

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1974, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

Aménagement du Territoire,
Equipement, Logement, Tourisme.

PORTS MARITIMES

Par M. Jean-François PINTAT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajeux, André Barroux, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, René Debesson, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Léandre Létouquart, Marcel Lucotte, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Josy-Auguste Moinet, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Jules Roujon, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, René Touzet, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert. N...

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 6),
686 (tome XII) et In-8° 52.

Sénat : 38 et 39 (tomes I, II et III, annexe 7) (1973-1974).

Lois de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	<u>Pages.</u>
Introduction	3
I. — Les résultats du trafic portuaire	5
II. — La répartition des investissements	9
III. — La politique portuaire française :	
a) La politique du VI^e Plan	13
b) La préparation du VII^e Plan	15
c) Les crédits publics pour les opérations d'intérêt général	16
d) Un problème humain sans solution simple : la manutention	17
e) Le pilotage	18
f) La cotation « quai » ou « sous palan »	19
Conclusion	20

Mesdames, Messieurs,

Les ports constituent un élément très important du développement économique de nos pays et donc de la Communauté économique européenne.

En effet, les ports sont, d'une part, les points d'entrée, dans nos pays à économie développée, de produits bruts ou peu élaborés venant de pays situés au-delà des mers et, d'autre part, des points de sortie des produits agricoles ou fabriqués qui sont exportés, aussi bien vers les pays en voie de développement que vers les pays hautement industrialisés.

Avec le développement constant des pays, le volume des échanges par la voie maritime entre les continents ne pourra que s'accroître dans les prochaines années, même si des périodes de ralentissement peuvent intervenir à la suite de crises économiques temporaires.

Il faut donc se rappeler que les crédits attribués aux ports jouent un rôle d'entraînement qui dépasse le cadre étroit de leur circonscription domaniale.

Les ports ne sont pas seulement des centres de transit, mais aussi des centres industriels, notamment pour l'industrie pétrolière. De plus, ils ont une troisième grande fonction qui est la fonction urbaine et tertiaire (direction des affaires).

Nous traiterons ici tout d'abord de l'évolution du trafic portuaire, puis des investissements prévus dans les principaux ports français avant de tirer la philosophie de la politique portuaire française actuelle.

Trafic des ports français.

PORTS (classement géographique).	RUBRIQUES	1971	1972	VARIATIONS 1972-1971.
		(En tonnes.)		(En pourcentage).
Dunkerque	Hydrocarbures ...	8.838.728	9.565.668	+ 8,2
	Autres	16.554.215	17.788.393	+ 7,5
	Total	25.392.943	27.354.061	+ 7,7
Le Havre	Hydrocarbures ...	53.144.628	57.539.187	+ 8,3
	Autres	6.629.723	6.896.120	+ 4
	Total	59.774.351	64.435.307	+ 7,8
Rouen	Hydrocarbures ...	4.642.219	4.760.246	+ 2,5
	Autres	8.687.087	9.134.807	+ 7,5
	Total	13.329.306	13.895.053	+ 4,2
Nantes - Saint-Nazaire.	Hydrocarbures ...	10.412.767	11.432.340	+ 9,8
	Autres	2.394.221	2.614.187	+ 9,3
	Total	12.806.988	14.046.527	+ 9,7
Bordeaux	Hydrocarbures ...	9.858.817	10.781.164	+ 9,4
	Autres	3.051.954	3.054.466	+ 0,1
	Total	12.910.767	13.835.630	+ 7,2
Marseille	Hydrocarbures ...	67.109.478	74.468.966	+ 11
	Autres	8.405.920	8.323.335	- 1
	Total	75.516.398	82.792.301	+ 9,6
Autres ports métropolitains.	Hydrocarbures ...	9.965.593	10.754.366	+ 7,9
	Autres	18.996.350	22.120.632	+ 16,4
	Total	28.961.943	32.874.998	+ 13,5
Ensemble des ports métropolitains.	Hydrocarbures ...	163.972.226	179.301.937	+ 9,3
	Autres	64.720.470	69.931.940	+ 8,1
	Total	228.692.696	249.233.877	+ 8,9

I. — Les résultats du trafic portuaire.

1° L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

a). *Le trafic commercial.*

L'évolution des principaux résultats de l'activité de chacun des six ports autonomes durant ces cinq dernières années s'explique pour l'essentiel par la croissance des besoins de l'économie nationale.

Cette croissance affecte non seulement les produits pétroliers (plus 51 %) mais aussi le trafic des minerais ferreux ou non (plus 63 %), des minéraux (plus 31 %), des combustibles solides (plus 26 %) et des produits liés à l'agriculture (plus 25 %) ainsi que les importations ou exportations de produits industriels (plus 53 %).

L'augmentation du trafic s'accompagne d'un accroissement important de la taille des navires et d'une spécialisation plus poussée des navires, phénomènes qui nécessitent un effort constant des ports pour adapter leur infrastructure et leurs équipements.

Cette croissance du trafic des ports autonomes s'est accélérée en 1973, comme nous le verrons plus loin.

Evolution des principaux mouvements (entrées et sorties).

PORTS et rubriques. (classement géographique)	1968	1969	1970	1971	1972	VARIATION 1972-1968 (en pourcentage).
<i>Dunkerque.</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	17.890	20.775	25.387	25.393	27.354	+ 52,9
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	27.042	29.305	32.389	33.009	35.172	+ 30,1
Navires (en nombre)	11.785	12.168	12.682	13.492	12.927	+ 9,7
<i>Le Havre.</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	41.956	49.180	58.000	59.774	64.435	+ 53,6
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	62.387	69.873	68.774	84.035	95.445	+ 53
Navires (en nombre)	13.302	13.331	13.510	13.781	15.653	+ 17,7
<i>Rouen.</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	11.415	11.731	12.789	13.329	13.895	+ 21,7
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	13.674	14.129	15.171	16.361	18.689	+ 36,7
Navires (en nombre)	9.213	9.202	9.622	9.656	9.694	+ 5,2
<i>Nantes-Saint-Nazaire (1).</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	11.255	11.363	10.715	12.807	14.047	+ 24,8
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	11.157	11.970	11.925	13.290	15.485	+ 38,8
Navires (en nombre)	6.758	6.862	4.414	4.749	4.880	- 37,8
<i>Bordeaux.</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	7.316	8.684	11.098	12.911	13.836	+ 89,1
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	10.559	1.907	14.115	16.924	19.232	+ 82,1
Navires (en nombre)	4.810	5.115	5.062	4.969	5.066	+ 5,3
<i>Marseille.</i>						
Trafic total (en milliers de tonnes)	55.927	4.907	74.073	75.516	82.792	+ 48
Jauge nette (en milliers de tonneaux)	68.877	7.777	87.509	91.714	102.191	+ 48,4
Navires (en nombre)	19.082	454	21.725	20.966	20.502	+ 7,4

(1) Y compris le trafic intérieur de 1968 et 1969.

Tant aux entrées qu'aux sorties les ports autres que les six ports autonomes progressent moins (plus 5,4 % aux entrées et plus 18,9 % aux sorties) que la moyenne de l'ensemble des ports.

A titre de comparaison il peut être intéressant de rappeler l'évolution du trafic de certains ports étrangers qui sont en concurrence avec les ports français.

Le trafic de marchandises (embarquées et débarquées) pour chacun des ports étrangers considérés est présenté dans le tableau ci-après :

PORTS	1971		1972	
	Total.	Dont produits pétroliers.	Total.	Dont produits pétroliers.
	(En millions de tonnes.)			
Hambourg	45,3	19	46,3	19,1
Brême	22,7	3,9	24,3	4,4
Amsterdam	21,9	4,1	20,8	4
Rotterdam	232,8	155,8	(1) 259,2	(1) 178,6
Anvers	72,2	26,2	(1) 64,8	(1) 18,9
Gênes	54,2	37,9	(1) 55,9	(1) 39,1
Bilbao	11,4	2,6	12	3
Barcelone	9,3	4	10,2	3,7

(1) Non compris les soutes.

On peut noter que, malgré l'augmentation d'ensemble du trafic des ports français, celui-ci reste encore inférieur au trafic du seul port de Rotterdam.

b) *Trafic des voyageurs.*

Le trafic total de passagers débarqués et embarqués (non compris celui des services côtiers de transports) a porté sur 8.527.812 passagers contre 7.985.574 en 1971.

La progression de 6,8 % de l'ensemble du trafic de passagers contre 7,1 % en 1971 par rapport à 1970 est essentiellement due à la croissance du trafic sur les liaisons avec les îles Britanniques

et dans une moindre mesure sur celles avec la Corse ; les deux relations dominant d'ailleurs le trafic des passagers des ports français ; on constate que ces voyageurs sont de plus en plus accompagnés par un véhicule automobile dont il faut assurer le transport maritime (environ 1.900.000 véhicules accompagnés ont transité en 1972 par les ports français).

P O R T S (classement de 1972).	N O M B R E D E P A S S A G E R S débarqués et embarqués.	
	1 9 7 1	1 9 7 2
Calais	2.631.785	3.094.890
Boulogne-sur-Mer	1.333.444	1.219.955
Marseille	810.095	778.285
Le Havre	518.323	571.112
Dieppe	511.754	556.895
Nice	419.257	438.088
Bastia	366.928	415.980
Cherbourg	309.412	351.262
Ajaccio	261.025	288.528
Dunkerque	235.796	218.700
Autres ports.....	587.755	594.117
Total	7.985.574	8.527.812

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1973

Si la progression observée pendant les huit premiers mois de l'année 1973 se poursuit au même rythme au cours des quatre derniers mois de l'année, le trafic total des marchandises de l'année 1973 (entrées et sorties réunies) sera très proche de 300 millions de tonnes ; le taux de progression par rapport à 1972 serait alors de 20% alors qu'il n'a été que de 8,3% en 1972 par rapport à 1971.

Résultats comparés du premier semestre 1973 au premier semestre 1972.

PORTS (classement géographique).	PERIODE	ENTREES		SORTIES	
		Total.	Dont produits pétroliers.	Total.	Dont produits pétroliers.
		(En milliers de tonnes.)			
Dunkerque	1973	13.573	4.848	2.300	380
	1972	11.599	4.315	2.414	479
Le Havre	1973	34.679	32.593	9.320	7.147
	1972	25.748	24.055	4.140	2.531
Rouen	1973	3.572	1.120	3.298	1.021
	1972	3.765	1.261	3.415	1.275
Nantes - Saint-Nazaire	1973	6.628	5.203	732	494
	1972	6.197	5.081	868	674
Bordeaux	1973	5.682	4.620	1.494	863
	1972	5.088	4.029	1.599	1.104
Marseille	1973	43.058	40.200	6.702	4.707
	1972	35.208	32.599	3.543	1.887
Autres ports	1973	12.565	4.961	4.929	197
	1972	11.930	5.327	4.144	296
Ensemble ports métropolitains	1973	119.757	93.595	28.775	14.809
	1972	99.475	76.667	20.123	8.245

II. — La répartition des investissements.

1° PRINCIPES ET OPTIONS DU VI^e PLAN

Le VI^e Plan a voulu être ambitieux dans le domaine des ports maritimes ; en ce qui concerne les équipements portuaires, il a été souligné que leur développement doit être conçu dans le double souci d'accroître l'efficacité à court terme du système actuel et de créer par une action à long terme les conditions favorables à un renforcement des structures commerciales et industrielles du pays.

L'enjeu est en effet d'une importance capitale pour un pays industriel moderne, car les ports de commerce constituent un instrument primordial de la compétition économique internationale en raison de la place de choix qu'ils occupent dans le commerce extérieur de la nation.

2° ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES DIFFÉRENTS PORTS

a) *Dunkerque.*

Les travaux ont porté essentiellement sur le nouvel avant-port. La réalisation des infrastructures de base, commencée en 1971, s'est poursuivie en 1972 et en 1973 et il est prévu de lancer en 1974 la quatrième tranche des travaux. Cette opération est destinée à permettre la réception à Dunkerque de navires de 250.000 tonnes de port en lourd (t. p. l.).

Par ailleurs, dans le port actuel, les dragages en vue d'assurer le passage par la nouvelle écluse de navires de 100.000 t. p. l. se sont poursuivis et le creusement du bassin de Mardych a été engagé.

b) *Le Havre.*

La dernière tranche de l'écluse maritime a été terminée en 1971 et l'ouvrage a pu entrer en service à la date prévue.

Des dragages complémentaires du nouveau bassin de marée en vue d'en améliorer l'accès ont été également effectués.

La deuxième étape de l'aménagement du canal central maritime, engagée en 1971, a été poursuivie ainsi que les travaux d'extension du port par remblaiement en baie de Seine. Sur ce canal a été également engagée la construction d'un poste roll-on roll-off.

Mais la principale opération est constituée par la construction du terminal pétrolier d'Antifer dont les travaux ont été engagés en 1972. Cet ouvrage est conçu pour permettre la réception des navires de 500.000 t. p. l. et plus.

c) *Rouen.*

Les travaux d'amélioration du chenal d'accès sont poursuivis en 1971 et 1972. La transformation du bassin de Rouen-Quevilly a été poursuivie par la construction de 400 mètres de quai et des acquisitions de terrains.

d) *Nantes - Saint-Nazaire.*

La priorité a été donnée, dès le début du VI^e Plan, à l'amélioration des accès de Donges pour permettre le passage à mi-charge de pétroliers de 250.000 t. p.l. Cependant, au titre de l'année 1973, il est prévu également d'engager les travaux d'amélioration du chenal de Nantes.

e) *Bordeaux.*

L'amélioration des accès à Bassens a été poursuivie au cours des deux dernières années ainsi que la construction de quais à Bassens et l'aménagement de la zone du Verdon, lancée en 1972.

f) *Marseille.*

L'année 1972 a été marquée, à Marseille, par le lancement des travaux de construction d'une forme de radoub devant permettre la réparation de pétroliers de 500.000 à 800.000 t. p.l. Dans les bassins de Fos se sont poursuivis le creusement des darses industrielles et les acquisitions de terrains à incorporer au domaine public maritime.

*
* *

Les crédits, dans l'ensemble, sont en léger progrès.

Il est prévu :

— pour les études générales des ports maritimes, 2 millions de francs en 1974 au lieu de 1,8 million de francs en 1973 et 1,7 million de francs en 1972 ;

— pour l'équipement des ports maritimes de commerce (y compris les acquisitions de terrains), 430 millions de francs en 1974 au lieu de 390,6 millions de francs en 1973 et de 377 millions de francs en 1972 ;

— pour l'équipement des ports de pêche, 10 millions de francs en 1974 au lieu de 10,8 millions de francs en 1973 et 8 millions de francs en 1972 ;

— au titre des subventions de l'Etat pour l'équipement des ports de plaisance et des autres petits ports, 7 millions de francs en 1974 au lieu de 7,2 millions de francs en 1973 et 6 millions de francs en 1972.

Soit au total 449 millions de francs en 1974 que l'on peut comparer aux 410,4 millions de francs de 1973 et aux 392,7 millions de francs de 1972.

Pour les phares et balises, les crédits prévus pour les études générales et l'équipement en métropole sont de 31 millions de francs en 1974 au lieu de 27 millions de francs en 1973 et 26,2 millions de francs en 1972.

A noter que les Départements d'Outre-Mer bénéficieront de 10 millions de francs au titre de 1974 au lieu de 9 millions de francs en 1973.

Perspectives pour 1974.

Les principales opérations qu'il est prévu d'engager ou de poursuivre en 1974 sont les suivantes :

Dunkerque (126 millions de francs environ) :

- poursuite de la construction du nouvel avant-port ;
- enlèvement d'épaves dans le chenal d'accès ;
- construction du bassin de Mardych (2^e tranche).

Le Havre (80 millions de francs environ) :

- poursuite de la construction du terminal pétrolier d'Antifer ;
- aménagement du canal central maritime ;
- travaux divers de remise en état d'écluses.

Le troisième porte-conteneurs (quai de l'Europe) n'a pu être retenu.

Rouen (22 millions de francs) :

- poursuite de l'amélioration des accès ;
- transformation du bassin de Rouen-Quevilly ;
- construction d'un poste à quai en Seine à Honfleur.

Nantes - Saint-Nazaire (20 millions de francs environ) :

- poursuite de l'amélioration des accès de Donges et de Nantes ;
- restauration et travaux divers, notamment à Saint-Nazaire (quai de réparation navale en dehors des chantiers navals de l'Atlantique).

Bordeaux (56 millions de francs) :

- amélioration du chenal d'entrée au Verdon (pour accueillir les navires de 250.000 tonnes à pleine charge fin 1975) ;
- amélioration des accès au poste public et au deuxième poste pétrolier du Verdon (construit avec des crédits privés) ;
- amélioration des accès à Bassens.

Marseille (70 millions de francs) :

- poursuite de la construction de la forme de radoub pour navires de 500/800.000 tonnes de port en lourd ;
- remodelage des bassins dits de la Gare maritime (1^{re} tranche) ;
- nouveau terminal à Fos, à l'Est de l'actuel.

Autres ports :

- La Rochelle - La Pallice : appontement pour produits pétroliers raffinés.

III. — Importance et évolution de la politique portuaire française.

a) *La politique du VI^e Plan.*

La taille croissante des navires, les unités et les installations spécialisées ont entraîné, pour des raisons de rentabilité, la concentration des moyens sur un nombre limité de sites qui deviennent du même coup les places fortes de la stratégie commerciale et industrielle de la France.

La politique portuaire française a donc été tout d'abord autoritaire et centralisée pour équiper ces points forts. Mais elle a ensuite fait appel à des méthodes libérales et décentralisées pour résoudre les problèmes posés à partir de ces grands choix.

Le VI^e Plan a voulu préparer la réception des navires de grande taille, soit :

600.000 tonnes et plus à Antifer - Le Havre et demain à Marseille - Fos ;

300.000 tonnes à Dunkerque, Le Havre et Marseille (traditionnel) et bientôt Bordeaux ;

100.000 tonnes (ou 200.000 tonnes allégées) à Nantes - Saint-Nazaire ;

30.000 tonnes pour 50 % des marées à Rouen.

Le programme d'équipement a visé à l'accueil et au déchargement des navires et des cargaisons spécialisées, qu'il s'agisse de transports en vrac ou des formes modernes de trafic de marchandises générales.

C'est ainsi que les ports français traitent couramment maintenant les grands conteneurs (6 mètres de long au plus). Le Havre a été le premier ; Dunkerque, puis Marseille, et, enfin Bordeaux participent maintenant à cette activité nouvelle. En 1972, pour les produits autres que les vracs, la part des marchandises en conteneurs devient plus sensible (6,6 % aux entrées et 8,6 % aux sorties). Cette part a été de 24,2 % au Havre et de 12,8 % à Dunkerque, les ports les mieux équipés.

C'est ainsi que, de 1968 à 1972, le nombre total des conteneurs traités en France est passé de 19.750 à 175.330 et leur poids de 202.000 tonnes à 1.990.000 tonnes.

Les équipements portuaires ont un rôle primordial dans la mesure où le poste de manutention principal est fondamental pour améliorer la compétitivité d'un port. C'est parce qu'un port est bien équipé que le navire peut être immobilisé peu de temps pour son chargement ou son déchargement.

Les armateurs, qui sont particulièrement sensibles à ce problème, utilisent de plus en plus des navires qui réduisent la perte de temps dans le port et le coût de la manutention.

Les techniques les plus employées sont :

— les navires porte-conteneurs qui peuvent avoir une capacité de transport dix fois plus grande que des navires conventionnels de même dimension ;

— les navires roll-on roll-off qui permettent le chargement ou le déchargement des marchandises par roulage à travers les portes des navires reposant sur le quai ;

— les navires porte-barges qui transportent des barges contenant les marchandises et mettent directement ces barges sur le plan d'eau où elles vont livrer les marchandises ;

— enfin, les navires de très fort tonnage car l'incidence à la tonne du temps passé dans le port est alors plus faible.

S'agissant des transports maritimes de pétrole en particulier, les quantités annuelles transportées sont passées en dix ans de 540 à 1.350 millions de tonnes. Le tonnage de la flotte pétrolière est passé pendant ce temps de 65 à 176 millions de tonnes. Si le tonnage unitaire de pétroliers n'avait pas évolué depuis lors et était resté de 13.000 tonnes, il y aurait actuellement 13.000 pétroliers naviguant sur les mers du globe. Une raffinerie moyenne traitant 4,5 millions de tonnes par an travaille avec 8 pétroliers de 540.000 tonnes au lieu de 300 pétroliers de 13.000 tonnes. Il faudrait un pétrolier toutes les trente heures au lieu d'un tous les quarante-cinq jours. L'accroissement continu des dimensions moyennes des pétroliers se trouve donc imposé par les contraintes inhérentes à la croissance du trafic maritime. Cet accroissement semble devoir se poursuivre et l'on peut signaler l'annonce par la Shell française de la commande aux Chantiers de l'Atlantique de deux pétroliers de 540.000 tonnes chacun.

b) *Préparation du VII^e Plan.*

1° Les sites.

L'analyse des données nouvelles ne va pas modifier fondamentalement notre politique portuaire.

Il est possible qu'à long terme la carte industrielle mondiale soit modifiée. En effet, d'une part les pays industrialisés, accordant davantage d'importance à la préservation de leur environnement, peuvent souhaiter que les industries lourdes ne soient pas implantées sur leur territoire ; d'autre part, les pays en voie de développement peuvent, parallèlement, exprimer le désir de traiter eux-mêmes une part plus importante de leurs matières premières et de leurs produits énergétiques. Toutefois, il ne semble pas que le moment soit venu pour l'Europe occidentale d'abandonner l'industrie lourde.

Pour longtemps encore, le littoral français restera un lieu privilégié d'implantation des hommes et de leurs activités industrielles. D'autant que les échanges extérieurs, en particulier avec les pays qui ne sont pas membres de la Communauté économique européenne, sont loin d'avoir épuisé toutes leurs possibilités. Cependant, il faudra prendre garde que de grands ensembles inhumains ne se constituent. De tels ensembles ne pourraient, en effet,

qu'accroître les sentiments déjà réservés des Français envers leur industrie. De ce fait, il semble qu'il vaille mieux créer un certain nombre de sites portuaires nouveaux, distincts des trois grands sites retenus pour le VI^e Plan. Ces nouveaux complexes devront être de taille suffisante pour offrir des services de qualité à des conditions concurrentielles.

Pour le VII^e Plan donc, tandis que l'on finira d'équiper Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos, il sera nécessaire d'accroître le déblocage de nouveaux sites industriels dans nos deux grands ports d'estuaire atlantiques.

Le VI^e Plan avait privilégié trois grands ports et, de ce fait, avait quelque peu délaissé notre façade atlantique. Il est temps aujourd'hui, face à une concurrence espagnole qui ne peut que s'accroître, de mettre l'accent sur ce point. Les sites de Bordeaux-Le Verdon et de Nantes - Saint-Nazaire semblent offrir des conditions naturelles favorables à un large développement dans les années à venir.

2° Les navires.

Les avantages de la manutention horizontale ne sont plus à démontrer et le roll-on roll-off, limité jusqu'à ces dernières années au cabotage, va franchir de plus en plus les océans. Quant au conteneur, il remplacera de plus en plus le navire conventionnel.

Pour les navires de très grande taille, la mise en cale de navires aplatis de 400.000 tonnes adaptés aux profondeurs limites de certains ports étrangers (Rotterdam notamment) ne saurait entraîner l'arrêt des unités normalement dimensionnées de plus de 500.000 tonnes.

La France a là une chance exceptionnelle et des possibilités d'accueil uniques que nous devons mettre à profit.

c) *Reserver les crédits publics aux opérations d'intérêt général.*

L'augmentation des demandes nous impose de concentrer les crédits dans des opérations de rentabilité certaine pour la collectivité et présentant un incontestable caractère public.

Les moyens sont concentrés sur les ouvrages d'accès, les digues et les plans d'eau.

Les quais et les terre-pleins dont l'usage est plus limité verront la participation de l'Etat réduite. Les pétroliers, par exemple, devront financer eux-mêmes l'installation de leur terminal. Il vaut mieux réserver les crédits au creusement des accès ; en effet, si ces accès sont utilisés principalement pour les gros pétroliers, ils servent aussi aux navires gros porteurs de vrac solide.

*d) Un problème humain mais sans solution simple :
la manutention.*

C'est le problème le plus important dans nos ports actuellement. C'est un problème passionnel qui prête à beaucoup de malentendus entre les protagonistes et qui donne lieu à des conflits particulièrement aigus.

Les ports français sont dotés d'équipements suffisants en quantité et en qualité pour répondre aux besoins et n'ont rien à envier à leurs concurrents étrangers. Un accroissement des investissements pour la manutention est néanmoins souhaitable dans le domaine des installations très spécialisées n'intéressant qu'un très petit nombre d'usagers pour épauler l'effort public. Il est donc normal que les usagers qui prennent une part de responsabilité dans les investissements en aient une aussi dans la gestion.

Les problèmes qui se posent donc en France comme à l'étranger sont des problèmes d'adaptation des hommes ou des structures face à l'évolution rapide des données techniques ou économiques.

Le niveau de l'emploi lui-même est satisfaisant car, grâce à une politique prudente de recrutement, l'expansion du trafic compense les effets de la mécanisation.

Mais la formation professionnelle des dockers est préoccupante : pratiquement, rien n'a été fait et il y a beaucoup de difficultés, notamment avec les organisations syndicales, pour mettre en place les organismes prévus par la loi.

Le statut du docker, qui résulte de la loi du 6 septembre 1947, n'est pas en lui-même un obstacle à l'amélioration des opérations de manutention. Rappelons que ce statut confère le monopole d'emploi aux postes publics pour les ouvriers munis d'une carte professionnelle et leur assure, en cas d'inemploi, le versement d'une indemnité de garantie dont la charge est supportée par les

employeurs. En contrepartie, les dockers doivent se présenter chaque jour à l'embauche et accepter le travail qui leur est offert. Un système assez analogue existe dans tous les pays.

L'amélioration de la productivité des opérations de manutention doit être recherchée par voie contractuelle dans le cadre d'accords collectifs pour supprimer certaines pratiques malthusiennes (équipes pléthoriques, etc.). Mais pour cela, l'accroissement de productivité doit être négocié à masse salariale constante. L'objectif à atteindre n'est pas en effet uniquement celui du coût de la manutention, mais bien plutôt de réduire le temps de séjour du navire au port qui est un facteur déterminant du coût final du transport.

Il faut réduire les causes et le nombre des conflits sociaux qui coûtent très cher aux armateurs en allongeant les temps d'escales. Pour cela il est nécessaire de supprimer certaines inégalités de rémunérations et d'améliorer les garanties sociales des dockers.

En ce qui concerne le cas particulier de la Société Solmer à Fos, il faut rappeler que l'obligation d'emploi des ouvriers dockers imposée par la loi du 6 septembre 1947 ne concerne que les manutentions dans les postes publics. La Solmer n'est donc pas tenue d'employer des dockers ; à la limite, elle pourrait faire exécuter ses manutentions par son propre personnel.

Le conflit actuel ne repose pas sur des questions de salaires, mais sur des questions de principe. L'ensemble des dockers veulent tourner et travailler chacun à leur tour à la Solmer. Les négociations n'ont jamais été interrompues et se poursuivent sous l'impulsion du directeur du port de Marseille. Une solution proche de celle qui a donné satisfaction, il y a deux ans, à Dunkerque, doit pouvoir être trouvée.

e) *Le pilotage.*

C'est là un autre point susceptible de porter atteinte à la compétitivité de nos ports. Dans tous les ports français, en effet, les assemblées commerciales font, au sujet du pilotage, des propositions qui sont transmises au Ministre chargé de la Marine marchande. Le ministre doit prendre la décision finale au vu de ces propositions. Or la décision ministérielle se fait toujours longuement attendre. Il n'est pas dans notre intention de critiquer le fond des décisions prises, mais leur lenteur. Il est anormal que l'on doive autant patienter pour avoir connaissance de telles décisions.

f) *Cotation « quai » ou « sous palan ».*

Les entreprises doivent pouvoir débattre librement de leurs prix avec leurs clients directs. Il n'est pas normal que puisse être répercuté sur le chargeur tout ou partie du supplément de prix que l'armateur peut consentir pour que son navire soit chargé plus vite. Le problème de la cotation des frets est posé. Un accord doit être trouvé pour libéraliser les prix des tarifs de manutention coté « quai » ou « sous palan », en compensation de l'effort produit pour la défense de la productivité. Tout le monde y gagnera et la véritable productivité portuaire pourra ainsi être connue.

Conclusion.

En conclusion, l'effort d'équipement des ports français engagé par l'Etat et les autorités portuaires porte aujourd'hui ses fruits. La France, qui a connu hier des difficultés, voit aujourd'hui sa situation s'améliorer rapidement par rapport à ses concurrents européens. Des perspectives encourageantes s'offrent à nous.

Il faut néanmoins résoudre un certain nombre de problèmes d'exploitation : tarification rationnelle, insertion des équipements privés dans le service public, conjugaison du développement économique et du progrès social.

Ces problèmes doivent être résolus rapidement car les ports sont les bastions de notre stratégie économique générale, les places fortes de notre industrialisation (objectif fondamental des VI^e et bientôt VII^e Plans). Les ports français doivent être les terminaux de véritables « couloirs d'exportation et d'importation » reliant notre pays au monde entier.