

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)*  
*sur le projet de loi de finances pour 1972, ADOPTÉ PAR*  
*L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

TOME VI

**Equipement et logement.**

**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, Almé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Albert Chavanac, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuill, Charles Zwickert.

**Voir les numéros :**

**Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 15), 2015 (tome IX) et in-8° 494.**

**Sénat : 26 et 27 (tomes I, II et III, annexe 13) (1971-1972).**

---

**Lois de finances. — Ports maritimes.**

## SOMMAIRE

---

	<b>Pages.</b>
<b>I. — Le trafic portuaire :</b>	
1° Résultats enregistrés en 1970 .....	5
2° Premières indications pour 1971 .....	9
<b>II. — Les investissements et leur répartition :</b>	
1° Appréciation générale .....	11
2° Etat d'avancement des travaux dans les différents ports ..	11
<b>III. — L'évolution de la politique portuaire :</b>	
1° Le gigantisme .....	15
2° La spécialisation .....	16
3° L'industrialisation .....	16
<b>Conclusion</b> .....	19

---

Mesdames, Messieurs,

Les ports maritimes constituent un instrument très important de la compétition économique internationale en raison de la place primordiale qu'ils occupent dans le commerce extérieur de la Nation. Les crédits attribués aux ports jouent donc un rôle d'entraînement qui dépasse le cadre étroit de leur circonscription domaniale.

Nous traiterons tout d'abord de l'évolution du trafic portuaire en 1970 et au début de 1971, puis des investissements prévus dans les principaux ports français. Nous analyserons ensuite l'évolution de la politique portuaire en y intégrant un problème particulièrement aigu durant l'année 1971, celui de l'organisation de la profession des dockers.

## I. — Le trafic portuaire.

### 1° RÉSULTATS ENREGISTRÉS EN 1970

#### a) *Trafic commercial.*

Le trafic commercial enregistré en 1970 a atteint 219.326.788 tonnes contre 192.387.000 tonnes en 1969, marquant une augmentation de 14 %, du même ordre de grandeur que celle de 1969 (13,3 %), mais bien supérieure à celle de 1968 (2,3 %) et 1967 (3,3 %).

En 1970, le trafic commercial des ports maritimes a donc franchi le cap des 200 millions de tonnes ; le seuil des 100 millions de tonnes avait été approché en 1962 (98,2 millions de tonnes) et franchi en 1963 (120,5 millions de tonnes). Le trafic a par conséquent doublé en moins de huit ans.

En 1970, les six ports autonomes de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille ont réalisé 87,6 % du trafic commercial de l'ensemble des ports français.

Le classement des ports d'après les tonnages de marchandises de 1970 est le suivant (en millions de tonnes) :

1	Marseille	74,07	} 6 ports autonomes.
2	Le Havre	57,99	
3	Dunkerque	25,38	
4	Rouen	12,78	
5	Bordeaux	11,09	
6	Nantes - Saint-Nazaire	10,71	
7	Sète	4,82	
8	La Rochelle - La Pallice	2,82	
9	Bayonne	2,77	
10	Caen-Ouistreham	2,38	
11	Boulogne-sur-Mer	1,72	
12	Calais	1,54	
13	La Nouvelle	1,28	
14	Brest	1,24	

Pour les principaux ports, on constate de 1969 à 1970 les augmentations globales suivantes :

Dunkerque .....	+ 21,8 %
Le Havre.....	+ 17,4 %
Rouen .....	+ 8,3 %
Nantes - Saint-Nazaire .....	— 6,3 %
Bordeaux .....	+ 26,6 %
Marseille .....	+ 13,8 %

Le trafic des hydrocarbures a été particulièrement important à Marseille (+ 14,9 % par rapport à 1969) où il représente 87,9 % du trafic total, au Havre (+ 18,5 %) où il représente 87,7 % du trafic total, et à Bordeaux (+ 44,8 %) où il représente 73,6 % du trafic total.

En guise de comparaison, il peut être bon de rappeler l'évolution du trafic des ports étrangers de la Communauté Economique Européenne.

A Hambourg, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées est en augmentation de 15 % par rapport à 1969 : 47 millions de tonnes au lieu de 40,9 millions de tonnes en 1969.

A Brême et Bremerhaven, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées est en progrès de plus de 11 % (plus de 23 millions de tonnes contre 20,7 en 1969).

A Amsterdam, le trafic a atteint 23,1 millions de tonnes au lieu de 19,7 en 1969, soit une hausse de plus de 17 %.

A Rotterdam, on peut noter une progression de 15 % (215 millions de tonnes contre 182,6 en 1969). L'accroissement est surtout sensible pour les exportations (+ 33 %).

**TRAFIC PORTUAIRE**  
(En unité tonnes).

	ENTREES				SORTIES (non compris avitaillement).				ENTREES et sorties.
	Liquides en vrac (1).	Solides en vrac.	Autres qu'en vrac.	Total.	Liquides en vrac.	Solides en vrac.	Autres qu'en vrac.	Total.	
<b>Année 1969.</b>									
Dunkerque .....	7.380.533	8.162.996	1.071.223	17.064.752	1.129.903	211.464	2.369.226	3.710.593	20.775.976
Le Havre .....	38.427.975	1.673.349	2.097.457	42.198.781	4.818.220	805.341	1.357.301	6.980.862	49.179.643
Rouen .....	1.899.616	2.416.812	1.293.155	5.609.583	3.115.035	2.116.003	890.113	6.121.151	11.730.734
Nantes - Saint-Nazaire .....	7.934.501	1.159.229	265.294	9.359.024	1.689.035	231.973	82.627	2.003.635	11.362.659
Bordeaux .....	4.448.333	1.334.237	469.719	6.252.289	1.324.195	592.640	515.050	2.431.885	8.684.174
Marseille .....	51.652.615	2.318.921	2.444.965	56.416.501	5.636.307	561.872	2.322.153	8.520.332	64.936.833
Autres ports .....	8.730.089	7.699.224	2.699.515	18.678.828	862.584	4.356.604	1.818.595	7.037.783	25.715.980
<b>Total .....</b>	<b>120.473.662</b>	<b>24.764.768</b>	<b>10.341.328</b>	<b>155.579.758</b>	<b>18.575.279</b>	<b>8.875.897</b>	<b>9.355.065</b>	<b>36.806.241</b>	<b>192.385.999</b>
<b>Année 1970.</b>									
Dunkerque .....	8.343.819	11.972.581	1.188.754	21.505.154	785.604	237.886	2.858.332	3.881.822	25.386.976
Le Havre .....	45.814.330	1.960.895	2.343.540	50.118.765	5.634.375	485.403	1.751.945	7.877.723	57.990.488
Rouen .....	1.981.513	3.469.165	1.231.186	6.681.864	3.172.554	1.753.377	1.181.027	6.106.958	12.788.822
Nantes - Saint-Nazaire .....	7.950.818	1.121.666	476.881	9.549.365	(2) 853.463	132.455	179.660	(2) 1.165.178	(2) 10.714.943
Bordeaux .....	6.329.201	1.248.607	526.642	8.104.450	1.930.762	503.514	558.927	2.993.203	11.097.693
Marseille .....	61.007.674	2.369.180	2.471.017	65.847.871	4.928.708	488.995	2.807.138	8.224.841	74.072.712
Autres ports .....	13.528.595	7.412.744	3.324.962	20.266.301	805.485	4.048.357	2.155.051	7.003.293	27.275.194
<b>Total .....</b>	<b>144.955.950</b>	<b>29.554.838</b>	<b>11.562.982</b>	<b>182.073.770</b>	<b>18.110.951</b>	<b>7.649.987</b>	<b>11.492.080</b>	<b>37.253.018</b>	<b>219.326.788</b>

(1) Produits pétroliers en vrac essentiellement. — (2) Non compris trafic intérieur.

Anvers a réalisé le chiffre de 79 millions de tonnes (75 millions en 1969), en augmentation de 5,5 %.

Enfin, Gênes est en léger progrès avec une croissance de 2,5 % (54,8 millions de tonnes au lieu de 53,5 en 1969).

b) *Trafic de voyageurs.*

Le trafic global de voyageurs débarqués et embarqués (7.455.615) est en progrès de 11,2 % par rapport à 1969 pour des résultats qui ne prennent pas en compte les services côtiers.

La trafic international couvre essentiellement les liaisons avec les îles britanniques assurées par les ports de Dunkerque, Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Le Havre et Cherbourg.

Le trafic transocéanique continue de régresser.

Le cabotage national concerne les liaisons avec la Corse.

Le trafic dans les dix principaux ports français de passagers s'établit ainsi (en nombre de voyageurs) :

P O R T S	T O T A L	
	1 9 6 9	1 9 7 0
Calais .....	2.108.284	2.496.488
Boulogne .....	1.011.512	1.211.874
Marseille .....	716.331	758.261
Le Havre .....	494.269	491.181
Dieppe .....	488.688	504.821
Nice .....	385.329	389.322
Bastia .....	305.784	343.641
Ajaccio .....	280.823	251.468
Cherbourg .....	265.802	280.417
Dunkerque .....	210.512	236.110

## 2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1971

La progression du trafic a été encore assez rapide au cours du premier semestre 1971. Elle est retracée par le tableau suivant :

### Premier semestre 1970 et premier semestre 1971.

PORTS	MARCHANDISES			
	Total.		Dont produits pétroliers.	
	1970	1971	1970	1971
	(En tonnes.)			
Dunkerque .....	11.941.690	12.711.524	4.206.387	4.305.426
Le Havre (1).....	29.152.245	30.975.000	25.852.256	27.495.000
Rouen .....	6.712.707	6.249.314	2.440.336	2.201.388
Nantes - Saint-Nazaire .....	5.660.501	6.342.325	5.571.955	5.109.988
Bordeaux .....	4.730.502	6.809.083	3.194.413	5.262.530
Marseille .....	36.487.021	38.186.975	31.877.233	33.840.580
Total.....	94.684.666	101.274.221	73.142.780	78.214.912

(1) Chiffres provisoires.

L'évolution du trafic des six principaux ports répond à des causes fort diverses, dont les principales sont les suivantes :

— pour Marseille, la reprise de la croissance du trafic pétrolier, après la pause résultant de la mise en service de l'oléoduc au départ de Trieste, vient s'ajouter à la diversification du trafic de marchandises diverses qui a progressivement permis de compenser d'abord la disparition de certaines relations privilégiées avec quelques pays de la zone franc, ensuite la fermeture du canal de Suez ;

— pour Le Havre, il faut noter la croissance exceptionnelle du trafic de marchandises diverses qui résulte de l'essor des trafics roll on-roll off et de conteneurs, le démarrage de trafics industriels liés à l'aménagement de la plaine alluviale (chimie, cimenterie), la poursuite de la croissance du trafic pétrolier ;

— pour Dunkerque, outre une reprise certaine du trafic de marchandises diverses, le phénomène essentiel est le développement très important de pondéreux (minerais et charbons) à destination de la sidérurgie locale et de l'hinterland du port qui s'étend jusqu'à la Lorraine et la Sarre ;



— pour les trois ports d'estuaire, le phénomène le plus marquant est à Bordeaux la mise en service en 1970 d'une nouvelle raffinerie de pétrole. Une nouvelle progression importante du trafic pétrolier de Nantes—Saint-Nazaire est attendue pour 1972, ce qui, avec le démarrage d'une usine d'engrais à Montoir, mettra un terme à la stagnation enregistrée ces dernières années. Enfin à Rouen les fluctuations des importations de charbon et des exportations de céréales masquent le développement satisfaisant du trafic pour les autres marchandises.

Notons en particulier la nette progression du port de Bordeaux qui devient le quatrième port français. Ce progrès s'explique par l'augmentation du tonnage pétrolier lié à la mise en route de la nouvelle raffinerie.

## II. — Les investissements et leur répartition.

### 1° APPRÉCIATION GÉNÉRALE

Pour les ports, le VI<sup>e</sup> Plan envisageait un volume d'autorisations de programme de 2.300 millions de francs qui devait « permettre d'assurer les adaptations nécessaires pour la réception des navires modernes, d'améliorer les conditions de manutention et de stockage des marchandises, de favoriser la création de plate-formes attractives pour nos industries » (1). L'enveloppe basse était fixée à 2.200 millions de francs.

En 1971, première année d'exécution du VI<sup>e</sup> Plan, les autorisations de programme pour les ports de commerce ont été de 358 millions de francs (soit une augmentation de 40 % sur 1970). En 1972, elles sont de 377 millions, soit une augmentation de 19 % sur 1971.

Au bout de ces deux ans, il est nécessaire de saluer l'effort effectué en faveur des ports. Mais cet effort doit se poursuivre encore si l'on veut que les objectifs du Plan soient atteints.

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

#### a) *Dunkerque.*

La nouvelle écluse est complètement terminée et a été mise en service le 15 novembre 1970. Elle permet actuellement le passage des navires de 50 à 70.000 tonnes, mais des dragages (à — 12,50) sont en cours à l'avant et à l'arrière de l'ouvrage en vue d'assurer le passage des navires de 100.000 tonnes à la fin de 1971.

#### b) *Le Havre.*

La quatrième tranche de l'écluse maritime sera terminée à la fin de 1971 ; l'ouvrage pourra alors entrer en service.

---

(1) VI<sup>e</sup> Plan de développement économique et social (p. 231).

— le déblaiement de la base sous-marine est terminé ainsi que l'approfondissement du bassin de marée et du chenal d'accès, opérations destinées à permettre la réception de tous les navires pétroliers de 250.000 tonnes par toutes conditions de marée ;

— des dragages complémentaires du nouveau bassin de marée pour assurer l'accès à la nouvelle écluse seront également effectués.

Il a été d'autre part lancé, en 1971, une deuxième tranche de creusement du canal central maritime dans la plaine alluviale.

Le pont VII *bis*, qui en assure la desserte routière et ferroviaire, est en cours de construction.

### c) Rouen.

Les travaux d'amélioration du chenal d'accès, qui se sont poursuivis régulièrement pendant la durée du V<sup>e</sup> Plan, permettent d'offrir les tirants d'eau suivants :

A la montée :

8,60 mètres pendant 95 % des marées (navires d'un port en lourd de 13.000 tonnes environ) ;

9,60 mètres pendant 50 % des marées (navires d'un port en lourd de 25.000 tonnes environ).

A la descente de Rouen :

8,25 mètres par toute marée (navires d'un port en lourd de 12.000 tonnes environ).

A la descente de Port-Jérôme :

8,50 mètres pendant 95 % des marées (navires d'un port en lourd de 13.000 tonnes environ) ;

9,50 mètres pendant 50 % des marées (navires d'un port en lourd de 25.000 tonnes environ).

Seront d'autre part terminés à la fin de 1971 :

— le quai de 600 mètres de Rouen-Quevilly ;

— le poste roll-on/roll-off ;

— deux appontements céréaliers.

d) *Nantes - Saint-Nazaire.*

La construction du poste pétrolier, engagée en 1970 au port de Donges, est pratiquement terminée.

Les travaux d'infrastructure du quai de phosphate de Montoir sont également terminés et il ne reste plus à exécuter que la finition ; l'équipement du quai est en cours.

Au cours de 1971 est lancée une nouvelle tranche d'amélioration du chenal de Donges pour permettre le passage à mi-charge des pétroliers de 250.000 tonnes.

Il est prévu, en 1971, l'aménagement de 46 hectares de zone industrielle à Nantes-Chevire et 60 hectares à Montoir.

e) *Bordeaux.*

Le rempiètement d'un poste à quai à Bassens-Amont sera terminé en 1971.

L'amélioration des accès pour la réception de navires de l'ordre de 20.000 tonnes par toute marée et l'aménagement des terre-pleins de la zone de Bassens seront poursuivis.

Il est prévu d'engager, en 1971, les travaux de construction d'un poste roll-on/roll-off et de rempiètement d'un nouveau poste à quai à Bassens-aval.

f) *Marseille.*

Dans le golfe de Fos, les travaux de dragage des darses se poursuivent activement, en particulier le creusement de la darse n° 1, qui desservira la sidérurgie et le poste pour gaz liquéfiés, ainsi que l'approfondissement du bassin d'évolution des pétroliers et de son chenal d'accès pour la réception de navires de 250.000 tonnes.

Les travaux de protection de l'extrémité du môle formé par les darses n° 1 et 2 sont terminés.

Dans la zone industrielle, l'aménagement des sols se poursuit ainsi que l'aménagement des voies de communication et des zones de petites industries.

En ce qui concerne les bassins de Marseille, on peut signaler la poursuite des travaux du quai Ouest du môle Léon-Gourret.

g) *Autres ports.*

Dans les autres ports, on peut noter les opérations suivantes :

*Boulogne-sur-Mer* : poursuite des travaux d'allongement et d'aménagement du bassin Loubet.

*Calais* : démarrage des travaux de rempiètement du quai Paul-Devot (pour le rendre accessible à des navires de 15.000 à 20.000 tonnes).

*Bayonne* : poursuite des travaux de dragage et de déroctage du chenal d'accès.

*Sète* : équipement (chaussées, voies ferrées, hangars du quai Est du nouveau bassin dont les travaux d'infrastructure sont complètement terminés.

Pour 1972, les perspectives consistent pour l'essentiel à la poursuite des actions engagées :

- nouvel avant-port de Dunkerque ;
- aménagement de la plaine alluviale au Havre ;
- amélioration des accès à Rouen, Nantes et Bordeaux ;
- aménagements pour la réparation navale à Marseille et dragage des darses à Fos.

Les efforts d'équipement de nos trois grands ports sont satisfaisants. Mais il nous paraît regrettable que le développement des ports de la façade atlantique, en particulier, ne soit pas accéléré.

### III. — L'évolution de la politique portuaire.

Dans son rapport sur la loi de finances pour 1971, notre collègue, M. Joseph Yvon, avait ébauché une fort intéressante analyse de l'évolution de la fonction portuaire. Il y liait l'accroissement de la productivité des activités maritimes et, partant, des activités portuaires aux trois phénomènes du gigantisme, de la spécialisation et de l'industrialisation des ports. Il nous paraît utile de poursuivre aujourd'hui cette analyse en l'actualisant.

#### 1° LE GIGANTISME

Le gigantisme, on le sait, affecte en premier lieu le trafic des hydrocarbures. La taille des pétroliers en commande a continué de croître car les armateurs manifestent un intérêt de plus en plus grand pour les unités d'un port en lourd supérieur à 175.000 tonnes pour lesquelles on adopte le sigle anglais V. L. C. C. (very large crude carrier). Les V. L. C. C. en service étaient au nombre de 150 au 31 décembre 1970, contre 79 un an plus tôt. Toutefois, le plus fort tonnage unitaire n'a pas encore dépassé 325.000 tpl depuis 1968 et les contrats de pétroliers d'un port en lourd supérieur à 300.000 tonnes restent encore l'exception.

On peut se demander si l'on n'a pas atteint un seuil en ce domaine. La taille moyenne augmente, bien sûr, car les navires en commande se situent généralement dans la classe des 220.000/280.000 tpl, mais la taille unitaire tend à demeurer à l'intérieur de ces limites.

Le coût énorme de l'assurance, les difficultés de stockage et surtout le coût de ce stockage, les exigences plus grandes de sécurité qui tendent à imposer de nouvelles normes de construction sont autant d'obstacles à la continuation du gigantisme. Les années à venir pourraient bien nous montrer qu'on se dirige peu à peu vers une certaine uniformisation du tonnage des pétroliers.

## 2° LA SPÉCIALISATION

En ce domaine, deux points nous semblent intéressants : la faiblesse de notre trafic de conteneurs et le port pétrolier géant du Havre.

La faiblesse relative du trafic des conteneurs s'explique par la faiblesse du trafic de marchandises diverses dans les ports français qui résulte de l'étroitesse de leur hinterland par rapport à ceux des grands ports étrangers de la Mer du Nord. La technique du transport par conteneurs favorise les itinéraires où le trafic est le plus dense et donc marque des progrès plus rapides dans les ports étrangers que dans les nôtres. Toutefois, Le Havre et, plus récemment, Marseille, connaissent un développement sensible de ce trafic. Les perspectives de conteneurisation sur la côte occidentale d'Afrique laissent également bien augurer de la croissance de ce trafic à Bordeaux. Enfin, la technique du conteneur se développe à Dunkerque pour les liaisons avec la Grande-Bretagne.

A la suite du concours organisé entre les entreprises et les groupes financiers intéressés par la construction du port pour pétroliers géants qui doit être construit au large du Havre, face au cap d'Antifer, on prévoit de commencer les travaux proprement dits dans le courant de 1972. Leur financement, qui sera en grande partie assuré par des fonds privés, comprendra cependant une part de crédits publics.

## 3° L'INDUSTRIALISATION

L'aménagement des zones industrielles portuaires incombe aux ports autonomes. Pour les trois grands ports, cet aménagement est assuré, pour le moment, dans les conditions suivantes :

Pour Fos, une somme de 50 millions de francs est apportée par l'Etat pour l'acquisition de terrains, conformément à la décision du Comité interministériel pour l'aménagement du territoire du 1<sup>er</sup> octobre 1968. Des prêts spéciaux de la Caisse

des Dépôts et Consignations, d'un montant total de 70 millions de francs, sont par ailleurs alloués au port autonome pour l'aménagement de cette zone.

Pour Le Havre, il ne se pose pas de problème d'acquisition de terrains. La zone industrielle est aménagée selon un schéma de financement analogue à celui des autres investissements du port.

A Dunkerque, l'aménagement de la zone industrielle est réalisé dans les mêmes conditions qu'au Havre.

Le dispositif portuaire mis en place depuis quelques années est très cohérent dans le cadre du Marché commun. Mais il convient de garder à l'esprit que l'Espagne se prépare à rentrer dans la Communauté. Les ports de Bilbao et Barcelone s'équipent dans ce but. On prévoit d'ores et déjà d'accueillir des navires de 500.000 tonnes à Bilbao, d'y installer une zone d'industrie lourde et d'y équiper une raffinerie. Enfin, deux autoroutes en cours de construction mèneront jusqu'à la frontière française.

Cette concurrence ainsi que la nécessité de desservir nos régions pyrénéennes nous amènent à penser qu'un effort devrait être fait pour équiper deux ports sur chacune des deux façades atlantique et méditerranéenne.

C'est aussi à propos de cette concurrence qu'il nous faut évoquer le problème des dockers. Pendant huit mois, le fonctionnement des ports français a été perturbé par leur refus d'effectuer du travail en heures supplémentaires et par de nombreux arrêts de travail de vingt-quatre heures. Les demandes des dockers portaient essentiellement sur trois points : l'augmentation de l'indemnité de garantie, l'abaissement de l'âge de la retraite et l'extension aux postes privés du monopole dont ils bénéficient pour les postes publics. Le Gouvernement n'a accepté de donner satisfaction à ces demandes que si des négociations étaient engagées entre syndicats ouvriers et organisation patronale afin d'améliorer la productivité des manutentions dans les ports et de faire cesser certaines pratiques abusives.

Le règlement du conflit a comporté la conclusion d'accords de productivité, variables d'un port à l'autre, qui ont porté sur l'augmentation du poids des palanquées, la réduction de la composition des équipes, l'assouplissement des conditions d'horaires et



des règles concernant les changements des postes de travail ainsi que l'institution d'un régime de paie hebdomadaire. Ces accords, qui ont une portée différente suivant les ports, sont un premier pas, dans le domaine de la manutention, vers une meilleure compétitivité de nos ports.

Si l'on veut lutter davantage contre les risques de malthusianisme dans la manutention, il est certainement souhaitable d'accroître la part fixe de la rémunération des dockers (1) et de diminuer l'importance relative de la part de leur salaire qui est proportionnelle au travail qu'ils ont effectivement à effectuer et qui dépend d'éléments extérieurs.

---

(1) La mise en œuvre de cette politique a déjà commencé puisque, lors du règlement du conflit, l'indemnité journalière de garantie a été portée de 16 F à 30 F.

### Conclusion.

C'est avec satisfaction que nous pouvons constater l'effort d'adaptation du système portuaire français aux conditions nouvelles des transports maritimes depuis quelques années.

Cette adaptation doit aller de pair avec une redistribution des tâches entre les secteurs public et privé. L'Etat doit rester le grand ordonnateur de la politique portuaire nationale ; la définition de cette politique et la mise en place des grandes infrastructures de base lui reviennent (accès notamment). Mais le secteur privé doit pouvoir prendre le relais et contribuer au financement de certains équipements (apportements pétroliers par exemple).

La fonction portuaire ne doit pas ignorer bien évidemment la notion de service public ; mais elle doit, dans une économie de concurrence, utiliser les méthodes de gestion industrielle et commerciale. Sinon, dans la compétition internationale dans laquelle nous vivons, les ports français seraient à coup sûr inférieurs à leurs rivaux étrangers.

\*  
\* \* \*

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1972 concernant le budget des ports maritimes.