

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1968-1969

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1968.

## AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi de finances pour 1969, ADOPTÉ PAR  
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME V

**Equipement et logement.**

**PORTS MARITIMES**

Par M. Joseph YVON,  
Sénateur.

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Marc Pauzet, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, André Aubry, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Raymond Brun, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Eugène Jamain, Lucien Junillon, Michel Kauffmann, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Henri Longchambon, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Abel Sempé, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwicker.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 341 et annexes, 359 (tomes I à III et annexe 15),  
360 (tome VIII) et in-8° 42.

Sénat : 39 et 40 (tomes I, II et III, annexe 12) (1968-1969).

---

Lois de finances. — Ports maritimes.

## SOMMAIRE

---

|   | Pages. |
|---|--------|
| I. — <i>Le trafic portuaire</i> .....                                     | 4      |
| A. — Résultats enregistrés en 1967 .....                                  | 4      |
| B. — Premières indications pour 1968 .....                                | 5      |
| II. — <i>Les investissements et leur répartition</i> .....                | 7      |
| III. — <i>Les ports français face à leurs concurrents européens</i> ..... | 9      |

---

Mesdames, Messieurs,

Nous traiterons successivement dans cet avis, présenté cette année dans le cadre des crédits de l'Équipement, du trafic portuaire et des principaux travaux en cours ou prévus dans nos principaux établissements maritimes ; enfin, compte tenu des enseignements qu'une délégation de votre commission a retirés de son voyage d'études à Anvers, Amsterdam et Rotterdam, nous consacrerons un court chapitre aux mesures que nous souhaiterions voir adopter pour favoriser le développement et la rentabilité de nos ports maritimes en nous inspirant de l'exemple et de l'expérience de nos voisins belges et néerlandais.

## I. — LE TRAFIC PORTUAIRE

### A. — RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1967

Le trafic commercial assuré par les ports français a atteint en 1967 : 165.827.000 tonnes contre 160.495.000 en 1966, marquant une augmentation de 3 %, nettement inférieure à celle enregistrée de 1965 à 1966 (9 %).

L'écart entre les entrées : 134.809.000 tonnes et les sorties : 31.018.000, s'est encore accru, les premières progressant de 4,5 % et les secondes de 1,5 %.

L'augmentation constatée d'une année à l'autre bénéficie exclusivement aux six ports autonomes dont la part atteint près de 87 % du total.

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

|                              | 1965       | 1966       | 1967       |
|------------------------------|------------|------------|------------|
| Marseille et annexes .....   | 55.680.000 | 62.419.000 | 61.240.000 |
| Le Havre .....               | 26.940.000 | 29.689.000 | 36.194.000 |
| Dunkerque .....              | 15.890.000 | 16.047.000 | 16.520.000 |
| Rouen et annexes .....       | 10.360.000 | 11.878.000 | 11.229.000 |
| Nantes - Saint-Nazaire ..... | 10.400.000 | 11.001.000 | 11.176.000 |
| Bordeaux .....               | 7.003.000  | 7.411.000  | 7.330.000  |
| Sète .....                   | 3.521.000  | 3.809.000  | 4.247.000  |
| La Rochelle .....            | 2.270.000  | 2.330.000  | 2.068.000  |
| Caen .....                   | 2.115.000  | 2.093.000  | 2.156.500  |
| Bayonne .....                | 1.961.000  | 2.089.000  | 2.320.000  |
| Boulogne .....               | 1.317.000  | 1.280.000  | 1.105.000  |
| Calais .....                 | 1.113.700  | 1.108.000  | 1.020.000  |
| La Nouvelle .....            | 989.000    | 1.026.000  | 930.000    |
| Brest .....                  | 1.270.600  | 1.023.000  | 965.000    |

On constate une progression marquée du trafic du Havre, due en premier lieu au pétrole brut, mais également aux pondéreux et aux divers.

De même, Dunkerque améliore ses résultats grâce aux hydrocarbures et au minerai.

On note, en revanche, un fléchissement du trafic de Marseille qui a souffert de la crise du Moyen-Orient, ainsi que de Rouen concurrencé par Le Havre.

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

Toutefois, en ce qui concerne ce dernier port, votre commission se félicite très vivement de la récente décision prise par le Gouvernement d'y créer un appontement pétrolier accessible aux « tankers » de 200.000 tonnes destinés, d'une part, au ravitaillement d'une raffinerie locale et, d'autre part, éventuellement, à la réexpédition d'hydrocarbures vers Donges et Le Verdon. Nous souhaiterions cependant obtenir quelques précisions portant en particulier sur la date de mise en chantier de cette opération et sur son financement.

A titre de comparaison, les trafics des principaux ports européens ont été les suivants : Rotterdam : 141.350.000 tonnes ; Londres : 59.000.000 ; Anvers : 58.370.000 et Gênes : 45.440.000.

## B. — PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1968

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

C'est ainsi que le poids total des marchandises embarquées et débarquées qui avait atteint 118.738.000 tonnes au cours des neuf premiers mois de 1967 n'a été que de 121.746.000 pour la même période de cette année. Encore convient-il d'observer que le seul accroissement notable concerne le port du Havre qui a bénéficié à la fois des importants travaux d'amélioration de ses accès et du développement de ses unités de raffinage.

En dehors de ce port et de Dunkerque qui a aussi effectué quelques progrès, tous les autres ont payé leur tribut à la crise de mai, les plus touchés étant Bordeaux, Nantes et Marseille.

Toutefois, depuis le mois de juillet, une reprise sensible s'est amorcée et on peut raisonnablement espérer que le tonnage de marchandises sèches traitées par nos ports en 1968 sera au moins égal à celui enregistré en 1967.

## II. — LES INVESTISSEMENTS ET LEUR REPARTITION

### 1° Montant et répartition des crédits d'investissement.

Le volume des crédits d'investissement prévus pour 1969 s'élève, en autorisations de programme, à 244,3 millions de francs, non compris les fonds de concours versés par les ports maritimes autonomes et les chambres de commerce. Cet apport budgétaire est en augmentation de 17,8 millions sur 1968.

Plus de 90 % de cet effort financier bénéficient aux six grands ports autonomes et plus particulièrement à ceux du Havre (104,5 millions de francs), de Marseille (84,3 millions de francs), de Rouen (22,5 millions de francs) et de Dunkerque (21 millions de francs).

### 2° Principaux travaux réalisés ou entrepris dans les ports autonomes.

- Dunkerque : poursuite de la construction d'une nouvelle écluse pour navires de 125.000 tonnes de port en lourd, ouvrage qui doit être mis en service en 1971.
- Le Havre : approfondissement du bassin de marée et des accès en vue de permettre la réception des navires de 250.000 tonnes en 1970.

Pour le même objet, construction d'une écluse maritime géante (450 mètres sur 62 mètres) qui sera la plus grande du monde.

- Marseille : aménagement du port pétrolier de Fos pour la réception, dans un premier temps, de « tankers » de 250.000 tonnes.

On constate donc, sur le plan général, une concentration accentuée des efforts non seulement sur les ports autonomes, mais sur les principaux d'entre eux.

Votre commission admet la nécessité d'une telle politique mais aimerait que les limites en soient définies car il ne lui apparaît pas souhaitable, pour autant, que nos établissements maritimes de la façade atlantique voient leur part réduite à moins de 5 % de l'effort financier consenti par le Gouvernement.

Enfin, on peut estimer à 75 % le taux de réalisation actuel du Plan (1), résultat qu'on peut juger satisfaisant lorsqu'on se souvient des retards considérables enregistrés pour le III<sup>e</sup> et le IV<sup>e</sup> Plan.

---

(1) Compte non tenu du renchérissement du coût des travaux.



### III. — LES PORTS FRANÇAIS FACE A LEURS CONCURRENTS EUROPEENS

Il peut paraître surprenant de parler de concurrence entre des établissements maritimes dont la fonction première est de servir de porte d'entrée et de sortie au commerce maritime de régions différentes, mais en dehors des facteurs géographiques qui entraînent une certaine superposition des hinterlands respectifs, la création du Marché commun, en abolissant les frontières, a mis en quelque sorte sur le même pied, des ports tels que Le Havre, Dunkerque, Anvers ou Rotterdam vis-à-vis de clients parisiens ou lorrains.

Dans cette situation, il faut bien admettre que la France se trouve défavorisée par la géographie puisque les grandes voies d'eau, meilleurs liens des ports avec l'intérieur, baignant nos régions industrielles du Nord et de l'Est, coulent vers l'Escaut et les bouches de la Meuse et du Rhin. Ce handicap nous crée l'obligation d'assurer la desserte de nos ports par des voies de communication nombreuses et modernes et de les doter d'installations de qualité. Toujours pour la même raison, il est nécessaire que les liaisons assurées avec les pays d'outre-mer soient nombreuses et fréquentes et, enfin, que les tarifs portuaires soient compétitifs.

En ce qui concerne le premier point, la comparaison avec des ports tels que Rotterdam ou Anvers ne nous est guère favorable. En effet, Dunkerque, qui vient seulement de bénéficier de l'ouverture du canal à grand gabarit le reliant à Valenciennes, ne dispose pas encore d'une autoroute vers Lille, la région parisienne et la Lorraine, zones qui constituent les points forts de son hinterland.

Il en est de même pour Le Havre, assez médiocrement relié à la Seine par le canal de Tancarville et ne disposant pas non plus d'une autoroute.

Si l'on considère maintenant les relations avec les pays d'outre-mer, notre situation est encore moins brillante et il suffit, pour en juger, de comparer aussi bien le nombre des navires qui touchent respectivement chaque année Rotterdam, Anvers, Dunkerque et Le Havre et surtout le nombre de points desservis par les uns et les autres. Il y a là, sans doute, en dehors de l'importance des structures d'accueil un élément essentiel qui explique notre affligeante infériorité dans le domaine des marchandises générales.

En revanche, bien qu'il soit devenu habituel de mettre en cause la cherté de nos ports, nous pensons équitable de souligner que si les frais portuaires proprement dits sont plus élevés en France qu'à l'étranger, il n'en est pas toujours de même pour les manutentions annexes assurées, nous l'avons vu, dans une proportion importante par des entreprises privées, notamment aux Pays-Bas.

En résumé, nous estimons donc que notre politique portuaire devrait porter à la fois sur le plan des équipements et sur celui des structures administratives et financières.

En ce qui concerne le premier point, nous avons souligné l'importance de rendre tout d'abord nos principaux ports, c'est-à-dire Dunkerque, Le Havre et Marseille, accessibles aux navires de fort tonnage spécialisés dans le transport des hydrocarbures et des produits en vrac, marchandises dont le volume s'accroît à un rythme particulièrement rapide depuis dix ans. Des travaux importants sont en cours dans ce but ; il convient de les poursuivre et ce, d'autant plus que la proximité de fonds marins importants nous permet d'espérer de surclasser dans ce domaine les ports de la Mer du Nord.

Nous n'avons pas besoin non plus d'insister sur la nécessité qu'il y a pour nos ports à disposer de moyens de stockage appropriés allant des parcs découverts aux installations frigorifiques en passant par les hangars, magasins et silos à grains.

Un effort important doit également être entrepris pour doter nos établissements maritimes d'installations modernes de traitement des « containers », constituées essentiellement par de vastes aires de chargement et de déchargement desservies par route, voie ferrée et canal et équipées de puissants moyens de levage.

On appréciera l'importance de tels travaux lorsqu'on saura que, suivant l'avis des experts, *75 à 80 % du trafic mondial de marchandises générales est justiciable du « container ».*

Quant aux structures administratives et financières, un premier pas vers l'autonomie a bien été fait, mais les mesures adoptées restent insuffisantes et on a pu dire avec quelque malice que la principale caractéristique des ports autonomes était de ne pas être autonome, qu'il s'agisse des personnalités qui les dirigent, des décisions à prendre ou des crédits à engager.

Comment ne pas comparer, en la matière, cette indépendance toute théorique avec celle dont jouissent Anvers ou Rotterdam, puissamment aidés par la puissance publique, mais restant maîtres de leur destin.

Il conviendrait également de souligner l'énorme avantage que tirent nos concurrents maritimes de leur étroite association à la vie économique, à l'équipement industriel et aux possibilités financières des agglomérations dans lesquelles ils sont implantés. Nous n'ignorons pas que notre organisation municipale se prête mal à une telle formule, mais il nous semble que, répondant aux mesures de décentralisation prévues, une certaine intégration des ports dans le cadre régional constituerait un notable progrès.

Qu'il nous soit permis, enfin, d'insister sur la nécessité de concevoir la gestion de nos ports *dans une optique résolument économique et commerciale*. Quelle que soit, en effet, l'importance des aspects purement techniques; ils ne doivent pas nous faire oublier qu'un grand port doit être avant tout, aujourd'hui, un lieu d'échange, un centre industriel et une place financière.

\*  
\* \*

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1969, adopté par l'Assemblée Nationale, et concernant les ports maritimes.