

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1976-1977

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1976.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan* (1),  
*sur le projet de loi de finances pour 1977*, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IX

**Equipement.**

**PORTS MARITIMES**

Par M. Jean-François PINTAT,

Sénateur.

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, Michel Chauty, vice-présidents ; Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, Marcel Lemaire, Jules Pinsard, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Amédée Bouquerel, Frédéric Bourguet, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Paul Caron, Auguste Chupin, Jean Colin, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Mme Brigitte Gros, MM. Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucourmet, Bernard Legrand, Léandre Létoguard, Paul Malassagne, Louis Marré, Pierre Marzin, Guy Millot, Henri Olivier, Louis Orvoen, Robert Parenty, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Henri Prêtre, Maurice Prévotau, Jean Froniol, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Jules Roujon, Guy Schmaus, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 2524 et annexes, 2525 (tomes I à III et annexe 16), 2534 (tome XI) et in-8° 555.

Sénat : 64, 65 (tomes I, II et III, annexe 13) (1976-1977).

---

Loi de finances. — Ports maritimes.

## SOMMAIRE

---

	Pages.
<b>I. — Les résultats et les perspectives de l'activité des ports maritimes français :</b>	
A. — L'évolution des trafics portuaires.....	5
1° Une baisse globale du trafic de marchandises en 1975.....	5
2° Un progrès sensible du trafic de voyageurs en 1975.....	8
3° Des résultats plus favorables pour le premier semestre de 1976 .....	9
B. — Les résultats financiers.....	10
1° Des déficits, conséquence des baisses de trafic.....	10
2° Des perspectives difficiles.....	12
<b>II. — La politique portuaire :</b>	
A. — Les programmes d'équipement.....	13
1° Pour 1977, des dépenses d'équipement en diminution.....	13
2° Etat des projets pour la façade atlantique.....	15
B. — Les efforts de commercialisation.....	17
1° La recherche de nouveaux clients.....	17
2° La nécessaire amélioration des conditions de passage des navires .....	18
3° Les procédures administratives et commerciales évoluent lentement .....	19
C. — La nécessité de contrôler la concurrence sauvage en mettant en place une réelle politique européenne.....	20
1° Une concurrence sauvage menace certains ports français....	20
2° La politique portuaire européenne.....	20
<b>Examen en commission.....</b>	<b>23</b>

---

Mesdames, Messieurs,

L'année 1975 a été difficile pour les ports dont l'activité est particulièrement sensible à la conjoncture économique ; les premiers résultats de 1976 sont, heureusement, beaucoup plus favorables.

Le ralentissement des importations de matières premières et de produits pétroliers a été plus fort que celui des exportations, grâce au dynamisme des industriels français qui ont généralement amélioré leurs positions à l'étranger. Malgré les baisses de trafic, la part du commerce extérieur métropolitain transitant par les ports français a quelque peu progressé, passant pour les produits exportés de 24 à 26 % en tonnage et de 30 à 34 % en valeur ; pour les importations, la proportion en tonnage est stable, alors qu'en valeur, elle atteint 40 % en 1975 au lieu de 38 % l'année précédente. Les ports maritimes ont donc tendance à consolider leur place dans le commerce extérieur français ; comparés de ce point de vue à divers ports étrangers, ils sont dans une situation intermédiaire entre celle des ports d'Allemagne fédérale et celle des établissements des Pays-Bas.

Les investissements ont été poursuivis en 1976 à un rythme moins soutenu qu'au cours des exercices précédents, mais ils ont cependant bénéficié des effets des crédits du plan de soutien de l'économie de septembre 1975. De grands projets sont à l'étude pour la façade atlantique, mais, dans l'immédiat, la préoccupation principale demeure la continuation des travaux entrepris et la valorisation des équipements réalisés, tant par l'amélioration des liaisons avec « l'hinterland » que par des efforts de commercialisation.

L'année 1977 sera pour les ports une année d'austérité budgétaire, les dépenses en capital étant en diminution de plus de 7 % en autorisations de programme et les crédits de fonctionnement demeurant stationnaires, alors que les charges augmentent, ce qui est pour votre commission un sujet d'inquiétude.

Nous examinerons d'abord, dans les pages qui suivent, les résultats et les perspectives de l'activité des ports maritimes français, tant en ce qui concerne les trafics que les résultats financiers ; nous analyserons ensuite les principaux aspects de la politique portuaire au niveau des programmes d'équipement, des efforts de commercialisation, et à l'échelle européenne.

**Evolution du trafic de marchandises dans les ports maritimes français.**

(En milliers de tonnes.)

PORTS (Classement géographique.)	ANNÉE 1974			ANNÉE 1975			POURCENTAGE de variation du trafic tous produits de 1974 à 1975.
	Tous produits.	Produits pétroliers.	Marchandises diverses (1).	Tous produits.	Produits pétroliers.	Marchandises diverses (1).	
Dunkerque .....	34 558	11 453	4 267	29 887	10 654	4 327	— 13,5
Le Havre .....	84 145	72 950	5 803	72 011	60 695	5 329	— 14,4
Rouen .....	14 200	3 473	2 634	12 832	3 316	2 343	— 9,6
Nantes - Saint-Nazaire .....	14 654	11 258	954	12 433	9 150	1 004	— 15,1
Bordeaux .....	13 528	10 147	1 182	11 248	8 412	1 004	— 16,8
Marseille .....	109 156	94 924	5 830	95 782	81 511	6 026	— 12,2
Autres ports .....	35 451	9 360	10 843	32 864	9 537	10 906	— 7,2
Ensemble des ports .....	305 692	213 565	31 513	267 057	183 275	30 939	— 12,6

(1) Tous produits autres que les liquides et solides en vrac.

## I. — LES RESULTATS ET LES PERSPECTIVES DE L'ACTIVITE DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

### A. — L'évolution des trafics portuaires.

#### 1° UNE BAISSSE GLOBALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN 1975.

Au cours de l'année 1975, le trafic commercial de marchandises a sensiblement régressé dans les ports métropolitains, atteignant 267,057 millions de tonnes — non compris les pêches et l'avitaillement — contre 305,692 millions de tonnes en 1974, soit une diminution de 12,6 % ; ces résultats contrastent avec ceux des exercices précédents, les trafics ayant respectivement progressé de 18,5 % et 3,5 % en 1973 et 1974. Dans le passé, la dernière année ayant enregistré un trafic inférieur au résultat de l'exercice précédent est 1959.

Le nombre de navires reçus dans les ports maritimes a diminué de 2,3 %. La jauge nette totale de ces navires a diminué de 1,5 % par rapport à 1974.

On note un certain ralentissement de l'augmentation de la taille des navires dont la jauge nette moyenne a progressé seulement de 0,8 %.

La répartition du trafic par destination met en évidence une forte régression du cabotage national (— 17,5 %) qui avait déjà enregistré en 1974 une progression inférieure à celle du trafic global ; le ralentissement de ce type de trafic est donc confirmé. Les échanges avec les pays membres de la Communauté économique européenne, l'Asie et l'Océanie ont augmenté sensiblement. Les sorties de marchandises vers l'Afrique orientale, la mer Rouge et l'Afrique centrale ont progressé, alors que les entrées en provenance de l'Afrique et des pays méditerranéens (sauf l'Italie) diminuaient en raison des restrictions imposées aux importations de produits pétroliers ; celles-ci ont en effet régressé de 16 % en 1975, provoquant ainsi une baisse du volume des entrées (— 14,4 %) supérieure à celle affectant les sorties (— 5,4 %). Un mouvement analogue — certes beaucoup moins accusé — avait été enregistré en 1974. Malgré cette baisse, le trafic pétrolier représente encore plus de 68 % du trafic total de marchandises.

Les minerais représentent 18,7 % du trafic non pétrolier, soit une proportion analogue à celle de 1973. Dunkerque a traité 9,6 mil-

lions de tonnes de minerais ferreux, Marseille 2,2 millions de tonnes. Plus de la moitié du trafic de minerais non ferreux est passée par Marseille.

Le volume des *minéraux* reçus et expédiés a diminué de 10,7 à 9,2 millions de tonnes.

Le poste des *productions agricoles* a régressé de 15,9 % en raison d'une baisse des exportations de céréales et des importations de bois.

Une forte diminution a atteint le trafic d'engrais (— 31 %) et les produits chimiques (— 19,1 %).

Par contre, *certaines trafics ont augmenté* : les *produits métallurgiques* (+21,8 %), les *combustibles minéraux solides* (+ 21,8 %). L'augmentation de ce dernier poste est imputable à la progression des importations reçues par les ports de Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille. Le même mouvement est enregistré pour les produits manufacturés (+ 8,1 %), dont les sorties ont augmenté plus sensiblement que les entrées, ce qui traduit l'amélioration des exportations industrielles de la France.

Malgré le ralentissement de l'activité portuaire, le *trafic de conteneurs* longs de six mètres et plus a progressé de 10,3 %. Le tonnage de marchandises transportées par conteneurs, qui représente 12,3 % du total des marchandises autres que les liquides ou solides en vrac, a augmenté plus fortement pour les entrées que pour les sorties. Plus de la moitié de ce type de trafic a transité par Le Havre avec plus de 2 millions de tonnes et 161 955 conteneurs ; viennent ensuite Marseille, avec environ un million de tonnes et 80 753 conteneurs, Dunkerque avec plus de 479 000 tonnes et 25 378 conteneurs ; les autres principaux ports intéressés sont Rouen, Bordeaux et Calais. La proportion de conteneurs de six mètres et plus reçus par des terminaux spécialisés reste stable (85 % du nombre total de conteneurs).

La presque totalité des vracs liquides a été déchargée à des postes spécialisés ; 82 % des vracs solides, au lieu de 80 % en 1974 sont traités par des postes minéraliers ou des appareils de manutention propre au navire.

*La manutention horizontale est en progrès soutenu* : elle a intéressé en 1975, 31,2 % du trafic des marchandises autres que les vracs traités à des postes spécialisés, contre 21,4 % en 1974 et 19 % en 1973.

L'analyse des résultats particuliers des différents ports montre que les *ports non autonomes de la métropole* et, surtout les *ports*

d'Outre-Mer ont mieux résisté à la crise, les baisses de trafic n'étant respectivement que — 7,3 % et — 6,6 %.

Parmi les ports autonomes, les reculs les plus importants ont affecté les établissements de la façade atlantique, Le Havre et Dunkerque, alors que Marseille a connu une diminution d'activité très proche de la moyenne et que, pour Rouen, la baisse a dépassé 9 %. Marseille reste le premier port français avec plus de 95 millions de tonnes imputables pour 85 % au trafic de produits pétroliers.

Malgré des résultats globaux en diminution, on relève que le trafic des marchandises diverses a progressé à Marseille, Dunkerque et Nantes-Saint-Nazaire, ainsi que dans les ports non autonomes. Cette amélioration résulte exclusivement d'une augmentation des sorties de ce type de fret à Marseille et à Dunkerque — les entrées ayant diminué, alors qu'à Nantes-Saint-Nazaire entrées et sorties ont progressé ; dans une conjoncture difficile, ces constatations sont encourageantes.

La comparaison des résultats français avec ceux des principaux européens fait apparaître la **vulnérabilité de nos établissements portuaires**. Le trafic de Rotterdam n'a diminué que de 2,25 %, redevenant ainsi supérieur au total du trafic français ; Amsterdam a connu une évolution similaire (— 2 %). Le trafic d'Hambourg a régressé de 7,8 % ; par contre, les baisses sont beaucoup plus accusées à Brême (— 17,2 %) et Anvers (— 20 %), le trafic de marchandises diverses de ce port ayant diminué de 7,4 millions de tonnes (— 22,6 %).

Pour Bilbao, la baisse de 4,10 % est imputable au trafic pétrolier.

Les résultats du trafic de marchandises  
dans les principaux ports européens continentaux pour 1974 et 1975.

PORTS	ANNEE 1974			ANNEE 1975		
	Tous produits.	Hydro-carbures.	Marchandises diverses.	Tous produits.	Hydro-carbures.	Marchandises diverses.
Amsterdam .....	19,2	>	4,3	18,8	5,2	>
Rotterdam .....	279,5	>	>	273,2	165,4	>
Anvers .....	76	>	32,6	60,5	12,5	25,2
Brême .....	26,6	3,6	14,6	22	>	12,5
Hambourg .....	52,3	19,1	16,1	48,2	17,3	13,7
Gênes .....	51	40,2	6,6	52,5	35,9	5,4
Bilbao .....	19,5	9,7	4,1	18,7	9	4,1
Barcelone .....	>	>	>	11,7	4,3	4,1

> : non disponible.

## 2° UN PROGRÈS SENSIBLE DU TRAFIC DE PASSAGERS EN 1975

1975 a été marqué par une très forte augmentation du trafic de voyageurs : + 16,8 % par rapport à 1974 ; c'est le taux de progression le plus élevé enregistré depuis 1970.

Calais demeure le premier port français de passagers avec près de 4,150 millions de voyageurs, soit plus de 3,7 % du trafic ; viennent ensuite Boulogne, Le Havre, Marseille. Près des trois quarts du trafic de passagers intéressent les ports de la mer du Nord et de la Manche. C'est là que se situent les transports rapides de passagers par hydroglisseurs qui représentent 27 % du trafic pour Calais et 31 % pour Boulogne.

En Méditerranée, les liaisons se concentrent sur Marseille et Nice au détriment de Toulon dont le trafic de passagers a diminué.

Le cabotage national, principalement avec la Corse, représente le cinquième du trafic total et a progressé de 13 % alors que le trafic international s'est diversifié et a augmenté de 18 %.

### Trafic des passagers dans les ports français. (Services côtiers exclus.)

PORTS (classement géographique).	ANNEE 1975	PREMIER SEMESTRE 1976.
Dunkerque .....	418 882	137 699
Calais .....	4 149 006	1 623 060
Boulogne-sur-Mer .....	1 372 889	483 219
Dieppe .....	605 268	188 930
Le Havre .....	784 561	293 536
Cherbourg .....	442 863	132 434
Saint-Malo .....	259 056	169 566
Roscoff .....	155 948	65 516
Marseille .....	742 714	256 863
Toulon .....	117 037	39 713
Nice .....	591 367	127 995
Bastia .....	581 756	170 884
Ajaccio .....	364 316	117 980
Autres ports .....	526 766	151 556
Ensemble des ports.....	11 113 029	3 958 951

**3° DES RÉSULTATS PLUS FAVORABLES  
POUR LE PREMIER SEMESTRE DE 1976**

Le trafic de marchandises des ports se'st notablement redressé pendant le premier semestre de 1976, enregistrant une *progression* de 9,1 % par rapport à la période correspondante de 1975 ; l'augmentation de trafic étant de 8 % pour les ports autonomes, et de 17,8 % pour les autres, ce qui confirme le mouvement de diminution de la part des ports autonomes dans le trafic portuaire français.

**Trafic de marchandises dans les ports maritimes français  
pendant le premier semestre 1976.**

(En milliers de tonnes.)

PORTS (classements géographiques).	RECEPTIONS (tous produits).	EXPEDITIONS (tous produits).	TOTAL	
			Tous produits.	Dont produits pétroliers.
Dunkerque .....	14 094	2 724	16 818	5 359
Le Havre.....	30 671	6 738	37 409	31 513
Rouen .....	4 406	3 744	8 150	2 088
Nantes, Saint-Nazaire....	6 788	892	7 675	5 857
Bordeaux .....	4 905	1 085	5 990	4 385
Marseille .....	40 867	7 623	48 490	41 530
Autres ports.....	12 716	5 670	18 386	5 340
Ensemble des ports.	114 447	28 476	142 918	96 072

Le nombre d'entrées de navires de commerce a progressé de 8,2 %, la jauge nette de ces navires a augmenté de 11,2 % ; on constate donc que la jauge moyenne des navires est encore en augmentation.

L'accroissement des entrées est supérieur à celui des sorties en raison de la reconstitution des stocks de matières premières et de la demande de marchandises diverses, liées à la reprise économique. Le trafic qui a le plus augmenté est celui des vracs solides ou liquides autres que le pétrole brut (+ 7,9 %), le pétrole brut ayant progressé de 7,2 % et les autres marchandises de 6,1 %.

Les ports qui ont enregistré les plus fortes hausses de trafic au cours du premier semestre de 1976 sont Nantes - Saint-Nazaire et Rouen.

Le trafic pétrolier a augmenté particulièrement au Havre où le *terminal d'Antifer a été ouvert en mars 1976* ; le nombre de bateaux reçus et les tonnages traités depuis cette date ont été proches des prévisions d'exploitation établies précédemment.

Vu les évolutions très diverses des différents ports autonomes, on peut se demander si tous atteindront, à la fin de 1976, des résultats au moins équivalents à ceux de 1974.

Pour les *trafics de voyageurs* (hors services côtiers), on enregistre une certaine stabilisation par rapport à 1975 avec seulement + 1,2 % pendant le premier semestre de 1976, contrairement à la progression très forte de la période de référence de 1975. Ce mouvement est peut-être imputable à une diminution des déplacements des Britanniques sur les lignes de la Manche et de la mer du Nord.

## B. — Les résultats financiers.

### 1° DES DÉFICITS, CONSÉQUENCE DES BAISSSES DE TRAFIC

Certains ports autonomes avaient déjà enregistré en 1974 des déficits d'exploitation.

*L'exercice 1975 fait apparaître un solde négatif pour chacun des six établissements autonomes, les pertes les plus importantes étant observées à Marseille et Dunkerque. Pour ce dernier port, la conjonction de plusieurs éléments explique l'importance du déficit : le programme d'équipement et des amortissements exceptionnels liés au déclassement d'outillages anciens se sont ajoutés à la baisse de trafic.*

#### Résultats financiers des ports autonomes.

(En millions de francs.)

	DUN- KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES- SAINT- NAZAIRE	BOR- DEAUX	MAR- SEILLE
1974.....	0,5	7,7	1,1	— 0,2	— 2	— 2
1975.....	— 17,6	— 2	— 0,6	— 5	— 4,5	— 12

Les baisses de trafic liées à une conjoncture particulièrement défavorable n'ont pu être compensées, au niveau financier, par les augmentations de recettes dues au relèvement des droits de port. Une évolution modérée de ceux-ci pendant plusieurs années, la réalisation de nouveaux équipements coûteux rendaient, en effet, nécessaire un ajustement de ces droits qui ont augmenté de 15,3 % à 40 % selon les établissements. Cependant, les hausses cumulées des tarifs des droits appliqués par chaque port autonome font apparaître des différences assez importantes ; depuis 1969, les droits ont évolué de la façon suivante : + 59,5 % à Rouen, + 61,9 % à Marseille, + 68 % au Havre, + 87,2 % à Dunkerque et à Bordeaux, + 112,5 % à Nantes—Saint-Nazaire.

L'exercice 1975 a été marqué par *un renchérissement des frais de fonctionnement*, résultant notamment de la nouvelle convention collective appliquée depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1975, celle-ci ayant entraîné une réduction des temps de travail. Pour l'année 1975, la proportion des frais de personnel dans les charges d'exploitation a augmenté assez fortement à Marseille et Bordeaux.

On constate simultanément une *nette diminution des possibilités d'autofinancement des ports* ; en 1975, Marseille a autofinancé 27 % de ses investissements, pour le Havre et Rouen, les taux s'établissent respectivement à 10 % et 13 % ; enfin, pour Bordeaux et Nantes—Saint-Nazaire, le ratio autofinancement net/investissements à la charge du port est négatif : — 0,02 et — 0,05.

Evolution de la capacité d'autofinancement net par rapport aux investissements à la charge des ports autonomes.

	DUN- KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES- SAINT- NAZAIRE	BOR- DEAUX	MAR- SEILLE
1974 .....	0,23	0,20	0,27	0,10	0,05	0,43
1975 .....	0,06	0,10	0,13	— 0,02	— 0,05	0,27
1976 (Pré- visions) ...	0,17	0,11	0,21	0,19	0,08	0,35

## 2° DES PERSPECTIVES DIFFICILES

Pour l'année 1976, on ne peut être assuré que les accroissements de charges seront compensés par les ressources issues des nouveaux droits de port et des augmentations de trafic.

Les prévisions relatives à l'évolution des frais de personnel par rapport aux charges d'exploitation permettent d'attendre une amélioration à Marseille, Dunkerque, Le Havre et Nantes—Saint-Nazaire ; celles intéressant les possibilités d'autofinancement laissent présager des progrès dans tous les ports.

Malgré ces prévisions, *il n'est pas certain que l'amélioration des trafics sera suffisante pour supprimer les déficits de chacun des six grands ports.*

Pour 1977, *les crédits affectés aux dépenses ordinaires sont stables alors que les coûts de fonctionnement augmentent.* Compte tenu des modifications de la présentation budgétaire — les rémunérations des personnels non titulaires, acquittées sur des crédits d'entretien et de travaux, ont été transférées au Titre III, première partie — les crédits de fonctionnement n'ont pas subi de revalorisation significative. On constate en effet que 2,7 millions de francs de mesures nouvelles sont proposés pour revaloriser la part des crédits de travaux des ports non autonomes et des ports de pêche destinés à la rémunération de personnels non titulaires ; c'est donc une simple compensation de la hausse du coût de la vie.

Plus grave est le *maintien, à un niveau égal à celui de 1976, du montant des crédits affectés au remboursement des dépenses d'entretien des ports autonomes.*

Or, bien évidemment, les charges d'exploitation et d'entretien des ouvrages augmenteront en 1977. L'austérité budgétaire appliquée à des dépenses de ce type risque *d'entraver le fonctionnement normal des établissements portuaires ou de contraindre ceux-ci à augmenter certains tarifs, ce qui aurait des effets commerciaux négatifs très dommageables, surtout dans la conjoncture actuelle.*

## II. — LA POLITIQUE PORTUAIRE

Le but de la politique portuaire française, depuis plusieurs années, a été de mettre en place des équipements de niveau international capables de concurrencer les grands ports européens voisins. Il convient donc de faire le point de cet effort d'investissement et d'analyser l'évolution de la situation commerciale des grands ports français, avant de faire le point de la politique européenne.

### A. — Les programmes d'équipement.

Après un effort soutenu au cours du VI<sup>e</sup> Plan, on assiste à un ralentissement des investissements en faveur des ports maritimes, tant en ce qui concerne les opérations déjà engagées que les projets éventuels intéressant la façade atlantique.

#### 1° POUR 1977, LES DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT INSCRITES AU BUDGET DES PORTS SONT EN DIMINUTION

Déjà, en 1976, les autorisations de programme avaient diminué de 13,5 % par rapport à 1975, mais cette baisse était modérée par les effets du plan de soutien de l'économie adopté en septembre 1975, qui ont affecté l'année 1976.

La loi de finances pour 1977 propose une baisse globale de 7,6 % des autorisations de programme destinées aux ports maritimes. Les crédits d'études sont en augmentation, alors que les crédits destinés aux équipements diminueront de 7,3 % pour les ports de commerce, les secteurs les plus touchés étant les ports de pêche et, surtout, les ports de plaisance.

Dans les six ports autonomes, les opérations d'équipement suivantes sont envisagées :

*Dunkerque* :

— aménagement d'installations existantes pour les marchandises diverses ;

— première tranche d'un quai à pondéreux.

*Le Havre :*

- deuxième tranche de la construction d'un poste minéralier ;
- extension de la darse A.

*Rouen :*

- transformation du bassin de Rouen-Quevilly ;
- amélioration des accès.

*Nantes-Saint-Nazaire :*

- travaux annexes au quai de réparation navale ;
- première tranche de la construction du chenal de Donges.

*Bordeaux :*

- au Verdon, dragage de la darse 1 et construction d'un poste roll on-roll off.

*Marseille :*

- remodelage des bassins de Marseille ;
- à Fos : prolongement du quai à marchandises diverses (darse 3), creusement en darse 3.

L'ensemble de ces opérations d'équipement sera financé par des crédits budgétaires (300 millions de francs) et des emprunts (460 millions de francs) provenant pour 100 millions de francs du F. D. E. S. et pour 360 millions de francs du marché financier.

Parmi les travaux les plus importants des autres ports, il faut signaler les projets intéressant Brest (travaux annexes à la forme de radoub) et Sète (préparation de l'extension du port de Sète).

Les équipements des ports non autonomes se verront affecter, en 1977, 50 millions de francs de crédits budgétaires auxquels s'ajouteront 183 millions de francs d'emprunt provenant de la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales (94 millions de francs) et du marché financier (89 millions de francs).

Les trois grandes plates-formes industrialo-portuaires restent les premiers bénéficiaires des crédits d'équipement afin de poursuivre la réalisation des travaux déjà engagés, mais le ralentissement est certain, de sorte qu'on peut se demander si les investissements exécutés jusqu'à maintenant pourront être pleinement valorisés et utiles pour affronter la concurrence étrangère. Il faut enfin souligner la difficulté d'ajuster précisément l'offre à la demande de

certaines équipements portuaires, vu les délais de réalisation de ceux-ci et les variations de la conjoncture ; de ce point de vue, l'exemple de la réparation navale est significatif.

Il faut enfin rappeler ici la nécessité de mener simultanément les opérations d'équipement portuaire et d'aménagement des liaisons terrestres et fluviales avec l'arrière-pays. Certes, des efforts ont déjà été accomplis en ce sens avec la mise à grand gabarit de la liaison de Dunkerque à Valenciennes et Lille, permettant le transport d'hydrocarbures et de minerais, la modernisation de la Seine en aval de Paris, et de l'Oise entre Conflans et Compiègne ; les voies autoroutières réalisées au cours des dernières années contribuent à améliorer la desserte des zones portuaires. Les opérations prévues par les programmes d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan (désenclaver l'Ouest, le Sud-Ouest et le Massif central ; assurer la liaison Mer du Nord—Méditerranée) devraient contribuer à faciliter les communications entre les zones portuaires et le reste du territoire ; mais il ne faudra pas négliger les liaisons particulières entre ces zones et les grands axes de circulation créés ou améliorés.

## 2° ETAT DES PROJETS POUR LA FAÇADE ATLANTIQUE

Le Conseil central de planification avait déjà envisagé la création de deux zones industrialo-portuaires à implanter sur les deux grands estuaires de l'Atlantique, parallèlement au développement des zones en service. Le VII<sup>e</sup> Plan a retenu ces hypothèses, mais assorties de conditions, principalement en ce qui concerne la Gironde.

Une première décision très positive est intervenue puisque c'est la région nantaise qui a été choisie pour recevoir le *terminal méthanier* à réaliser au cours des prochaines années. La construction de ce terminal exige un investissement évalué à 300 millions de francs.

L'éventualité de la création d'une zone industrielle dans le site du Verdon est liée au résultats d'une *étude écologique* actuellement en cours. Cette étude d'impact déterminera les conséquences éventuelles du projet sur les eaux et l'atmosphère.

En ce qui concerne les *effets sur les eaux*, les dragages et les remblais nécessités par la nouvelle zone portuaire ne provoqueront aucune modification du régime des eaux de la Gironde, aucun déséquilibre n'étant prévisible à l'échelle de l'estuaire.

Quant aux implantations industrielles, les directives de l'étude sont les suivantes : une analyse approfondie de l'état actuel du milieu, qui se terminera en 1977, servira de référence ; on procédera à la mise au point d'un système destiné à mesurer la dilution des produits rejetés dans l'eau : outre des expériences de dispersion en nature, un modèle mathématique permettra d'évaluer les résultats, en fonction de la nature des emplacements des rejets et des quantités d'effluents.

Cet ensemble constitué par l'état de référence et le modèle de mesure de la prévision des effets permettra d'apprécier l'impact des créations d'industries et de déterminer, pour chaque cas, les conditions de rejets éventuels.

Ces études seront évidemment complétées par des observations et des contrôles de l'état des eaux qui seront effectués aux lieux retenus pour établir le relevé de l'état de référence, et aux endroits à risques, mis en évidence par les études prévisionnelles.

Quant aux *effets sur l'atmosphère*, trois types d'études ont été réalisées : l'une sur le climat de la zone, l'autre sur l'état de référence de la pollution atmosphérique du site ; on a ensuite établi une prévision des concentrations au sol résultant d'émissions permanentes d'effluents gazeux. D'autres études en cours ou programmées pour l'année prochaine concernent une analyse complémentaire des données météorologiques et des expériences de simulation par diffusion réelle d'odeurs.

La totalité des études sur l'atmosphère devrait être terminée en 1977.

Si, au terme des études écologiques entreprises, l'implantation d'une zone industrialo-portuaire de grande envergure s'avère possible, votre commission souhaiterait connaître dans quels délais pourrait être entreprise la réalisation des premiers travaux d'équipement ; en effet, la création d'une telle zone provoquerait un effet d'entraînement important pour le développement économique du Sud-Ouest, et l'intérêt de cette opération doit être souligné tant du point de vue de l'aménagement du territoire que pour affronter la concurrence espagnole de Bilbao, ce port ayant particulièrement bien résisté à la crise économique, ainsi qu'on l'a vu précédemment.

La nécessité de la lutte contre l'inflation et les restrictions imposées aux dépenses publiques ne doivent pas faire oublier les problèmes de la mise en valeur, à long terme, des possibilités portuaires du littoral atlantique.

## B. — Les efforts de commercialisation.

Bien que tous les ports français ne disposent pas encore de voies d'accès aussi développées que certains concurrents du Nord de l'Europe, ils possèdent des installations susceptibles d'attirer de nombreux navires ; c'est pourquoi des efforts de commercialisation doivent être entrepris pour trouver de nouveaux clients et améliorer les conditions de passage des navires dans les ports français.

### 1° LA RECHERCHE DE NOUVEAUX CLIENTS

Les grands ports entreprennent des actions de promotion destinées notamment à attirer vers eux les trafics de marchandises diverses liés aux lignes régulières. Ainsi, Marseille a développé ses liaisons avec le Proche-Orient, la Mer Rouge et le Golfe Persique. Le Havre, qui dispose de bureaux permanents à New York, Londres et Tokyo, reçoit des lignes nouvelles ; il s'agit d'abord de plusieurs services conteneurisés vers l'Extrême-Orient ; les U. S. Lines des Etats-Unis ont choisi Le Havre comme tête de ligne en Europe.

Le port rapide de Dunkerque développe des liaisons par navires rouliers avec la Grande-Bretagne ; une ligne régulière relie ce port à l'Asie du Sud-Est et aux Philippines.

Bordeaux a été jumelé avec Philadelphie ; d'autre part, il assure une ligne régulière entre le terminal à conteneurs du Verdon et l'Australie.

A Rouen, dix liaisons régulières nouvelles ont été créées avec l'Afrique et l'Amérique latine.

Des navires rouliers effectuant des liaisons avec l'Espagne font escale à Nantes.

Ces actions — certes intéressantes — ne paraissent pas suffisantes pour supprimer les détournements de trafic dont bénéficient les établissements concurrents, en particulier Anvers. L'existence de liaisons maritimes fréquentes et de bonne qualité, les services rendus par ce port, notamment dans les domaines de la manutention et du stockage, contribuent à attirer vers lui des trafics intéressant normalement les ports français ; cette situation a des effets cumulatifs que les ports français doivent enrayer. Dans ce domaine, on attend beaucoup de la mise en service du quai aux aciers de Dunkerque, grâce à la création d'un groupement des exportateurs d'aciers qui devrait permettre de récupérer certains trafics.

## 2° LA NÉCESSAIRE AMÉLIORATION DES CONDITIONS DU PASSAGE DES NAVIRES

Un premier objectif est de *diminuer les temps d'immobilisation dans les ports* ; celui-ci dépend de nombreux facteurs : disponibilité des postes spécialisés et des équipements, qualité des services de manutention, accomplissement des formalités douanières. En France, d'un port à l'autre, la durée globale du séjour des navires est très variable. Il apparaît souvent que les services de manutention à l'étranger sont plus rapides que dans les ports français ; cependant, quant aux horaires d'ouverture, depuis 1974, les ports français offrent des possibilités analogues à celles de leurs concurrents.

La comparaison des coûts de passage par tonne de marchandise entre les ports français et étrangers montre que, pour certains types de navires, Le Havre, Rouen et Dunkerque sont moins chers que Rotterdam ; de même Marseille est dans une position concurrentielle ; on constate par contre que Zeebrugge pratique des tarifs nettement inférieurs à ceux des ports français, alors que les coûts de passage à Anvers sont généralement plus élevés que ceux du Havre, Rouen et Dunkerque. Ces observations confirment que *ce sont la qualité du service, la régularité du travail et les liaisons régulières nombreuses qui attirent la clientèle vers les ports du Nord, plutôt qu'un moindre coût.*

Le passage des navires dans les ports n'est qu'un élément de la chaîne de transport et, pour améliorer notablement les conditions d'acheminement des marchandises qui utilisent la voie maritime, il faut également assurer un transport fluvial ou terrestre adapté aux besoins des chargeurs, quant à la rapidité, et quant au coût. Ainsi par exemple, les tarifs pratiqués par la S. N. C. F. sont souvent plus élevés pour les ports français que pour les ports belges ou néerlandais en raison de flux de trafic moins importants ; les efforts consentis par la S. N. C. F. en ce domaine devraient être amplifiés.

### 3° LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES ET COMMERCIALES ÉVOLUENT LENTEMENT

Des expériences de simplification des procédures sont menées depuis 1975 dans le cadre de Simprofrance (Comité français pour la simplification des procédures du commerce extérieur) avec le « bordereau d'expédition » rempli par le chargeur qui permet d'embarquer la marchandise sans autre document ; celle nouvelle procédure de dédouanement permet la régularisation ultérieure des documents.

Dans certains ports, la collaboration entre les administrations des ports et des douanes et les usagers a permis des simplifications ; c'est le cas à Dunkerque où a été mise au point une procédure automatisée des formalités de mise en douane des navires et de perception des droits de port, les procédures applicables aux conteneurs ont été également simplifiées. A Marseille, on procède à des essais visant à élaborer un document commun « entrée et sortie ».

**Il faut enfin évoquer le projet T. R. I. M.** (Traitement de l'information maritime) qui intéresse les usagers des ports du Havre et de Marseille et devrait, grâce à l'utilisation de l'informatique, faciliter la circulation de l'information entre toutes les parties intervenant dans une opération de transport maritime et alléger des procédures.

Une transformation rapide des procédures exige un effort exceptionnel tant des administrations que des professions portuaires ; c'est un élément indispensable à une commercialisation convenable des services portuaires et à la lutte contre la concurrence.

**C. — La nécessité de contrôler la concurrence sauvage en mettant en place une réelle politique portuaire européenne**

**1° UNE CONCURRENCE SAUVAGE MENACE CERTAINS PORTS FRANÇAIS**

En juillet dernier, la Far Eastern Freight Conference a adopté une résolution tendant à appliquer entre Le Havre et les ports du Nord le principe dit de « l'égalisation » selon lequel les armateurs membres de la Conférence se réservent la possibilité d'expédier la marchandise conteneurisée par un port du Nord de l'Europe (principalement Rotterdam) sans supplément de prix pour le chargeur ; ceci est une pratique de dumping intolérable qui aurait pour effet de consolider la position de Rotterdam, les établissements français devenant des ports secondaires.

Les pouvoirs publics français ont manifesté une très vive opposition à la résolution précitée pour laquelle a été décidé un sursis à exécution.

Il apparaît donc urgent qu'une concertation s'établisse entre les différents gouvernements européens et que la concurrence soit moralisée dans les domaines des ports et des transports maritimes.

**2° LA POLITIQUE PORTUAIRE EUROPÉENNE DOIT ABOUTIR  
A DES DÉCISIONS CONCRÈTES**

Jusqu'à maintenant, les principes du Traité de Rome en matière de politique commune des transports n'ont pas été explicités en ce qui concerne les ports.

Certes, depuis 1973, un groupe a reçu mandat pour étudier les problèmes spécifiques des ports, à savoir : préciser les définitions des termes utilisés dans le domaine portuaire, décrire les situations administratives et fiscales et les conditions de fonctionnement des établissements portuaires, ainsi que toutes les opérations et fonctions dépendant du transport dans les ports maritimes.

Un rapport, établi à partir des réponses des ports à un questionnaire détaillé, est en cours d'élaboration. Dans la mesure où il permettra des comparaisons significatives, il pourrait être la base

d'une politique portuaire communautaire, susceptible d'éliminer progressivement les distorsions de concurrence.

Il est intéressant de noter l'extrême prudence des réponses du Ministère de l'Equipement sur ce problème. La lenteur de la procédure en cours, l'incertitude des résultats de l'étude actuelle ne semblent guère augurer de la mise en œuvre rapide d'une politique portuaire qui serait le fruit d'une volonté politique commune européenne. Les travaux actuels concernent exclusivement les autorités portuaires et, pour l'instant, il ne s'agit nullement de concertation au sein de la C. E. E. ; plusieurs Etats membres ont d'ailleurs exprimé leur réserve, voire leur opposition à l'encontre d'une politique portuaire européenne.

## EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur, **M. Kieffer** a souligné que la préférence de nombreux industriels français pour les ports étrangers était motivée par une plus grande fiabilité de ceux-ci, en particulier par l'existence de lignes régulières fréquentes qui facilitent les expéditions ; il a également insisté sur la nécessité de développer les infrastructures routières desservant les ports.

**M. Laucournet** a demandé que le rapporteur mette l'accent sur l'aménagement de voies fluviales et terrestres adaptées aux besoins actuels des ports maritimes, ces voies étant indispensables aux communications entre ceux-ci et l'arrière-pays et à l'utilisation optimale des équipements portuaires importants réalisés au cours des dernières années.

Enfin, **M. Hector Dubois** a indiqué qu'il ne fallait pas sous-estimer l'importance des modalités du travail des dockers français sur les détournements de trafic vers les ports d'Anvers et de Rotterdam.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions concernant les **ports maritimes** dans le projet de loi de finances pour 1977, adopté par l'Assemblée Nationale.