

N° 18

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 14 novembre 1967.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1968, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

Equipement et logement.

PORTS MARITIMES

Par M. Joseph YVON,

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Monsarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiet, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (3^e législ.) : 426 et annexes, 455 (tomes I à III et annexe 15), 456 (tome VIII) et in-8° 65.

Sénat : 15 et 16 (tomes I, II et III, annexe 14) (1967-1968).

Lois de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	<u>Pages.</u>
I. — Le trafic portuaire.....	5
A. — Résultats enregistrés en 1966.....	5
B. — Premières indications pour 1967.....	6
II. — Les investissements et leur répartition.....	7
III. — Le problème des ports pétroliers-relais.....	9

Mesdames, Messieurs,

Nous traiterons successivement dans cet avis, présenté cette année dans le cadre des crédits de l'Équipement, du trafic portuaire, des investissements et, enfin, comme nous l'avions déjà fait pour le budget de 1967, du problème des ports pétroliers-relais qui se pose aujourd'hui de façon urgente en raison de l'augmentation spectaculaire de la capacité des pétroliers et des minéraliers.

I. — LE TRAFIC PORTUAIRE

A. — Résultats enregistrés en 1966.

Le trafic commercial assuré par les ports français a atteint en 1966 : 160.500.000 tonnes contre 147.585.000 en 1965 marquant une augmentation de 9 %.

L'écart entre les entrées : 129.900.000 tonnes et les sorties : 30.600.000 s'est encore accru, les premières progressant de 9,5 % et les secondes de 7,4 %.

Répartition par port :

L'augmentation constatée d'une année à l'autre bénéficie pour l'essentiel (80 %) aux 6 ports autonomes dont la part excède 86 % au total.

Les 14 ports dont le trafic dépasse 1 million de tonnes se classent de la manière suivante :

	1965	1966
Marseille et annexes.....	55.680.000	62.419.000
Le Havre	26.940.000	29.689.000
Dunkerque	15.890.000	16.047.000
Rouen et annexes.....	10.360.000	11.878.000
Nantes - Saint-Nazaire	10.400.000	11.001.000
Bordeaux	7.003.000	7.411.000
Sète	3.521.000	3.809.000
La Rochelle	2.270.000	2.330.000
Caen	2.115.000	2.093.000
Bayonne	1.961.000	2.089.000
Boulogne	1.317.000	1.280.000
Calais	1.113.700	1.108.000
La Nouvelle	989.000	1.026.000
Brest	1.270.600	1.023.000

On constate une progression marquée du trafic de Marseille et du Havre, due essentiellement au pétrole brut, et un accroissement du même ordre de Rouen, plus axé sur le « vrac » et les marchandises diverses.

Le 15^e rang occupé par Brest souligne « *a contrario* » la faiblesse des échanges commerciaux de la Bretagne par voie maritime. Lorsqu'on sait l'intérêt que présente le transport par mer on ne peut que s'étonner de cet état de chose fort dommageable à notre point de vue à une région en mesure de recevoir et d'expédier les matières pondéreuses à très bon compte grâce à sa façade donnant sur l'océan le plus actif du globe, et dotée d'excellents abris naturels en eau profonde.

B. — Premières indications pour 1967.

La rapide progression du trafic portuaire constatée depuis cinq ans paraît marquer un temps d'arrêt en raison de la légère récession économique qui s'est manifestée en Europe mais surtout des événements du Moyen-Orient et de la fermeture du canal de Suez.

C'est ainsi que le poids total des marchandises embarquées et débarquées qui avait atteint 118.738 tonnes au cours des neuf premiers mois de 1966 n'a été que de 121.746 pour la même période de cette année. Encore convient-il d'observer que le seul accroissement constaté concerne le port du Havre qui a bénéficié à la fois des importants travaux d'amélioration de ses accès et du développement de ses unités de raffinage.

II. — LES INVESTISSEMENTS ET LEUR REPARTITION DE 1966 A 1968

1° *Montant et répartition des crédits :*

Le volume des crédits d'investissement concernant les ports maritimes a atteint, en 1966, 239 millions de francs dont 175 provenant du budget et 64 de participations des Ports autonomes et de Fonds de concours.

Sur ce total, la part des ports secondaires s'est élevée à 33 millions dont 19 de crédits d'Etat.

En 1967 ports autonomes et ports secondaires auront reçu respectivement 261,5 millions et 48.

Enfin, *pour 1968*, le montant prévu des investissements doit atteindre 335 millions de francs se décomposant comme suit :

Ports autonomes :	
Crédits budgétaires	203,3 millions
Fonds de concours	74,5 —
Ports secondaires :	
Crédits budgétaires	34,2 millions
Fonds de concours	23,5 —

2° *Principaux travaux réalisés ou entrepris dans les ports autonomes :*

Dunkerque : construction d'une nouvelle écluse pour navires de 100.000 tdw.

Prolongement du bassin maritime. Construction de quais sur la rive Sud du bassin maritime (poste à charbon).

Le Havre : démolition de la base sous-marine : construction d'un quai dans le nouveau bassin de marée.

Extension du port (3^e tranche) : 1967 — Construction d'une écluse maritime entre le bassin de marée et le bassin Sud-Est.

Rouen : amélioration des accès (chenal en Seine-Maritime).

Transformation du bassin de Quevilly pour le trafic de marchandises diverses.

Nantes—Saint-Nazaire : amélioration du chenal d'accès à Donges et aménagement des postes pétroliers.

Marseille : approfondissement du bassin Mirabeau. Aménagement de la rive Sud du canal de Caronte. Ouverture de darses et remblaiement de terrains dans le golfe de Fos.

Construction de deux appontements pétroliers.

Bordeaux : amélioration d'un chenal d'accès au port de Bordeaux.

Grosses réparations aux écluses.

Compte tenu des échéanciers prévisionnels qui avaient été envisagés, le déroulement de ces travaux s'effectue normalement.

Compte tenu des travaux entrepris, la capacité maximale de réception à quai ou sur rade abritée des navires de fort tonnage dans les grands ports français (y compris Cherbourg), se présente à l'heure actuelle comme suit, en tonnes de charge :

— Dunkerque..	50.000 t.	
— Le Havre....	150.000 t.	à la fin 1967 (pétroliers).
— Cherbourg...	65.000 t.	
— La Pallice....	50.000 t.	(à l'achèvement des travaux d'extension du môle d'escale actuellement en cours).
— Bordeaux....	65.000 t.	
— Marseille....	50.000 t.	à Marseille proprement dit.
»	80.000 t.	à Lavéra (pétroliers).

Le sea-line en rade de Lavéra permet, en outre, d'y recevoir et décharger des pétroliers de 130.000 tonnes.

Il convient de rappeler, par ailleurs, qu'au terme des travaux retenus au V^e Plan, ces caractéristiques seront modifiées comme suit :

— Dunkerque	110.000 t. (1971).
— Le Havre	200.000 t. (1970).
— Marseille - Fos	200.000 t. (1969).

III. — LE PROBLEME DES PORTS PETROLIERS RELAIS

Le problème des ports pétroliers relais doit être envisagé sous deux aspects également importants, celui de l'opportunité de la création d'un tel établissement et celui du choix d'un site convenable.

La Commission interministérielle pour la réception des navires pétroliers géants, qui s'est déjà longuement penchée sur ces deux faces de la question, n'est pas parvenue jusqu'à maintenant à dégager des conclusions précises en raison de la grande complexité des éléments qui entrent en jeu, éléments dont plusieurs, et non les moindres, échappent à notre pouvoir.

Si on se place, en effet, sur le plan économique, il n'est pas douteux qu'en raison de la croissance prévisible des besoins mondiaux en pétrole brut d'ici 1980 et de l'abaissement progressif du coût de construction des navires de fort tonnage, l'emploi de tels bâtiments présente un intérêt certain. En revanche, il est moins démontré que la rentabilité totale de l'opération comprenant, outre le transport proprement dit, le chargement et le déchargement soit mieux assuré dans l'hypothèse de l'existence d'un relais que dans celle où les ports (ou rades) d'embarquement et de débarquement sont également équipés pour recevoir des navires de l'ordre de 200.000 tonnes.

Il semble d'ailleurs qu'un port en eau profonde ayant déjà un trafic pétrolier important puisse servir à bon compte de port relais au bénéfice d'établissements maritimes de moindre importance, cette fonction d'éclatement ayant, dans ce cas, un caractère marginal.

En ce qui concerne la France on pense inmanquablement au Havre, pour les ports de la Manche, et à Fos pour ceux de la Méditerranée.

Cependant — et là nous abordons le problème technique — une telle formule ne tient pas compte de l'hypothèse de plus en plus probable de la mise en service de pétroliers, disons, super-géants de 300.000 tonnes et plus, dont la réception dans les ports les plus actifs actuellement en service ne peut être envisagée tant en raison de leur tirant d'eau que de la place nécessaire à leurs

évolutions. Dès lors, il nous semble qu'il faudra bien envisager la création d'une sorte d'avant-port pétrolier européen puisque aussi bien l'accès de la mer du Nord serait fermé à de tels mastodontes. C'est dans cette hypothèse que nous avons avancé l'an dernier la candidature de Brest qui offre aux navires une des rades les mieux abritées et les plus profondes du continent européen et des surfaces importantes de stockage.

Néanmoins nous sommes bien conscients qu'en la matière la position qui sera prise par les grands consortiums, quant au point de stockage et d'éclatement le plus adéquat, sera déterminante. Il reste que le meilleur « dossier » aura des chances de « forcer » la décision.

La construction en cours par les soins de la Compagnie Gulf Oil d'un port pétrolier-relais à Bantry Bay, dans une île située au Sud-Ouest de l'Irlande, montre l'urgence de la décision à prendre. Il s'agit, en effet, dans le cas considéré, d'installations destinées à recevoir les six pétroliers de 276.000 tonnes commandés l'an dernier aux chantiers japonais, l'éclatement des cargaisons de ces navires devant se faire ensuite par des « caboteurs » de 80.000 tonnes.

Le montant des travaux entrepris pris en charge en partie par la Compagnie pétrolière serait de l'ordre de 100 à 135 millions de francs.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1968, adoptées par l'Assemblée Nationale, concernant les ports maritimes.