Le Port de Nantes

Autor(en): **Legros, René**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **19 (1939)**

Heft 3

PDF erstellt am: **31.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888868

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

LE PORT DE NANTES

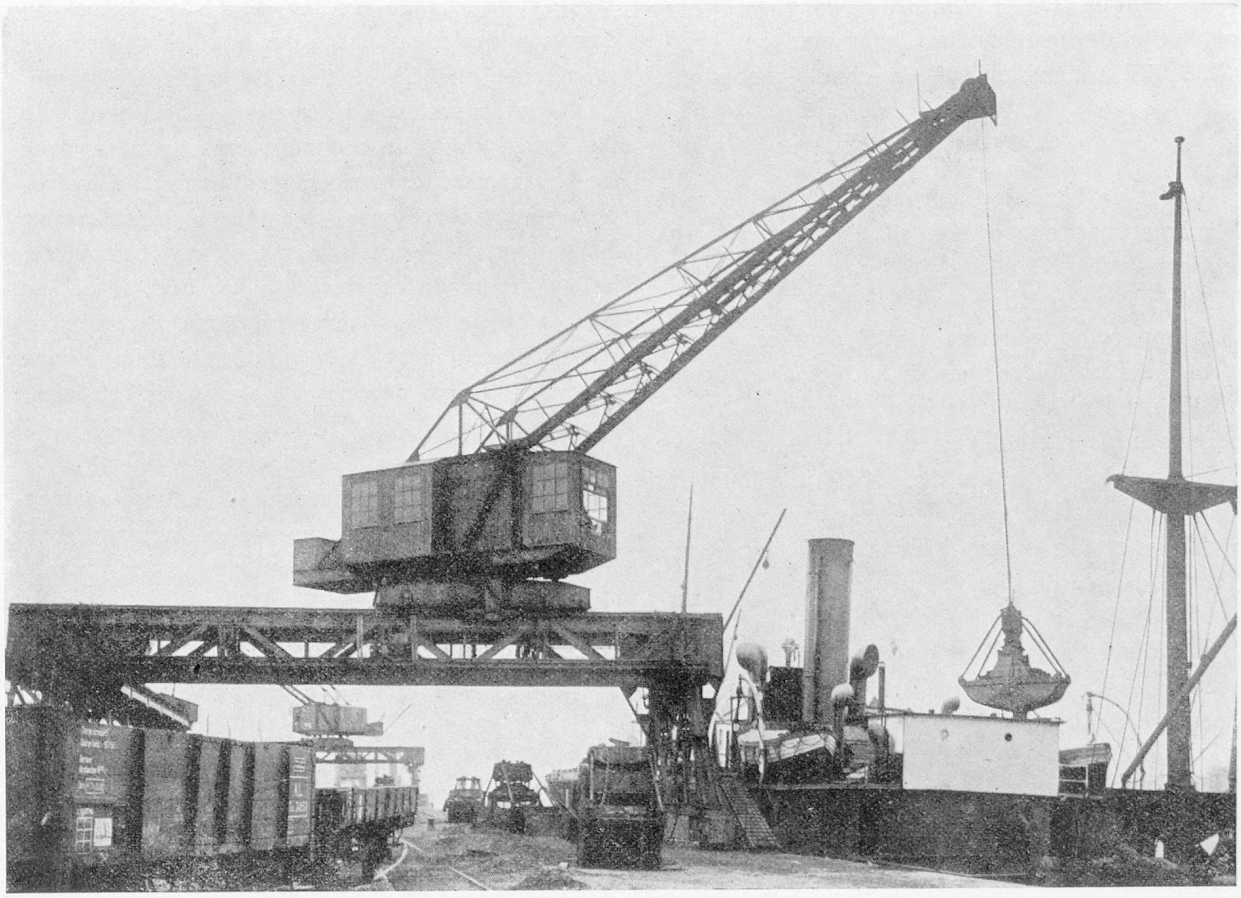
Sans vouloir esquisser un historique qui dépasserait notre cadre, il est impossible de ne pas rappeler que le port de Nantes, au xve siècle, étendait ses relations à tous les peuples de la Baltique, à l'Angleterre, à l'Irlande, au Portugal et à l'Espagne. Puis l'esprit commercial de ses dirigeants s'orienta vers les colonies, notamment les Antilles ; une partie de ces relations fructueuses a été heureusement conservée. Au commencement du xviiie siècle, la flotte nantaise était au premier rang de notre marine marchande.

Le port et ses accès

Après une très longue ère de prospérité, les changements survenus dans la navigation et dans le commerce maritime conduisirent le port de Nantes à la période critique dont il traversa la phase la plus aiguë à la fin du siècle dernier. Alors que les steamers remplaçaient les voiliers, que leur tonnage, et par suite leur tirant d'eau, allaient sans cesse en augmentant, la Loire, insuffisamment entretenue, rendait de plus en plus aléatoire la montée des navires à Nantes. La section « intermédiaire », située entre la Martinière et Paimbœuf, était particulièrement inquiétante : un canal de 15 kilomètres creusé sur la rive gauche du fleuve, entre la Martinière et le Carnet, permit de la franchir et les heureux résultats de ce grand travail ne tardèrent pas à se faire sentir : de 354.568 tonnes en 1886, le tonnage du port de Nantes s'était déjà relevé en 1900 à 998.798 tonnes.

Bientôt, l'augmentation continuelle des dimen-

Rive droite : Quai Ernest-Renaud, déchargement de sucre



sions des navires rendit le canal insuffisant et on s'attaqua au fleuve lui-même; la loi du 24 décembre 1903 déclara d'utilité publique l'aménagement de la Loire maritime, aujourd'hui presque terminé. Nous avons ainsi obtenu la montée à Nantes, aux plus faibles marées de morte-eau, des navires calant 6 m. 95, tandis que les cargos de 7 m. 25 à 7 m. 45 accèdent facilement à nos quais pendant deux cent quatre-vingt-sept jours par an, ceux de 7 m. 75 à 7 m. 95 pendant cent quatre-vingt-quinze jours et ceux de 8 mètres et au-dessus pendant cent neuf jours. Lorsque, dans peu d'années, les travaux d'aménagement du chenal seront achevés, la montée à Nantes des navires de 8 mètres sera devenue un fait banal et journalier.

Entre temps, la loi du 7 juillet 1913 déclara d'utilité publique les travaux d'extension et d'amélioration du port, comportant la construction de 1.800 mètres de nouveaux quais et l'aménagement d'un bassin de marée en amont, pour assurer l'entretien automatique des profondeurs.

Nantes est aujourd'hui au sixième rang des grands ports français. De 1.900.000 tonnes en 1913, son trafic de marchandises a atteint en 1937, 3.235.000 tonnes, malgré la crise économique.

L'avant-port

Le port de Nantes comprend la deuxième zone de la Loire maritime, où sont situés les quatre ports de Basse-Indre, Couëron et Donges sur la rive droite et Paimbœuf sur la rive gauche.

Un important trafic est réalisé dans ces quatre ports : à Basse-Indre, par la Société des anciens Etablissements J.-J. Carnaud et Forges de Basse-Indre, pour ses établissements métallurgiques et la Compagnie Bordelaise des produits chimiques ; à Couëron, par la Société de Pontgibaud, pour ses fonderies et laminoirs; à Paimbœuf sont situés l'usine de produits chimiques, qui fut pendant la guerre une annexe de la poudrerie du Ripault, et les établissements métallurgiques. Enfin Donges, à l'extrémité aval, est devenu un grand port pétrolier, siège de deux raffineries.

Nantes, grand centre industriel

Ce résultat montre bien l'accroissement de la vitalité d'un établissement maritime qui, tout en étant bien placé pour servir de point de transit et distribuer les marchandises dans un hinterland étendu, est surtout un grand centre industriel, dont les nombreuses usines, d'où sortent les produits les plus variés, sont évoquées plus haut dans l'article sur la Ve Région Économique.

Les facilités offertes au transit

Un des éléments ayant le plus contribué à la prospérité du port de Nantes est la facilité qu'il offre au commerce de transit. Ses quais sont desservis par 35 kilomètres de voies ferrées qui les rattachent à la grande ligne de Paris à Saint-Nazaire.

Les principaux éléments du trafic

La physionomie économique des diverses régions dont Nantes est le pôle maritime, fixe assez exactement celle du trafic. A l'importation, la première place appartient nécessairement au charbon utilisé par les usines, les centrales électriques et les réseaux de chemin de fer d'intérêt général ou d'intérêt local; le tonnage des houilles débarquées représente environ le tiers du trafic à l'entrée.

Les introductions de matières premières de l'industrie chimique viennent loin derrière avec les phosphates, les pyrites, les nitrates, les hydrocarbures, importés par les importantes raffineries de Donges... les fers et aciers, le plomb et le cuivre, les matériaux de construction, les bois, le papier et la pâte de bois viennent ensuite. Les denrées alimentaires importées sont considérables : vins et rhums, sucres destinés à la raffinerie, céréales, riz, etc...

En ce qui concerne les exportations, les minerais de fer y jouent un rôle prépondérant. Elles portent également sur les matériaux de construction, les cokes, les cendres de pyrites et les superphosphates, les hydrocarbures, les poteaux de mines, les constructions métalliques, le plomb et les cuivres ouvrés, les vins et rhums, les sucres, etc...

Un transit nouveau et en voie d'essor est celui des bananes de l'Afrique Occidentale Française.

Les lignes régulières desservant Nantes

Par ses lignes régulières de navigation, Nantes est relié à la plupart des pays d'Europe et les

services de cabotage assurent la desserte de tous les grands ports français. Des lignes régulières unissent également le port avec nos principales colonies et pays de protectorat, notamment l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, les Antilles et la Guyane, la Côte Occidentale d'Afrique, la Réunion, l'Indochine.

L'outillage du port

L'outillage public comprend 114 engins de levage de 1.500 kilos à 30 tonnes.

L'outillage privé dispose de 45 grues de puissances diverses et d'un ponton-grue à vapeur de 100 tonnes.

Les engins de radoub comprennent :

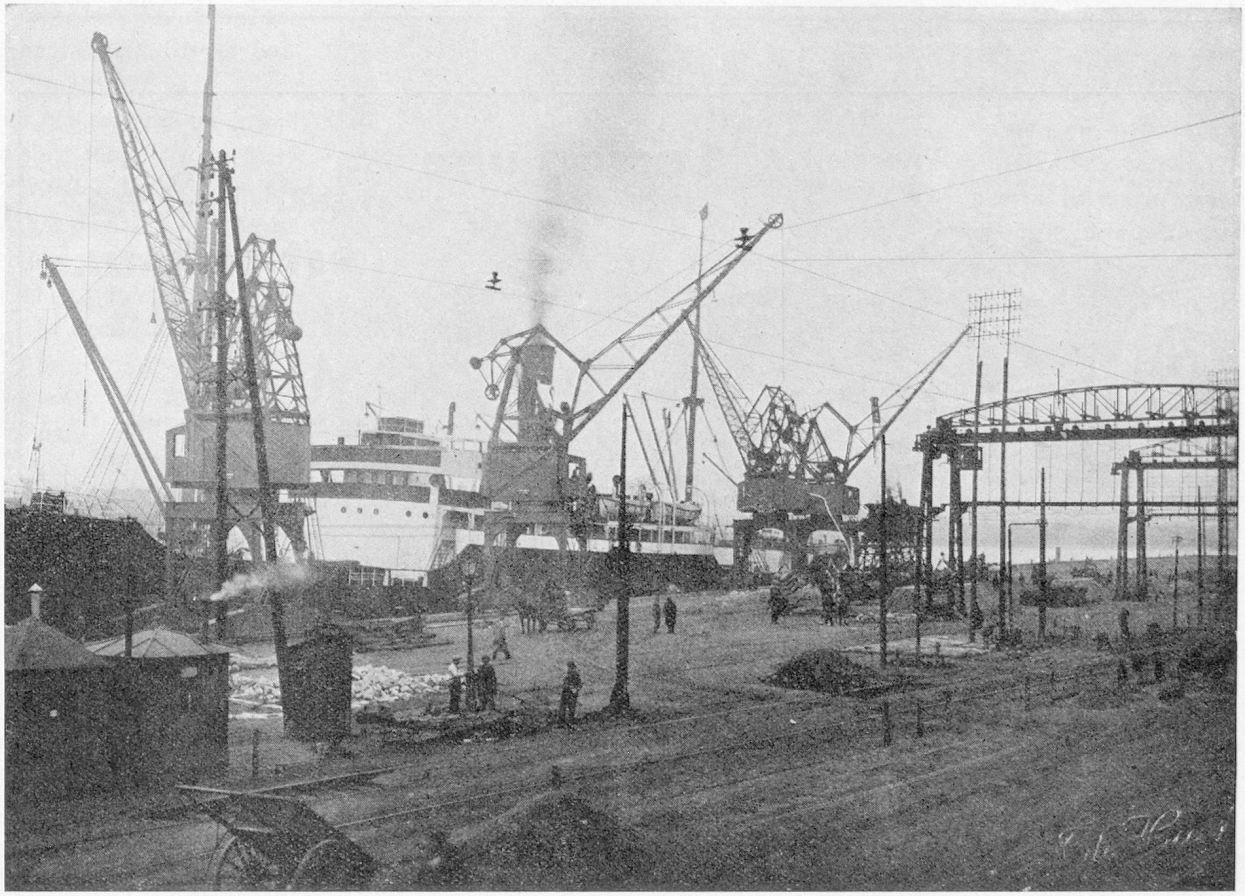
1° Un dock flottant susceptible de caréner et de réparer des navires de 4.200 tonnes de poids, soit de 6.000 à 7.000 tonnes de jauge;

2° Un slip-way élevant hors de l'eau un navire de 100 mètres de long, ou deux navires, l'un de 35 mètres, l'autre de 45 mètres.

De nombreux engins de toutes sortes, trémies, cabestans, etc... 21 hangars-magasins, des services de distribution d'eau potable aux navires, d'éclairage électrique des quais, de dératisation des navires sont à la disposition des usagers.

Quais. — La longueur totale des quais atteint 6.771 mètres, dont 5.762 mètres de quais publics et 1.009 mètres de quais privés.

Entrepôts et Magasins généraux. — La Chambre de Commerce est concessionnaire de l'Entrepôt réel des Douanes et de Magasins généraux. La superficie couverte des bâtiments comprend 25.743 mètres carrés ; celle des planchers est de 45.000 mètres carrés. L'outillage comporte deux transporteurs, des élévateurs, des ponts roulants, des gerbeuses actionnées à l'électricité ainsi que des grues électriques et à bras.

René LEGROS,
Secrétaire général de la Chambre de Commerce
et de la Ve Région Économique.

Rive gauche : Postes à minerais de fer