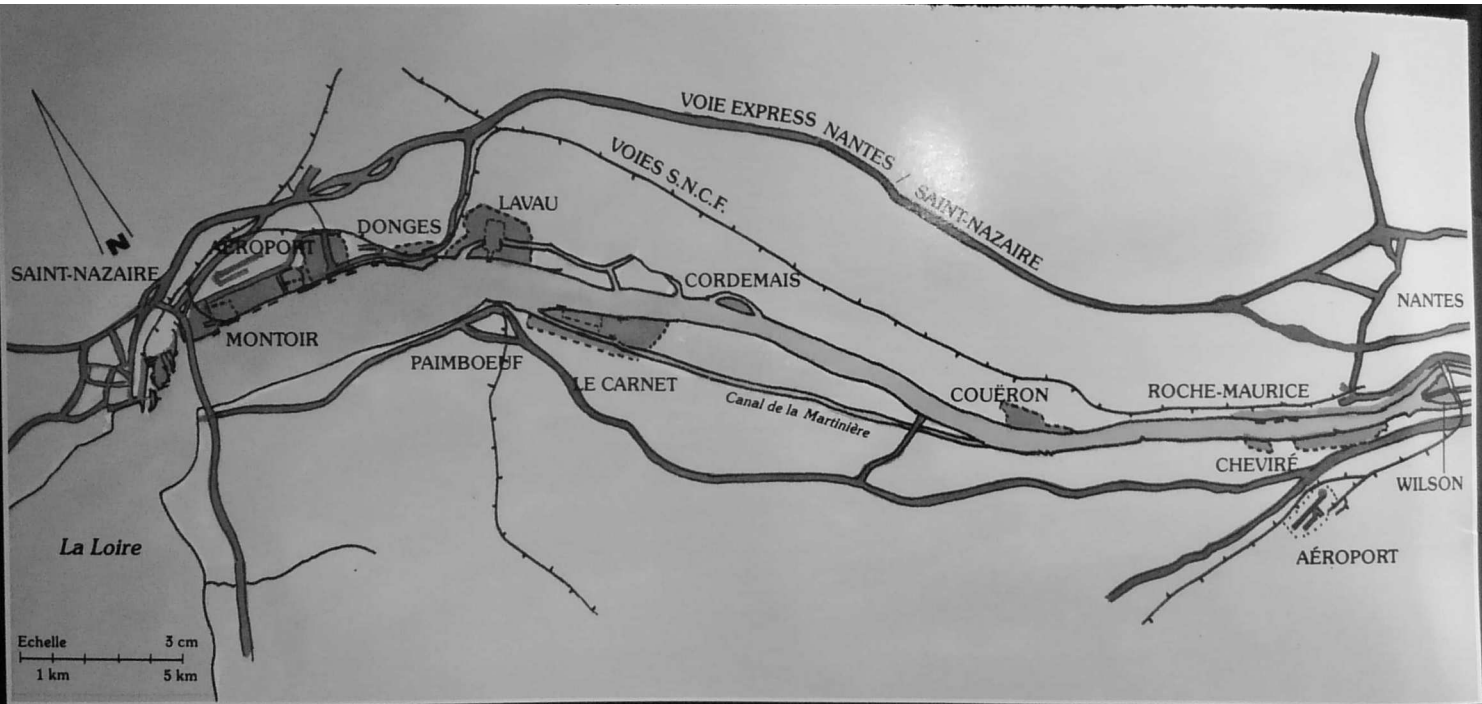


CAP SUR MONTOIR
PORT AUTONOME DE NANTES
SAINT-NAZAIRE

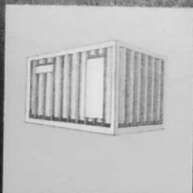




LES ZONES PORTUAIRES DE LA BASSE-LOIRE



La réalisation d'un complexe à MONTOIR complète et valorise les facilités dont disposent en Basse-Loire les armements, les transitaires et les chargeurs pour les marchandises diverses et les produits de l'agro-alimentaire.

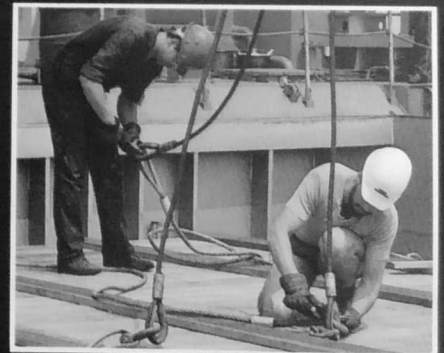


Une escale à Montoir pour accélérer la rotation du navire	p. 2
Image de confiance : une fréquentation accrue	p. 3
Un soin particulier pour le traitement des marchandises diverses	p. 5
Pour les conteneurs, des services appropriés	p. 6
Des équipements spécialisés pour les produits sous régime conditionné	p. 7
Un potentiel de 2,1 millions de tonnes	p. 8
Pour les colis industriels, une palette de techniques	p. 9
Terminal agro-alimentaire : des installations performantes pour des navires à fort tirant d'eau	p. 11
Ensilage et évacuation directe sur camions et wagons des tourteaux	p. 12
Des facilités accrues pour les exportations de céréales	p. 13
Sécurité et rapidité de transport intérieur	p. 14
Une plate-forme énergétique d'intérêt national	p. 15



**PORT AUTONOME DE NANTES
SAINT-NAZAIRE**

2 place de l'Edit-de-Nantes.
B.P. 1053, 44037 Nantes cedex.
Télex Poronom 700 425
Tél. (40) 89.19.94



UNE ESCALE A MONTOIR POUR ACCELERER LA ROTATION DU NAVIRE

Sur la façade atlantique française, le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire, a développé à MONTOIR un complexe portuaire pour répondre aux exigences du transport maritime moderne.

En outre, sur les terrains portuaires est à l'étude dans l'estuaire un projet de zone franche, non seulement zone de stockage, de négoce et de redistribution, mais aussi zone de production industrielle.

Un chenal en eau profonde pour l'accès des grands navires en toute sécurité.

Sans contrainte de marée, ni d'écluse, 90 min de pilotage suffisent pour rallier le poste à quai.

Un outillage moderne de haute capacité assure des cadences rapides au chargement et au déchargement des marchandises.

Un protocole d'accord entre entreprises de manutention et main-d'œuvre dockers est le garant d'une manutention fiable et disponible à toute heure.

L'expérience et le dynamisme des professionnels portuaires répondent de la qualité des prestations.





L'évolution du trafic de Montoir témoigne de l'accroissement de la fréquentation de ses installations, complémentaires de celles de Nantes et de Saint-Nazaire par leurs caractéristiques techniques.

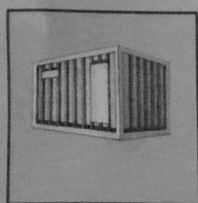
Au terminal méthanier, un navire accoste tous les trois jours. Le choix de Montoir par la société belge Distrigaz fut motivé par les capacités nautiques du site.

En quatre ans, la fraction du trafic de la Basse-Loire d'importation de tourteaux réalisée à Montoir a atteint 75%. Le port en lourd des vraquiers fréquentant le terminal agro-alimentaire à pleine charge est passé de 30 000 t à 70 000 t. L'évolution de la taille des navires et l'importance des cargaisons débarquées placent souvent Montoir en tête de liste dans la succession des ports touchés sur le continent pour ces types de trafic.

Au terminal à marchandises diverses et conteneurs, dès sa création, ont fait escale les navires de ligne chargeant à l'export vers la Côte Occidentale d'Afrique. Navires polyvalents, mais aussi porte-conteneurs rouliers fréquentent désormais ce quai, quelle que soit leur destination.

**IMAGE DE CONFIANCE :
UNE FREQUENTATION ACCRUE**





MARCHANDISES DIVERSES



Un port est un point de passage obligé de la marchandise transportée par voie maritime. Dans l'ensemble portuaire de Nantes-Saint-Nazaire, sont réunies des facilités spécifiques et complémentaires pour traiter tout type de marchandises diverses et leurs navires, en manutention verticale ou horizontale.

Le terminal à marchandises diverses et à conteneurs de Montoir constitue l'élément fondamental.

Un poste en 1982, un deuxième en 1985, équipé de deux grues lourdes manipulant marchandises au crochet et conteneurs de 20' et 40' au spreader. Les deux postes sont conçus pour la réception des navires rouliers de la troisième génération à rampe oblique.

6 ha de terre-pleins, dans une première phase, étendus à 10 ha dès 1984, avec une profondeur allant jusqu'à 600 m, sont un atout pour le transit de marchandises réclamant d'importantes surfaces de stockage.

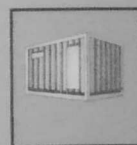
Un hangar de 2400 m² dans un premier temps, agréé comme magasin d'exploitation et de dédouanement.

Une desserte ferroviaire bord à quai.

A proximité, le poste roulier pour navire chargeant/déchargeant par porte axiale.

Bientôt un portique à conteneurs en 1986 et un second en 1988.

UN SOIN PARTICULIER POUR LE TRAITEMENT DES MARCHANDISES DIVERSES





POUR LES CONTENEURS, DES SERVICES APPROPRIES



Bien que le trafic conteneurisé n'ait pris que tardivement de l'ampleur en Basse-Loire, tous les services qui facilitent son exploitation se sont progressivement mis en place.

Le parc mis à la disposition des chargeurs par les armateurs et les transitaires comprend tous types de conteneurs, de 20' et 40', frigorifiques, "flat"... Des centres de groupage se chargent des petits lots.

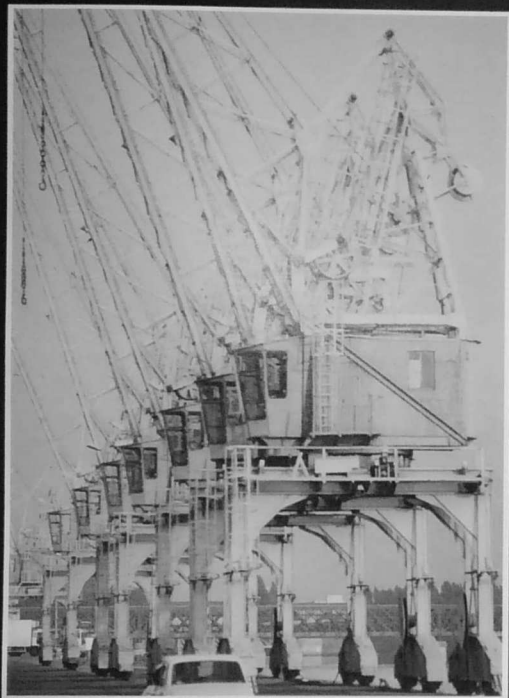
L'acheminement au droit du navire se fait par transports routiers ou par chemin de fer, sur la voie bord à quai.

La C.N.C. est en mesure d'offrir des délais garantis pour les transports à l'export et à l'import, en provenance ou à destination des principales villes de France, en transit par la Basse-Loire.

Le C.I.F. (Centre International de Frêt), créé par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Saint-Nazaire, plate-forme sous douane de regroupement et d'éclatement.

Prises pour conteneurs frigorifiques.

Réparation et maintenance.



Pour les denrées sous régime frigorifique, ou sous régime conditionné, des installations publiques et privées, situées en zone portuaire dispensent de tout brouettage.

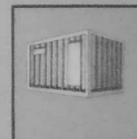
DES EQUIPEMENTS SPECIALISES POUR LES PRODUITS SOUS REGIME CONDITIONNE

A Nantes, quai Wilson, le Port Autonome dispose d'un hangar climatisé de 17 200 m³ (350 m de long, 57,50 m de large), où l'allotissement de deux navires en déchargement simultané est possible, et de 10 000 m³ de chambres froides publiques (+ 5° / + 8°) pour le stockage longue durée de fruits et primeurs.

A Saint-Nazaire, 48 000 m³ d'entrepôts privés, répartis en dix-neuf chambres en grand froid, pour les exportateurs de viande congelée et de produits laitiers.

A Montoir, prises pour conteneurs frigo.

A ces capacités s'adjoignent celles d'entrepôts installés dans l'agglomération nantaise.





UN POTENTIEL DE 2,1 MILLIONS DE TONNES

Trait d'union nécessaire entre les entreprises exportatrices et importatrices de l'arrière-pays et les marchés extérieurs, le Port Autonome de Nantes-Saint-Nazaire a la volonté d'affirmer sa vocation commerciale. Les trafics conventionnels (bois, sacherie, trafic palettisé...) procurent une activité soutenue aux quais de Nantes-Saint-Nazaire. Certains placent la Basse-Loire aux premiers rangs des ports français.

Une proche banlieue, composée des trois grandes régions de programme de l'Ouest.

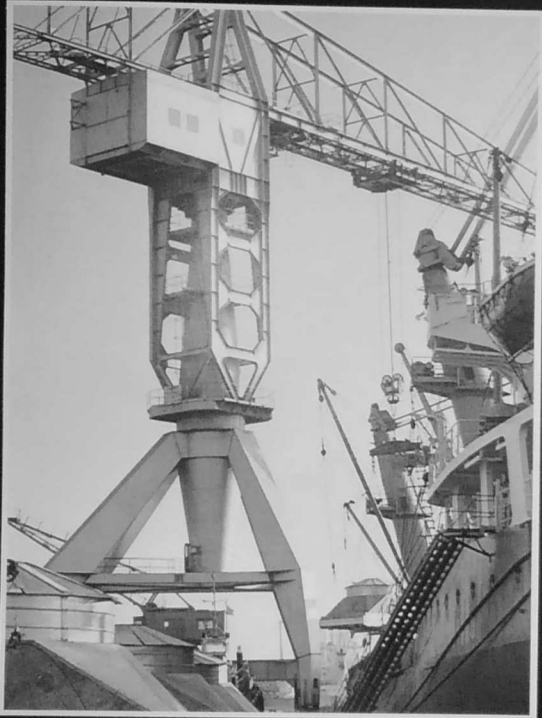
Un potentiel de 2,1 Mt de marchandises diverses est généré chaque année par les chargeurs de cet arrière-pays, vers des destinations que les professionnels de la Basse-Loire s'attachent à renforcer, par des liaisons directes ou par "feeders" : la Péninsule Ibérique, les Pays Scandinaves, la Côte Occidentale d'Afrique, les pays d'Afrique du Nord, du Moyen et de l'Extrême Orient, l'Amérique du Nord.

Nantes-Cheviré, par exemple, est le second centre français pour la réception des bois, le premier pour l'importation de bois sciés qu'ils soient résineux du Canada ou avivés du Sud-Est Asiatique.

La manutention des marchandises palettisées, produits manufacturés, produits agricoles, tels que cartons de beurre ou cageots de primeurs... a acquis en Basse-Loire une réputation de rapidité et qualité. Nantes-Wilson est un des premiers points de réception de l'hexagone pour les primeurs et agrumes du Maroc.

Le trafic de marchandises ensachées (farines, engrais, sucres...) a pris un essor, certes récent, mais soutenu.

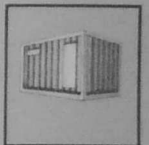


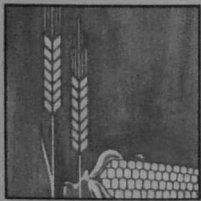


La manipulation des colis lourds et masses indivisibles relève de caractéristiques techniques portuaires spéciales (puissants outils de levage, zones de stockage pour colis lourds); leur collecte ou leur livraison s'appuie sur une logistique particulière.
 Le port de Nantes-Saint-Nazaire a acquis dans ce domaine une solide réputation de qualité et de fiabilité.

**POUR LES COLIS INDUSTRIELS
 UNE PALETTE DE TECHNIQUES**

Une grue de 30/60 t.
 Une bigue terrestre de 400 t.
 Le chargement par roulage de colis supérieurs à 400 t; dans les bassins de Saint-Nazaire, le niveau d'eau constant facilite les opérations délicates.
 Le chargement par flottage sur barge submersible.





AGRO-ALIMENTAIRE



Le terminal agro-alimentaire de Montoir traite à pleine charge des vraquiers de type "Panamax" de 60 000 tpl à 80 000 tpl.

Cette capacité rend la Basse-Loire concurrentielle des grands ports du Nord pour la réception des produits destinés à l'alimentation animale. Elle reporte la contrainte de tirant d'eau dans les ports d'expédition.

L'allègement de ces navires, dont la taille est celle reconnue rentable pour ce type de transport, est devenu fréquent à Montoir, préalablement à la desserte des ports voisins.

**TERMINAL AGRO-ALIMENTAIRE :
DES INSTALLATIONS PERFORMANTES
POUR DES NAVIRES A FORT TIRANT D'EAU**

Un quai de 630 m de long, composé de trois postes, équipé de sept grues à benne automatique de 15 t à 35 m.
Un réseau de transporteurs bord à quai, assurant le convoyage de produits vers les tours de pesage et de répartition en direction des hangars-silos.



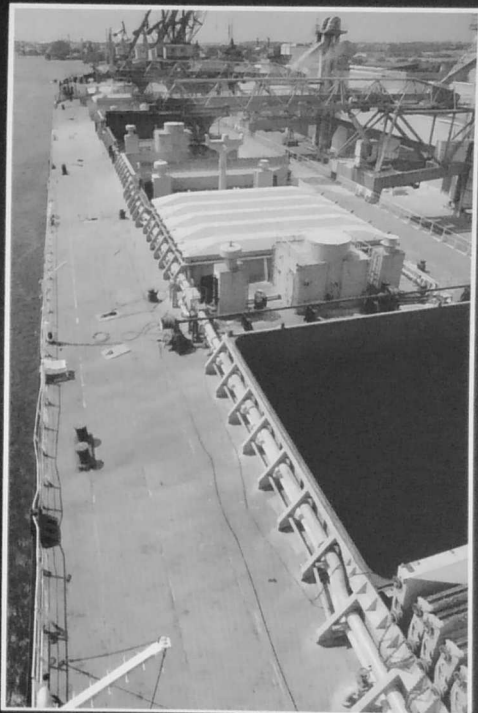


**ENSILAGE ET EVACUATION DIRECTE
SUR CAMIONS ET WAGONS
DES TOURTEAUX**

Fiabilité d'approvisionnement par manutention continue des magasins à l'arrière-quai, transbordement direct des produits sur camions et wagons sans diminuer les cadences de déchargement des grands navires, ont prévalu lors de l'aménagement des installations.



Chaque hangar-silo (capacité globale évaluée à 140 000 t en 1985) est ravitaillé à partir de deux postes à quai; la livraison aux consommateurs de l'Ouest se fait soit par camions soit par trains complets de 1300 t par jour à partir de silos de chargement sous pesée électronique. Des opérations d'ensachage sont réalisées à la demande. Les grosses trémies de quai équipées de stackers latéraux permettent le chargement, en direct depuis le navire, de camions et wagons. La capacité de transbordement est de l'ordre d'un camion de 25 t toutes les six minutes.



Au débouché des régions du Centre-Ouest, la Basse-Loire dispose de deux silos de transit, de 10 000 t à Saint-Nazaire, 80 000 t à Nantes, où des cargaisons unitaires de 22 000 t à 25 000 t sont chargées; ces tonnages sont réalisés en fonction des possibilités de tirant d'eau offertes par les coefficients de marée.

Aussi, l'utilisation de Montoir, en raison de son site en eaux profondes est-elle la solution d'avenir pour atteindre des marchés lointains, offrant des conditions d'escale particulièrement brèves et économiques.

Dans le cadre de l'aménagement du terminal agro-alimentaire de Montoir, un poste de chargement de céréales est prévu. Le portique de quai aura une capacité de 500/700 t/h.

La construction à Montoir d'un silo de transit de 15 000/20 000 t va porter à 35 000/40 000 t les cargaisons unitaires en sortie de Basse-Loire dès 1986.

Une complémentarité accompagnée d'une amélioration des conditions techniques d'approche.

À Nantes, un silo de 80 000 t de capacité desservi par deux postes à quai, équipés de portiques de 700 t/h de débit unitaire, et approvisionné par wagons (2 à 3 trains complets par jour) et par camions.

À Saint-Nazaire, un silo de 10 000 t de capacité : expédition par portique d'un débit de 400 t/h; réception par train complet (1 par jour) et camions.

DES FACILITES ACCRUES POUR LES EXPORTATIONS DE CEREALES





SECURITE ET RAPIDITE DE TRANSPORT INTERIEUR



Les qualités du pré ou du post acheminement sont prépondérantes dans les relations tissées entre un port et ses chargeurs. Suivant le produit, la logistique peut s'appuyer sur le réseau approprié.

L'accès à la zone de Montoir par voies rapides, l'amélioration du maillage des dessertes routières facilitent l'approche ou l'expédition des marchandises.

Le fer est présent sur tous les quais. En régime accéléré, les magasins et terre-pleins de Nantes-Saint-Nazaire, se situent à 24 heures des frontières de l'hexagone. L'électrification de la ligne ferroviaire, dans l'axe ligérien notamment, liée à une tarification très étudiée pour la desserte ferroviaire des différents silos du Port Autonome, constitue un atout dans l'expansion des trafics céréaliers.

Des aménagements portuaires propres aux développements de trafics fluviaux spécialisés ont été mis en place pour le sable et le charbon notamment; pour ce dernier a été réalisé, à Montoir, un poste de chargement de barges de 5 500 tpl d'une capacité nominale de 2500 t/h. Des barges poussées de 5 000 t de capacité peuvent être exploitées jusqu'à Nantes et des péniches de 1300 t jusqu'à Angers. En ce qui concerne les céréales, les silos implantés bord à quai peuvent recevoir les grains à l'exportation en provenance du bassin ligérien.

Les engrais et les tourteaux peuvent être mis sur péniches soit à Montoir, soit à Nantes, où des installations suffisantes existent et permettent d'assurer les opérations de manutention entre péniches, quais et magasins.



Avec la raffinerie Elf de Donges, le terminal méthanier de Montoir et les centrales EDF de Cheviré et Cordemais, la Basse-Loire est aussi une plate-forme énergétique d'importance nationale.

Pétrole, gaz, charbon transitent par les terminaux portuaires pour assurer 10 à 15% du ravitaillement en énergie primaire de la France.

Réception de cargaisons unitaires de pétrole brut de 150 000/170 000 t (en fonction des conditions météorologiques et hydrauliques); expédition de produits raffinés par porteurs de 50 000 tpl.

Appontements pour méthaniers de 25 000 m³ à 130 000 m³, les plus grands du monde.

Poste charbonnier pour minéraliers de 120 000/140 000 tpl, équipé de deux portiques à benne (capacité de déchargement : 2500 t/h). Evacuation du produit par voie fluviale ou maritime (poste de rechargement sur barges ou caboteurs) et par trains complets. Parc de stockage public de 300 000 à 500 000 t de capacité.

UNE PLATE-FORME ENERGETIQUE D'IMPORTANCE NATIONALE





ADRESSES UTILES

La Direction du Port Autonome :

MM. Jean SMAGGHE, Directeur
Christian BROSSARD, Directeur des Accès et de l'Environnement Maritimes
Michel BAYLE, Directeur du Développement
Bernard JULLIEN, Directeur de l'Exploitation
Michel PAQUET, Secrétaire Général, Directeur Administratif
Michel LE ROUZIC, Agent Comptable, Directeur Financier

se tiennent à votre disposition...

Pour tous renseignements concernant l'exploitation contacter :

- Capitainerie du Port de Nantes - Saint-Nazaire :
Commandant LE LAURANT
3 bis boulevard de Verdun, SAINT-NAZAIRE. Tél. (40) 22.08.46
- Service Exploitation :
M. Jean DELAGE
3 bis boulevard de Verdun, SAINT-NAZAIRE. Tél. (40) 22.08.46
18 quai Ernest-Renaud, NANTES. Tél. (40) 89.47.46

Pour tous renseignements commerciaux :

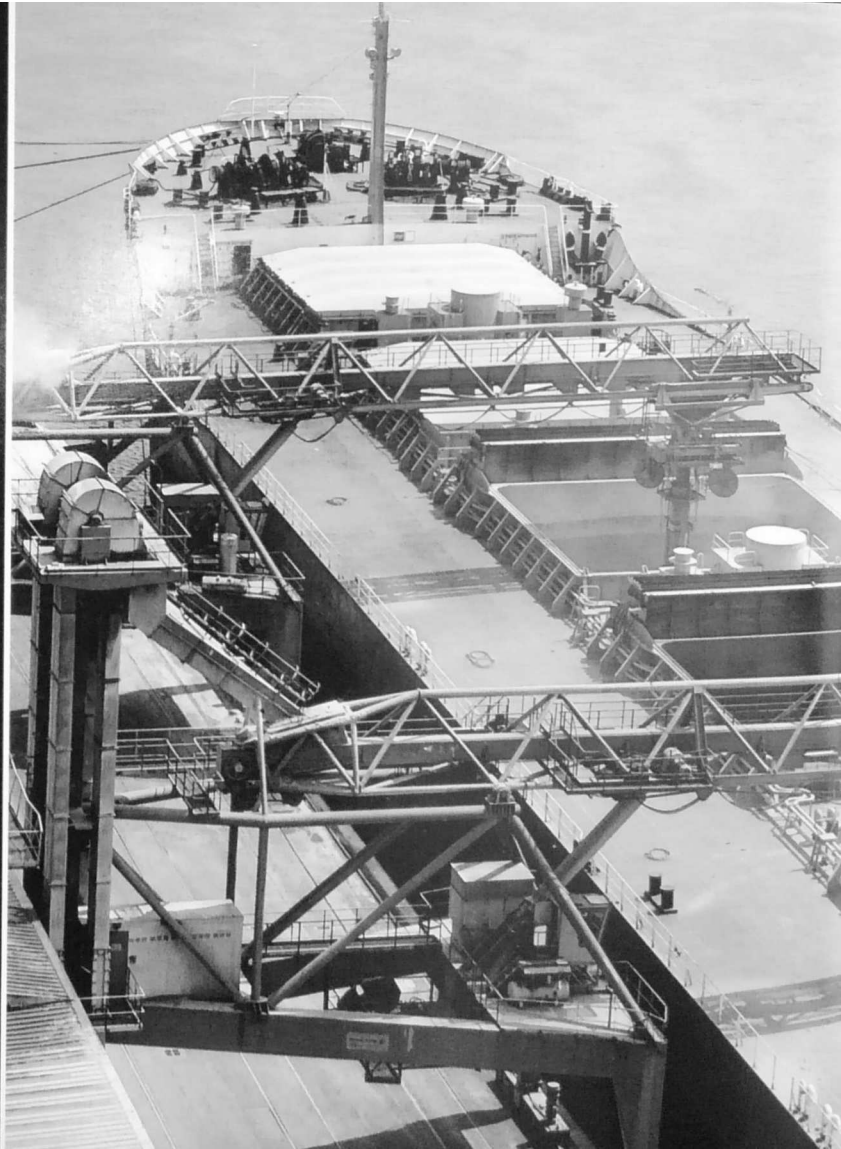
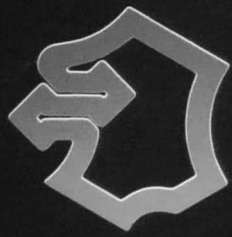
- Service Commercial :
M. Antoine CAUBERT
2 place de l'Edit-de-Nantes, NANTES. Tél. (40) 89.19.94



"CAP SUR MONTOIR" (1985)

Documentation éditée par le service commercial
Rédaction : Maryvette DAVID
Photographies : André BOCQUEL
Conception et impression : Imprimerie Chiffolleau. Nantes

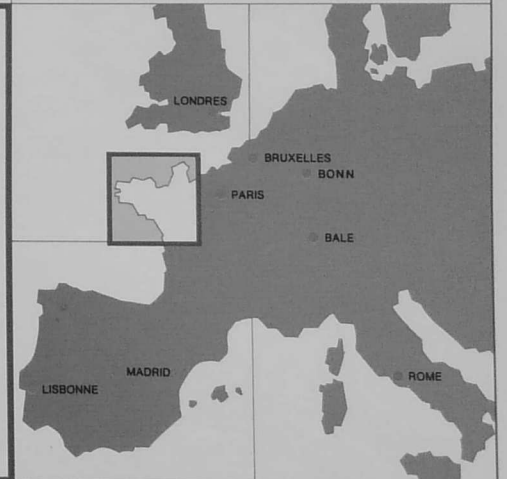
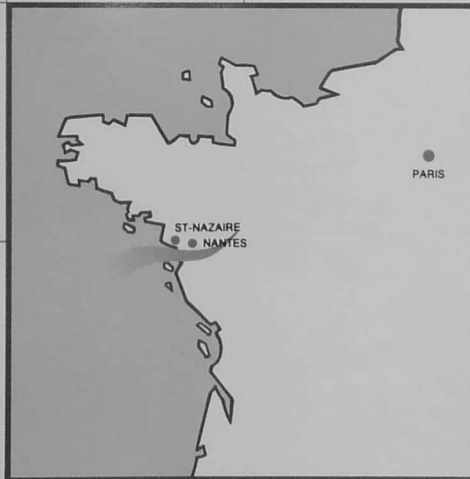
PORT AUTONOME DE NANTES - SAINT-NAZAIRE
2 place de l'Edit-de-Nantes. B.P. 1053. 44037 NANTES CEDEX
Télex 700425. Tél. (40) 89.19.94



PORT AUTONOME DE NANTES SAINT NAZAIRE

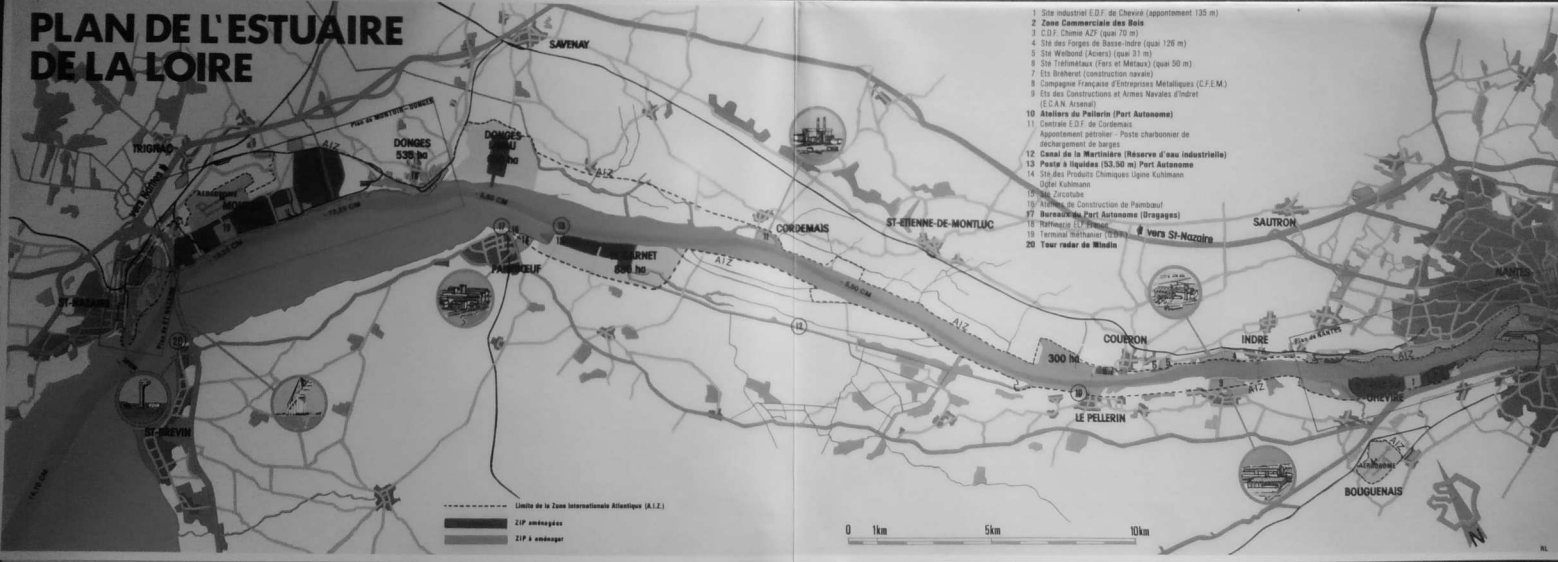


l'ouverture sur le monde



CENTRE DES SALORGES
18, QUAI ERNEST RENAUD
BP 3139
44031 NANTES CEDEX 04
TEL. 40 44 20 20
TELEX 700 425

PLAN DE L'ESTUAIRE DE LA LOIRE

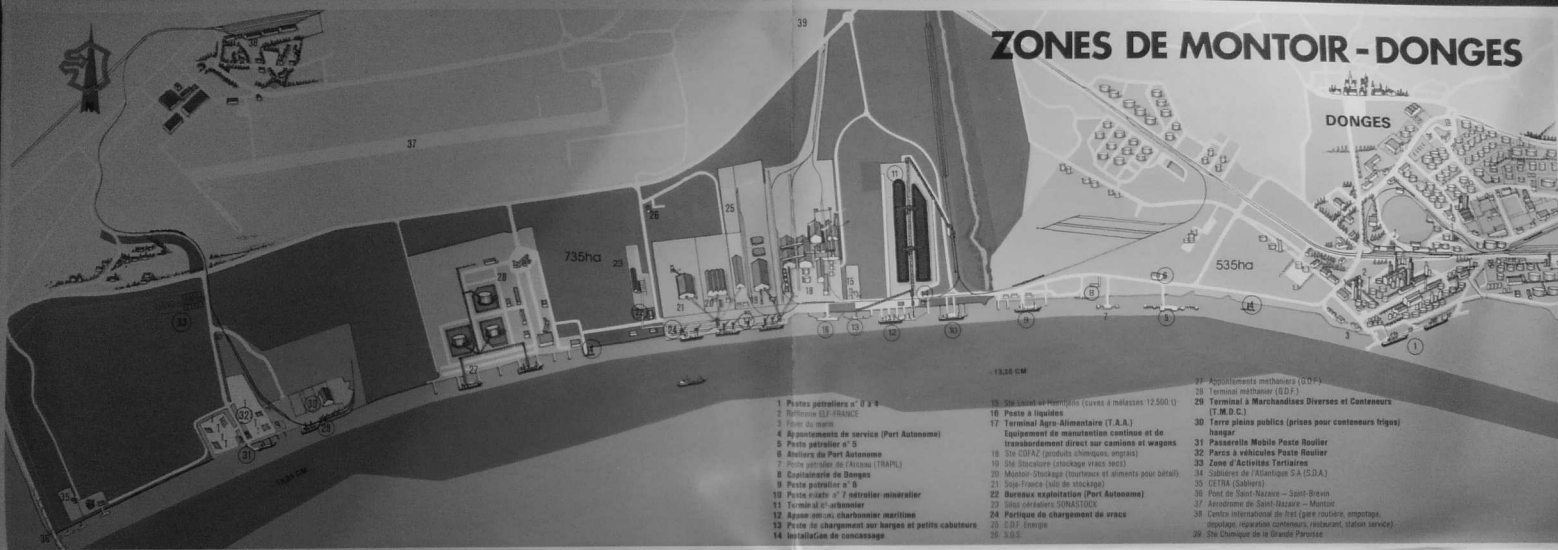


- 1 Site Industriel E.D.F. de Chevre (appointement 135 m)
- 2 Zone Commerciale des Bate
- 3 C.I.F. Cloma AZF (quai 70 m)
- 4 Site des Forges de Basse-Indre (quai 126 m)
- 5 Site Weiboni (Aciers) (quai 31 m)
- 6 Site Tréfontaines (Fers et Métaux) (quai 50 m)
- 7 Ets Bihmer (Construction Navale)
- 8 Compagnie Française d'Équipements Mécaniques (C.F.E.M.)
- 9 Ets des Constructions et Armes Navales d'Indret (S.C.A.N. Armes)
- 10 Ateliers de Pellerin (Port Autonome)
- 11 Centrale E.D.F. de Cordemais
- 12 Appontement pétrolier - Poste charbonnier de déchargement de barges
- 13 Canal de la Martinière (Réserve d'eau industrielle)
- 14 Poste à liquides (93,50 m) Port Autonome
- 15 Site Produits Chimiques Uginé Kohmann
- 16 Uginé Kohmann
- 17 Site Zircatub
- 18 Ateliers de Construction de Pambour
- 19 Berrandière (Port Autonome) (Dragage)
- 20 Raffinerie S.T. P. vers St-Nazaire
- 21 Terminal Richemont (S.T.P.)
- 22 Tour radar de Mada

----- Limite de la Zone Internationale Atlantique (A.I.Z.)
 ■■■■■ 21P à amarrage
 ■■■■■ 21F à amarrage

0 1km 5km 10km

ZONES DE MONTOIR - DONGES



- 1 Ponts pétroliers n° 0 à 4
- 2 Plateforme U.S. FRANCE
- 3 Pavés du wagon
- 4 Appontement de service (Port Autonome)
- 5 Poste pétrolier n° 5
- 6 Aériens du Port Autonome
- 7 Poste pétrolier de France (TRAPL)
- 8 Casernes de Donges
- 9 Poste pétrolier n° 8
- 10 Poste cricote n° 7 entralier-minéralier
- 11 Terminal d'arbitrage
- 12 Agencement de charbonniers maritimes
- 13 Poste de chargement sur barges et petits caboteurs
- 14 Installation de concassage
- 15
- 16
- 17 Terminal Agro-Alimentaire (T.A.A.)
- 18 Equipement de manutention continue et de transbordement direct sur camions et wagons
- 19 Site Chimique (stockage vrac) (S.C.)
- 20 Montoir-Stockage (tourteaux et aliments pour bétail)
- 21 Site-Francis (Unité de stockage)
- 22 Bureaux exploitation (Port Autonome)
- 23 Site de stockage SONASTOCK
- 24 Portique de chargement de vrac
- 25 C.D.F. Europe
- 26 S.G.S.
- 27 Appellations métalliers (C.D.F.)
- 28 Terminal métalliers (C.D.F.)
- 29 Terminal à Marchandises Diverses et Conteneurs (T.M.D.C.)
- 30 Terre pleins publics (prises pour conteneurs rigides) hangar
- 31 Passerelle Mobile Poste Roulier
- 32 Parc à véhicules Poste Roulier
- 33 Zone d'Activités Tertiaires
- 34 Sablières de l'Atlantique S.A. (S.D.A.)
- 35 CETM (Sabliers)
- 36 Port de Saint-Nazaire - Saint-Brevin
- 37 Aéroport de Saint-Nazaire - Mairiaux
- 38 Centre International de Fret (Gare routière, empilage, repavage, réparation conteneurs, restaurant, station service)
- 39 Site Chimique de la Grande Paroisse

PLAN DE NANTES



- 1 DENTRE DES SALINES
- 2 Direction du Port Autonome
- 3 Direction des Barges
- 4 Centre Atlantique de Commerce International (C.A.C.I.)
- 5 Direction Régionale de Commerce et d'Industrie des Pays de la Loire
- 6 Direction de Commerce et d'Industrie de Nantes
- 7 Association Commerciale de l'Estuaire de la Loire (A.C.E.L.)
- 8 Pontons
- 9 Hangar 8 (Port Autonome)
- 10 Hangar 10 et 13 (Port Autonome)
- 11 C.I.M.A.M.
- 12 C.I.M.A.M.
- 13 C.I.M.A.M.
- 14 Centre de Commerce
- 15 Service de Lavage Pastilles
- 16
- 17
- 18
- 19
- 20
- 21
- 22
- 23
- 24
- 25
- 26
- 27
- 28
- 29
- 30
- 31
- 32
- 33
- 34
- 35
- 36
- 37
- 38
- 39
- 40
- 41
- 42
- 43
- 44
- 45
- 46
- 47
- 48
- 49
- 50
- 51
- 52
- 53
- 54
- 55
- 56
- 57
- 58
- 59
- 60
- 61
- 62
- 63
- 64
- 65
- 66
- 67
- 68
- 69
- 70
- 71
- 72
- 73
- 74
- 75
- 76
- 77
- 78
- 79
- 80
- 81
- 82
- 83
- 84
- 85
- 86
- 87
- 88
- 89
- 90
- 91
- 92
- 93
- 94
- 95
- 96
- 97
- 98
- 99
- 100

PORT DE ST-NAZAIRE



- 1 Bureaux Port Autonome, Capitainerie et Radar Portuaire
- 2 Usine Élévatoire (Port Autonome)
- 3 S.G.N. (Sté des Glacières Frigorifiques de St-Nazaire-Montoir)
- 4 Base sous-marine (Reno - Chais à vin 16.000 hl)
- 5 Soja-France
- 6 Douanes
- 7 Bureau Central de la Main d'Œuvre
- 8 Silo à céréales Cornet (10.000 t)
- 9 Hangars B, H, C, D, E, G (18.850 m²) et bureaux outillage (Port Autonome)
- 10 Stockouest
- 11 Bigue de 400 t
- 12 Formes de Radoub (L = 226 m - 117 m et 159 m)
- 13 Atlantique/Pecquet/Tesson
- 14 Alsthom-Atlantique (Chantiers Navals)
- 15 Aérospatiale (Sté Nationale Industrielle)
- 16 Ecomusée
- 17 Stations de Déballastage et d'Inertage
- 18 Forme Louis Joubert (L = 350 m, l = 50 m) et grue de 30/60 t
- 19 Service des Phares et Balises
- 20 ARNO Saint-Nazaire
- 21 Halle de Marée
- 22 Pilotage et Remorquage
- 23 Contrôle Sanitaire aux Frontières

0 500m 1km

FLASH 86

QUELQUES CHIFFRES

- . Trafic en progression de 7,4 % - Tonnage record : 24,5 millions de tonnes
- . Gain de trafic sur 5 ans : 8,7 millions de tonnes
- . Record absolu du trafic des produits destinés à l'alimentation animale : 1,255 millions de tonnes
- . Viande réfrigérée : + 227 % , 59 000 tonnes
- . Trafic sucre brut : + 43 %, 124 000 tonnes
- . Primeurs et agrumes : + 25 %, 70 000 tonnes
- . Trafic charbon : + 44 %, score record de 2 millions de tonnes

PARTENAIRES COMMERCIAUX :

Brésil et URSS en tête

- Hors hydrocarbures, à l'import : Brésil (aliments du bétail)
U.S.A + Iles Vierges (charbon)
Canada (charbon)
Australie (charbon)
- Hors hydrocarbures, à l'export : U.R.S.S. (viande, céréales)
Espagne (véhicules)
Grèce (céréales)
Italie (vin, céréales)

- . Raffinés : + 17 %
- . Vrac solides : + 5,6 %
- . Marchandises diverses : + 7,3 %
- . Bois : trafic globalement stationnaire. Nantes Saint-Nazaire maintient sa seconde place parmi les ports français
- . Trafic des liquides hors hydrocarbures et gaz : - 10 %

QUELQUES RECORDS

- tirants d'eau plus importants grâce à l'approfondissement du chenal :
 - . 16,10 mètres tirant d'eau pour le charbonnier "ESSI CAMILLA"
1e 18 octobre 1986
(précédent record : 14,48 mètres, 1e "CARSTEN RUSS", 1e 15 Juillet 1986)
 - . 15,95 mètres tirant d'eau pour le pétrolier "CAMARGUE"
1e 6 novembre 1986
(précédent record : 14,45 mètres, 1e "LICORNE OCEANE", 1e 19 Novembre 1981)
- cargaison record :
 - 115 400 tonnes de charbon sur le "JOSTELLE"
1e 18 novembre 1986
(précédent record : 113 600 tonnes, 1e 18 Octobre 1986)

PARTENAIRES COMMERCIAUX :

Brésil et URSS en tête

- Hors hydrocarbures, à l'import : Brésil (aliments du bétail)
U.S.A + Iles Vierges (charbon)
Canada (charbon)
Australie (charbon)
- Hors hydrocarbures, à l'export : U.R.S.S. (viande, céréales)
Espagne (véhicules)
Grèce (céréales)
Italie (vin, céréales)

TRAFIC 1986 ANALYSE

24,5 MILLIONS DE TONNES, +7,4 %

En 1986, le trafic maritime extérieur réalisé par le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire a atteint le chiffre record de 24 536 000 tonnes, soit une progression de 7,4 % par rapport à 1985.

Sans la perte de trafic due aux problèmes sociaux de décembre 1986, cette progression se serait située entre 10 et 12 %.

Le tonnage réalisé en 1986 permet de confirmer largement le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire à la 4^{ème} place dans la hiérarchie des ports français. Hors hydrocarbures, la bonne progression déjà constatée en 1985 par rapport à 1984 a été confortée, atteignant cette fois les 15 % et démontrant ainsi la volonté de développement commercial animant l'ensemble portuaire.

PROGRESSION A L'EXPORTATION

Cette année encore, la progression constatée à l'exportation avec un tonnage supérieur à 4 millions de tonnes, dépasse celle de l'importation, 9,5 % contre 6,9 %, réduisant légèrement ainsi le déséquilibre entre les entrées et les sorties.

En 1986, les marchandises débarquées ont représenté 83 % et les marchandises embarquées 17 % de l'ensemble du trafic.

La répartition du trafic s'établit ainsi, en millions de tonnes :

	1985	1986	86/85
Entrées :	18,956 Mt	20,267 Mt	+ 7 %
Sorties :	3,900 Mt	4,269 Mt	+ 9,5 %
Total	22,856 Mt	24,536 Mt	+ 7,4 %

Sur les 5 dernières années : gain de trafic : 8,7 Millions de tonnes

PRINCIPALES EVOLUTIONS

- progression de 44 % sur les charbons
- progression de 6 % sur les autres solides en vrac
- progression de 7 % sur les marchandises diverses
- progression globale de 17 % sur le trafic des raffinés
(+ 28 % aux entrées et + 13 % aux sorties)
- progression de 2 % sur les arrivages de brut
- progression de 1 % sur le G.N.L.
- régression de 10 % sur les autres liquides (acides, engrais, vins, huile et mélasse)
(- 6 % aux entrées et - 26 % aux sorties)

Par catégories de marchandises, le trafic maritime extérieur de l'année 1986 se décompose de la façon suivante, en millions de tonnes :

- pétrole brut	8,7 Mt
- Hydrocarbures liquides raffinés	4,5 Mt
- G.N.L.	5,3 Mt
- Autres liquides en vrac	0,4 Mt
- Charbons	2,0 Mt
- Autres solides en vrac :	2,4 Mt
dont aliments du bétail	1,3 Mt
céréales	0,5 Mt
- Marchandises diverses	1,0 Mt
	24,5 Mt

VRACS LIQUIDES : + 4,5 %

Au débarquement, en 1986, trafic de 15,7 millions de tonnes dont :

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
- pétrole brut	8 509	8 685	+ 2 %
- hydrocarbures raffinés	1 037	1 324	+ 28 %
- G.N.L.	5 242	5 304	+ 1 %
- mélasse	62	84	+ 35 %
- ammoniac liquéfié	186	141	- 24 %

A l'embarquement, en 1986, trafic de 3,3 millions de tonnes, dont :

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
- Hydrocarbures raffinés	2 859	3 234	+ 13 %
- Huiles et graines	99	77	- 22 %

Les hydrocarbures, en progression de 5 %

Globalement, le trafic d'hydrocarbures (pétrole brut et produits raffinés, gaz naturel liquéfié) représente en 1986, 18,5 millions de tonnes contre 17,6 en 1985 et 16 en 1984, soit une progression de 5 % cette année.

Le GNL, avec 5,3 millions de tonnes, retrouve son niveau maximum de 1983.

Les produits pétroliers, avec 13,2 millions de tonnes et une progression de 7 %, réalisent leur meilleur score depuis 1979. Dans ce chiffre, les importations de brut représentent 65,5 % pour 8,6 millions de tonnes, correspondant à une utilisation optimale de la raffinerie de Donges, entièrement modernisée il y a quelques années, et dont la capacité théorique de raffinage est de 9 millions de tonnes/an.

Désormais, la raffinerie exporte 3 fois plus de produits raffinés qu'elle n'en importe.

VRACS SOLIDES , PROGRESSION SPECTACULAIRE

POUR LES CHARBONS ET LE SUCRE BRUT

Au débarquement, en 1986, trafic de 3,8 millions de tonnes dont :

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
- sucre brut	79	113	+ 43 %
- aliments pour le bétail	1 211	1 255	+ 4 %
- charbons	1 430	2 060	+ 44 %
- phosphates naturels	184	212	+ 15 %
- sels de potasse naturels	133	101	- 24 %
- engrais manufacturés	61	51	- 16 %

Charbons : + 44 %

Avec plus de 2 millions de tonnes, le charbon enregistre un score record. C'est bien évidemment le terminal charbonnier de Montoir qui a vu transiter la majorité de ces approvisionnements (près de 90 % du total charbon de Nantes Saint-Nazaire) destinée à la Centrale de Cordemaïs au milieu de l'estuaire et acheminée soit par train, soit par barge.

En chiffres arrondis, sur les 1,8 millions de tonnes de combustibles débarqués pour EDF, l'évacuation a été ainsi répartie :

- en direct du navire de haute mer	sur barges	634 700 t
	sur wagons	20 800 t
	sur parc	1 172 500 t
- en reprise sur stock	sur barges	824 400 t
	sur wagons	135 400 t
	sur camions	5 050 t
- variation de stock d'une année sur l'autre		
	stock au 31 décembre 1985	25 400 t
	stock au 31 décembre 1986	234 800 t

Les autres usages du charbon industriel sont destinés en majorité aux cimenteries et EDF Energie.

Les cimenteries ont importé pour 108 700 tonnes acheminées soit par wagons (77 000 tonnes), soit par camions (53 900 tonnes) le solde provenant du stock restant de 1985.

On a noté une modification des approvisionnements de charbon : 90 % du trafic provient de 4 origines principales avec une percée des Etats Unis et de l'Australie et un maintien des trafics en provenance du Canada et de l'Equateur.

Sucre : + 43 %

Le sucre enregistre un chiffre inégalé avec 124 000 tonnes. La récente fermeture de l'usine Beghin Say à Bordeaux a concentré les approvisionnements sur l'usine de Nantes. Tourné pour l'instant essentiellement sur l'importation, le port de Nantes Saint-Nazaire est le deuxième port français en la matière après Marseille (40 % du trafic français passe par Nantes).

Dans le contexte d'un marché mondial déprimé, les provenances sont assez diversifiées, avec une nette prédominance pour l'Océan Indien et les Antilles Françaises.

Alimentation du bétail : record absolu

Nantes-Saint-Nazaire, toujours 1er port

Globalement, les produits destinés à l'alimentation du bétail enregistrent aussi un record absolu avec 1 255 000 tonnes contre 1 211 000 tonnes en 1985. Les produits débarqués au terminal agro-alimentaire de Montoir sont manutentionnés pour plus de 80 % en direct camions, moins de 5 % en direct wagons en arrière quai et le reste passe en magasin.

Il est à noter que le port de Montoir a traité pour la première fois des tourteaux de manioc au poste 3 du terminal, soit 2 navires pour 25 000 tonnes.

VRACS SOLIDES A L'EXPORT : + 2,7 %

A l'embarquement, en 1986, trafic de 650 000 tonnes dont :

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
céréales	460	466	+ 1 %
- tourteaux et graines	83	58	- 30 %
- ciment (clinker)	-	63	
- engrais manufacturés	68	32	- 53 %
- ferraille	-	17	

Les céréales représentent 72 % de ce secteur et enregistrent une légère augmentation de + 1,3 %. La mise en service du silo relais de Montoir en ce début d'année (puisque le premier chargement a été réalisé au cours de la 3ème semaine de janvier 1987) devrait permettre à la Basse-Loire d'augmenter son trafic d'un tiers en fin d'année.

Au cours de l'année, avant même cette mise en service, des chargements complémentaires ont déjà été réalisés à Montoir, mais dans des conditions peu satisfaisantes, complétant des navires chargés à Roche-Maurice d'environ 5 000 tonnes.

Deux nouveaux trafics :

Le clinker (63 000 tonnes) en provenance des cimenteries de la Mayenne est chargé sur grosses unités d'environ 30 000 tonnes.

Les ferrailles, après un démarrage hésitant début 1986, voient leur trafic, réalisé en totalité sur Nantes, se développer grâce à une amélioration des techniques de chargement.

Marchandises diverses : + 7 % de trafic global

1 million de tonnes

Au débarquement, en 1986, trafic de 757 000 tonnes dont :

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
- agrumes, primeurs	56	70	+ 25 %
- grumes, sciages et contreplaqués	322	325	+ 1 %
- sucres	3	11	+ 267 %
- tôles et produits métallurgiques	80	101	+ 26 %
- ammonitrates en sacs	27	70	+ 159 %
- véhicules et matériel agricole	112	99	- 12 %
- pref. et conserves de poisson	9	6	- 33 %

Primeurs et agrumes en forte progression

Au titre des augmentations les plus spectaculaires, on peut citer la très bonne campagne des primeurs et agrumes du Maroc qui franchit un nouveau cap de 70 000 tonnes, alors que la moyenne des campagnes précédentes se situait aux alentours de 50 000 tonnes.

Cette progression est due à la concentration des importations faites par l'O.C.E. (Office de Commercialisation et d'Exportation) sur Nantes Saint-Nazaire qui a investi récemment dans la construction d'un nouveau hangar sous froid à proximité du M.I.N. (Marché d'Intérêt National). Ce hangar est spécialisé dans le stockage longue durée.

Les ammonitrates en sacs, qui ont bénéficié d'une aide spéciale du Port afin de relancer le trafic qui s'était effondré en 1985 (- 47 %), ont fait un bond spectaculaire : + 159 % (70 000 tonnes).

Le sucre en conteneurs enregistre une bonne augmentation (+ 267 %). Il concerne néanmoins des importations très localisées dans le temps et débarquées au terminal conteneurs de Montoir.

Trafic stationnaire pour le bois

Globalement, le trafic des bois n'a pratiquement pas varié par rapport à 1985 (325 000 tonnes en 1986, contre 322 000 tonnes en 1985).

Ont marqué une augmentation, les bois tropicaux en grumes (+ 12 %), les sciages nordiques (+ 10 %), les contreplaqués (+ 74 %).

Seuls les sciages tropicaux ont marqué le pas avec une perte de 35 000 tonnes (- 41 %).

En effet, en 1986, les sciages du Nord sont devenus plus attractifs que les sciages tropicaux, du fait d'une baisse du dollar canadien, des contingents sur le territoire américain qui ont modifié les débouchés du Nord.

Globalement le Port de Nantes Saint-Nazaire reste le second port français en matière de bois.

La viande en tête à l'export

A l'embarquement, en 1986, trafic de 307 000 tonnes dont

(en milliers de tonnes)	1985	1986	86/85
- viande	18	59	+ 228 %
- beurre et produits laitiers	49	20	- 59 %
- fer blanc	80	69	- 14 %
- matériels agricoles, machines	112	133	+ 19 %

Aux sorties, les produits sous régime du froid (viande et produits laitiers) ont dépassé les chiffres de ces dernières années avec 79 000 tonnes contre 67 000 tonnes en 1985, soit une progression de 18 %.

La majorité de ces embarquements se fait dans les bassins de Saint-Nazaire, plaque tournante des exportations de produits congelés sur la façade Atlantique.

Cette année, les contrats passés ont concernés essentiellement les viandes en défaveur des produits laitiers (- 59 %).

En ce qui concerne l'analyse par mode de transport, il y a lieu de constater une légère progression du trafic roulier et un léger recul du trafic conteneurs

Légère progression du trafic roulier

	(en milliers de tonnes)		
	1985	1986	86/85
- débarqué	173	161	- 7 %
- embarqué	111	125	+ 16 %
TOTAL	284	290	+ 2 %

Le trafic roulier entre Montoir et Vigo en Espagne, essentiellement lié aux véhicules Citroën, a enregistré une légère augmentation (+ 2 %). Cette progression devrait s'accroître en 1987. La Compagnie Suardiaz mettra en service un deuxième navire RO RO, identique au précédent, et effectuera 3 escales par semaine contre 2 en 1986, ceci pour améliorer la rotation des stocks Citroën, et lancer de nouveaux produits tels que l'AX.

Recul du trafic conteneurs

(en milliers de tonnes)

	1985	1986	86/85
- débarqué	51	49	- 4 %
- embarqué	53	50	- 6 %
TOTAL	104	99	- 5 %

Ce recul de 5 % traduit en réalité des évolutions très contrastées selon les marchandises.

En forte progression pour l'année 1986, le sucre (+ 36 %), le café (7 fois plus qu'en 1985), le lait en poudre (+ 34 %), les produits frais (+ 22 %), le caoutchouc (+ 25 % lié au trafic Michelin), et les machines, moteurs, et pièces détachées (4 fois plus qu'en 1985).

Les trois principaux trafics en régression concernent les conserves de thon (- 35 %) dont les circuits de distribution ont été modifiés, le malt sans trafic en 1986, les malteries ayant fermé, et les ardoises (- 20 %).

TRAFIC SUR LES DIFFERENTS SITES

DU PORT DE NANTES-ST-NAZAIRE

- à Nantes : + 10 % (1,7 millions de tonnes), avec une progression sensible du sucre et des agrumes.
- à Saint-Nazaire : + 12 % (351 000 tonnes), en particulier grâce aux marchandises sous froid.
- sur les autres sites, Donges, Montoir, Cordemais : + 7 % (22,45 millions de tonnes)

REALISATIONS

TECHNIQUES 1986

ET PROJETS 1987

1986 : APPROFONDISSEMENT DU

CHENAL D'ACCES A DONGES

Terminés en 1986, les travaux d'approfondissement du chenal permettent désormais d'accueillir des navires d'un tirant d'eau de 16,10 mètres. Il y a 10 ans, les navires étaient limités à un tirant d'eau de 12,50 mètres.

Les profondeurs atteignent - 14,10 mètres cote marine dans le chenal extérieur, entre la zone d'attente des Charpentiers et la pointe de l'Eve. Ensuite, jusqu'à Donges, le chenal intérieur est creusé à - 13,25 mètres cote marine.

L'accueil des navires de 16,10 mètres de tirant d'eau, minéraliers notamment, est garanti sur une année pour environ 70 % des marées.

Montant des travaux réalisés en 1986 : 18 Millions de Francs, financés par l'Etat à 80 %, le solde par le Port Autonome.

2

1986 : UNE NOUVELLE ROUTE DE CONTOURNEMENT DES TERMINAUX PORTUAIRES A MONTOIR

Ouverte en Juillet 1986, cette voie permet de dévier la circulation étrangère aux activités du Port, améliorant ainsi la sécurité des riverains et des usagers portuaires.

Montant de l'opération : 3 Millions de Francs, financés par moitié par le Port et la Région des Pays de la Loire.

1986 : NOUVELLES INSTALLATIONS CEREAALIERES A MONTOIR - Mise en service en janvier 1987

C'est pour attirer les trafics céréaliers de la Région que le Port Autonome a achevé fin 1986, la mise en place d'un portique de chargement très performant sur le site de Montoir. Les nouvelles installations, non soumises aux contraintes de marées, interviendront en complément de celles situées à Nantes.

Le tonnage des céréales chargées passera de 35 à 40 000 tonnes par navire au lieu des 20 000 tonnes chargées jusqu'à présent.

Montoir offre désormais aux armateurs la possibilité d'équilibrer leur fret en trouvant sur un même site un potentiel de marchandises à charger ou à décharger : importation de tourteaux ou de charbon, exportation de céréales ou d'engrais.

Financés dans le cadre du contrat de Plan Etat Région, le portique et ses équipements représentent un investissement de 11,5 Millions de Francs (50 % Région des Pays de la Loire - 50 % Port Autonome).

3

1986 : UN NOUVEAU SIEGE SOCIAL POUR LE PORT

Le Centre des Salorges réunit depuis Décembre 1986 l'ensemble des services nantais du Port Autonome. Installé dans un nouvel immeuble situé au bord de la Loire, le siège social du Port est intégré dans un ensemble qui regroupe la Chambre de Commerce et d'Industrie, le Centre de Commerce International et plusieurs autres services liés au monde maritime.

1987 : RENFORCEMENT DES EQUIPEMENTS POUR LE TERMINAL A CONTENEURS

Mis en place au printemps prochain, le portique à conteneurs desservira le Terminal à Marchandises Diverses et à Conteneurs de Montoir. Le montage du portique se fera sur le quai à partir du mois de Février 1987. Sa capacité de manutention sera de 36 conteneurs de 20 pieds à l'heure.

1987 : MISE EN SERVICE DE LA TOUR RADAR DE MINDIN

Les premiers essais en vraie grandeur du dispositif de surveillance et de contrôle de l'activité portuaire ont eu lieu en Janvier 1987. Equipé essentiellement d'un radar, ce dispositif vise à améliorer la sécurité de la navigation en Loire Maritime, tout en informant les usagers de la situation du trafic à l'entrée de la Basse-Loire.

PERSPECTIVES DE TRAFIC POUR 1987

STABILITE

Pour 1987, le Port Autonome de Nantes Saint-Nazaire table sur un trafic pratiquement identique à celui de 1986.

charbon

Un tassement du trafic est attendu en 1987 sur les produits énergétiques. En effet, on compte sur un trafic charbonnier moitié moins important qu'en 1986, dû à un ralentissement des importations charbonnières d'EDF pour la Centrale de Cordemais. La chute des consommations de charbon, prévue par EDF en 1987 pour ses centrales (- 30 % pour l'ensemble du territoire) ne permet donc d'escompter qu'un volume de l'ordre d'1 million de tonnes, contre 2 millions en 1986.

gaz naturel

En ce qui concerne le GNL, dont l'approvisionnement est régi par un double contrat, pour GDF d'une part, et Distrigaz de l'autre, il est prévu un tonnage global de 5,8 Millions de tonnes bien qu'une certaine incertitude pèse sur l'achèvement du Port de Zeebrugge.

pétrole

Quant à la raffinerie de Donges, on estime que sa capacité de raffinage de plus de 9 millions de tonnes/an sera utilisée à 95 % et qu'elle enregistrera une activité à peu près équivalente à cette année.

céréales, aliments pour le bétail, divers

Une progression significative est attendue grâce à la mise en service début 1967 des nouveaux équipements, installations céréalières et portique à conteneurs.

Ce développement s'effectuera grâce à la continuité d'un effort commercial soutenu sur les créneaux des céréales, des aliments pour le bétail et des marchandises diverses.

ACTIONS COMMERCIALES EN 1986

MISSIONS COMMERCIALES

plus de 500 professionnels contactés

C'est à Paris, Angers, et Orléans que se sont déroulées les principales journées commerciales.

Les Industriels de la région lyonnaise ont visité les installations portuaires, notamment à Montoir.

L'activité du Conseil des Chargeurs de la Basse-Loire a essentiellement porté sur la compétitivité du terminal agro-alimentaire de Montoir : amélioration de l'outil technique, mise en place de tarifs mieux adaptés.

Des relais d'informations portuaires fonctionnent désormais dans les Chambres de Commerce et d'Industrie de Cholet, Angers, Le Mans, Laval et Saumur.

MISSIONS A L'ETRANGER

Algérie, Irlande, Côte Occidentale d'Afrique

C'est notamment pour renforcer et créer des lignes régulières que le Port de Nantes Saint-Nazaire s'est déplacé à l'occasion de la 22ème Foire Internationale d'Alger.

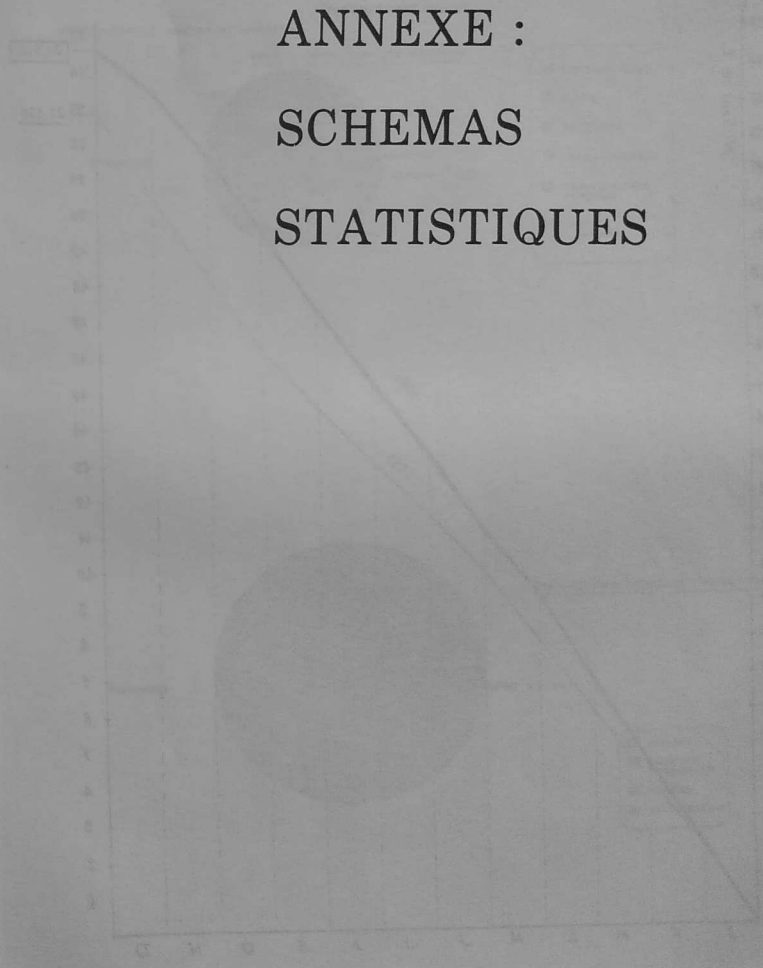
Même objectif pour la mission en Irlande, axée sur une démarche auprès d'industriels et d'armateurs.

La présence du Port de Nantes Saint-Nazaire, en Côte Occidentale d'Afrique, a été réaffirmée lors de la mission au Zaïre, Cameroun, Gabon et en Côte d'Ivoire.

VOS INTERLOCUTEURS AU PORT AUTONOME

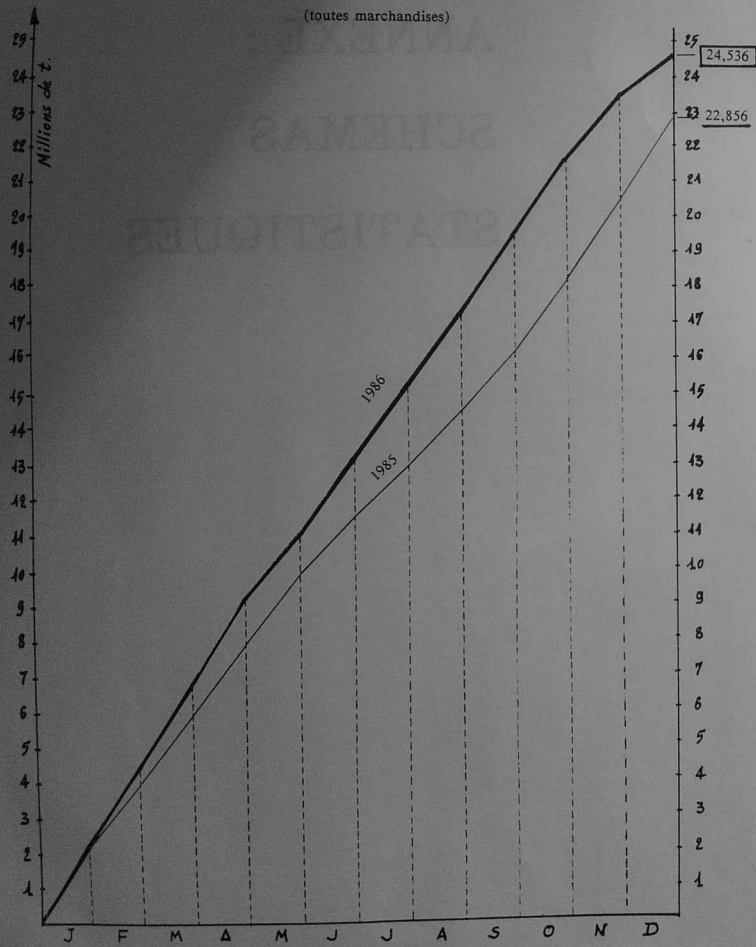
- M. Jean-Joseph REGENT : Président du Conseil d'Administration
du Port Autonome de Nantes St-Nazaire
- M. Jacques ROUDIER : Directeur Général du Port
- M. Christian BROSSARD : Directeur des Accès et de l'Environnement
Maritimes
- M. Yves GAUTHIER : Directeur Commercial et de l'Outillage
- M. Marc SANDRIN : Directeur de l'Exploitation
et des Travaux
- Mme Michèle THIERREE : Informations-Presses

ANNEXE :
SCHEMAS
STATISTIQUES



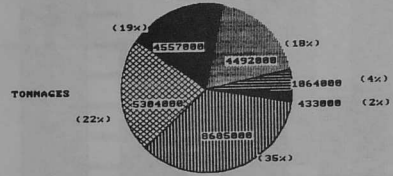
TRAFIC MARITIME EXTERIEUR

(toutes marchandises)



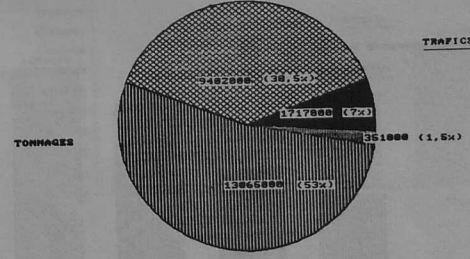
PORT AUTONOME NANTES ST NAZAIRE

TRAFIC TOTAL ENTREES+SORTIES



- ▨ PETROLE BRUT
- ▨ C.M.L.
- ▨ RAFFINES
- ▨ URACS SOLIDES
- ▨ MARCHANDISES DIVERSES
- ▨ URACS LIQUIDES

TRAFICS PAR SECTEURS PORTUAIRES



- ▨ DONGES
- ▨ MONTOIR CORDEFFAIS
- ▨ NANTES
- ▨ ST NAZAIRE

