

**Zeitschrift:** Revue économique franco-suisse  
**Herausgeber:** Chambre de commerce suisse en France  
**Band:** 34 (1954)  
**Heft:** 11: La Suisse et les ports français

**Artikel:** Nantes : les relations entre le port de Nantes et la Suisse  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-888549>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

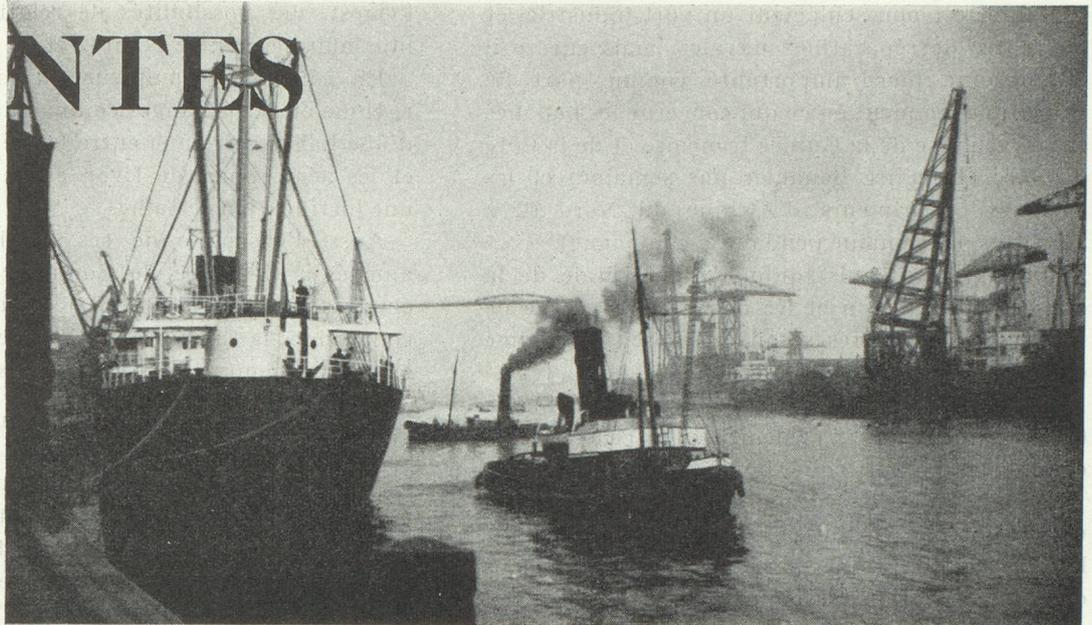
### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 30.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# NANTES



Aspect du port de Nantes vers l'amont Bras de la Madeleine (cliché Homualk)

## LES RELATIONS ENTRE LE PORT DE NANTES et la Suisse

Dès avant la guerre de 1914 et à plusieurs reprises depuis cette époque, notamment au cours des visites de délégations nantaises à Genève organisées sous le patronage de la Chambre de Commerce de Nantes et aussi à l'occasion de réceptions de délégations suisses par cette Compagnie, la question des relations entre les ports de la Côte Française de l'Atlantique et la Suisse a fait l'objet d'études, de conférences et d'articles de presse; parmi ces derniers, on peut citer celui, très documenté, qu'a consacré, au port de Nantes, M. Jean Comte, docteur ès sciences politiques et économiques, dans « Commerce Franco-Suisse », organe de la Chambre de Commerce française pour la Suisse.

Si l'on examine cette question sur le triple aspect ferroviaire, routier, touristique, on est amené à constater que l'intérêt national exige que son étude porte non sur une liaison intéressant un point de la Côte de l'Atlantique et un point déterminé de nos frontières de l'Est, mais bien entre l'ensemble des régions françaises de l'Ouest, d'une part, les provinces de l'Est, la Sarre, l'Allemagne du Sud, la Suisse et l'Italie, d'autre part.

Au point de vue ferroviaire, une ligne d'un profil

satisfaisant joint l'embouchure de la Loire à Lyon et ses au delà.

En matière de transport par routes, l'itinéraire Est-Ouest qui existe déjà pourrait être amélioré moyennant des travaux peu importants et sans dépenses massives. Une telle réalisation favoriserait le développement d'un trafic commercial alimenté tant par les importations maritimes que par l'échange de produits agricoles et industriels entre les régions de l'Ouest et celles de l'Est qui sont ici visées.

Cet itinéraire est d'autant plus nécessaire qu'il n'est prévu aucun itinéraire transversal de classe internationale entre les routes de Brest à Paris et la route de Bordeaux à Marseille.

Nombreux sont les touristes qui, en provenance des régions de l'Est, viennent passer leurs vacances sur les plages de Bretagne et de Vendée; ils empruntent habituellement la Vallée de la Loire dont les sites et châteaux exercent un attrait indiscutable.

Dans l'autre sens l'Autriche, la Suisse et l'Italie sont visitées par de nombreux voyageurs en provenance de l'Ouest qui fréquentent également les stations climatiques et thermales des Alpes et du Jura.

Nantes est non seulement un port industriel et un centre de réparations navales, mais encore il occupe une place importante comme port de transit, notamment en ce qui concerne les bananes en provenance de la Guinée française et de la Côte d'Ivoire (1 navire bananier par semaine) et les agrumes et primeurs d'Afrique du Nord (2 à 3 liaisons par semaine pendant la campagne).

Nantes est, depuis toujours, la capitale de la conserve du poisson et les usines de conserve de viande et de légumes y sont nombreuses comme d'ailleurs dans toute la Bretagne.

Le poisson frais est expédié sur la Suisse (saumon de Loire), également les crustacés et coquillages, en particulier homards et huîtres.

Les poulets et canards nantais sont tout spécialement appréciés en Suisse de même que les excellents biscuits fabriqués par d'importantes Maisons dont la réputation n'est plus à faire.

La région nantaise expédie aussi des légumes frais et des primeurs, des vins d'appellation contrôlée et des mousseux.

On en est amené à conclure qu'il existe, dans

l'Ouest, des possibilités de relations de plus en plus affirmées entre Nantes et la Suisse.

En raison de l'ampleur du mouvement touristique et des échanges commerciaux, la création d'une liaison aérienne entre les régions de l'Ouest et les aéroports de Lyon et de Genève trouve une justification certaine.

Aussi l'ensemble de ces considérations a-t-il amené la Chambre de Commerce de Nantes à émettre un vœu dont le texte nous servira de conclusion; la Chambre de Commerce de Nantes a, en effet, au cours de l'année 1954 exprimé le vœu :

— que soit défini à partir du réseau routier existant, et en améliorant celui-ci dans ses parties les moins bonnes, un itinéraire Est-Ouest passant par la vallée de la Loire et permettant de réaliser une liaison routière rapide et facile entre les côtes de Bretagne et de Vendée et les régions de l'Est;

— et que soit étudiée et réalisée une ligne aérienne intérieure reliant la Basse-Loire à Lyon avec prolongement vers Genève et au delà.

