

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1978, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE.

TOME XII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD,

Sénateur.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Michel Chauty, président; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Jacques Eberhard, André Barroux, secrétaires; Octave Bajoux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégègère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Fernand Chatelain, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Léon David, René Debesson, François Dubanchet, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Pierre Gaudin, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Rémi Herment, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Léandre Létouart, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Daniel Millaud, Paul Mistral, Jacques Mossion, Jean Natali, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picard, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Proriot, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (5^e législ.) : 3120 et annexes 3131 (tomes I à III et annexe 22),
3152 (tome XXII) et in-8° 770.

Sénat : 87 et 88 (tomes I, II et III, annexe 14) (1977-1978).

SOMMAIRE

	Page
Introduction	3
I. — Le trafic enregistré dans les ports maritimes métropolitains :	
1° Le trafic de marchandises	4
2° Le trafic de passagers	12
3° Résultats provisoires partiels pour 1977	13
II. — Les problèmes d'exploitation des ports maritimes :	
1° Les problèmes financiers	17
2° Les problèmes commerciaux et administratifs	19
3° Les problèmes sociaux	20
III. — Les investissements :	
1° Bilan des actions menées dans le cadre du VII ^e Plan	22
2° Investissements proposés pour 1978	24
IV. — La politique portuaire européenne	27
Examen en Commission	29

MESDAMES, MESSIEURS,

Le trafic des ports maritimes français est le reflet de la conjoncture économique nationale et internationale.

Le rythme d'accroissement des trafics portuaires s'est brisé en 1974. Vraisemblablement, les courbes d'activité se présenteront longtemps encore en dents de scie : après la régression spectaculaire de 1975 (— 12,6 % par rapport à 1974), les résultats de 1976 ont été marqués par une nette reprise. Un port non autonome, Dieppe, se distingue avec une augmentation de trafic de l'ordre de 35 %. Mais l'année en cours sera moins brillante et ne laissera sans doute apparaître qu'une amélioration d'environ 5 %.

Cette activité, irrégulière, pose et posera aux différents ports des problèmes d'équilibre budgétaire qui ne sauraient être résolus par des augmentations excessives des tarifs des droits de port qui risqueraient de nuire à la compétitivité.

Si les ports étrangers européens sont également soumis aux aléas de la situation économique internationale, ils restent des concurrents redoutables. L'effort d'équipement français doit donc être poursuivi, de même que doivent être menées à leur terme les études proposant des solutions aux problèmes administratifs et commerciaux.

Nous exposerons les résultats globaux (et comparés) du trafic portuaire. Nous analyserons ensuite les problèmes financiers, administratifs et sociaux, qui se posent aux ports maritimes français. Une troisième partie traitera des investissements en cours de réalisation et de ceux proposés dans le projet de loi de finances pour 1978. Ce sera, pour votre Commission, le moment de situer la politique nationale portuaire dans la perspective d'une politique européenne.

I. — LE TRAFIC ENREGISTRÉ DANS LES PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS

1° TRAFIC DE MARCHANDISES

Le trafic commercial des marchandises débarquées et embarquées (avitaillement et pêche non compris) dans les ports maritimes métropolitains a atteint, en 1976, près de 297,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 11,5 % par rapport à 1975. C'est encore 1974 qui constitue le record absolu, avec 305,7 millions de tonnes.

Les tableaux comparatifs ci-après présentent les résultats enregistrés dans les ports autonomes et dans l'ensemble des ports maritimes métropolitains :

TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS EN 1975 ET 1976

Entrées.

(En milliers de tonnes.)

Ports (classement géographique)	Année 1975			Année 1976		
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)
Dunkerque	24.521	9.043	1.048	27.874	9.410	1.075
Le Havre	57.574	50.735	2.676	65.191	57.269	3.138
Rouen	6.985	1.531	838	9.035	1.528	1.000
Nantes - Saint-Nazaire ..	10.771	8.391	670	13.480	10.682	832
Bordeaux	9.127	7.459	520	10.006	8.023	632
Marseille	79.262	70.002	2.079	88.071	77.752	2.419
Autres ports	22.970	8.719	5.927	26.540	9.813	7.432
Ensemble des ports ..	211.210	155.880	13.758	240.197	174.477	16.528

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

Sorties.

(En milliers de tonnes.)

Ports (classement géographique)	Année 1975			Année 1976		
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)
Dunkerque	5.366	1.611	3.279	5.640	1.438	3.595
Le Havre	14.437	9.960	2.633	14.625	9.695	3.173
Rouen	5.847	1.785	1.505	6.551	2.305	1.593
Nantes - Saint-Nazaire ..	1.662	759	334	1.841	1.211	277
Bordeaux	2.121	953	484	2.062	887	514
Marseille	16.520	11.509	3.947	15.908	10.920	3.841
Autres ports	9.894	818	4.979	11.057	1.054	5.153
Ensemble des ports ..	55.847	27.395	17.181	57.684	27.510	18.146

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

Total.

(En milliers de tonnes.)

Ports (classement géographique)	Année 1975			Année 1976		
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)	Tous Produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses (*)
Dunkerque	29.887	10.654	4.327	33.514	10.848	4.670
Le Havre	72.011	60.695	5.329	79.816	66.964	6.311
Rouen	12.832	3.316	2.343	15.586	3.833	2.593
Nantes - Saint-Nazaire ..	12.433	9.150	1.004	15.321	11.893	1.109
Bordeaux	11.248	8.412	1.004	12.068	8.910	1.146
Marseille	95.782	81.511	6.026	103.979	88.672	6.260
Autres ports	32.864	9.537	10.906	37.597	10.867	12.585
Ensemble des ports ..	267.057	183.275	30.939	297.881	201.987	34.674

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

Ce sont toujours les ports autonomes qui traitent la majeure partie du trafic (87,38 %).

En 1976, Marseille reste le premier port français. Il traite (entrées et sorties confondues) 34,87 % de tous les produits, 43,89 % des produits pétroliers, 18,05 % des marchandises diverses, 14,77 % des vracs (ces pourcentages étaient, en 1975, respectivement de : 35,86 %, 44,47 %, 19,45 %, 15,60 %).

Le Havre : 26,79 % tous produits, 33,15 % des produits pétroliers, 18,20 % des marchandises diverses, 10,68 % des vracs.

Dunkerque, le troisième « grand » a augmenté — en pourcentage — son trafic des vracs : entrées et sorties confondues : 29,39 % en 1976 (28,20 en 1975) ; entrées : 35,34 % en 1976 (34,71 % en 1975) ; sorties : 5,04 % en 1976 (4,22 % en 1975).

Bordeaux demeure la « lanterne rouge » dans le classement des ports autonomes ; sa part dans le trafic portuaire métropolitain diminue au fil des années : 4,05 % en 1976, 4,21 % en 1975, 4,77 % en 1974. L'analyse des entrées et des sorties fait apparaître une évolution similaire, sauf pour le trafic de conteneurs ; les équipements récemment mis en service à Bordeaux pour ce type de transport étaient donc indispensables. Pour les entrées, la part de Bordeaux dans le trafic national a évolué comme suit : tous produits : 4,16 % en 1976, 4,32 % en 1975 ; produits pétroliers : 4,59 % en 1976, 4,78 % en 1975 ; marchandises diverses : 3,82 % en 1976, 3,77 % en 1975 ; vracs : 2,74 % en 1976, 2,76 % en 1975. L'évolution des sorties est la suivante : tous produits : 3,57 % en 1976, 3,79 % en 1975 ; produits pétroliers : 3,22 % en 1976, 3,47 % en 1975 ; marchandises diverses : 2,83 % en 1976, 2,81 % en 1975 ; vracs : 5,49 % en 1976, 6,06 % en 1975.

Cette dégradation de la situation relative de Bordeaux dans l'ensemble de l'activité portuaire métropolitaine est préoccupante — le trafic n'a augmenté que de 7,29 % — et la diminution de la production de la raffinerie Elf risque d'accroître les difficultés. L'aménagement de la zone du Verdon devrait favoriser l'établissement de nouveaux trafics.

Pour l'ensemble des ports, en 1976, les entrées sont en hausse de 13,7 % par rapport à 1975, avec 240,2 millions de tonnes, dont 174,5 millions de tonnes de produits pétroliers ; les sorties, avec 57,7 millions de tonnes, dont 27,5 millions de tonnes de produits pétroliers, sont en hausse de 3,3 % par rapport à l'année précédente. Les produits pétroliers représentent la part la plus importante du trafic portuaire : en 1976, entrées et sorties confondues : 67,80 % (1975 : 68,62 %) ; entrées : 72,63 % (1975 : 73,80 %) ; sorties : 47,69 % (1975 : 49,05 %).

Les tonnages traités, supérieurs à ceux de 1975, demeurent inférieurs aux résultats enregistrés en 1974. Le remport de pétrole brut constitue une activité non négligeable pour Marseille et Le Havre, où il représente respectivement 7,6 millions de tonnes et 6,8 millions de tonnes.

Le trafic d'hydrocarbures gazeux ou liquéfiés — principalement du méthane — atteint, en entrées, 2,574 millions de tonnes. Il intéresse en premier lieu Marseille (1,988 millions de tonnes) et accessoirement Le Havre.

Pour le trafic de minerais (14,3 millions de tonnes), on enregistre une progression appréciable, surtout pour les minerais ferreux (+ 16,3 %) qui ont été reçus en priorité à Dunkerque et à Marseille, ce dernier port ayant également traité l'essentiel des minerais non ferreux.

Les entrées de combustibles minéraux solides (14,1 millions de tonnes) ont fortement augmenté (+ 23,7 %); elles ont été enregistrées principalement à Rouen, Dunkerque, Le Havre et Marseille.

En revanche, le trafic global des minéraux (10 millions de tonnes) a augmenté très modérément (+ 8,7 %), les entrées étant supérieures aux sorties, et Dunkerque étant le port recevant l'essentiel du tonnage des sables marins et des graviers.

Dans le trafic des produits liés à l'agriculture, les entrées concernent principalement le bois et les sorties, des céréales. Le trafic des engrais a fortement progressé (+ 17 %), sans atteindre cependant le niveau enregistré en 1974.

Le trafic des marchandises diverses a augmenté de 12 %, chiffre très proche de la moyenne de 11,5 % enregistrée pour l'ensemble du trafic en 1976 ; mais au Havre et dans les ports non autonomes, le tonnage des marchandises diverses a augmenté de 15 % ; ceci met en évidence le dynamisme de certains ports secondaires métropolitains.

Le volume des marchandises transportées en conteneurs augmente rapidement d'année en année, ainsi que le montrent les tableaux récapitulatifs suivants :

EVOLUTION DU TRAFIC DES CONTENEURS

Années	Marchandises diverses (*) (en tonnes)	Marchandises en conteneurs (en tonnes)	Part relative des conteneurs par rapport aux marchandises diverses (en pourcentage)	Variation relative de l'année n par rapport à l'année n - 1	
				Marchandises diverses (en pourcentage)	Marchandises en conteneurs (en pourcentage)
1973	30.271.754	2.895.625	9,6	+ 14,9	+ 45,5
1974	31.513.390	3.455.309	11	+ 4,1	+ 19,3
1975	30.938.636	3.811.260	12,3	- 1,8	+ 10,3
1976	34.673.521	5.423.429	15,6	+ 12,1	+ 42,3

(*) Marchandises autres que les liquides et solides en vrac.

TONNAGE DE MARCHANDISES : POIDS BRUTS EN TONNES

(Conteneurs + marchandises.)

Ports (classement géographique)	Entrées			Sorties		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
Dunkerque	192.905	189.215	243.165	288.485	286.552	413.047
Calais	14.756	12.872	11.518	58.480	42.538	34.536
Le Havre	909.460	968.637	1.393.033	1.047.094	1.037.200	1.519.148
Rouen	28.468	46.419	60.759	98.699	104.306	151.497
Bordeaux	46.930	60.346	90.167	39.133	56.413	118.262
Sète	(1)	(1)	21.061	(1)	(1)	59.399
Marseille	319.867	457.085	603.875	404.878	546.486	692.998
Autres ports	788	255	2.545	4.366	2.936	8.419
Ensemble des ports	1.513.174	1.734.829	2.426.123	1.941.135	2.076.431	2.997.306

(1) Renseignements non disponibles.

NOMBRE DE CONTENEURS DE 6 METRES DE LONG ET PLUS

(Pleins + vides.)

Ports (classement géographique)	Entrées			Sorties		
	1974	1975	1976	1974	1975	1976
Dunkerque	12.446	12.014	15.452	16.941	13.264	25.634
Calais	3.046	2.367	1.762	2.937	3.194	2.624
Le Havre	67.334	80.167	112.993	75.767	81.788	120.253
Rouen	2.778	4.807	7.565	8.783	9.367	13.800
Bordeaux	3.377	4.287	7.864	3.577	5.060	9.886
Sète	(1)	(1)	5.755	(1)	(1)	5.000
Marseille	26.520	39.085	52.821	32.217	41.568	54.032
Autres ports	77	117	199	401	259	814
Ensemble des ports	115.598	142.844	204.411	141.623	154.700	232.043

(1) Renseignements non disponibles.

En 1976, le tonnage des marchandises transportées en conteneurs aura augmenté de 42 % par rapport à l'année précédente, Le Havre conservant la première place avec 53,69 % du trafic total, Marseille venant en second (23,91 % des entrées et sorties réunies). La part relative des conteneurs dans le transport des marchandises diverses est en progrès constant.

Il est toujours intéressant de comparer les tonnages traités par les ports français aux résultats enregistrés par les ports européens étrangers les plus importants. Rotterdam — dont le trafic total égale presque celui de tous les ports français confondus — avec 288 millions, marque une progression de 5,45 % par rapport à 1975.

**TRAFIC DE MARCHANDISES
DANS QUELQUES PORTS EUROPEENS CONTINENTAUX**

(En millions de tonnes.)

Ports	Année 1975			Année 1976 (2)		
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses
Amsterdam	18,8	5,2	(1)	19,5	4,6	(1)
Rotterdam	273,2	165,4	(1)	288,1	183,7	(1)
Anvers	60,5	17,5	25,2	66,1	12,3	25,4
Brême-Bremerhaven	22	3,3	12,5	23,2	(1)	13,2
Hambourg	48,2	17,3	13,6	52,4	17,5	14,7
Gênes	52,5	35,9	5,4	51,5	35,9	5,4
Bilbao	18,7	9	4,1	19,9	(1)	(1)
Barcelone	11,7	4,3	4,1	13,8	3,3	4,8

(1) Non disponible.

(2) Résultats provisoires.

Il faut souligner que les plus grands ports européens continentaux ont enregistré des évolutions de trafic moins satisfaisantes que celles de ports autonomes français :

**VARIATION DU TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PORTS EUROPÉENS
CONTINENTAUX ET LES PORTS AUTONOMES FRANÇAIS EN 1976 PAR
RAPPORT A 1975**

(En pourcentage.)

Ports	Tous produits	Produits pétroliers
Amsterdam	+ 3,72	- 11,53
Rotterdam	+ 5,45	+ 11,06
Anvers	+ 9,25	- 1,16
Brême-Bremerhaven	+ 5,45	(1)
Hambourg	+ 8,71	+ 1,15
Gênes	- 1,90	0
Bilbao	+ 6,41	(1)
Barcelone	+ 17,94	- 23,25
Dunkerque	+ 12,13	+ 1,82
Le Havre	+ 10,83	+ 10,32
Rouen	+ 21,46	+ 15,59
Nantes - Saint-Nazaire	+ 23,22	+ 29,97
Bordeaux	+ 7,29	+ 5,92
Marseille	+ 8,55	+ 8,78

(1) Résultats non communiqués.

2° TRAFIC DE PASSAGERS

Le trafic de passagers embarqués et débarqués, non compris les services côtiers, a marqué une légère progression par rapport à 1975 : 11.264.038 personnes transportées, au lieu de 11.113.029, soit une augmentation de 1,35 %.

TRAFIC DE PASSAGERS DANS LES PORTS FRANÇAIS

Ports (classement géographique)	Année 1976	Premier trimestre 1977
Dunkerque	351.743	75.408
Calais	4.169.397	468.010
Boulogne-sur-Mer	1.395.432	106.708
Dieppe	573.344	46.770
Le Havre	743.363	83.127
Cherbourg	465.479	9.800
Saint-Malo	425.182	29.145
Marseille	792.197	102.722
Nice	502.868	32.159
Bastia	589.341	45.047
Ajaccio	385.236	39.725
Autres ports	870.156	30.406
Ensemble des ports	11.264.038	1.069.027

Le tableau précédent donne également les résultats provisoires du premier trimestre 1977. Ces chiffres sont donnés à titre d'information, on ne peut évidemment en tirer aucune conclusion définitive, le premier trimestre incluant peu de périodes de vacances.

Si Calais reste le grand port français de passagers, les liaisons avec la Corse constitue le cinquième du trafic de passagers.

Le tableau suivant donne, d'une part, le pourcentage d'augmentation (ou de diminution) de trafic pour chaque port par rapport à 1975, et la part de chaque port dans le trafic national pour l'année 1976 :

EVOLUTION DU TRAFIC DE PASSAGERS EN 1976

(En pourcentage.)

Ports	Variation de trafic par rapport à 1975	Part de chaque port dans le trafic de passagers
Dunkerque	- 16,02	3,12
Calais	+ 4,71	37,01
Boulogne-sur-Mer	+ 1,64	12,38
Dieppe	- 5,27	5,09
Le Havre	- 5,25	6,59
Cherbourg	+ 5,10	4,13
Saint-Malo	+ 64,12	3,77
Marseille	+ 6,70	7,03
Nice	- 14,96	4,46
Bastia	+ 1,30	5,23
Ajaccio	+ 5,74	3,42
Autres ports	+ 65,18	7,72

3° RÉSULTATS PROVISOIRES PARTIELS POUR 1977

Par rapport au premier semestre 1976, les résultats du premier semestre 1977 marquent un léger progrès de l'ordre de 2,9 % pour l'ensemble des ports métropolitains, mais de 3,2 % pour les six ports autonomes.

RESULTATS PROVISOIRES DU TRAFIC DE MARCHANDISES DANS LES PORTS METROPOLITAINS

Premier semestre 1977.

(En millions de tonnes.)

Ports	Réceptions (tous produits)	Expéditions (tous produits)	Total	
			tous produits	dont pétrole brut
Dunkerque	12,6	2,1	14,7	3,7
Le Havre	33,5	7,8	41,3	31,6
Rouen	4,7	3,5	8,2	2,6
Nantes - Saint-Nazaire	5,8	1,9	7,7	4,4
Bordeaux	4,5	0,9	5,4	3,1
Marseille	42,6	8,6	51,2	37,2
Autres ports	12,8	5,7	18,5	1,8
Ensemble des ports	116,5	30,5	147	84,4

En revanche, les résultats des neuf premiers mois de 1977 sont inférieurs à ceux enregistrés pour la période équivalente de 1976. Cette évolution négative est imputable à une baisse du trafic pétrolier (— 6 %), conséquence de la grève du personnel des navires pétroliers français. La diminution des entrées de pétrole brut a affecté principalement Marseille et Le Havre. Cependant, les résultats sont en progrès pour les autres vrac liquides ou solides (+ 5,2 %), surtout pour les marchandises diverses (+ 11 %) et ce, en dépit des grèves survenues à Dunkerque.

Néanmoins, la situation de Bordeaux est de plus en plus préoccupante, la comparaison des trafics des neuf premiers mois des années 1977 et 1976 met en évidence une diminution de 11 %.

**PART DE CHACUN DES PORTS AUTONOMES ET DES AUTRES PORTS
DANS LE TRAFIC DE MARCHANDISES TOTAL**

Premier semestre 1977.

(En pourcentage.)

	Tous produits	Dont pétrole brut
Dunkerque	10	4,38
Le Havre	28,09	37,44
Rouen	5,57	3,08
Nantes - Saint-Nazaire	5,23	5,21
Bordeaux	3,67	3,67
Marseille	34,82	44,07
Autres ports	12,58	2,13

Le tableau ci-dessus présente en pourcentage la part relative de trafic pour chaque port pour le premier semestre 1977. Il peut être comparé à un calcul plus général portant sur les années 1975 et 1976.

RÉPARTITION DES TRAFICS EN 1975 ET 1976

(En pourcentage.)

Entrées	1975				1976			
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs
Ports (classement géographique)								
Dunkerque	11,59	5,80	7,61	34,71	11,60	5,39	6,50	35,34
Le Havre	27,25	32,54	19,45	10,01	27,14	32,82	18,98	9,72
Rouen	3,30	0,98	6,09	11,10	3,76	0,87	6,05	13,22
Nantes - Saint-Nazaire	5,09	5,38	4,86	4,11	5,61	6,12	5,03	3,99
Bordeaux	4,32	4,78	3,77	2,76	4,16	4,59	3,82	2,74
Marseille	37,52	44,90	15,11	17,27	36,66	44,56	14,63	16,05
Autres ports	10,87	5,59	43,08	20,02	11,04	5,62	44,96	18,99
Ensemble des ports	99,94	99,57	99,97	99,98	99,97	99,97	99,97	99,95
Comparaison avec le total des entrées	100	73,80	6,51	19,68	100	72,63	6,88	20,47

(En pourcentage.)

Sorties	1975				1976			
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs
Ports (classement géographique)								
Dunkerque	9,60	5,88	19,08	4,22	9,77	5,22	19,81	5,04
Le Havre	25,85	36,35	15,44	16,18	25,35	35,24	17,48	14,60
Rouen	10,46	6,51	8,75	22,68	11,35	8,37	8,77	22,05
Nantes - Saint-Nazaire	2,97	2,77	1,94	5,04	3,19	4,40	1,52	2,93
Bordeaux	3,79	3,47	2,81	6,06	3,57	3,22	2,83	5,49
Marseille	29,58	42,01	22,97	9,44	27,57	39,69	21,16	9,53
Autres ports	17,71	2,98	28,97	36,34	19,16	3,83	28,39	40,32
Ensemble des ports	100	99,97	99,96	99,96	99,96	99,97	99,96	99,96
Comparaison avec le total des sorties	100	49,05	30,76	20,18	100	47,69	31,45	20,85

**ENTRÉES ET SORTIES RÉUNIES
POURCENTAGES PAR RAPPORT A L'ENSEMBLE DU TRAFIC ET PAR TRAFIC**

(En pourcentage.)

Ports (classement géographique)	1975				1976			
	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs 52.843	Tous produits	Produits pétroliers	Marchandises diverses	Vracs 61.220
Marseille	35,86	44,47	19,47	15,60	34,87	43,89	18,05	14,77
Le Havre	26,96	33,11	17,22	11,32	26,79	33,15	18,20	10,68
Dunkerque	11,19	5,81	13,98	28,20	11,25	5,37	13,46	29,39
Rouen	4,80	1,80	7,57	13,57	5,23	1,89	7,47	14,96
Nantes - Saint-Nazaire	4,65	4,99	3,24	4,31	5,14	5,88	3,19	3,78
Bordeaux	4,21	4,58	3,24	3,46	4,05	4,41	3,30	3,28
Autres ports	12,30	5,20	35,25	23,50	12,62	5,38	36,29	23,10
Ensemble des ports	100 99,97	100 99,96	100 99,97	100 99,96	100 99,95	100 99,97	100 99,96	100 99,96
Comparaison avec le trafic global	100 99,98	68,62	11,58	19,78	100 99,99	67,80	11,64	20,55

II. — LES PROBLÈMES D'EXPLOITATION DES PORTS MARITIMES

1° PROBLÈMES FINANCIERS

La situation financière des ports autonomes français a évolué favorablement en raison de la conjonction d'une augmentation générale du trafic et des tarifs des droits de port, mais aussi grâce à une gestion plus rigoureuse. L'exercice 1977, à cause du plan de lutte contre l'inflation, a limité à + 6,5 % l'augmentation des droits de port. Contrairement à la loi, la plupart des budgets prévisionnels des ports autonomes ont été présentés en déficit ; néanmoins, on peut espérer, en fin d'exercice, la réalisation de l'équilibre des comptes financiers.

**COMPTES D'EXPLOITATION DES PORTS AUTONOMES EN 1975 ET 1976
(AVANT PERTES ET PROFITS)**

(Unité : millions de francs.)

Désignations	Marseille		Le Havre		Dunkerque		Rouen		Nantes		Bordeaux	
	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976	1975	1976
I. — Charges :												
60 - Achats	8,2	9	11,3	17,1	8,6	9,1	12,4	13	6,6	7,8	13,1	12
61 - Frais de personnel	114,7	140	123,4	143,8	85,1	99,5	79	90,7	53,2	61,4	69,3	80
63 - Frais fournisseurs	47,1	57	51,5	61,6	32	41,5	19,2	19,9	6,8	10,5	15,7	18
66 - Frais divers de gestion	9,3	11,9	5,7	7	3,9	5,1	3,1	3,6	2,4	2,7	2,9	4
67 - Frais financiers	50,6	56,3	54,8	66,6	34,9	43,4	11,7	12,6	10	12	11,2	14
68 - Amortissements du port	82,7	100,2	48,2	56,5	32,1	49,5	17,6	20,7	9,1	19,7	10,5	15
Autres charges (62-64)	1,8	2	2,3	2,7	1,1	1,2	1,2	0,6	1,7	0,5	4,4	2
Ensemble des charges	314,4	376,4	297,2	355,3	197,7	249,3	144,2	161,1	89,8	114,6	127,1	147
II. — Produits.												
704 - Droits de port	108,6	147,2	104,8	144,4	44,7	59,5	28,2	38,5	22,6	} 69,7	23,8	35
706 - Outillage	146,3	179,1	83,3	98,5	64,1	88,9	23,2	29,7	18,6		28,3	33
707 - Domaine	12,3	14,6	22,4	25,4	17,3	24,3	8	10,6	7,7		8	9
71 - Remboursement Etat	8,8	11,7	20,6	28	27,7	40,6	23	31,4	16	22	22	28
76 - Produits accessoires et divers	8,9	10,5	33,7	11,6	7	5	26,8	21,4	7,3	5,7	21,5	20
77 - Produits financiers	3,1	4,1	4,2	3,9	4,3	4,7	2,1	1,6	0,6	0,5	1,5	0
78 - Travaux faits par l'entreprise pour elle-même	15,1	20	29,5	50	15,2	27,1	30,7	26,6	12,3	20,5	20,1	20
Ensemble des produits	303,1	387,2	298,5	361,8	180,3	250,1	142	159,8	85,1	118,4	125,2	148
Excédent de charges	11,3	»	»	»	17,4	»	2,2	1,3	4,7		1,9	»
Excédent de produits	»	+ 10,8	+ 1,3	+ 6,5	»	+ 0,8	»	»	»	+ 3,8	»	+ 1

L'amélioration de la situation financière en 1976 a permis aux ports de reconstituer pour une large part leur capacité d'autofinancement. Ceci est particulièrement net pour Nantes - Saint-Nazaire dont le ratio marge nette d'autofinancement/investissements à la charge du port autonome avait été négatif en 1975 (— 0,02).

**EVOLUTION DE LA CAPACITE D'AUTOFINANCEMENT NET PAR RAPPORT
AUX INVESTISSEMENTS A LA CHARGE DES PORTS AUTONOMES**

	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes - Saint-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1974	0,23	0,20	0,27	0,10	0,25	0,43
1975	0,06	0,10	0,13	— 0,02	— 0,05	0,27
1976	0,26	0,28	0,43	0,05	0,15	0,56

Les ports non autonomes ont une situation financière équilibrée, pour la plupart. Ils appliquent actuellement un plan comptable et une comptabilité analytique. L'éventualité de la transformation en ports autonomes de Brest et La Rochelle est évoquée, mais les chambres de commerce ne semblent guère favorables à l'application d'un statut qui comporte un régime financier moins avantageux que le mode de gestion actuel.

Pour 1977, les résultats prévisionnels d'exploitation avant pertes et profits font apparaître une situation d'équilibre pour Marseille et Nantes - Saint-Nazaire, un bénéfice de 1,2 million de francs au Havre, et un déficit à Rouen (— 3 millions de francs), Bordeaux (— 10 millions de francs), Dunkerque (— 15,9 millions, 9 millions étant imputables à la grève).

2° PROBLÈMES COMMERCIAUX ET ADMINISTRATIFS

Les meilleurs résultats obtenus ne sont pas dus simplement à l'augmentation du trafic et des droits. Les ports français ont renforcé leurs directions commerciales, elles ont recruté des prospecteurs qui démarchent la clientèle en France et à l'étranger. Le Havre fait l'expérience d'une « plate-forme brésilienne » qui concentre les marchandises en provenance et à destination du Brésil, sur le modèle de ce qui fonctionne déjà pour les produits échangés avec la Corée du Sud.

Diverses tentatives d'amélioration des opérations administratives commerciales liées au transport des marchandises doivent être évoquées ici.

Il est regrettable que les propositions de Simprofrance n'aient pu aboutir à des décisions concrètes. En effet, malgré les expériences menées depuis 1975, on attend toujours l'agrément, par la Direction générale des douanes, du « bordereau d'expédition », document unique accompagnant la marchandise du lieu de production au navire et contenant tous les renseignements indispensables à l'embarquement. L'utilisation d'un tel bordereau permettrait une procédure de dédouanement beaucoup plus rapide.

D'autre part, il faut faire le point des travaux des associations TRIM qui, à Marseille et au Havre, regroupent les professions portuaires, en vue de mettre en place un traitement informatique des informations relatives à l'exécution des opérations intéressant le transport des marchandises. Le but de ce système est d'accélérer la circulation des informations et de rationaliser les procédures. Maître d'œuvre au niveau national, TRIM-France a mené les études techniques et financières qui devraient permettre de soumettre prochainement aux professionnels un projet. Si celui-ci est approuvé, l'exécution pourrait commencer en 1978, avec l'acquisition de matériels et la mise au point d'un programme « export » qui pourrait fonctionner au Havre et à Marseille en 1979 ; au cours de cette même année, serait élaboré également un programme « import » appliqué en 1980 à Marseille et au Havre. Le système TRIM serait simultanément étendu à Rouen en 1980.

On prévoit l'utilisation par l'Administration des douanes du système SOFIA destiné à traiter les opérations douanières par l'informatique. Ce système est déjà en service dans les aéroports parisiens depuis le 1^{er} juillet 1976. Sans modifier les procédures, le système SOFIA, qui sera couplé avec TRIM, délivre automatiquement les autorisations d'exportation dans la plupart des cas ; il devrait permettre une accélération des opérations de contrôle douanier dans les ports.

3° PROBLÈMES SOCIAUX

Il faut aborder également le problème des conflits sociaux dans les ports. Le tableau suivant donne le nombre de jours de grève dans quatre ports autonomes en 1976.

TEMPS D'ARRÊT (1) DE LA MANUTENTION PORTUAIRE EN 1976

	Dus aux ouvriers dockers	Dus au personnel outillage	Manutention (2)	
			Heures	Jours
Dunkerque (16 h)	244 h	249 h	437 h	27,3 j
Le Havre (14 h)	35,5 h	35 h	55,5 h	4 j
Marseille (13 h 20)	144 h	41 h	171,5 h	12,5 j
Rouen (10 h)	107 h	57,25 h	152,25 h	15 j

(1) Les temps d'arrêt sont décomptés par rapport à l'horaire normal de jour d'ouverture du port (entre parenthèses à côté de chaque port).

(2) Ce n'est pas le total des deux colonnes précédentes, car certains arrêts sont simultanés. Seuls les arrêts de l'effectif total de chaque catégorie sont décomptés.

Ces arrêts sont dus presque une fois sur trois aux personnels de l'outillage public et non aux ouvriers dockers. En général — sauf à Dunkerque en mars-avril 1977 — les arrêts de travail sont de courte durée, mais fréquents et imprévus. Si des progrès sont réalisés dans les accords comportant de nouveaux avantages sociaux en échange d'une modernisation de l'organisation du travail, certains conflits liés au principe du monopole des dockers opposent ceux-ci à des entreprises autres que de manutention (industries portuaires, transporteurs et transitaires, armements, etc.). Compte tenu des aléas internationaux, il faut rappeler que, sur le plan de la gestion, l'échec de l'un peut entraîner l'échec de l'entreprise des autres. Il est important que les problèmes de manutention convenablement résolus, si l'on veut attirer vers les ports français des trafics stables et valoriser les équipements actuellement en service.

III. — LES INVESTISSEMENTS

1° BILAN DES ACTIONS MENÉES DANS LE CADRE DU VII^e PLAN

Pour les ports maritimes, les seules opérations d'investissement programmées au VII^e Plan sont celles inscrites dans le cadre du programme d'action prioritaire n° 9 : « Développer le trafic des marchandises diverses dans les grands ports français ». L'exécution du programme se traduit par la construction de 6.000 mètres de quais nouveaux dans chacun des trois grands ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille, correspondant à la création de vingt-cinq postes à quai, dont huit spécialisés pour les conteneurs et la modernisation des équipements déjà existants. Le but recherché est de porter la capacité de ces trois grands ports à 9 millions de tonnes ; il est prévu une enveloppe de 570 millions de francs 1975 d'autorisations de programme pour financer ces équipements.

Au cours des deux premières années du VII^e Plan, 65 millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés en 1976 et 101,8 millions de francs en 1977. Les principaux investissements réalisés sont les suivants :

— *Dunkerque* :

- aménagement des accès du port de transit rapide : 16.000.000 F dont 12.800.000 F à la charge de l'Etat ;
- rescindement du pertuis au môle IV : 9.300.000 F dont 7.600.000 F financés par l'Etat.

— *Le Havre* :

- aménagement du canal central maritime : 29.500.000 F dont 23.600.000 F à la charge de l'Etat ;
- poursuite de l'aménagement de la darse de l'océan (extension et construction de quai sur la face est) : 77.500.000 F dont 51.900.000 F à la charge de l'Etat.

— *Marseille-Fos* :

- poursuite de l'approfondissement de la darse 2 : 15.000.000 F dont 12.000.000 F à la charge de l'Etat ;
- extension du terminal à conteneurs de la darse 2 : 14.650.000 F dont 8.790.000 F à la charge de l'Etat ;
- travaux de creusement en darse 3 : 10.500.000 F dont 8.400.000 F à la charge de l'Etat ;
- construction d'un premier quai sur la face est de la darse 3 : 61.250.000 F dont 36.750.000 F à la charge de l'Etat.

Pour 1978, ce programme d'action prioritaire recevra une dotation de 140,2 millions de francs destinée à financer les investissements nécessaires pour assurer l'augmentation du trafic de marchandises diverses à Dunkerque, au Havre et à Marseille.

Pour les trois premières années du Plan, le taux d'exécution de cette action atteindra 45,1 %.

Quatre programmes d'action prioritaires d'initiative régionale (P.A.P.I.R.) ont été retenus en faveur des ports maritimes. Le premier concerne la zone industrialo-portuaire de Basse-Loire où il s'agit d'approfondir le chenal d'accès de Donges permettant ainsi l'accès des méthaniers. 204 millions de francs d'autorisations de programme seront affectés à cette opération.

Un autre P.A.P.I.R. a pour objet l'équipement de la zone du Verdon en particulier le creusement de la darse n° 1 et l'aménagement de postes à quai. Un financement de 87 millions de francs d'autorisations de programme est prévu pour cette opération.

La zone industrialo-portuaire de Sète bénéficiera de 60 millions de francs d'autorisations de programme destinés à l'extension du port actuel.

Enfin, le quatrième programme est consacré à équiper des ports de pêche de Bretagne afin de les rendre plus compétitifs. Un financement de l'Etat d'environ 15 millions de francs est prévu pour ces opérations.

2° INVESTISSEMENTS PROPOSÉS POUR 1978

1. Les équipements prévus en 1978.

Les crédits prévus pour financer l'ensemble des opérations d'équipement des ports autonomes se répartissent de la façon suivante : crédits budgétaires : 292 millions de francs ; emprunts : 420 millions de francs dont F.D.E.S. : 100 millions de francs, et marché financier : 320 millions de francs.

Pour les ports non autonomes, les crédits d'équipement représentent : crédits budgétaires : 81 millions de francs ; les emprunts : 300 millions de francs dont C.A.E.C.L. : 222 millions de francs et marché financier : 78 millions de francs.

Les programmes de travaux à engager ou à continuer en 1978 sont les suivants :

a) Ports autonomes.

Dunkerque : construction d'un quai à pondéreux et dragages d'accès à ce quai : 60 millions de francs.

Le Havre :

- endiguement sud de la darse de l'océan ;
- dragages de la darse de l'océan ;
- poste roll on/roll off n° 4 pour 87 millions de francs dont Etat : 61,6 millions de francs.

Rouen :

- poursuite de l'amélioration des travaux d'accès ;
- poursuite de la transformation du bassin de Rouen-Quevilly : 47 millions de francs dont Etat : 37,6 millions de francs.

Nantes : poursuite des travaux d'aménagement du chenal Saint-Nazaire de Donges : 50 millions de francs, dont Etat : 40 millions de francs.

Bordeaux : construction d'un second poste dans la nouvelle darse I du Verdon : 33 millions de francs dont Etat : 20 millions de francs.

Marseille :

- divers équipements pour le trafic des marchandises diverses ;
- poursuite du remodelage des vieux bassins de Marseille : 50 millions de francs.

b) Ports non autonomes.

Une part importante des crédits sera consacrée à des travaux divers de restauration et d'amélioration dans la plupart des ports moyens. Toutefois, parmi les opérations les plus importantes énumérées ci-dessous figure un certain nombre d'investissements nouveaux :

Calais : restauration de l'aqueduc de tirage du canal de Calais (deuxième tranche).

Dieppe : construction d'une passerelle Roll on - Roll off dans l'arrière-port.

Brest : rempliement du troisième éperon.

Lorient : amélioration des profondeurs des quais de Kergroise (deuxième tranche).

Bayonne : réparation des dégâts causés par les tempêtes à la digue nord.

Sète : prolongement vers l'est de l'épi Dellon (première tranche).

Toulon : achèvement du port de Bregailon (deuxième tranche).

Nice : transfert du port actuel (première tranche).

Il faut noter que, pour l'exercice 1977, une opération a fait l'objet d'un financement remboursable par le Fonds européen de développement régional (F.E.D.E.R.) : la tranche 1977 du creusement de la darse n° 1 au Verdon à Bordeaux.

2. Les projets d'équipement pour l'outre-mer.

a) Départements d'outre-mer : ils sont concernés essentiellement par des opérations réalisées aux Antilles.

Les investissements les plus importants sont destinés au transport conteneurisé de la banane.

A Fort-de-France, 68 millions de francs seront consacrés à la construction d'un quai à conteneurs, 27 millions de francs étant à la charge de l'Etat en 1977. D'autre part, 30 millions de francs seront investis pour installer deux portiques.

A Pointe-à-Pitre, en 1978, l'Etat participera pour 27 millions de francs à l'édification d'un quai à conteneurs dont le coût global atteindra 67 millions de francs ; en outre, 30 millions de francs seront affectés à la mise en place de deux portiques.

La construction de quais à conteneurs aux Antilles va révolutionner le transport de la banane. Dieppe, traditionnellement « port de la banane », perdra le bénéfice de ce trafic au profit du Havre.

Des travaux sont également prévus en Guyane et à la Réunion, les opérations programmées bénéficieront de financements de l'Etat atteignant respectivement 8 millions de francs et 1,5 million de francs en 1978.

b) Collectivité territoriale de Mayotte : 0,3 million de francs en 1977, 0,2 million de francs en 1978.

c) Territoires d'outre-mer :

Alors que le ministère de l'Equipement et de l'Aménagement du territoire intervenait régulièrement dans les T.O.M. dans le domaine de la signalisation maritime, Wallis et Futuna est le premier territoire à bénéficier d'un crédit d'équipement portuaire d'un montant de 0,5 million de francs pour la construction du Wharf de Sigave. Il s'agit là d'une décision de principe du Gouvernement que le Parlement est invité à approuver. Elle est la condition d'une politique portuaire dans le Pacifique au moment où se pose le problème de l'exploitation des ressources naturelles marines de cette zone.

IV. — LA POLITIQUE PORTUAIRE EUROPÉENNE

La part du commerce extérieur métropolitain transitant par les ports français est donnée dans le tableau suivant :

(En pourcentage.)

Années	En tonnages		En valeurs	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
1972	76,5	23	31	27,5
1973	77,4	25	31	29
1974	76	24	38	30
1975	76	26	40	34
1976	76	27	»	»

Nous n'avons pu obtenir un tableau analogue concernant les Etats membres de la C.E.E. Les renseignements mis à notre disposition ne permettent pas de cerner avec précision la part du commerce extérieur national qui transite par les autres ports continentaux européens et que l'on pourrait qualifier de trafic détourné. Nous connaissons des résultats globaux (7,6 millions de tonnes à l'importation et 3,3 millions de tonnes à l'exportation en 1976) qui concernent également les zones frontalières à partir desquelles un ou plusieurs ports étrangers sont plus proches ou mieux desservis par des liaisons de transport terrestre ou fluvial qu'un port français. Il serait intéressant de connaître le trafic européen étranger « détourné au bénéfice de nos installations portuaires ». Détournement de trafic et politique européenne portuaire commune sont incompatibles.

Ce qui importe, c'est de placer les ports français dans les mêmes conditions de concurrence que leurs homologues européens par l'amélioration des services portuaires et des liaisons convenables avec l'arrière-pays.

La qualité des services s'est améliorée tant en raison de l'importance des investissements d'infrastructures, d'outillage, que de

l'accroissement de la durée journalière d'ouverture des ports pour l'exécution des opérations de manutention, de l'allégement des procédures administratives, etc. Même les tarifs français sont dans la plupart des cas compétitifs.

Un certain nombre de ports français souffrent de deux handicaps : la densité insuffisante des voies de communication terrestres ou fluviales vers l'intérieur du pays, la faiblesse relative au pavillon français.

Des études préalables à la définition d'une politique portuaire commune sont menées par un groupe de travail composé des représentants de dix-huit grands ports européens, mais sans mandat gouvernemental. L'objet de ces études est d'analyser la situation des différents ports (leur structure institutionnelle, la répartition des compétences entre le secteur public et le secteur privé, les conditions de financement des entreprises publiques ou privées, leurs ressources et leurs régimes fiscaux, les statistiques). Le rapport du groupe précité, approuvé à Bruxelles en juin dernier, sera publié cette année. Il sera complété par une étude de la Commission de la C.E.E. sur la situation des relations de trafic entre les ports et leur arrière-pays. Ces documents serviront de base à des études complémentaires.

La Commission de la C.E.E. et le groupe de travail des ports continueront leurs travaux au niveau européen. Les principales études à venir porteront sur la mise en évidence des différences d'organisation, de gestion, de financement entre les établissements portuaires afin de mieux percevoir les distorsions de concurrence au niveau des coûts de passage des marchandises dans les ports et le coût d'escale des navires.

Le groupe de travail devrait ensuite proposer une liste d'actions prioritaires destinée à améliorer les conditions de concurrence. Il devra également faciliter l'établissement et la publication de statistiques portuaires comparables.

Au vu des résultats de ces divers travaux, une politique portuaire européenne pourrait être décidée et mise en œuvre.

EXAMEN EN COMMISSION

A l'issue de l'exposé du rapporteur pour avis, **M. Debesson**, notant les corrélations entre détournements de trafic et grèves de dockers, lui a demandé si le niveau de rémunération de cette profession n'est pas insuffisant, en comparaison des salaires versés aux dockers des ports du nord de l'Europe. **M. Ehlers** a estimé que le prix de la manutention était moins cher en France que dans les pays étrangers et que le rendement du travail des dockers de Dunkerque était le meilleur d'Europe.

Répondant aux orateurs, **M. Millaud** a indiqué que les dockers travaillant dans les ports étrangers percevaient une rémunération plus élevée qu'en France, mais que les effectifs étaient proportionnellement moins nombreux. Seule une comparaison des coûts de la manutention à la tonne permettrait d'apprécier la situation réelle des dockers ; or, aucune étude récente de ce problème n'est disponible.



Sous réserve des observations qui précèdent, votre Commission émet un avis favorable aux dispositions concernant les ports maritimes dans le projet de loi de finances pour 1978 adopté par l'Assemblée nationale.