	—	—
0399	Choux-fleurs	402,5	17,8	6,8	3,1
0399	Artichauts	22,1	—	64,4	124,3
0399	Autres légumes frais	809,1	—	12,1	—
0410	Fibres et autres poils d'origine animale	—	—	—	381,8
0420	Coton	—	380,3	—	0,2
0430	Fibres textiles artif. ou synthétiques	—	—	—	—
0451	Laine	187,7	10,3	43,0	30,9
0452	Soie	102,2	—	—	—
0453	Autres fibres textiles N. D. A.	—	—	—	—
0490	Chiffons, déchets textiles	—	—	307,2	346,8
0501	Bois en grosses sections	142 221,6	177 332,2	303,1	—
0600	Autres bois	67 482,4	77 322,8	165,2	129,2
0701	Légumes secs et déshydratés	2,6	14,9	—	—
0821	Chou-fleur naturel brut ou réfrigéré	—	219,1	30,1	—
0822	Chou-fleur synthétique	—	—	—	—
0891	Céréales végétales	426,2	560,0	—	—
0892	Quinua et hémas	3,1	3,4	16,0	1,8
0894	Rapins, orzo, passava	—	—	—	15 267,1
0898	Blé déshydraté	—	—	—	—
0999	Autres matières premières et produits bruts non classés dans d'org. anim. ou vég.	529,0	303,6	74,8	161,3
<b>TOTAUX</b>		<b>292 324,9</b>	<b>322 841,7</b>	<b>140 069,8</b>	<b>96 898,7</b>

# 10 MARCHANDISES PAR CATEGORIE

Code N.3.7	Désignation des marchandises	ENTREES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>1 DENREES ALIMENTAIRES ET FOURRAGES</b>					
1110	Blé tendre	88 942,1	80 376,7	—	—
1120	Blé dur	—	—	6,7	1,7
1130	Maïs	45 215,1	52 307,0	4 250,0	5 750,0
1210	Orge	595,1	29,9	844,2	1 073,0
1220	Avoine	27 154,6	57 548,1	572,7	394,3
1230	Seigle	25,5	—	—	—
1240	Blé	—	—	—	—
1250	Riz	203,9	19,6	—	—
1260	Haricots	—	—	56,6	8,9
1270	Soja	8,8	—	34,1	0,9
1280	Lin	—	—	18,8	8,9
1290	Maïs dur	—	—	—	—
1300	Autres céréales	9,8	—	6,5	481,3
1310	Carottes	592,2	303,8	0,9	—
1320	Patates	616,0	372,5	—	—
1330	Choux	—	—	63,1	—
1340	Autres légumes	6,1	—	1,5	—
1350	Produit laitier	612,7	884,4	551,0	322,9
1360	Conserves alimentaires N.D.A.	564,1	535,6	1,5	2,6
1370	Boissons	45,0	10,8	—	—
1380	Alcool	5 477,1	2 082,1	3,2	0,3
1390	Produits chimiques	—	—	—	—
1400	Autres produits	—	—	—	—
1410	Autres produits	—	—	—	—
1420	Autres produits	—	—	—	—
1430	Autres produits	—	—	—	—
1440	Autres produits	—	—	—	—
1450	Autres produits	—	—	—	—
1460	Autres produits	—	—	—	—
1470	Autres produits	—	—	—	—
1480	Autres produits	—	—	—	—
1490	Autres produits	—	—	—	—
1500	Autres produits	—	—	—	—
1510	Autres produits	—	—	—	—
1520	Autres produits	—	—	—	—
1530	Autres produits	—	—	—	—
1540	Autres produits	—	—	—	—
1550	Autres produits	—	—	—	—
1560	Autres produits	—	—	—	—
1570	Autres produits	—	—	—	—
1580	Autres produits	—	—	—	—
1590	Autres produits	—	—	—	—
1600	Autres produits	—	—	—	—
1610	Autres produits	—	—	—	—
1620	Autres produits	—	—	—	—
1630	Autres produits	—	—	—	—
1640	Autres produits	—	—	—	—
1650	Autres produits	—	—	—	—
1660	Autres produits	—	—	—	—
1670	Autres produits	—	—	—	—
1680	Autres produits	—	—	—	—
1690	Autres produits	—	—	—	—
1700	Autres produits	—	—	—	—
1710	Autres produits	—	—	—	—
1720	Autres produits	—	—	—	—
1730	Autres produits	—	—	—	—
1740	Autres produits	—	—	—	—
1750	Autres produits	—	—	—	—
1760	Autres produits	—	—	—	—
1770	Autres produits	—	—	—	—
1780	Autres produits	—	—	—	—
1790	Autres produits	—	—	—	—
1800	Autres produits	—	—	—	—

Code N.2.7	Désignation des marchandises	ENTREES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>2 COMBUSTIBLES MINERAUX SOLIDES</b>					
2120	Anthracite	137 789,9	116 061,5	—	—
2110	Bitume	150 852,0	12 403,8	—	—
2100	Autres charbons	12,0	—	21,0	—
2200	Agglomérés de houille	750,3	376,9	39 649,2	32 521,1
2300	Autres combustibles	—	—	—	—
2400	Autres combustibles	—	—	—	—
2500	Autres combustibles	—	—	—	—
2600	Autres combustibles	—	—	—	—
2700	Autres combustibles	—	—	—	—
2800	Autres combustibles	—	—	—	—
2900	Autres combustibles	—	—	—	—
3000	Autres combustibles	—	—	—	—
3100	Autres combustibles	—	—	—	—
3200	Autres combustibles	—	—	—	—
3300	Autres combustibles	—	—	—	—
3400	Autres combustibles	—	—	—	—
3500	Autres combustibles	—	—	—	—
3600	Autres combustibles	—	—	—	—
3700	Autres combustibles	—	—	—	—
3800	Autres combustibles	—	—	—	—
3900	Autres combustibles	—	—	—	—
4000	Autres combustibles	—	—	—	—
4100	Autres combustibles	—	—	—	—
4200	Autres combustibles	—	—	—	—
4300	Autres combustibles	—	—	—	—
4400	Autres combustibles	—	—	—	—
4500	Autres combustibles	—	—	—	—
4600	Autres combustibles	—	—	—	—
4700	Autres combustibles	—	—	—	—
4800	Autres combustibles	—	—	—	—
4900	Autres combustibles	—	—	—	—
5000	Autres combustibles	—	—	—	—
5100	Autres combustibles	—	—	—	—
5200	Autres combustibles	—	—	—	—
5300	Autres combustibles	—	—	—	—
5400	Autres combustibles	—	—	—	—
5500	Autres combustibles	—	—	—	—
5600	Autres combustibles	—	—	—	—
5700	Autres combustibles	—	—	—	—
5800	Autres combustibles	—	—	—	—
5900	Autres combustibles	—	—	—	—
6000	Autres combustibles	—	—	—	—
6100	Autres combustibles	—	—	—	—
6200	Autres combustibles	—	—	—	—
6300	Autres combustibles	—	—	—	—
6400	Autres combustibles	—	—	—	—
6500	Autres combustibles	—	—	—	—
6600	Autres combustibles	—	—	—	—
6700	Autres combustibles	—	—	—	—
6800	Autres combustibles	—	—	—	—
6900	Autres combustibles	—	—	—	—
7000	Autres combustibles	—	—	—	—
7100	Autres combustibles	—	—	—	—
7200	Autres combustibles	—	—	—	—
7300	Autres combustibles	—	—	—	—
7400	Autres combustibles	—	—	—	—
7500	Autres combustibles	—	—	—	—
7600	Autres combustibles	—	—	—	—
7700	Autres combustibles	—	—	—	—
7800	Autres combustibles	—	—	—	—
7900	Autres combustibles	—	—	—	—
8000	Autres combustibles	—	—	—	—

# MARCHANDISES PAR CATEGORIE 11

Code N.2.7	Désignation des marchandises	ENTREES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>4 a MINERAUX FERREUX ET DECHETS POUR LA METALLURGIE</b>					
4420	Parallèle pour la fonte	15,6	—	—	12 239,8
4430	Déchets de fer et d'acier	106,8	—	—	451,0
4440	Déchets de fonte	—	—	12 099,0	14 977,0
TOTAUX		122,3	—	12 099,0	27 267,8
<b>4 b MINERAUX ET DECHETS NON FERREUX</b>					
4410	Déchets de métaux non ferreux	—	—	—	0,5
4490	Autres résidus de métaux non ferreux	202,3	—	—	—
TOTAUX		202,3	—	—	0,5
<b>5 a PRODUITS METALLURGIQUES FERREUX</b>					
5120	Fonte brute	494,0	2 547,1	—	43,3
5210	Coûle (braches en rouleaux pour tôles)	49 830,0	62 688,0	—	11,0
5220	Roule à béton en acier	3 193,0	2 866,0	0,9	—
5320	Barres laminées ou profilées à chaud	21 526,5	22 033,6	16,3	91,3
5360	Fers et aciers	—	—	119,3	114,1
5370	Rails	—	—	857,7	15,1
5420	Tôles d'acier laminées en feuilles ou en rive	70 713,9	107 590,1	74,9	117,7
5450	Faillards et bandes en acier, fer blanc	3 752,4	1 875,0	116 651,0	113 067,9
5510	Tubes, tuyaux en acier, en laiton	14,9	29,5	166,1	419,2
5520	Moulures et pièces de forge de fer et d'acier	—	—	9,2	—
TOTAUX		148 524,7	199 528,3	117 867,4	113 879,2
<b>5 b PRODUITS METALLURGIQUES NON FERREUX</b>					
5610	Cuivre et ses alliages bruts	—	—	8,3	9,4
5620	Aluminium et ses alliages bruts	—	—	1,1	—
5630	Plomb et ses alliages bruts	12 300,8	14 557,0	29,7	14,9
5650	Etain et ses alliages	—	—	1,4	3,3
5690	Autres métaux non fer et leurs al. bruts	—	—	4,6	4,2
5690	Produits finis et semi-fins de mét. non fer	—	—	13,2	2,2
TOTAUX		12 350,8	14 557,0	58,3	33,9
<b>6 a MINERAUX BRUTS OU MANUFACTURES, MATERIAUX DE CONSTRUCTION</b>					
6120	Sables communs et graviers	—	—	6 230,0	10 711,0
6140	Grès	—	—	40,0	75,3
6140	Autres argiles et terres argileuses	—	—	31 480,0	64,3
6150	Scories, cendres, laitiers	—	—	2,8	—
6200	Pierres de taille ou de construction	—	—	6,8	15,0
6300	Autres minéraux bruts N.D.A.	3 137,2	3 954,7	6,3	14,9
6410	Ciment	—	—	1 966,6	2 784,0
6500	Pâtes	—	—	0,3	—
6910	Ouvrages en béton et ciment	—	—	1 424,4	2 084,8
6920	Bricks et tuiles	—	—	1 525,7	606,4
6920	Bricks réfractaires	—	—	730,1	624,2
6920	Carreaux et émaillés	—	—	35,0	—
6920	Matériaux de construction N.D.A.	—	—	1 317,7	2 451,2
TOTAUX		3 137,2	35 437,5	13 362,9	20 219,1

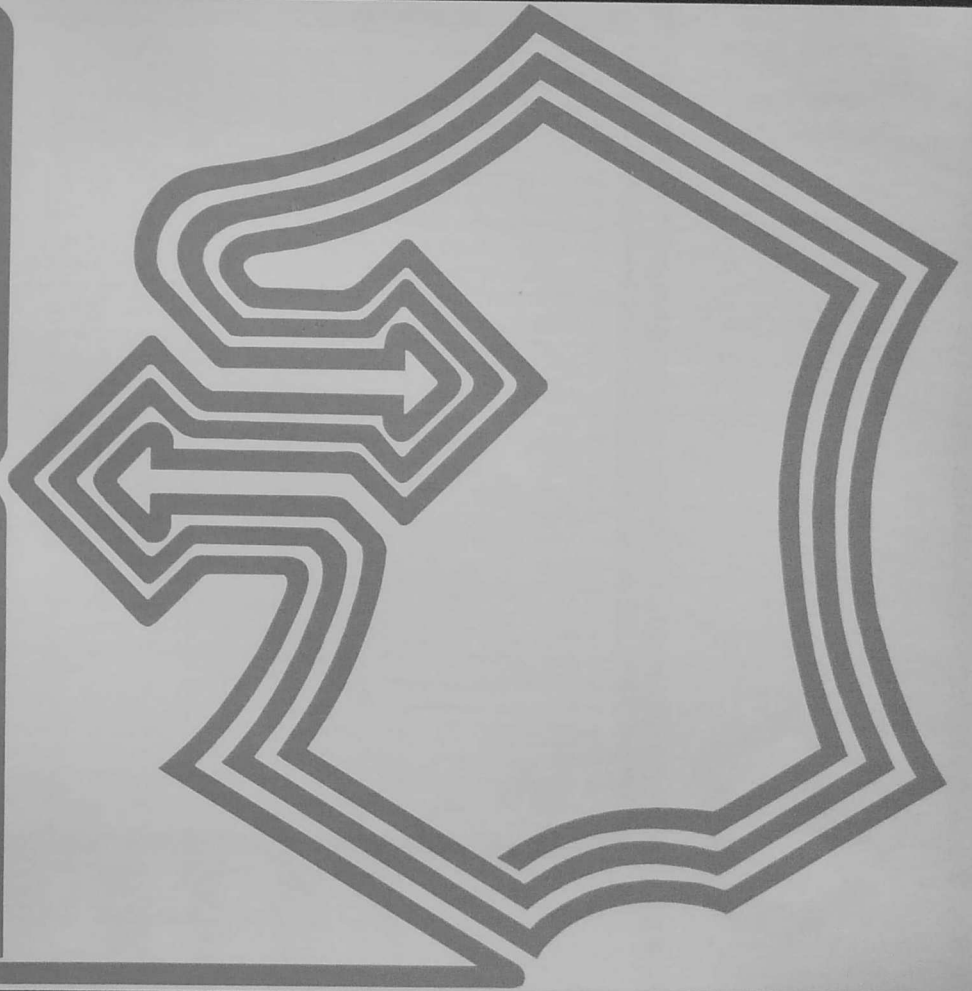
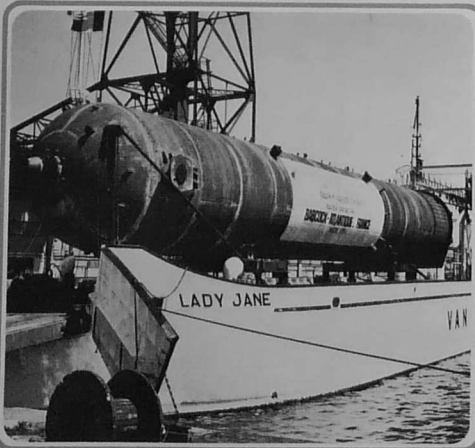
Code N.3.7	Désignation des marchandises	ENTREES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>6 b MATIERES PREMIERES POUR L'INDUSTRIE CHIMIQUE</b>					
6210	Sel brut ou raffiné	18 225,0	13 010,0	140,0	60,0
6220	Pyrites de fer non grillées	22 814,0	16 885,0	—	—
6230	Soufre	37 198,0	39 025,0	—	—
TOTAUX		78 037,0	68 920,0	140,0	60,0
<b>7 ENDRAIS</b>					
7120	Phosphates naturels bruts	298 839,0	298 621,1	—	3 363,9
7130	Sels de potasse naturels bruts	10 587,0	3 962,0	—	1 490,0
7220	Autres engrais phosphatés N.D.A.	3 438,0	5 893,0	—	—
7230	Engrais potassiques	80 229,8	55 824,6	4 111,0	9 800,0
7240	Engrais azotés	38 456,8	61 044,2	743,0	73,9
7290	Autres engrais manufacturés	—	—	—	—
TOTAUX		381 044,4	439 704,4	4 864,0	14 724,4
<b>8 a PRODUITS CHIMIQUES DE BASE</b>					
8120	Acides liquides	2,4	23 115,1	4 477,0	5 088,6
8197	Prod. pétrochim. (styrène, colène, etc.)	11 195,0	—	30 382,0	7 810,0
8199	Autres prod. chimiques de base	—	—	—	69,3
TOTAUX		11 197,4	23 115,1	34 859,0	12 868,0
<b>8 b PATE A PAPIER ET CELLULOSE</b>					
8410	Pâte à papier, cellulose	33 675,2	37 825,6	10,0	—
8420	Déchets de papier, vieux papiers	1 077,8	481,2	2 247,3	2 394,2
TOTAUX		34 753,0	38 306,8	2 257,3	2 394,2
<b>8 c AUTRES PRODUITS CHIMIQUES</b>					
8390	Quartz naturel	—	—	—	201,0
8390	Bran	11 029,8	14 589,7	—	—
8310	Matières plastiques brutes	—	—	116,7	132,1



Code N.S.T.	Désignation des marchandises	ENTRÉES		SORTIES	
		1971	1972	1971	1972
<b>9 a TRANSPORT ET MATÉRIEL AGRICOLE</b>					
9101	Voitures particulières .....	18,5	24,4	285,7	296,9
9102	Camions et autobus .....	14,3	128,4	30,8	15,5
9109	Autres véhic. et matériel de transport .....	178,1	95,6	268,3	534,8
9200	Tracteurs, mach. et appar. agricoles .....	—	93,6	330,7	331,0
	<b>TOTAUX .....</b>	<b>210,9</b>	<b>342,0</b>	<b>915,5</b>	<b>1.178,2</b>
<b>9 b MACHINES ET ARTICLES MÉTALLIQUES</b>					
9310	Mach., appar., moteurs électr. et pièces .....	92,8	18,2	1.360,4	457,3
9391	Mach. d'extraction, de terrassement .....	25,7	—	—	31,1
9392	Autr. matér. de bâtim. et de trav. publ. ....	1.171,8	—	766,2	856,4
9399	Autr. mach., appareil., moteurs non électr. ....	2.671,9	2.885,5	17.178,2	14.566,6
9410	Éléments de constr. en métal .....	1.379,6	—	1.788,7	509,1
9490	Autr. articles manufacturés en métal .....	565,1	18,5	2.957,6	3.081,0
	<b>TOTAUX .....</b>	<b>5.906,9</b>	<b>2.922,2</b>	<b>24.051,1</b>	<b>19.501,5</b>
<b>9 c VERRE</b>					
9521	Faïences, céramiques sanitaires, vaisselle ..	—	—	1,5	25,7
9522	Verrerie, gobeletterie .....	12,9	—	3,8	—
9529	Autres articles manufacturés .....	—	—	10,0	5,1
	<b>TOTAUX .....</b>	<b>12,9</b>	<b>—</b>	<b>15,3</b>	<b>30,8</b>
<b>9 d AUTRES ARTICLES MANUFACTURÉS</b>					
9610	Cuir et art. manuf. en cuir et en peau .....	—	—	1,0	1,2
9621	Cordages, ficelles, filets .....	7,6	12,0	69,5	88,1
9622	Fils et filés .....	—	—	20,6	12,9
9623	Tissus .....	—	—	11,0	0,5
9629	Autr. art. textiles et prod. connexes .....	0,1	0,2	47,3	9,5
9630	Art. de voyage, vêt., bonneterie, chaus. ....	14,9	3,5	19,4	8,4
9711	Pneumatiques et chambres à air .....	—	—	17,3	4,8
9719	Demi-produits et art. manuf. en caoutch. ....	—	3,9	61,6	63,4
9720	Papier, carton brut .....	—	25,0	137,4	121,6
9730	Art. manufac. en papier et carton .....	—	0,9	275,3	136,6
9740	Imprimés .....	0,1	—	1,7	0,2
9750	Meubles et art. d'ameubl., neufs .....	0,2	3,6	13,7	64,0
9761	Bois contreplaqué .....	1.881,5	5.670,4	—	1,8
9762	Charpentes en bois .....	—	—	—	60,0
9769	Art. manuf. en bois et en liège (s. meuble) ..	143,2	22,7	55,6	72,8
9911	Conteneurs vides .....	245,7	96,3	90,5	—
9912	Fûts vides .....	65,1	10,9	41,5	10,0
9913	Cadres, sacs usagés .....	254,6	205,0	420,0	197,8
9919	Emballages usagés N.D.A. ....	381,5	351,5	11,1	3,1
9930	Mobilier de déménag., obj. personnels .....	206,0	191,1	87,0	116,6
9999	Divers .....	190,1	60,0	5.300,1	4.902,9
	<b>TOTAUX .....</b>	<b>3.390,6</b>	<b>6.657,0</b>	<b>6.681,6</b>	<b>5.874,2</b>
	March. dest. aux besoins de l'armée .....	130,0	—	968,0	491,1
	Pêche .....	1.001,0	1.140,0	—	—
	Avitaillement .....	—	—	385.030,0	436.871,0
	<b>TOTAUX GÉNÉRAUX .....</b>	<b>11.920.161,9</b>	<b>2.436.696,8</b>	<b>12.992.180,8</b>	<b>3.098.423,4</b>
	<b>TOTAUX ARRONDIS .....</b>	<b>14.356.859</b>	<b>16.090.605</b>		

Code	Désignation des sections	1971		1972	
		ENTRÉES	SORTIES	ENTRÉES	SORTIES
0	Produits agricoles et animaux vivants .....	292.324,9	40.069,8	322.841,7	66.698,7
1	Denrées alimentaires et fourrages .....	716.431,3	95.238,9	784.916,4	89.907,6
2	Combustibles minéraux solides .....	289.395,2	39.670,2	188.901,4	32.521,1
3 a	Produits pétroliers bruts .....	7.234.281,0	—	8.798.183,0	—
3 b	Produits pétroliers raffinés .....	2.687.358,0	1.652.762,6	1.982.750,3	2.251.980,7
4 a	Minerais fer. et déchets p. la métal. ....	122,3	12.095,0	—	27.267,6
4 b	Minerais et déchets non ferreux .....	202,3	—	—	0,5
5 a	Produits métallurgiques ferreux .....	149.524,7	117.887,4	199.528,3	113.879,2
5 b	Produits métallurgiques non ferreux .....	12.350,8	58,3	14.551,0	33,9
6 a	Minér. bruts ou manufacturés et matériaux de construction .....	3.137,2	13.362,9	35.437,5	20.319,1
6 b	Mat. premières pour l'industrie chimique ..	76.037,0	140,0	68.870,0	60,0
7	Engrais .....	381.644,4	4.854,0	439.704,6	14.727,4
8 a	Produits chimiques de base .....	11.197,4	34.924,9	25.115,1	12.698,6
8 b	Pâte à papier et cellulose .....	34.753,0	2.257,3	38.306,8	2.934,2
8 c	Autres produits chimiques .....	20.750,1	5.714,0	82.013,5	1.448,0
9 a	Transport et matériel agricole .....	210,9	915,5	342,0	1.178,2
9 b	Machines et articles métalliques .....	5.906,9	24.051,1	2.922,2	19.501,5
9 c	Verre .....	12,9	15,3	—	30,8
9 d	Autres articles manufacturés .....	3.390,6	6.681,6	6.657,0	5.874,2
	<b>TOTAUX .....</b>	<b>11.919.030,9</b>	<b>2.050.698,8</b>	<b>12.991.040,8</b>	<b>2.661.061,3</b>
	March. destinées aux besoins de l'armée ..	130,0	968,0	—	491,1
	Pêche .....	1.001,0	—	1.140,0	—
	Avitaillement .....	—	385.030,0	—	436.871,0
	<b>TOTAUX GÉNÉRAUX .....</b>	<b>11.920.161,9</b>	<b>2.436.696,8</b>	<b>12.992.180,8</b>	<b>3.098.423,4</b>
	<b>TOTAUX ARRONDIS .....</b>	<b>14.356.859</b>	<b>16.090.605</b>		

# PAYS de PROVENANCE et de DESTINATION



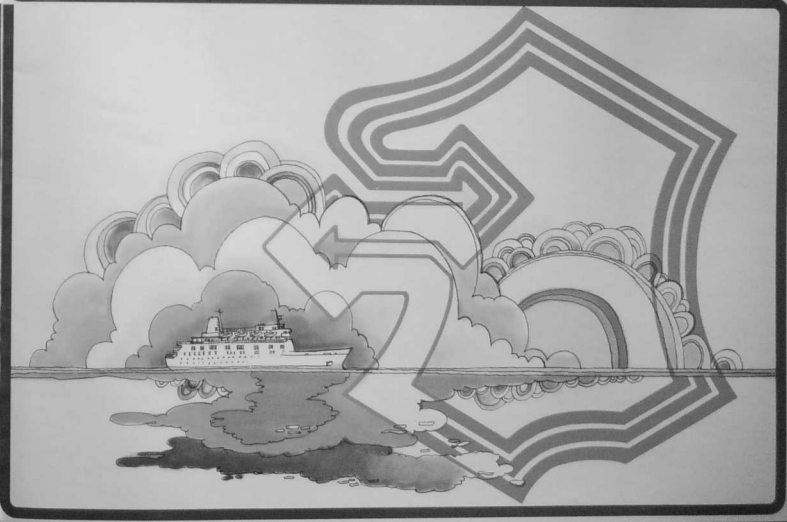












## JANVIER

Après la Sté Gardiloire, le port polyindustriel de Montoir va accueillir une deuxième implantation importante. Une nouvelle société, STOCALOIRE, créée par l'Union Industrielle et Maritime (U.I.M.) associée à la SKAARUP SHIPPING CORPORATION (U.S.A.) a décidé d'y installer un grand centre de transbordement et de stockage de pondéreux (phosphates, potasse, soufre, pyrites...)

Ce futur centre aura surtout une vocation d'éclatement, les pondéreux étant acheminés vers les entreprises utilisatrices soit par trains ou péniches, soit par voie maritime à bord de navires de moyen tonnage.

## 7 JANVIER

Frère jumeau de l'ESSO BRETAGNE parti de St-Nazaire le 5 octobre 1971, l'ESSO PROVENCE quitte à son tour la grande cale des Chantiers de l'Atlantique, soit 3 mois après. Malgré une brume épaisse, sa sortie de la cale — où il est né — et son départ en mer se sont déroulés sans incident.

« L'Esso Provence » est le douzième de nos pétroliers de la famille des 200.000 t. Il ne sera pas le dernier, puisque seront lancés : en 1973 « L'ESSO-LANUEDOC » (252.000 tdw) et en 1974 « L'ESSO-NORMANDIE » (270.000 tdw) suivi d'un autre 270.000 t en 1975. Ces augmentations de tonnage répondent non pas à la mode du gigantisme, mais à des impératifs de rentabilité.



## 18 JANVIER

Lancement technique aux Chantiers Dubigeon à Nantes d'un porte-conteneurs de 13.800 t qui sera baptisé ultérieurement « ATLANTICA-MARSEILLE ».

D'une longueur totale de 163 m et d'une largeur tout à fait exceptionnelle : 23 m, c'est le navire le plus important jamais lancé à Nantes.

Appelé à naviguer sous le pavillon de la C<sup>ie</sup> FAVRE-SGTM, il pourra transporter 469 conteneurs en cales et 365 en pontée.



## 23 JANVIER

Au nouveau quai de Montoir, la Sté Gardiloire reçoit son premier bateau. « L'ONABI » n'y ayant fait qu'une escale expérimentale à la fin de 1971.

Le « COUERON », de la Sté Nantaise des Chargeurs de l'Ouest venant de Bayonne a déchargé 850 t de superphosphates en provenance de SOCADOUR préfigurant ainsi l'important trafic qui va porter, tout au long de l'année, sur les phosphates d'ammoniaque, hyperphosphate et superphosphate, acide phosphorique et ammoniac liquéfié.

A la fin de l'année 1972, le trafic réalisé sur ce seul quai atteindra 122.652 t.



Les Établissements CARNAUD à Basse-Indre

## 4 FÉVRIER

Le « MONTE BRASIL », cargo portugais, arrive au quai de Roche-Maurice ayant à son bord quelque 800 t d'éléments en provenance des U.S.A. et destinés aux Forges de Basse-Indre pour la construction d'un nouveau laminoir. Le 25 de ce même mois 2 autres montants de cage de laminoir d'un poids unitaire de 92 t étaient à nouveau déchargés. Pour leur manutention on a fait appel cette fois encore à la grande grue d'Ouest-Levage.

Rappelons qu'au cours de l'année 1972, 160 navires ont touché l'estacade des Éts J.-J. CARNAUD, à BASSE-INDRE, et que à ce même quai quelque soixante-trois mille tonnes de bobines et d'acier brut ont été déchargées et 104.000 t de fer blanc expédiées dans divers pays du monde.



## 4 FÉVRIER

Première escale au quai d'Aiguillon à Nantes du « PENHIR », un des derniers nés de la flotte de la Sté Nantaise des Chargeurs de l'Ouest qui décharge 5.600 t de soja en provenance de Baltimore.

Avec son sister-ship « PENERF », ce sont deux des plus belles unités de la S.N.C.O. et aussi des plus grandes à fréquenter notre port (180 m de long — 25.000 t de port en lourd).

## 19 FÉVRIER

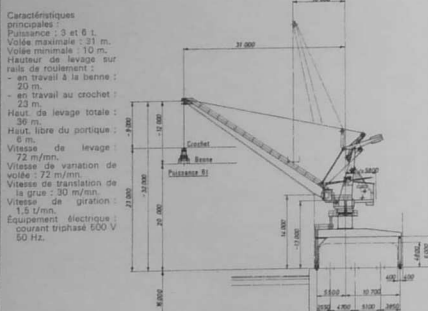
Pour la première fois, un pétrolier de 120.000 t vient accoster au poste VI à Donges « CAS-SIOPEE », navire construit en 1968 par les Chantiers de l'Atlantique et appartenant à la C.N.P.

Ce nouveau record sera largement dépassé dans 4 mois exactement comme on le verra plus loin; mais il marque pour Donges une date dans la réception des grosses unités.

## 3 MARS

Un appel d'offres est lancé par le Port Autonome pour la fourniture et la mise en place de grues neuves. Cette fourniture fait l'objet de 2 lots : un premier pour 6 grues électriques de 3,6 t sur portique qui seront montées sur les quais Wilson et de Roche-Maurice à Nantes ; le second pour 2 grues électriques également, mais de 6/12 t à Saint-Nazaire. Préalablement à cet appel d'offres, 2 grues Gottwald automotrices sur pneumatiques avaient été commandées qui seront livrées à Saint-Nazaire début 1974.

## GRUES giratoires MOFAG sur portique



## GRUES GOTTWALD AUTOMOTRICES

Caractéristiques principales :

- Puissances grues calées : 2,4 t à 23 m ; 4,2 t à 16 m ; 8 t à 7 m.
- Hauteur de levage par rapport au niveau du terre-plein : 18 m.
- Travail au crochet ou à la benne pleine : vitesse de levage
  - au croc : 75 m/min sous une charge de 2 à 3 t.
  - au treuil ou à la benne pleine : 45 m/min sous une charge de 3 à 4 t.
- Orientations : 1,5 tour/min (levé chargé).
- Variation de voile : 0,60 m/seconde.
- Translation horizontale de la grue : 8 km/heure.
- Poids à vide : 40 tonnes.



## 23 MARS

A l'occasion de sa venue officielle en France, le Président de la République Fédérale d'Autriche visite dans la zone industrielle portuaire de Montoir, la nouvelle usine GARDILOIRE dont l'ingénierie avait été confiée à la Société Autrichienne VOEST. Devant la rapide progression des ventes du groupe GARDINIER (1.260.000 t en 1971 : 1.800.000 t en 1972), on peut augurer d'un très satisfaisant trafic portuaire.



## 31 MARS

Deux navires se trouvent simultanément au quai Wilson afin de recevoir des colis lourds. Le cargo français « MORBIHAN » embarque 2 moteurs pesant chacun 72 t fabriqués par les Chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire, ainsi que 2 réducteurs. En raison de leur poids, il a du être fait appel au ponton-mât de 150 t de la Sté ARMOR pour les déposer à fond de cale. Le deuxième chargement à bord du navire allemand « CLARI » destiné au Centre d'essais atomiques du Pacifique comporte 115 t de gros matériel dont 2 barges embarquées à l'aide de la grue TITAN de 60 t.





## 6 AVRIL

La Sté chimique de la Grande Paroisse vient de décider une importante extension de l'usine qu'elle exploite à Montoir et qui produit annuellement environ 400.000 t d'ammonitrates, d'acide nitrique et d'ammoniaque.

L'extension qui va être réalisée comporte l'adjonction d'un atelier d'engrais complexes et la création d'une centrale à oxygène.

La proximité du nouveau quai de Montoir constitue un élément intéressant pour la réception par voie maritime de 35 à 40.000 t/an d'acide phosphorique nécessaire à la nouvelle production.



## 10 AVRIL

Le yacht de course « Vendredi-13 » ayant à son bord Jean-Yves Terlain quitte le port de Saint-Nazaire pour réaliser les 500 miles qui doivent le qualifier pour la grande course transatlantique en solitaire au départ de Plymouth le 17 juin prochain.

Saint-Nazaire ne construit pas seulement des pétroliers géants mais aussi, dans ses chantiers privés, des bateaux racés pour la plaisance et la course qui font leurs preuves, tel le « Vendredi-13 » que l'on voit ici, construit par la Société TÈCIMAR.

## 19 AVRIL

Le cargo « MARIA C » décharge quai de Roche-Maurice 4.938 t de laitier en provenance de GAND et destiné à la chaussée de la voie rapide Nantes-Saint-Nazaire. Il s'agit là d'une « première » : jamais en effet, un tel matériau n'était venu à Nantes par voie maritime.

D'autres chargements suivront très prochainement.

## MAI

Plusieurs agents et courtiers maritimes français viennent de constituer entre eux un groupement d'intérêt économique qui a pris le nom d'UNI-PORTS. Nous relevons dans la liste des associés de ce G.I.E. le nom de M. Claude VIGNERON qui est spécialisé dans les consignations de navires pétroliers à Nantes, Saint-Nazaire et Donges. Notons que cette chaîne d'Agents Maritimes, qui mettent ainsi en commun leur avenir tout en conservant en propre leurs activités présentes, traite d'ores et déjà plus de 6.000 navires par an dans l'ensemble des ports français.



## 2 MAI

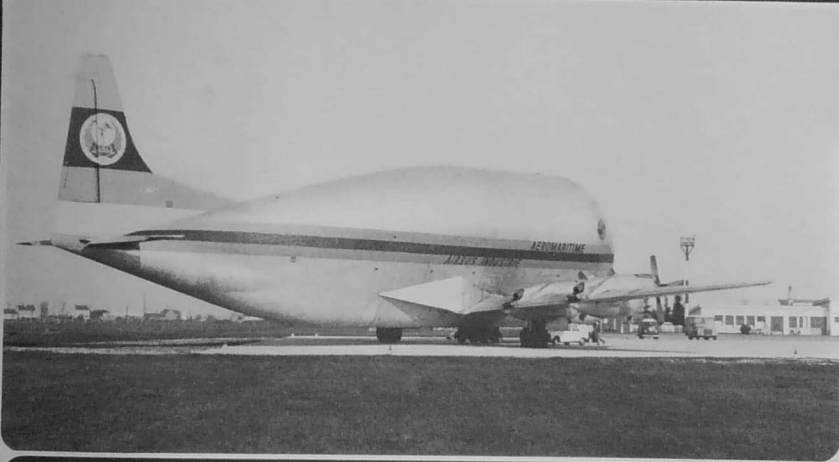
Le « CHRISTOFFER-OLDENDORFF », accoste au poste de SOJA-FRANCE, avec un chargement de 27.195 t (tirant d'eau 9,37 m). Il bat ainsi son dernier record (27.086 t le 1<sup>er</sup> février dernier) et le conservera tout au long de l'année.



## 25 MAI

Le « SVEA REGINA », le beau car ferry de 126 m de long, construit par les Chantiers Dubigeon-Normandie pour le compte de l'armement suédois A/B SVEA, quitte Nantes pour rejoindre directement son port d'attache Stockholm.

Avant de gagner définitivement la haute mer, la direction des Chantiers, a, samedi 20 mai, « ouvert ses flancs » à ses constructeurs, cadres, techniciens, personnel des bureaux et des ateliers — et leurs familles. Quelque quinze cents personnes ont profité de cette invitation pour visiter, du pont des embarcations au garage à deux niveaux, cette magnifique unité.



**29 MAI**

L'extension des activités de la SOCIÉTÉ NATIONALE INDUSTRIELLE AÉRO-SPATIALE à SAINT-NAZAIRE a conduit cette Société à envisager le transport par voie aérienne sur la France, l'Angleterre et l'Allemagne des éléments de CONCORDE et de l'avion cargo AIRBUS, construits à SAINT-NAZAIRE.

Pour permettre la réception de l'avion SUPER-GUPPY d'un poids de 75 t, destiné au transport des éléments précités, le renforcement de la piste d'envol de l'aérodrome a dû être envisagé.

Ce renforcement sur une longueur totale de 2.400 m vient d'être achevé ainsi d'ailleurs que l'extension des aires de stationnement. SAINT-NAZAIRE peut désormais recevoir outre le SUPER GUPPY à train jumelé, des avions boggyes de la classe des D.C. 8 et CONVAIRS de 150 passagers de capacité.

Ces appareils assureront du 2 juillet au 24 septembre 1973 en « CHARTER » les rotations SAINT-NAZAIRE-PALMA.



**30 MAI**

Grande première à Donges où le pétrolier « RUBIS » de la Compagnie Navale des Pétroles accoste au poste 6 avec un chargement de 106.000 t environ de pétrole brut. Avec ce tanker, le port de Donges entre dans l'ère des pétroliers de 200.000 t.

C'est là, une nouvelle et importante étape dans le développement continu des possibilités du port de Donges à la réalisation de laquelle ont travaillé avec acharnement les services techniques du Port Autonome.



## 13 JUIN

Le car-ferry « BOLERO » destiné à l'armement norvégien « FRED OLSEN » est lancé aux Chantiers DUBIGEON-NORMANDIE — opération désormais classique et en tous points réussie. Rappelons que le « BOLERO » est le frère jumeau de l'« EAGLE » livré il y a quelques mois par ces mêmes chantiers.



## 30 JUIN

Avec ses 200 m de long et ses 38.140 t de port en lourd, le « VIGAN » est le navire le plus long et le plus lourd monté à Nantes. Cet imposant cargo norvégien qui nous arrive de New-York a déchargé au quai de Cheviré quelque 2.300 t de bois sciés en provenance du Canada.

Comme on le verra plus loin aux pages statistiques, le tonnage débarqué et embarqué à ce quai aura atteint à la fin de l'année 248.500 t contre 227.300 en 1971 et 154.600 en 1970.

Cette rapide progression (834.230 t atteints à ce jour depuis 1966) nous fait augurer le million de tonnes pour l'été prochain.

## 16 JUIN

Profitant de leur réunion qui se tient cette fois à Saint-Nazaire, les membres du Conseil d'Administration du Port Autonome visitent les Chantiers de l'Atlantique et plus particulièrement les travaux d'extension en cours.

Ceux-ci ont été précédés — rappelons-le — d'un premier programme d'investissements réalisé entre 1966 et 1968 sur 25 ha doublant la surface de l'ancien chantier et comportant :

— la création d'une nouvelle forme intégrée à l'ancienne forme Jean-Bart (premier navire de 500.000 t) avec portique de 750 t.

— la construction d'un nouvel atelier d'usinage.

Le second programme engagé au printemps 1971 s'achèvera dans le courant de 1973 — il comporte :

— une darse d'armement (430 m × 95 m) pouvant être portée ultérieurement à 550 m de long, constituée sur son long côté nord par un quai d'armement de 400 m de long,

— de nouveaux ateliers de tôlerie et d'usinage,

— un portique de 250 t (de même gabarit que l'actuel portique de 750 t).

Ces installations entraînent la création de nouvelles surfaces, soit environ 22 ha, constituées partie par un remblai hydraulique refoulé par la drague René Siegfried (700.000 m<sup>3</sup>), partie par les déblais de terrassement de la darse (600.000 m<sup>3</sup>).

Toute la partie comprise entre les nouveaux terrains des Chantiers et l'extrémité de la forme écluse sera utilisée pour l'extension du Port Autonome :

— un quai de réparations navales pour les 275.000 t, à l'étude et dont les travaux débiteront en 1973 « travaillera » en liaison avec la forme Louis Joubert qu'il jouxtera,

— éventuellement, une forme de radoub pour tankers de 1 million de tonnes qui s'insérerait entre le quai dont nous venons de parler et les nouvelles installations des Chantiers de l'Atlantique.



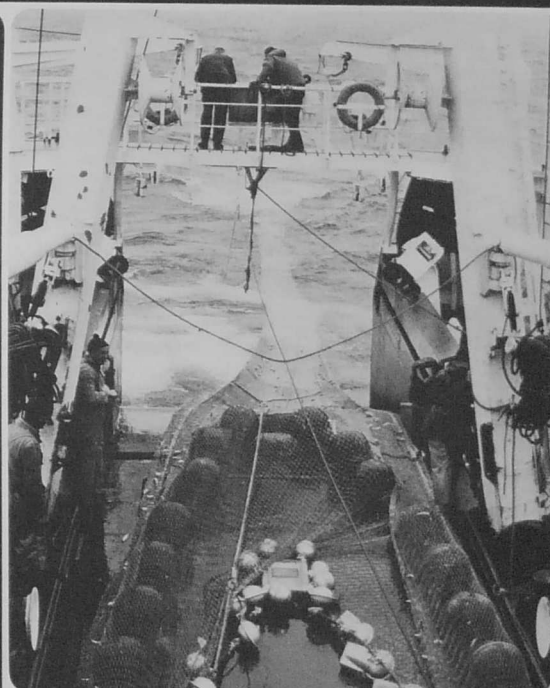


## 5 JUILLET

Le fonçage des gaines métalliques ( $\varnothing$  1.800) des pieux de fondation de la pile n° 1 du Pont de Saint-Nazaire à Saint-Brévin marque le début effectif des travaux de cet ouvrage. Cette pile, la première en cours de travaux sur les 57 de l'ouvrage, est située en bordure nord du chenal de navigation ; elle sera composée de 18 pieux fondés au rocher sain à la côte — 45 environ.

L'ouvrage comportera :

- au centre : axé sur le chenal de Donges, un pont métallique à haubans de 720 m de longueur qui est le plus grand de tous les ouvrages en service dans le monde,
  - au nord : un viaduc d'accès en béton précontraint de 1.115 m de longueur,
  - au sud : un viaduc d'accès en béton précontraint de 1.571 m de longueur.
- La hauteur du gabarit de navigation par rapport au zéro des cartes marines sera de 61 m, celle des pylones de l'ouvrage métallique, de 131 m. L'ouvrage comportera une chaussée de 12 m de large et deux trottoirs de 0,75 m. La mise en circulation doit intervenir le 1<sup>er</sup> juillet 1975.



## 7 JUILLET

La « THALASSA » rejoint Nantes. Après une mission de recherches dans l'Est du Groenland, le navire a effectué des prospections dans le secteur de Rockall.

Il appareillera à nouveau à la mi-août pour réaliser des observations dans le Golfe de Gascogne puis 2 autres campagnes l'amèneront, en octobre aux Iles Shetland et en novembre au large de l'Irlande.

La « THALASSA » qui est affectée plus spécialement aux grandes campagnes océaniques a sa base à Nantes. Elle fait partie de la flotille des 5 navires de recherches de l'Institut Scientifique et Technique des Pêches Maritimes dont le centre est implanté à Nantes depuis 1970.

## 18 JUILLET

Avec l'arrivée du cargo « GUYANE » de la C<sup>ie</sup> Générale Transatlantique se termine la campagne d'importation (février à juillet) des sucres des Antilles. Avec un total de 36.150 t de sucre en vrac, cette campagne est légèrement supérieure à la précédente malgré la sécheresse qui a beaucoup affecté la production.

## 27 JUILLET

Au quai de Montoir, pour la première fois, ont été utilisées les installations de déchargement d'ammoniac liquéfié pour l'usine GARDILOIRE, avec une cargaison de 1.864 t de ce produit en provenance du Havre, amenée par le transporteur de gaz liquéfiés allemand « ALPHAGAS » de la Dampfschiff Ges NEPTUN.

Les opérations se sont déroulées normalement. Plusieurs rotations se sont succédées au cours des semaines suivantes.



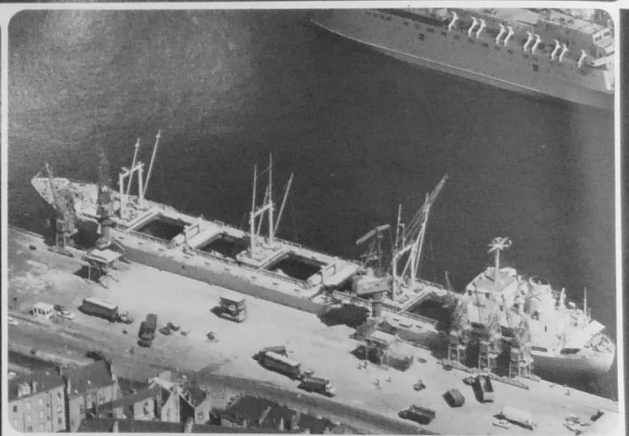


## 10 AOUT

« Dans le cadre du programme de construction du groupe Royal Dutch, la Shell française vient de confirmer aux Chantiers de l'Atlantique à Saint-Nazaire la commande de 2 pétroliers d'environ 540.000 t de port en lourd pour livraison respectivement début et fin 1976. »

Cette nouvelle qui marque une importante escalade dans le gigantisme permet aux chantiers nazairiens d'enregistrer le record mondial en matière de commande de pétroliers géants.

Les principales caractéristiques de ces nouveaux venus, sont les suivantes : longueur (hors tout) 415 m ; largeur 63 m ; tirant d'eau à pleine charge 28,50 m ; équipement : 2 gouvernails et 2 hélices.



## 20 AOUT

Le cargo libérien « ANTE-TOPIC » décharge au quai d'Aiguillon une des plus grosses cargaisons de soja reçues à Nantes cette année : près de 7.000 t en provenance de Baltimore (U.S.A.)

## 18 AOUT

Trois sous-marins de la Royal Navy font escale à Nantes : « ALLIANCE », « OPOSSUM » et « SEA LION ».

Étaient à bord, deux personnalités de Cardiff ville jumelée avec Nantes — dont le voyage coïncidait avec le séjour dans notre ville de délégations de jeunes de Cardiff dans le cadre des échanges entre les deux cités.

A l'issue des réceptions officielles, les officiers et les équipages, ont, avec cordialité, reçu à bord des trois sous-marins plusieurs milliers de nos compatriotes, comme toujours à ces occasions, vivement intéressés.



## 22 AOUT

Dernier-né des Chantiers de l'Atlantique, le pétrolier « OLYMPIC-ASPIRATION » quitte Saint-Nazaire pour effectuer ses essais en mer avant de gagner le port de Cherbourg où il sera baptisé le 31 de ce mois. C'est le 4<sup>e</sup> et dernier d'une série commandée par « OLYMPIC-MARITIME S.A. »

De nombreux touristes ont contemplé, de la côte, ce nouveau géant des mers qui, avec ses 329 m de long et ses 48 m de large, accuse un port en lourd de 220.000 t.



## 26 AOUT

A Donges, au cours d'un orage, le pétrolier « PRINCESS IRÈNE » explose au poste 6 alors qu'il terminait son déchargement.

Outre la perte de vies humaines que l'on a à déplorer, l'ouvrage s'avère sérieusement endommagé.

A la suite de l'appel d'offres qui sera lancé le 23 novembre suivant, l'entreprise DODIN se verra confier les travaux d'enlèvement de l'épave. Durée prévue des travaux : environ 8 mois à dater du 12 décembre. Ils seront suivis de la remise en état du poste 6.

## 23 SEPTEMBRE

A son retour d'un voyage en Grande-Bretagne, M. LAINE, Directeur Commercial du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, annonce que des perspectives très positives ont été évoquées au sujet de la création de lignes régulières entre notre port et ceux de l'Ouest britannique. Des contacts très fructueux ont en effet été établis avec les ports de Manchester, Liverpool, du Pays de Galles et de Bristol, ainsi qu'avec un certain nombre de Chambres de Commerce locales, de transitaires, de transporteurs routiers et d'armements. Le port de Manchester, en particulier, semble désireux d'aboutir rapidement à des réalisations concrètes.

La base de recherche avait été définie au mois de mars au 97<sup>e</sup> Congrès des Sociétés Savantes où M. LAINE avait fait une intéressante communication sur « Les conséquences de l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché Commun ».

L'étude que le Service Commercial du Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire entreprend en collaboration avec les responsables des ports britanniques vise à établir une ligne destinée au trafic de conteneurs.



## 27 SEPTEMBRE

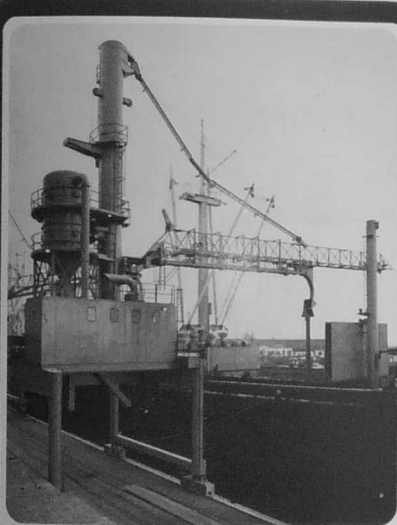
Le silo portuaire de Saint-Nazaire est entré dans sa phase opérationnelle complète avec le chargement du premier navire : il s'agit du caboteur « JAN JONAS » venu embarquer 630 t de blé dénaturé à destination de la Grande-Bretagne.

Après quelques réglages de mise en route, les cadences de chargement se sont améliorées pour atteindre dans l'après-midi une moyenne donnant toute satisfaction.

## 30 SEPTEMBRE

Baptême à Saint-Nazaire du méthanier « GADINIA » de 75.000 m<sup>3</sup>, construit pour le compte de la Shell-Tankers de Grande-Bretagne pour le ravitaillement du Japon en gaz naturel de BORNEO. Prototype d'une série de quatre unités jumelles commandées à ce même chantier, c'est le second méthanier construit à Saint-Nazaire après le « DESCARTES » de 50.000 m<sup>3</sup>. Il se trouve être actuellement le plus grand méthanier en service dans le monde.

Le « GADINIA » confirme la place prise désormais par les Chantiers de l'Atlantique dans la construction si particulière de ce genre de navires conçus pour transporter du gaz liquéfié à la température de -160° centigrades et qui représente à elle seule un véritable chef-d'œuvre d'adresse et de précision.



## 9 OCTOBRE

La plus forte cargaison d'huile de soja vient d'être exportée de Saint-Nazaire par le pétrolier finlandais « NANNA » qui a embarqué 5.947 t de cette marchandise à destination du port iranien de Khorramshahr. Le meilleur précédent tonnage était celui du « JAG-LYOTI », en mai dernier, avec 4.147 t pour les Pays-Bas.

Les exportations d'huiles de soja constituent pour le port de Saint-Nazaire un trafic notable. En 1972, avec un total de 60.326 t contre 45.905 en 1971, il a représenté 40% des marchandises sorties. Destinataires : les Pays-Bas et l'Iran en particulier.

## 10 OCTOBRE

Faisant le bilan de cinq années d'autonomie, le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire organise une opération de notoriété qui se déroule entre Saint-Nazaire, Montoir, Donges et Nantes. Les représentants de la Presse nationale et Internationale conviés à cette journée se rendent compte sur place des efforts d'investissements en cours tant publics que privés que l'on estime, rien qu'entre Donges et Saint-Nazaire, à plus d'un milliard de francs actuels.

« Montoir dont c'est aujourd'hui en quelque sorte l'inauguration officielle, devait conclure le Directeur Général du Port, M. GOUET, Montoir est l'élément principal de l'entraînement industriel de la Métropole.

« Après Montoir ? eh bien ce sera Lavau ! Aujourd'hui le Port Autonome lance officiellement la zone industrielle portuaire de LAVAU, zone de 200 ha qui sera accessible aux navires de 100.000 t ».

Les études pour l'implantation de cette zone commenceront l'année prochaine.



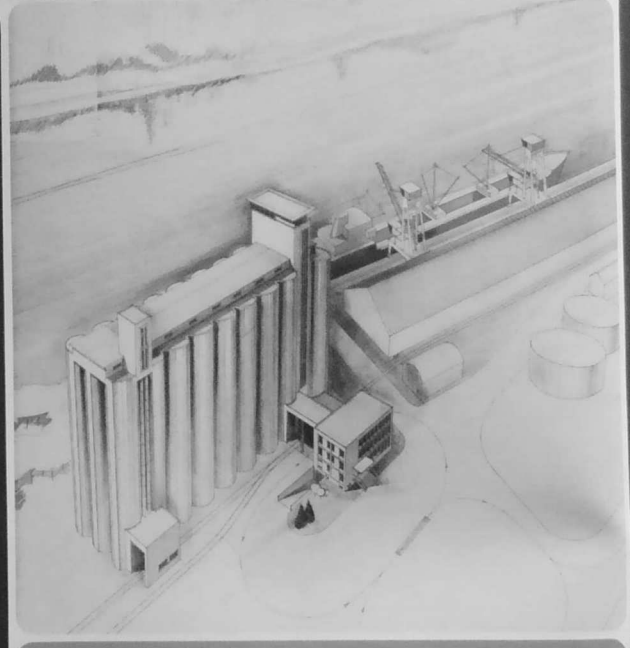
## 11 OCTOBRE

M. MARCELLIN, ministre de l'Intérieur et Président du Conseil général du Morbihan inaugure officiellement le barrage d'Arzal sur la Vilaine, en aval de la Roche-Bernard.

Cet ouvrage d'une technique audacieuse mérite à tous égards une consécration particulière :

- pour les effets bénéfiques qu'il doit avoir pour la navigation sur la Basse-Vilaine,
- pour l'approvisionnement en eau d'une très vaste région dans laquelle figurent, en particulier, toutes les communes de la côte nord-atlantique, de Saint-Nazaire à la Vilaine,
- pour l'assainissement de 10.000 ha de marais,
- pour le développement touristique autour d'un important plan d'eau.

La réalisation de ce vaste programme a demandé sept ans de travaux et c'est en novembre 1970 que la digue a été fermée, créant ainsi une retenue de 35 millions de mètres cubes.



## 24 OCTOBRE

Création de la Société SONASTOCK. Cette société qui réunit d'importants intérêts céréaliers français et allemands se propose de procéder à l'édification sur le quai de Roche-Maurice à Nantes d'un silo destiné à l'exportation de céréales et à l'importation de produits pour l'alimentation du bétail.

La capacité totale de l'ouvrage sera de 39.000 t ; sa réalisation comportera un hangar à plat de 4.000 m<sup>2</sup> et un ensemble de 27 cellules avec tour de manutention.





## 9 NOVEMBRE

Embarquement du colis le plus volumineux connu à ce jour dans le port de Saint-Nazaire.

Il s'agit du troisième des 5 éléments de flotteurs commandés à Babcock-Atlantique pour la construction d'une plate-forme de forages pétroliers actuellement en cours d'assemblage à Hartlepool (Grande-Bretagne).

D'une longueur de 47 m pour un diamètre de 6,10 m, il a été transporté au moyen de « crawlers », depuis les Ateliers Nord de Babcock-Atlantique jusqu'au quai des Charbonniers, puis embarqué directement par roulage du convoi sur le ponton goliath de Neptun Transport.

Les 2 autres éléments tubulaires de 165 t à 200 t avaient été chargés le 17 octobre sur le « NAVIPESA DOS ».

Rappelons que la manutention des colis lourds qui s'est développée tout au long de l'année à Saint-Nazaire se répartit de la façon suivante :

de 20 à 50 t : une cinquantaine,

de 50 à 100 t : 6,

de 100 à 200 t : 2,

de plus de 200 t : 20.

Il est particulièrement intéressant de noter que le nombre des colis de plus de 200 t (20) n'atteignait que 2 en 1970 et 5 en 1971.



## 9 NOVEMBRE

Le cargo panaméen « ATLAN ESMERALDA » décharge au quai Wilson à Nantes, 446 t de primeurs en provenance de CASABLANCA.

Quoiqu'un peu tardive, la campagne d'agrumes s'annonce comme devant être satisfaisante et dépasser celle de 70-71.

La région, et il faut entendre par là, les départements qui, avec les Pays de la Loire, la Bretagne Sud, le Poitou-Charente et aussi le Centre constituent l'hinterland du port de Nantes, est très ouverte aux primeurs et agrumes marocains. Les efforts faits par l'O.C.E. (Office de commercialisation et d'exportation du Maroc) et ses partenaires nantais, en l'occurrence sept importateurs, font que le courant commercial créé ne cesse de se renforcer.





#### 14 NOVEMBRE

Baptême du dernier-né de l'Union des Remorqueurs de l'Océan, le « BREHAT ». D'une puissance de 2.000 CV, la nouvelle unité vient compléter la flotille de l'U.R.O. forte maintenant de 6 remorqueurs. La cérémonie s'est déroulée en présence de très nombreuses personnalités qui eurent tout loisir de visiter ce puissant et très moderne navire de 30 m de long sur 8,80 m de large, qui fait honneur aux « Ateliers Français de l'Ouest » son constructeur. Le « BREHAT » est, depuis 10 ans, le 8<sup>e</sup> navire commandé aux A.F.O.

#### 20 NOVEMBRE

L'activité soutenue que connaît le Port de Saint-Nazaire depuis début octobre vient d'être portée à un niveau élevé. Pour cette seule journée, le port a affiché « presque complet » : 8 navires en opération commerciale, les 4 formes de radoub occupées et 2 méthaniers en cours d'achèvement dans le bassin de Penhoët.

A la fin de ce mois, le cap des 100.000 t aura été dépassé (105.416 t de trafic maritime — non compris pêche et avitaillement).

Rappelons que les meilleures pointes avaient été au cours des 2 dernières années :

- 97.075 t (décembre 1971)
- 75.741 t (août 1970)

et qu'il faut remonter à près de 25 ans pour trouver un trafic approchant celui de ce mois (septembre 1948 : 103.061 t).



#### 22 NOVEMBRE

Lancement aux chandelles chez Dubigeon-Normandie du navire polytherme-polyvalent « POINTE-SANS-SOUCI » pour le compte de la C<sup>ie</sup> Générale Transatlantique. Cette unité d'un port en lourd de 8.200 t environ a une longueur hors-tout de 156,10 m, une largeur de 21 m, un tirant d'eau de 8,19 m; sa capacité frigorifique approche de très près sa capacité totale : 10.900 m<sup>3</sup>.

Ce navire est le premier d'une série de trois polythermes de caractéristiques identiques dont les livraisons interviendront en mai, juillet (Pointe-Madame), septembre 1973 (Pointe-la-Rose), et qui seront affectés à la ligne des Antilles et à celle de l'Amérique Centrale.

## 7 DÉCEMBRE

Le Conseil d'Administration du groupe américain DIAMOND INTERNATIONAL CORPORATION, vient de décider l'implantation sur la zone portuaire de Cheviré d'une unité de fabrication d'emballages. Cette entreprise qui, en France, porte le nom d'OMNIPAC aura donc là, la 5<sup>e</sup> usine de son groupe européen, les autres se situant en Grande-Bretagne, en Allemagne Fédérale et en Italie. Occupant une surface de 8 ha à l'aval immédiat de la Centrale E.D.F., la nouvelle usine aura pour principale activité la transformation de la pulpe de bois transportée par mer, depuis la Scandinavie. Cette décision est l'heureux aboutissement de longues négociations menées par le Port Autonome en liaison avec le Comité d'Expansion de la Loire-Atlantique et l'Association « Ouest-Atlantique ».



## 7 DÉCEMBRE

Première escale à son port d'attache Nantes, du navire-chai « LE CELLIER » venant des ports italiens où il avait fait le plein de ses cuves à destination de Nantes et de Saint-Nazaire.

Ce navire construit en Italie pour le compte de la Sté Française de Transports maritimes du groupe de « La Nantaise » mesure 80 m de long et 12,30 m de large; la capacité globale de ses cuves est de 20.000 hl.



## 7 DÉCEMBRE

A Saint-Nazaire, après plusieurs jours d'attente, en raison du mauvais temps, le « LATONA », le plus grand des navires de pavillon français (longueur 343 m — port en lourd 276.700 tdw) a enfin quitté sa forme de construction pour essais en mer avant de rejoindre CHERBOURG. Aux six remorqueurs de l'U.R.O. dont le « SAINT-GILLES » venu spécialement de BREST s'était joint le « TENACE » de la Marine nationale.

Cinq unités identiques vont suivre à bonne cadence ce prototype, en exécution d'une commande passée par la Shell International Marine.

## 9 DÉCEMBRE

Une pierre blanche dans l'édification de la Façade Atlantique dont le Port de Nantes-Saint-Nazaire s'est fait si souvent l'avocat :

Réunis en effet à l'initiative de C.E.L.I.B., quatre régions de Programme rassemblant quelque cinquante « socio-professionnels » les plus représentatifs de Bretagne, des Pays de la Loire, du Poitou-Charentes et d'Aquitaine, déclarent leur volonté « dans l'intérêt même de la France, et conscients des chances nouvelles qu'apporte l'élargissement de la C.E.E. en attendant l'entrée de l'Espagne et du Portugal... » d'œuvrer ensemble pour un développement plus rapide des échanges et des investissements.

Parmi les 3 Commissions créées le 9 décembre, il en est une qui nous intéresse tout particulièrement : la Commission Maritime de la Façade Atlantique qui a pour but d'étudier les moyens propres à développer les atouts portuaires et à développer le trafic, l'industrialisation et l'exploitation du plateau continental.

A la fin de cette année, le bilan du trafic à l'aéroport de Château-Bougon s'avère très satisfaisant, comme l'indiquent, dans toute leur sécheresse, les chiffres suivants :

- 230.247 passagers passés à l'aéroport contre 166.265 en 1971, soit un accroissement de 38,5 %.
- En ce qui concerne le trafic international : 25.949 passagers ont franchi la frontière contre 18.512 en 1971, soit un accroissement de 40 %.
- Pour les mouvements d'avion : 42.297 contre 37.163 en 1971, soit 14% d'augmentation.
- Enfin le fret est lui aussi en nette progression ainsi que le fret postal (611 t contre 426).

Le bilan 1973 sera sans doute encore plus satisfaisant avec la mise en service de Caravelles par AIR-INTER sur la ligne de Paris.



## 13 DÉCEMBRE

Le cargo « ATLAS » appartenant à l'Union Industrielle et Maritimee quitte le quai de Roche-Maurice à Nantes où il a embarqué 3 jours durant, à destination de la Grèce, deux fours de cracking d'un poids d'environ 700 t. Ces deux fours construits à Saint-Herblain, d'un volume d'environ 3.600 m<sup>3</sup> ont été hissés à bord par éléments ; les carcasses aux dimensions impressionnantes formant à elles seules 6 colis de plus de 70 t de poids unitaire. Il s'agit là de l'OPÉRATION LA PLUS SPECTACULAIRE QUE NOTRE PORT AIT CONNUE A CE JOUR.

# BILAN ET PRINCIPAUX TRAFICS

37

Fin décembre 1972, le trafic total du Port Autonome atteignait :  
— 16.090.605 tonnes soit 12,1 % de progression

ou  
— 14.046.527 tonnes soit 9,7 % de progression, si l'on ne tient compte que du trafic extérieur (1).

Rappelons quelques dates-clefs :

— 1950 : 2.176.000 t — 1963 : 9.446.000 t — 1971 : 14.357.000 t  
— 1960 : 6.450.000 t — 1970 : 12.046.000 t

Il est intéressant de noter qu'en deux ans (1972-1970), le trafic a progressé de 33,5 %, c'est-à-dire plus que les sept années qui précèdent (1970-1963 : + 28 %). Il est donc confirmé que L'ANNÉE 1970 A ÉTÉ, POUR NOTRE PORT, UN TOURNANT TRÈS IMPORTANT.

En fait, malgré ces résultats heureux, nous nous estimons quelque peu insatisfaits quand on pense que, sans les différents problèmes qu'a vécus le port en 1972, l'objectif de 17 millions de tonnes aurait vraisemblablement pu être atteint avec une progression semblable à celle de l'année dernière (19 %).

L'incendie du *Princess Irene* dans le port de Donges le 26 août 1972, outre les pertes humaines qu'il a entraînées, a causé un préjudice évident à notre port puisque le poste VI, pendant les 4 derniers mois de l'année est resté indisponible; en outre, l'arrêt de la Centrale de Cordemais jusqu'au mois de décembre a représenté, lui aussi, une perte de trafic notable.

(1) La différence entre les 2 totaux représentant la somme du trafic intérieur maritime auquel s'ajoutent l'avitaillement, la pêche et les munitions.

## ANALYSE 1971-1972 PAR PRODUITS :

### 1 — ENTRÉES

Le trafic total est passé de 11.920.162 t à 12.992.182 t, soit une progression de 9 %.

Les produits pétroliers ont progressé moins bien (+ 8,5 %) que le reste (+ 10,8 %).

Les meilleures progressions sont les suivantes :  
(en milliers de tonnes)

— Produits chimiques . . . . .	35	109	+ 211,4 %
— Vins et spiritueux . . . . .	28	58	+ 107,0 %
— Marchandises diverses . . . . .	43	82	+ 90,6 %
— Tôles et prod. sidérurg. . . . .	100	137	+ 37,0 %
— Coils . . . . .	50	63	+ 26,0 %
— Engrais manufacturés . . . . .	111	139	+ 25,2 %
— Pétrole brut . . . . .	7.234	8.798	+ 21,6 %
— Bois tropicaux en grumes . . . . .	147	177	+ 20,4 %
— Tourteaux et oléagineux . . . . .	114	136	+ 19,3 %
— Plomb . . . . .	12	14	+ 16,6 %
— Autres bois . . . . .	67	77	+ 14,9 %
— Céréales et farines . . . . .	16	18	+ 12,5 %
— Papiers, pâtes à papier . . . . .	34	38	+ 11,7 %
— Phosphates naturels bruts . . . . .	269	299	+ 11,1 %

Quelques trafics restent stables ou presque :

— Sucre et mélasse . . . . .	132	133	+ 0,3 %
— Fèves de soja . . . . .	400	416	+ 4,0 %
— Soufre . . . . .	37	39	+ 5,4 %

Les trafics en baisse, exception faite des produits pétroliers raffinés, dont la baisse est compensée par la progression des entrées de brut, sont très peu nombreux et ne représentent qu'une faible part (2,2 %) du total. Il s'agit surtout des :

— Farines de poisson . . . . .	11	6	— 45,5 %
— Charbons . . . . .	289	189	— 34,7 %
— Pyrites non grillées . . . . .	22	17	— 22,8 %
— Bananes, agrumes, prim. . . . .	64	51	— 20,6 %
— Sel brut . . . . .	16	13	— 18,8 %

### 2 — SORTIES

Le trafic est passé de 2.436.697 t à 3.098.423 t soit une progression de 27,1 %. Pour la deuxième année consécutive donc, l'accroissement des sorties dépasse celui des entrées. Alors qu'en 1970 les sorties représentaient 16,4 % du total, leur part est aujourd'hui de 19,2 %. Il faut dire que l'apport principal est dû à l'activité exportatrice des Pétroles-Antar qui ont expédié un chiffre record de 2.251.982 t. Après un déperissement de cette activité qui a correspondu au retard mis à doubler la capacité de la raffinerie (1968-1970), la courbe des exportations reprend son rythme ascendant normal (rappel : les exportations de produits raffinés avaient entre 1957 et 1967 suivi une progression régulière et passé de 600.000 t à près de 2.100.000 t).

L'analyse des variations 1971-1972 se présente comme suit, selon les produits :

BONNE PROGRESSION :				(en milliers de tonnes)	
— Produits pétroliers raffinés . . . . .	1.653	2.252	+ 36,2 %		
— Huile de soja . . . . .	46	60	+ 30,4 %		
— Marchandises diverses . . . . .	99	117	+ 18,2 %		
— Céréales et farines . . . . .	66	77	+ 16,6 %		

STABILITÉ

— Fer blanc . . . . .	116	113	— 2,6 %		
-----------------------	-----	-----	---------	--	--

EN BAISSE

— Produits chimiques . . . . .	46	23	— 50,0 %		
— Machines et art. métalliques . . . . .	24	19	— 29,3 %		

Les hydrocarbures ont vu leur part progresser encore (73 %). En 1971 et 1970, cette part était respectivement égale à 68 % et 66 %. Les exportations de marchandises diverses ont nettement repris. Le silo portuaire de Saint-Nazaire qui n'a fonctionné que quelques mois, n'a pas permis encore de réaliser ce bond que nous attendons pour 1973 dans le domaine des céréales, d'autant plus que les installations de Nantes Roche-Maurice auront commencé elles aussi à fonctionner.

Ajoutons que l'avitaillement des navires est devenu aux sorties un poste de trafic très important avec 436.871 t (72-71 : + 13,4 %). Le soutage a progressé sensiblement, mais aussi les provisions de bord qui sont de plus en plus appréciées dans notre port.

## CONCLUSION GÉNÉRALE

Pour l'ensemble des ports français, l'année 1972 enregistre une progression de 9 % sur l'année précédente. Alors que le pétrole gagne 9,5 %, les produits non pétroliers avancent moins vite, soit 8 %. Parmi les Ports Autonomes, un seul dépasse à la fois les deux moyennes nationales : Nantes-St-Nazaire.

Ports	Pétrole		Total (a + b) (en %)
	exclu (a) (en %)	seul (b) (en %)	
Dunkerque . . . . .	+ 7,2	+ 14,9	+ 7,5
Le Havre . . . . .	+ 4,0	+ 8,2	+ 7,2
Rouen . . . . .	+ 5,1	+ 2,5	+ 4,2
<b>NANTES-ST-NAZAIRE</b> . . . . .	<b>+ 9,2</b>	<b>+ 9,8</b>	<b>+ 9,6</b>
Bordeaux . . . . .	+ 0,1	+ 9,2	+ 7,1
Marseille . . . . .	— 1,0	+ 11,0	+ 9,6
Moyenne nationale . . . . .	+ 8,0	+ 9,5	+ 9

• AUX ENTRÉES, c'est le pétrole qui, dans la plupart des ports a permis de progresser : (Rouen + 19,3 %), (Bordeaux + 13,5 %), (Marseille + 10,6 %), (Dunkerque + 8 %). A Nantes-St-Nazaire, l'évolution du pétrole (+ 6,8 %) ne dépasse pas celle des autres produits (+ 11 %). Ceci prouve que la part prise par le port à l'approvisionnement des industries régionales est croissante.

• AUX SORTIES, nous avons exporté des produits pétroliers raffinés en quantités plus grandes (+ 35,5 %) ce qui montre la compétitivité de l'activité de raffinage de la Loire-Maritime sur les marchés extérieurs. Pétrole exclu, les autres ports autonomes, à l'exception de Marseille (— 4 %) et de Bordeaux (+ 2,2) ont progressé plus vite que nous (+ 2,4 %). C'est le cas de Rouen (+ 36,5), le Havre (+ 32,5) et Dunkerque (+ 14,8).

Nous devons désormais porter nos efforts en priorité sur le développement des trafics à l'exportation. Un premier pas, avec l'installation de 2 silos (49.000 t), est franchi, qui devrait rapporter en 1973. De plus, l'installation du centre d'éclatement de Montoir ainsi que la mise en route progressive de nouvelles lignes régulières devraient nous permettre d'accélérer ce mouvement.

● ENTRÉES

COILS

Le trafic d'importations de coils (ébauches en rouleaux pour tôles) s'est élevé à 62.688 t en 1972 contre 49.830 t en 1971 soit une progression de 25,8 % ; le trafic a donc plus que doublé par rapport à 1969.

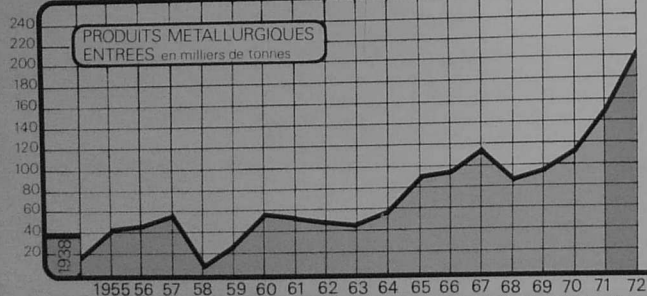
Provenances	1970	1971	1972
Cabotage national DUNKERQUE	39.549	25.227	8.015
Belgique	1.647	—	—
Pays-Bas	3.803	24.603	46.077
Grande-Bretagne	—	—	4.839
Espagne	—	—	3.757
<b>TOTAL</b>	<b>(44.999 t)</b>	<b>(49.830 t)</b>	<b>(62.688 t)</b>

A noter l'apparition de deux nouveaux pays exportateurs : la Grande-Bretagne et l'Espagne, et la très forte progression des arrivages en provenance d'IJMUÏDEN (Pays-Bas).

AUTRES PRODUITS SIDÉRURGIQUES

Les importations ont marqué une progression de 37,2 % due pour la plus grande partie aux arrivages de tôles destinées à la construction navale (St-Nazaire) Ce trafic a augmenté de près de 125 % par rapport à 1969 (60.851 t).

Provenances	1970	1971	1972
Belgique	2.733	4.779	4.058
Pays-Bas	19.206	25.214	24.508
Danemark	35	—	4.071
Norvège	300	—	1.004
Finlande	—	10.129	8.173
Suède	14.011	32.689	45.599
Pologne	—	1.010	7.026
Allemagne de l'Ouest	26.239	15.996	5.684
Grande-Bretagne	1.523	7.951	16.229
Italie	—	455	—
Roumanie	—	1.441	20.488
Divers	—	31	—
<b>TOTAL</b>	<b>64.047 (t)</b>	<b>99.695 (t)</b>	<b>136.840 (t)</b>

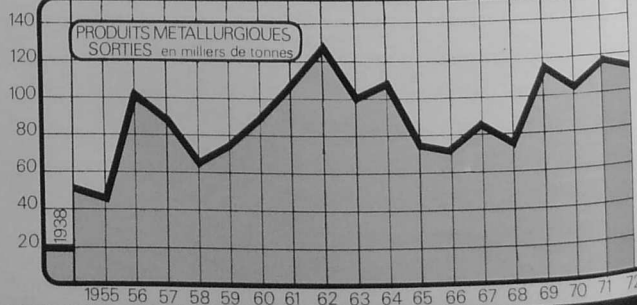


● SORTIES

FER BLANC

Les exportations de fer blanc ont subi peu de variation :

Destinations	1970	1971	1972
<b>Zone franc</b>			
Algérie	4.825	5.142	768
Tunisie	1.544	5.421	3.961
Maroc	2.486	5.588	9.132
Sénégal	1.391	1.284	2.556
Côte d'Ivoire	5.137	3.820	6.748
Cameroun	—	32	—
Gabon	—	94	—
<b>TOTAL</b>	<b>15.383 (t)</b>	<b>21.381 (t)</b>	<b>23.165 (t)</b>
<b>Hors zone franc</b>			
Belgique	18.711	19.823	24.385
Pays-Bas	860	—	1.831
Danemark	14.468	13.327	14.400
Norvège	2.844	3.210	—
Pologne	2.234	2.810	1.509
Allemagne de l'Ouest	10.050	10.615	9.367
Allemagne de l'Est	—	—	507
Grande-Bretagne	—	2.454	1.025
Portugal	1.604	645	—
Espagne	16.014	22.862	22.986
Italie	6.886	6.863	2.521
Yougoslavie	3.047	1.180	—
Grèce	6.262	4.394	6.704
Bulgarie	2.472	4.032	1.978
Roumanie	3.184	1.631	994
Égypte	—	1.424	—
Ghana	—	—	433
Canada	—	—	754
Brésil	—	—	509
<b>TOTAL</b>	<b>88.636</b>	<b>95.270</b>	<b>89.903</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>104.019 (t)</b>	<b>116.651 (t)</b>	<b>113.068 (t)</b>





## ● ENTRÉES

Les arrivages de bois tropicaux en grumes connaissent encore cette année une très bonne progression : 20,4 % par rapport à 1971.

Les importations de bois sciés ont, quant à elles, progressé de près de 15 % par rapport à 1971.

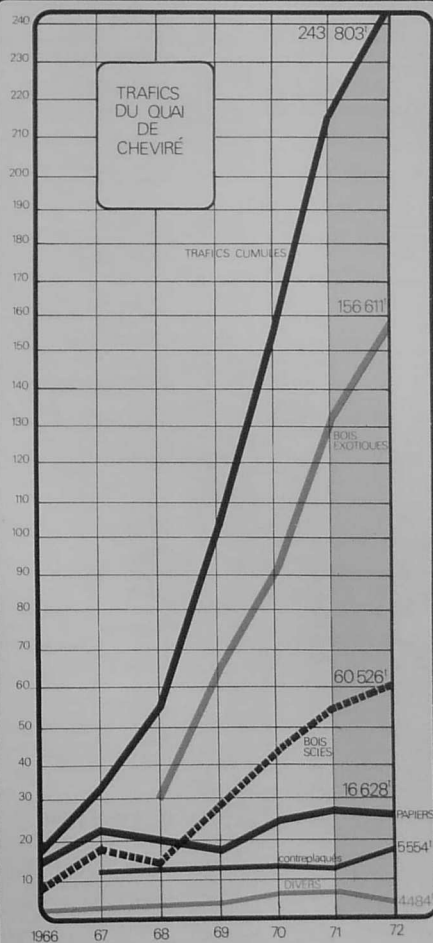
### BOIS TROPICAUX EN GRUMES

PROVENANCES	1970 (t)	1971 (t)	1972 (t)
Pays-Bas .....	—	362	—
Allemagne de l'Ouest .....	—	—	207
Canaries .....	—	—	213
Sénégal .....	760	—	31
Sierra Leone .....	—	—	598
Libéria .....	5.471	12.150	11.315
Côte d'Ivoire .....	70.790	94.368	100.172
Ghana .....	202	6.532	6.971
Nigéria .....	—	1.932	2.596
Cameroun .....	6.082	3.370	12.601
Gabon .....	12.998	14.327	13.226
Congo-Brazzaville .....	4.692	12.285	14.247
Angola .....	—	—	703
Rép. Sud-Africaine .....	—	—	2.200
Madagascar .....	601	—	—
Philippines .....	5.594	1.896	12.252
<b>TOTAL .....</b>	<b>107.190</b>	<b>147.222</b>	<b>177.332</b>

L'évolution de ce trafic est la suivante :

ANNÉES	NANTES	ST-NAZAIRE	TOTAL
1966 .....	38.187	7.185	45.372
1967 .....	34.424	28.531	62.955
1968 .....	58.295	27.876	86.171
1969 .....	102.356	32.159	134.515
1970 .....	97.607 (1)	9.583	107.190
1971 .....	132.595 (1)	14.627	147.222
1972 .....	156.611 (1)	20.721	177.332

(1) Entièrement au quai de Cheviré.



## AUTRES BOIS

Provenances	1970 (t)	1971 (t)	1972 (t)
Pays-Bas .....	756	—	—
Danemark .....	—	—	1.441
Finlande .....	9.898	21.042	12.650
Suède .....	10.363	11.254	21.205
Pologne .....	4.288	3.209	5.325
U.R.S.S. ....	10.835	17.110	27.092
Roumanie .....	602	1.064	871
Malaisie .....	6.039	2.050	1.000
Singapour .....	—	—	4.173
Philippines .....	—	544	—
Canada .....	17.966	10.781	2.149
Divers .....	296	398	1.617
<b>TOTAL .....</b>	<b>61.043</b>	<b>67.452</b>	<b>77.523</b>

A remarquer la forte progression des importations en provenance de Suède et d'U.R.S.S. alors que les arrivages du Canada ont été faibles au cours de l'année 1972.

L'évolution de ce trafic est la suivante :

ANNÉES	NANTES	ST-NAZAIRE	TOTAL
1966 .....	24.974	5.403	30.377
1967 .....	34.898	8.073	42.971
1968 .....	30.138	6.379	36.517
1969 .....	51.760	8.596	60.356
1970 .....	57.406	3.637	61.043
1971 .....	63.557	3.895	67.452
1972 .....	69.490 (1)	8.033	77.523

(1) Dont 60.526 t au quai de Cheviré.



# 40 PHOSPHATES ET ENGRAIS

# TOURTEAUX ET OLEAGINEUX

## ● ENTRÉES

### PHOSPHATES NATURELS BRUTS

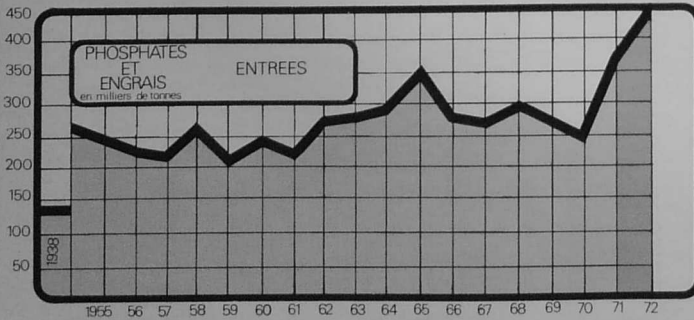
PROVENANCES	1970 (t)	1971 (t)	1972 (t)
Cabotage national	—	—	810
Belgique	719	1.727	1.905
Pays-Bas	—	757	—
Tunisie	95.624	80.475	87.343
Maroc	110.118	144.755	164.525
Sénégal	28.169	34.460	38.725
Liban	3.300	—	—
Israël	6.380	6.665	—
U.S.A.	—	—	5.313
<b>TOTAL</b>	<b>244.310</b>	<b>268.839</b>	<b>298.621</b>

Les importations de 1972 se répartissent comme suit :

Nantes	227.215	
Saint-Nazaire	62.393	Variation 72-71 : + 11,1 %
Montoir	9.013	
<b>TOTAL</b>	<b>298.621</b>	

### ENGRAIS MANUFACTURÉS

Les importations d'engrais manufacturés en 1972 se sont élevées à : 141.084 t contre 112.805 t en 1971, soit une progression de 25,7 %.



## ● ENTRÉES

### TOURTEAUX

Les importations ont passé de 110.218 t en 1971 à 132.485 t en 1972 progressant ainsi de 20,2 %.

### FÈVES DE SOJA

Le trafic d'importations de fèves de soja débarquées à St-Nazaire en 1972 a été de 415.923 t contre 400.434 t en 1971 marquant une progression de près de 4 %. Les provenances ont été les suivantes :

<b>États-Unis</b> (359.033 t)	Duluth	2.305 t
	Philadelphie	19.609 t
	Baltimore	68.242 t
	New-Orléans	121.311 t
	Toledo	147.566 t
<b>Brésil</b> (56.890 t)	Santos	15.000 t
	Rio-Grande	41.890 t

On remarque cette année l'apparition d'un nouvel exportateur : le Brésil.

	Tourteaux	Fèves de soja	Total Tourteaux, soja et autres oléagineux
1966	82.954	—	110.188
1967	132.161	—	199.875
1968	134.754	—	221.127
1969	149.205	14.246	221.621
1970	95.781	314.997	415.831
1971	110.218	400.434	515.143
1972	132.485	415.923	552.016

## ● SORTIES

### HUILE DE SOJA

Les exportations au départ de St-Nazaire se sont élevées à 60.326 t contre 30.806 t en 1970 et 45.905 t en 1971, soit une progression de 31,4 % sur l'an dernier. Principaux pays destinataires : Pays-Bas, Iran, Espagne, Grande-Bretagne.

# PRIMEURS ET AGRUMES

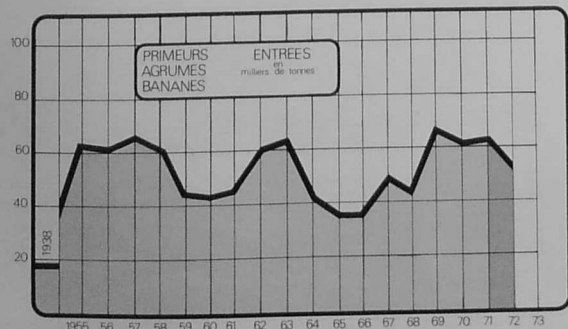
## ● ENTRÉES

### PRIMEURS ET AGRUMES

PRODUITS	Campagnes (Maroc)		
	1969-70 (t)	1970-71 (t)	1971-72 (t)
Pommes de terre .....	5.732	7.247	5.371
Agrumes .....	34.413	31.533	26.898
Fruits frais divers .....	481	182	123
Tomates .....	20.682	20.990	17.600
Légumes frais divers .....	2.675	1.485	1.232
<b>TOTAL</b> .....	<b>63.983</b>	<b>61.437</b>	<b>51.224</b>

PROVENANCES	Années		
	1970 (t)	1971 (t)	1972 (t)
Maroc .....	59.084	59.577	48.899
Algérie .....	36	698	881
Guinée .....	1.054	200	—
Côte d'Ivoire .....	—	—	51
Cameroun .....	—	—	22
Inde .....	—	403	—
Divers .....	24	1	—
<b>TOTAL</b> .....	<b>60.198</b>	<b>60.879</b>	<b>49.853</b>

Importations de bananes en provenance de la Côte d'Ivoire et du Cameroun : 842 t seulement.



# SUCRES ET MELASSES

# 41

## ● ENTRÉES

### SUCRES

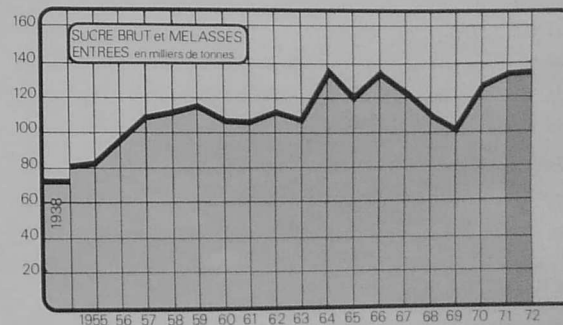
Les importations de sucre brut après avoir connu une bonne progression en 1970 et 1971 ont diminué de 9,6 % en 1972 par rapport à 1971, tout en restant très nettement supérieures aux importations de 1969 (72.594 t).

	1970 (t)	1971 (t)	1972 (t)
Cabotage national .....	—	4.039	—
Allemagne (R.F.A.) .....	—	369	—
Congo .....	—	—	3.300
Réunion .....	56.700	49.825	40.926
Antilles .....	29.104	34.709	36.150
<b>TOTAL</b> .....	<b>85.804</b>	<b>88.942</b>	<b>80.376</b>

### MÉLASSES

Les importations de mélasse ont progressé de 15,7 % par rapport à 1971 (en tonnes).

1964	4.892	Principales provenances : La Réunion, l'Égypte, le Mozambique, la République Sud-Africaine.
1966	13.601	
1968	27.546	
1970	38.580	
1971	45.215	
1972	52.301	



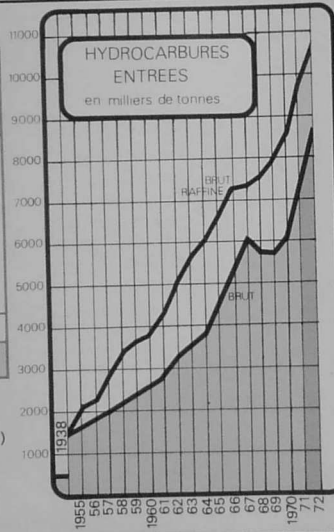
## ENTRÉES

	(en tonnes)			
	1971		1972	
	brut	raffinés	brut	raffinés
à DONGES				
- postes 1 à 6	7.234.281	866.476	8.798.183	90.594
- poste de l'Arceau		508.513		545.421
- Sea-line de Piriac		57.889		18.179
- à ST-NAZAIRE		137.186		119.263
- à NANTES				2.200
- E.D.F. Cheviré		121.334		1.207.093
- autres quais		995.960		
<b>TOTAL</b>	<b>7.234.281</b>	<b>2.687.358</b>	<b>8.798.183</b>	<b>1.982.750</b>
<b>TOTAL GÉNÉRAL</b>	<b>9.921.639</b>		<b>10.780.953</b>	

En 1970 : 8.356.180 t

Le tonnage destiné à la Raffinerie de VERN-SUR-SEICHE (I.-et-V.) s'est élevé à : **1.241.585 tonnes**, contre :

1.168.214 t en 1968  
1.467.078 t en 1969  
1.414.000 t en 1970  
1.276.128 t en 1971

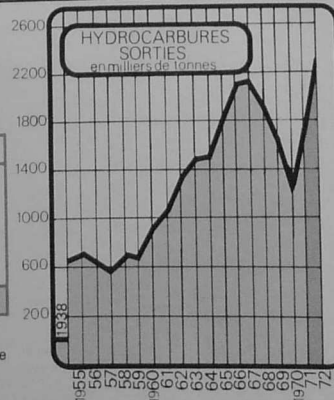


## SORTIES

### PRODUITS RAFFINÉS

	1970	1971	1972
de DONGES	1.282.263	1.634.557	2.189.539
de ST-NAZAIRE	3.946	15.099	38.559
de NANTES	9.572	3.107	23.883
<b>TOTAL</b>	<b>1.295.781</b>	<b>1.652.763</b>	<b>2.251.981</b>

Les tonnages d'hydrocarbures embarqués ont progressé de **36,2 %** de 1971 à 1972 et de **73,8 %** de 1970 à 1972.



## IMPORTATIONS DE PÉTROLE BRUT

### TRAFIC PAR PAVILLONS

PAVILLONS	Nbre	Jauge nette (tx)	Cargaison (t)
Français	80	1.793.262	4.192.961
Libérien	69	1.021.000	2.688.396
Grec	21	373.477	955.645
Britannique	7	150.045	397.618
Norvégien	6	112.848	258.656
Italien	2	49.602	108.861
Russe	2	31.036	93.255
Néerlandais	1	15.226	39.059
Suédois	1	13.105	35.855
Allemand (R.F.A.)	1	12.618	27.877
<b>TOTAL</b>	<b>190</b>	<b>3.572.219</b>	<b>8.798.183</b>

### QUELQUES-UNS DES HABITUÉS DE DONGES EN 1972

NAVIRES	Pavillons	Nbre voyages	Tonnage débarqué	Cargaison moy. (en t)
PAIKON	grec	16	699.355	43.710
CEPHALONIA	libérien	14	582.188	41.585
BUTMAH	français	15	510.943	34.063
OPPORTUNITY	libérien	15	501.997	33.466
NOTO	libérien	11	472.956	42.996
ARMAGNAC	français	9	448.106	49.790
TALAMBA	britan.	7	397.618	56.802
TOURAIN	français	7	370.794	52.970
PIERRE-POULAIN	français	5	352.664	70.533
WORLD BEAUTY	libérien	7	334.529	47.790
APOLLONIS	libérien	6	295.915	49.319
FRUCTIDOR	français	4	285.391	71.348
RIGEL	français	5	241.142	48.228
OMONIA	libérien	11	282.772	25.706

# TRAFIC FLUVIAL

Chalands pétroliers stationnant à Chalennes-sur-Loire

43



# TRAFIC FLUVIAL DE L'OUEST

	LOIRE 5 <sup>e</sup> Section St-Nazaire Nantes	LOIRE 4 <sup>e</sup> Section Nantes Bouchemaine	CANAL 1 <sup>re</sup> Section Nantes à Brest	CANAL 2 <sup>e</sup> Section Nantes à Brest	SÈVRE ET PETITE MAINE	VILAINE	MAINE	MAYENNE	SARTHE	TOTAUX	Tonnage total chargé ou déchargé
<b>I - Péniches chargées - Total</b> . . . . .	5 360	19 209	3 526	509	248	6 555	2 574	96	5	<b>36.423</b>	
- descente . . . . .	4 715	18 717	5	—	—	—	—	—	—	23 437	
- remonte . . . . .	645	492	3 521	509	248	6 555	2 574	96	5	12 986	
<b>II - Tonnages :</b>											
3 - Produits pétroliers . . . . .	217 063	136 995	—	—	—	—	—	—	—	354 058	
6 - Minéraux bruts ou manufacturés, matériaux de construction . . . . .	914 217	3 088 245	603 140	48 850	46 650	710 965	326 027	12 657	550	5 751 301	
8 - Produits chimiques . . . . .	6 511	—	—	—	—	—	—	—	—	6 511	
9 - Machines . . . . .	1 868	200	—	—	—	—	—	—	—	2 068	
Total . . . . .	1 139 659	3 225 440	603 140	48 850	46 650	710 965	326 027	12 657	550	6 113 938	
- dont descente . . . . .	944 670	3 084 135	1 500	—	—	—	—	—	—	4 030 305	
- dont remonte . . . . .	194 989	141 305	601 640	48 850	46 650	710 965	326 027	12 657	550	2 083 633	
<b>III - Décomposition du tonnage :</b>											
Trafic intérieur . . . . .	474 881	1 635 265	—	—	800	710 755	—	—	—	2 821 701	4 418 886
Expéditions . . . . .	144 005	1 451 680	1 500	—	—	—	—	—	—	1 597 185	
Arrivages . . . . .	485 173	138 495	552 580	48 850	45 850	210	312 820	12 657	550	1 597 185	
Transit . . . . .	35 600	—	49 060	—	—	—	13 207	—	—	97 867	

# TRAFIC FLUVIAL DU PORT AUTONOME

	ENTRÉES (en tonnes)					SORTIES (en tonnes)					ENTRÉES + SORTIES	TOTAL
	NANTES	DONGES	ST-NAZ.	MONTOIR	TOTAL	NANTES	DONGES	ST-NAZ.	MONTOIR	TOTAL		
Produits pétroliers . . . . .	45 828	550	32 379	189	78 946	550	216 031	—	—	216 581	295 527	
Produits métallurgiques . . . . .	—	—	565	—	565	565	—	—	—	565	1 130	
Matériaux de construction . . . . .	431 343	—	441 570	—	872 913	—	—	—	—	—	872 913	
Produits chimiques . . . . .	6 511	—	—	—	6 511	6 511	—	—	—	6 511	13 022	
Articles métalliques . . . . .	—	—	1 115	—	1 115	1 015	—	—	—	1 015	2 130	
Divers . . . . .	—	57	55	—	112	—	49	118	—	167	279	
<b>TOTAL</b> . . . . .	483 682	607	475 684	189	<b>960 162</b>	8 641	216 080	118	0	224 839		<b>1 185 001</b>
Nombre de péniches . . . . .	2 411	14	2 163	1	<b>4 589</b>	33	658	16	—	707		5 296

## EN 1972 : AUGMENTATION DU TRAFIC FLUVIAL

Le trafic fluvial français s'est accru en 1972, atteignant **108,7 millions de tonnes, contre 106,6 millions de tonnes en 1971**. « Après deux années de dégradation, le trafic fluvial a repris sa courbe ascendante », commente M. Paul Malapert, Président de l'Association Nationale de la Navigation Fluviale (A.N.N.A.F.), en présentant son rapport à l'assemblée de cet organisme.

C'est là le fait nouveau et le plus porteur d'avenir parmi l'ensemble des événements qui ont marqué la profession en 1972. Deuxième fait significatif : l'évolution parallèle du fer et de la voie fluviale, alors que le trafic routier reste supérieur. Néanmoins, en chiffres d'affaires, le trafic fluvial a représenté **14,15 milliards de francs contre 70 milliards de francs pour la route et 68,5 milliards de francs pour la S.N.C.F.**

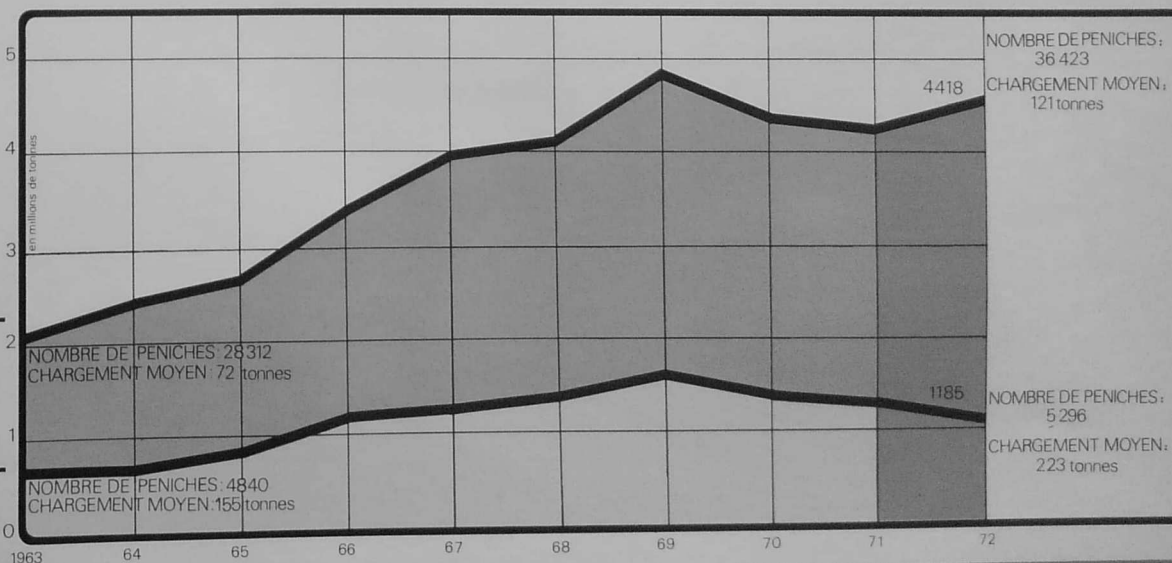
d'après « Les Echos », 26.3.73

## TRAFIC FLUVIAL DES PORTS

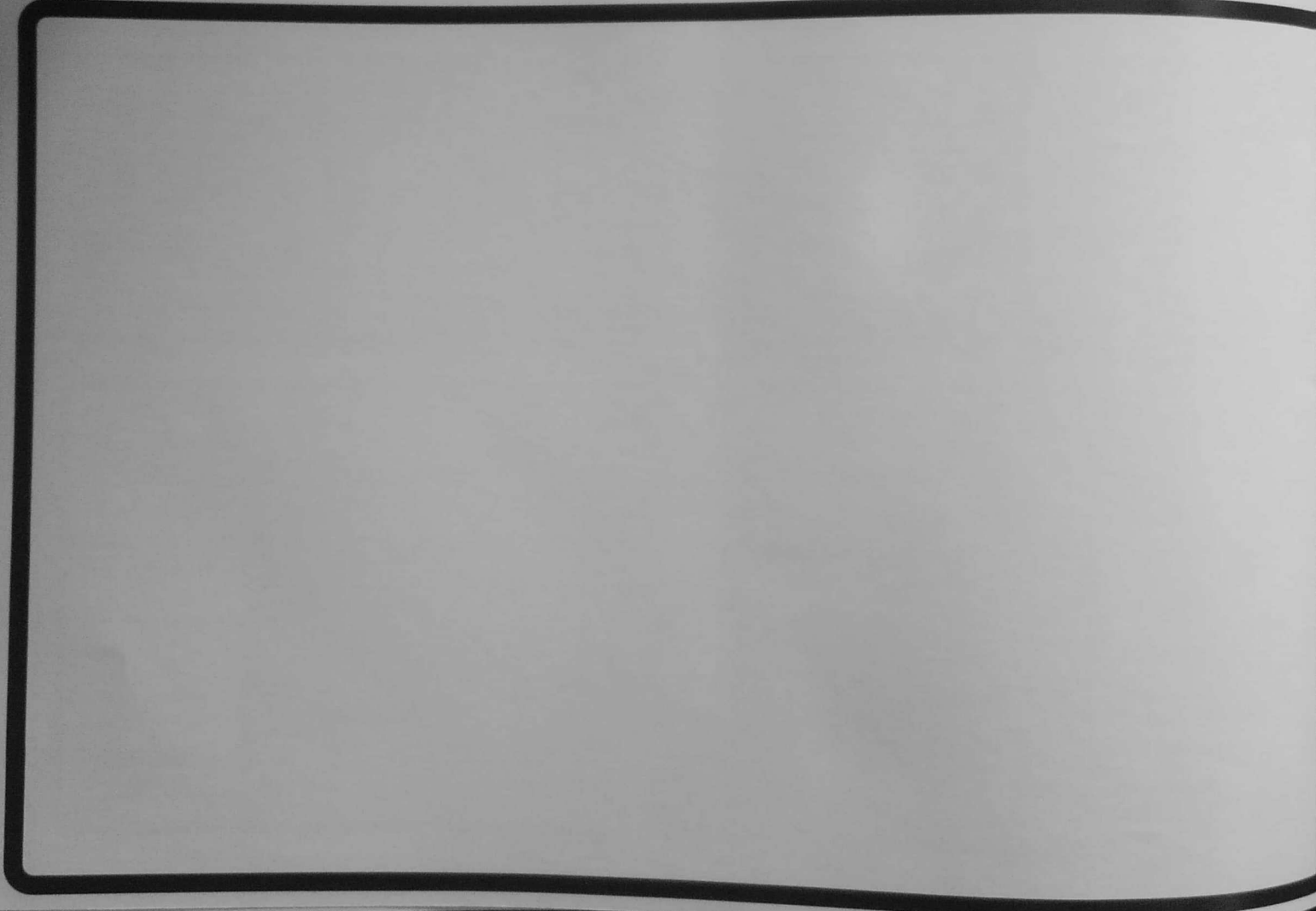
Désignation	1970	1971	1972
ROUEN .....	9.167.573	8.674.645	9.510.732
BORDEAUX .....	5.815.869	5.565.070	5.809.381
LE HAVRE .....	4.485.596	4.445.744	3.957.398
DUNKERQUE .....	2.195.750	2.698.831	1.850.576
NANTES-ST-NAZAIRE ...	1.417.015	1.399.069	1.185.001
MARSEILLE .....	1.127.666	872.529	1.010.752

**TRAFIC FLUVIAL  
DES VOIES  
NAVIGABLES  
DE L'OUEST** ➤

**TRAFIC FLUVIAL  
DU PORT  
AUTONOME** ➤







A entendre certains, nous ne recevons ici guère que du pétrole. En fait, la part des produits pétroliers dans l'ensemble des ports français représente en moyenne les 3/4 du tonnage réalisé et Nantes-Saint-Nazaire avec quelque 80 %, n'est guère plus pétrolier qu'un autre (1).

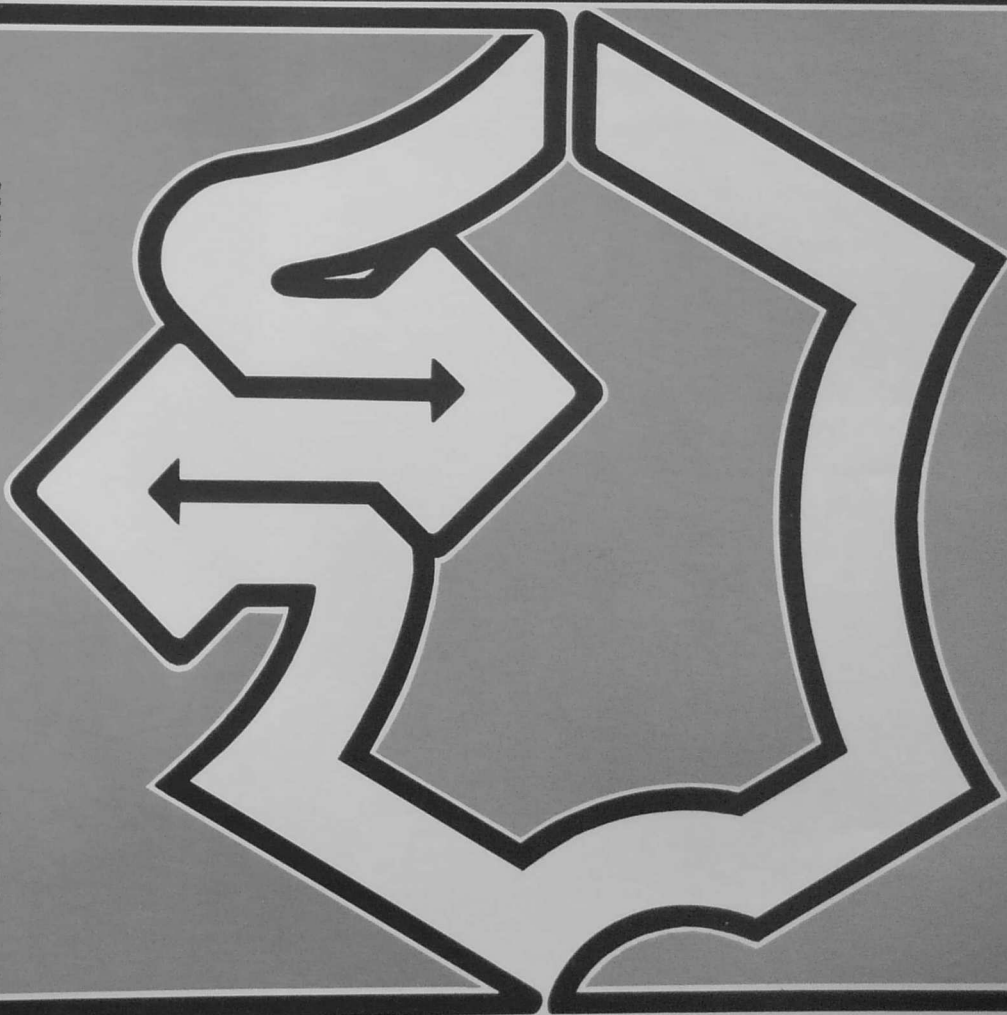
Cependant, nous sommes conscients de l'insuffisante participation du Port Autonome aux échanges régionaux de produits divers. Notre région Ouest voit ses exportations progresser de façon très sensible. Ses relations avec de nombreux pays étrangers se développent sur l'instigation des Chambres de Commerce et l'on pourrait penser que notre port se soucie peu d'être en avance sur le mouvement.

## ● LIGNES RÉGULIÈRES

Le Port Autonome a entrepris de résoudre ce problème de lignes régulières. Il convient tout d'abord qu'il soit posé en termes clairs : par ligne régulière, nous entendons une liaison avec des ports définis assurant un nombre de touchées cycliques (hebdomadaires — bi-mensuelles ou mensuelles) avec Nantes-Saint-Nazaire, liaisons assurées par un même armement et annoncées au public par la diffusion d'un horaire.

Cette destination exclut, bien sûr, toutes les liaisons de tramping assurées régulièrement grâce à des navires affrétés à des armements différents, comme par exemple, le trafic de soja U.S.A.-Saint-Nazaire.

(1) Nombre de pétroliers entrés à Nantes-St-Nazaire en 1972 ..... 1.215  
 Nombre total de navires entrés à Nantes-St-Nazaire en 1972 ..... 3.176  
 La proportion du trafic pétrolier est bien plus forte à Marseille (90 %) et au Havre (89 %) ; presque égale à Bordeaux (78 %) mais inférieure à Rouen (34 %) et Dunkerque (35 %).



## RELATIONS EXISTANTES

## I — AVEC LA C.O.A. (Côte Occidentale d'Afrique)

— Importations 1969	144.310 t	
— Importations 1972	245.812 t	(+ 70,3 %)
— Exportations 1969	18.717 t	
— Exportations 1972	23.640 t	(+ 26,3 %)
— Trafic total 1969	163.027 t	
— Trafic total 1972	269.452 t	(+ 65,2 %)
— Meilleur port à l'importation en 1972 :		
DAKAR	64.614 t	
— Meilleur port à l'exportation :		
ABIDJAN	9.563 t	
— Meilleur trafic à l'importation et meilleure progression 72-69, bois en grumes :		
	147.248 t	(+ 21,2 %)
— Meilleur trafic à l'exportation : farines :		
	5.120 t	
— Port accusant la meilleure progression aux entrées 72-69 :		
POINTE-NOIRE		(trafic × 5)
— Port accusant la meilleure progression aux sorties 72-69 :		
PORT-GENTIL		(trafic × 4,5)

En ce qui concerne les lignes régulières avec la C.O.A., deux armements desservent le port de Nantes : la COMPAGNIE DES CHARGEURS REUNIS DELMAS-VIEILJEUX, représentée à Nantes par la Cie Générale Transatlantique-LESAGE, qui a son siège 2 place Graslin, et la COMPAGNIE S.N.O. DENIS FRERES, représentée par JOKELSON & HANDTSAEM, 86 quai Fosse.

## Les ports touchés chaque mois (à l'aller) sont :

— DAKAR	3 fois	— LIBREVILLE	2 fois
— ABIDJAN	2 fois	— PORT-GENTIL	2 fois
— DOUALA	2 fois	— POINTE-NOIRE	2 fois
— LOMÉ	2 fois	— MATADI	1 fois
— COTONOU	2 fois		

## Les navires qui fréquentent le plus souvent ces ports sont :

— SAINT-MATTHIEU	— BLACK-SWAN
— SAINT-MARC	— AMVRAKIKOS
— SAINT-LUC	— KARROO
— COMOE	— LOUGA

Au retour, sur les 4 bateaux mensuels revenant à Nantes, la tête de ligne se situe à Pointe-Noire (et éventuellement à Matadi) et il y a escale chaque mois :

— à PORT-GENTIL	1 fois	— à ABIDJAN	4 fois
— à LIBREVILLE	1 fois	— à DAKAR	3 fois
— à DOUALA	3 fois	— à COTONOU	1 fois

avec occasionnellement une escale à Lomé.

Les cargos HOEGH-BELLE, HOEGH-BANNIERE, KARROO, HOEGH-TRUDE, BLACK-SWAN, SAINT-VINCENT, LOUGA,... sont le plus souvent utilisés.



Côte occidentale d'Afrique : bois flottants dans l'attente de leur chargement

## II — AVEC LE MAGHREB

Au départ de Nantes : deux lignes régulières vers les pays du Maghreb - l'une, exploitée par la Compagnie Générale Transatlantique, dessert l'Algérie et la Tunisie, l'autre consignée conjointement par cette même Compagnie et la Société Nouvelle de Consignation et de Gérance touche les ports marocains.

Cette dernière ligne tourne plus fréquemment puisque l'on peut estimer à 3 le nombre de bateaux quittant chaque mois régulièrement Nantes à destination du Maroc, alors que nos liaisons avec l'Algérie donnent environ 1 bateau tous les 20 jours.

## TRAFICS :

— Importations 1969	293.551 t	
— Importations 1972	358.144 t	+ 22,0 %
— Exportations 1969	33.856 t	
— Exportations 1972	25.956 t	- 23,4 %

La cause de cette baisse réside dans la mauvaise campagne céréalière à destination de la Tunisie.

— Trafic total 1969 ..... 327.407 t  
 — Trafic total 1972 ..... 384.100 t + 17,3 %

Nos relations sont en hausse avec le Maroc (+ 30,9 %) et la Tunisie (+ 54,6 %). Ce sont les ports marocains qui, à l'intérieur des pays du Maghreb, sont nos principaux partenaires; en particulier CASABLANCA avec 148.322 t à l'import et 10.002 t à l'export.

— Quant aux meilleurs trafics, ils concernent les PHOSPHATES aux entrées avec 251.868 t et le FER BLANC aux sorties avec 13.861 t.

- Meilleure progression à l'import :
  - Port : SAFI, avec 50 %.
  - Trafic : SON, tonnage × 3.
- Meilleure progression à l'export :
  - Port : KENITRA, trafic × 3.
  - Trafic : MACHINES ÉLECTRIQUES, tonnage × 6.

Les ports touchés au départ de Nantes sont nombreux puisque sur la ligne Algérie-Tunisie ils sont au nombre de 9.

Sont touchés par tous les bateaux, c'est-à-dire environ 1 fois tous les 20 jours :  
 ALGER - ORAN - MOSTAGANEM - TUNIS

Des escales ont lieu éventuellement à :  
 ANNABA, SIKKDA, BEJAIA, GHAZAOUET et SFAX

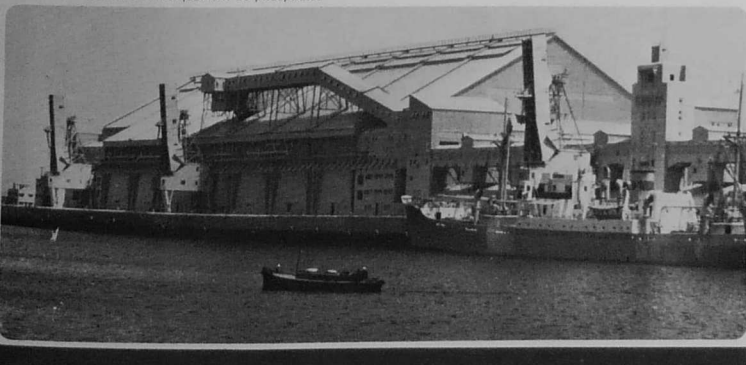
L'Espagne et le Portugal sont également touchés par cette ligne qui dessert les ports de Vigo et Lisbonne.

Les navires utilisés sur cette ligne sont des cargos. Il s'agit en fait, bien souvent, du même bateau, le « SCHULTE ». Sur la ligne du Maroc, exploitée conjointement par deux armements, si 7 ports sont touchés au départ de Nantes, seul CASABLANCA l'est à chaque voyage, c'est-à-dire 3 fois par mois. Les autres ports qui reçoivent occasionnellement un cargo sont KENITRA, SAFI, AGADIR, MELLILA, TANGER et MOHAMMEDIA (2).

La S.N.C.G. consigne le « ROCHE-MAURICE » 2 fois par mois; la Compagnie Générale Transatlantique, 1 fois par mois, « L'ATLANTIQUE », qui dessert plus souvent les ports secondaires marocains cités précédemment.

Au retour, les têtes de ligne se situent à Alger ou Tunis, avec escales à Bejaia, Skikda, Oran éventuellement pour celui qui dessert la ligne Algérie-Tunisie, et à Casablanca pour les navires qui reviennent du Maroc déchargeant à Kenitra.

SFAX, la station d'embarquement de phosphates



Des escales ont lieu aussi dans les Ports espagnols de Séville et Vigo et les Ports portugais de Lisbonne, Porto-Leixoes. A l'opposé des lignes avec la C.O.A., nos liaisons avec les pays du Maghreb montrent donc une plus grande régularité.

(2) Bien qu'il ne s'agisse pas de départs réguliers, la présence d'une centaine de bateaux entre le mois d'octobre et le mois de juin sur le Maroc pour les besoins de la campagne de primeurs apporte une offre intéressante aux chargeurs.

### III — AVEC LA SUÈDE ET LA FINLANDE

Les tonnages de bois et papiers suédois et finlandais déchargés à Nantes n'ont cessé de se développer depuis 10 ans et particulièrement depuis la mise en service du quai de Cheviré en 1966.

Au cours de la dernière décennie, les importations de bois ont été multipliées par 10 pour la Suède et par 3 pour la Finlande, tandis que celles de papier suédois l'ont été par 3,5. Actuellement, 65.000 t de bois et papiers scandinaves passent par notre port, et en 1972 on a dénombré 53 bateaux de papier et une quarantaine de bateaux de bois sciés.

Tout ceci constitue un atout primordial à l'exploitation de lignes régulières avec la Scandinavie; 2 compagnies exploitent la ligne Suède-Finlande : la SCAC (56 quai de la Fosse à Nantes) et l'Agence DE BOUARD (54 quai de la Fosse). Les navires sont chargés sur les deux côtes suédoises, ceux de la SCAC sur la côte Est, ceux de l'Agence DE BOUARD sur la côte Ouest. Pour la Finlande, seule la SCAC est présente sur la ligne.

Embarquement de rouleaux de papier - SUND SVALL (Suède)



A Nantes, nous recevons 2 bateaux par mois en provenance de la Suède et 1 de la Finlande. Les ports d'embarquement sont nombreux. Pour la Suède, les têtes de ligne se trouvent à Norrköping, Gävle, Sundsvall, Umea ou Holmsund sur la côte Est; Halmstad, Uddevalla, Mariestad ou Ramvik sur la côte Ouest.

Au retour, les vins sont débarqués à Stockholm ou Göteborg. Pour la Finlande, les ports d'embarquement sont tout aussi nombreux avec Mautyluoto, Hamina, Vasa et Kotka. Au retour, Helsinki reçoit des machines.

La vie maritime est donc très active sur cette ligne et les navires qui l'empruntent sont des habitués puisque la SCAC consigne le « HUBERGAT » ou le « VINIA », tandis que DE BOUARD utilise le « HENRIETTE » ou le « NAUTICA ». Les navires qui viennent de Finlande sont en revanche beaucoup plus variés. Parmi les derniers entrés au Port de Nantes, citons le « LELIEGRACHT », le « LIEDSEGRACHT », le « LIJNBAANSGRACHT », le « KRATFCA », le « TRICA ».

Les départs scandinaves à destination de notre port sont donc fréquents et réguliers et le développement continu de notre trafic de bois et papier ne peut que les multiplier.

## ● AUTRES LIGNES

A l'inverse des lignes précédentes sur lesquelles on observe un courant d'arrivées et de départs continu toute l'année, nos relations avec Tahiti, la Nouvelle-Calédonie, Madagascar, la Réunion ou les Antilles pour ne citer que les îles principales dépendent des campagnes de sucre, tapioca, mélasse et autres produits alimentaires, si bien que ces échanges ne couvrent pas toute la définition d'une ligne régulière que nous exposons au début de cet article.

Mais le terme de « lignes » est bien approprié puisqu'il s'agit de trafics avec des ports bien définis et de liaisons assurées par un même armement et annoncées au public par la diffusion d'un horaire. Seule la notion de touchées cycliques échappe à ces lignes.

### a) AVEC LE PACIFIQUE (appelée aussi ligne de Nouvelle-Calédonie)

Il s'agit uniquement d'une ligne à l'exportation. En 1972, les bateaux en partance ont déchargé 1.318 t de marchandises. De ce petit nombre découle le courant peu important de navires partant pour ces parties du monde : 4 bateaux seulement ont en effet quitté le port de Nantes en 1972. La ligne est exploitée par la Société Nouvelle de Consignation et de Gérance et les navires utilisés sont ceux de la série des « SCHIAFFINO » sur les ports de Papeete, Mururoa, Hao et Nouméa.

#### Trafic avec le Pacifique

1969 : 435 t  
1972 : 1.318 t + 203 %

— meilleur port (à l'exportation) en 1972 : PAPEETE,  
— meilleur trafic (à l'exportation) en 1972 : MACHINES ET MATÉRIELS NON ÉLECTRIQUES

### b) AVEC MADAGASCAR ET L'OcéAN INDIEN

Dessertes : Madagascar, l'île Maurice et la Réunion.

— Trafic avec Madagascar et l'île Maurice

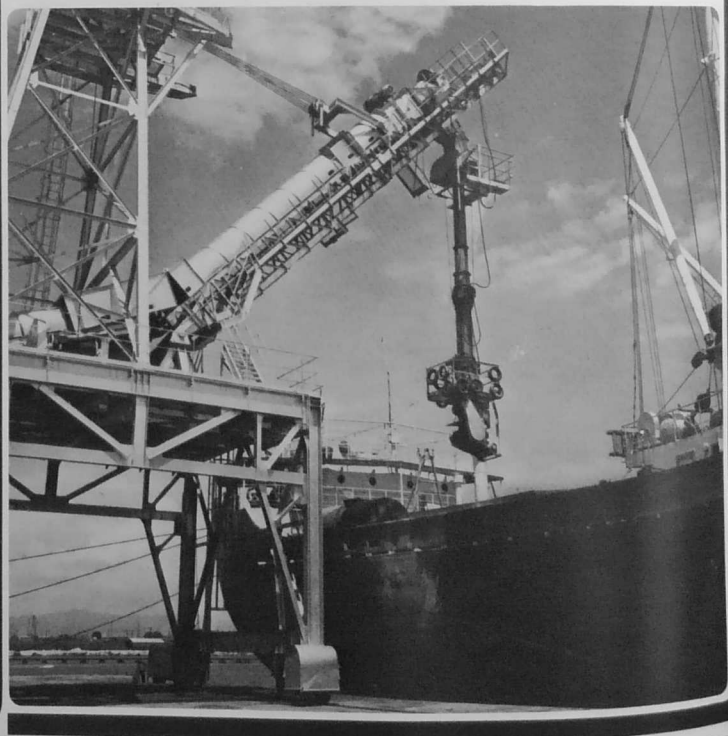
Importations 1969	9.679 t	
Importations 1972	4.743 t	- 51 %
Exportations 1969	92 t	
Exportations 1972	212 t	+ 13 %
Trafic total 1969	9.771 t	
Trafic total 1972	4.955 t	- 49 %

Il s'agit donc surtout d'un trafic à l'importation. La baisse importante constatée à l'entrée sur les trois années citées provient d'une diminution très sensible des cargaisons de tapioca qui nous viennent à présent d'Afrique. Le reste des importations consiste en mélasse (île Maurice), manioc, riz. Le frêt de retour est beaucoup plus varié mais encore peu important (machines, véhicules, produits manufacturés...)

### — Trafic avec la Réunion

Importations 1969	39.614	
Importations 1972	50.351 t	+ 27 %
Exportations 1969	27 t	
Exportations 1972	192 t	Trafic x 7
Trafic total 1969	39.641 t	
Trafic total 1972	50.543 t	+ 27,5 %

Navire en cours de chargement au quai sucrier de Pointe-Jarry, Guadeloupe



Les importations comportent 40.926 t de sucre. Les ports desservis sont : Diego-Suarez, Nossi-Bé, Tamatave, Magringa et Tuléar pour Madagascar; Pointe des Galets pour la Réunion et Port Saint-Louis pour l'île Maurice.

- meilleur port à l'importation : **POINTE DES GALETS,**
- meilleur trafic à l'importation : **SUCRE.**

Cette ligne est exploitée par la S.N.C.G. Les arrivages ont lieu entre septembre et février en fonction de la campagne du sucre de la Réunion. En 1970 et 1971, la ligne était également exploitée par la S.C.A.C. (respectivement 2 et 6 navires). En 1972, huit bateaux consignés par la S.N.C.G. sont entrés dans le Port de Nantes chargés de sucre, mélasse, tapioca... Ce chiffre est quelque peu inférieur à celui de l'an dernier (11 navires) et correspond à une baisse des arrivages de sucre de la Réunion (40.926 t contre 49.825 t en 1971).

### c) AVEC LES ANTILLES FRANÇAISES

La disparition du trafic bananier après les cyclones qui ont frappé la Guadeloupe en 1963 et 1964 a entraîné une diminution considérable des fréquences puisque ce trafic amenait à Nantes une trentaine de cargos en 1963.

Il reste cependant un fret suffisant pour permettre des arrivages assez fréquents à Nantes. Le sucre antillais connaît depuis 1969 un démarrage en flèche et rattrape actuellement les meilleurs tonnages enregistrés depuis l'autonomie du Port comme en témoignent les chiffres cités aux pages statistiques précédentes.

#### — Trafic avec les Antilles

Importations 1969	31.151 t	
Importations 1972	36.156 t	+ 16 %
Exportations 1969	82 t	
Exportations 1972	1.003 t	trafic x 13
Trafic total 1969	31.233 t	
Trafic total 1972	37.159 t	+ 18,9 %

- Meilleur port à l'importation : **POINTE A PITRE**
- Port accusant la meilleure progression 1972-69 à l'importation : **POINTE A PITRE (+ 96 %)**
- Meilleur Port à l'exportation : **FORT-DE-FRANCE**
- Meilleur trafic à l'importation 1972-69 : **SUCRE (+ 34,5 %).**

Comme fret de retour, les bateaux trouvent à Nantes du matériel, des bougies, des véhicules, des produits alimentaires, des machines..., trafics qui s'accommodent bien d'une ligne régulière.

La ligne est exploitée par la Compagnie Générale Transatlantique. Les arrivages, comme sur la ligne précédente, dépendent de la campagne du sucre. Les premiers bateaux arrivent fin février, les derniers en juillet; ainsi les habitués du Port de Nantes tels que le « GUYANE », le « DESIRADE », le « L'ATHENS DAY » ou le « MARTINIQUE » ne fréquentent-ils notre Port que durant cinq mois.

En 1972, les quais de Nantes ont vu huit navires venant principalement des ports de POINTE-A-PITRE, FORT-DE-FRANCE, POINTE-JARRY ou de la MARIE-GALANTE.

## ● NOUVELLES LIGNES — PROJETS

Tant au long cours qu'au cabotage international, les marchandises diverses empruntent de plus en plus des conditionnements nouveaux. Avec un certain retard sur les ports de la Mer du Nord, le Port Autonome a entamé les études nécessaires pour participer aux trafics conteneurisés ou par navires transbordeurs (car-ferries).

Trois axes d'action sont considérés comme prioritaires :

- l'Espagne du Nord-Ouest-Portugal,
- la côte Ouest du Royaume-Uni,
- la côte Est des U.S.A.

En ce qui concerne le premier, nous pouvons d'ores et déjà annoncer dans un premier temps : la création dès l'automne 1973 d'une ligne Ro/Ro/ bi-hebdomadaire Saint-Nazaire-Vigo. Cette ligne desservira un hinterland allant du côté continental jusqu'à Francfort-Dusseldorf et Bâle et du côté de la péninsule ibérique toute la Galice et le nord du Portugal

Port de Vigo





**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

Photos :

AUDRAIN - Saint-Nazaire  
BAUDRY - Saint-Nazaire  
BLOND - Nantes  
DUPISSON - Nantes  
HEURTIER - Nantes - Rennes  
I.S.T.P.M. - Nantes  
LEMASSON - Saint-Nazaire  
PORT AUTONOME - Nantes  
PRESSE-OCEAN - Nantes

SOCIÉTÉ NOUVELLE  
IMPRIMERIE MODERNE  
NANTES - PARIS

Conception et réalisation  
JACQUES FORGET - NANTES

Étude Port Autonome

