

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1976, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME IX

Equipement.

PORTS MARITIMES

Par M. Jean-François PINTAT,
Sénateur.

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

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 17), 1921 (tome XI) et in-8° 360.

Sénat : 61 et 62 (tomes I, II et III, annexe 13) (1975-1976).

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — Le trafic des ports maritimes français :	
A. — Les résultats définitifs de 1974.....	7
B. — Les résultats partiels de 1975.....	11
II. — Les investissements :	
A. — Bilan d'exécution des investissements inscrits au VI ^e Plan....	13
B. — Investissements proposés pour 1976.....	16
III. — Les problèmes actuels de l'exploitation des ports maritimes :	
A. — La situation financière des ports autonomes.....	21
B. — Les conditions d'exploitation des ports.....	25
IV. — La politique portuaire européenne :	
A. — Comparaison des coûts de passage des navires dans plusieurs ports européens	29
B. — Etat actuel des études communautaires sur les ports.....	31
C. — Les aides européennes aux ports français.....	31
V. — La préparation du VII^e Plan.....	33
Examen en commission.....	35

Mesdames, Messieurs,

L'activité des ports maritimes est fortement dépendante du dynamisme de l'économie. Il est compréhensible que la crise qui affecte actuellement les pays industrialisés soit sensible au niveau du trafic portuaire.

Au cours de l'année 1974, on a enregistré une stagnation de l'activité économique durant le premier semestre, puis un ralentissement sensible au cours des six derniers mois. La balance commerciale française F. O. B. - F. O. B. (1) a connu un déficit de 17 milliards de francs, alors qu'en 1973, on avait noté un excédent de 7 milliards de francs. Cependant, ce déficit a été inférieur à celui prévu au début de l'exercice (24 milliards de francs), ou en octobre 1974 (22,8 milliards de francs). Ce solde négatif, dû à une stagnation de nos exportations, malgré un certain redéploiement du commerce extérieur français, n'a pas atteint l'ampleur attendue en raison du ralentissement des importations pendant les derniers mois de 1974. Les ports français ont subi un mouvement général qui a, d'ailleurs, perturbé l'activité de plusieurs grands ports européens, notamment Rotterdam, dont le trafic a diminué.

En dépit de ces difficultés, les travaux d'équipement des ports français ont été continués, conformément aux recommandations du VI^e Plan ; l'effort de modernisation est, en effet, plus que jamais indispensable, si l'on veut offrir aux usagers des installations capables de concurrencer les ports étrangers. La conjoncture actuelle doit inciter à renforcer les infrastructures annexes (voies fluviales, routes et chemins de fer d'accès) et à améliorer la qualité des différents services portuaires, afin de rentabiliser au maximum les investissements effectués depuis plusieurs années dans les ports maritimes français.

Les crédits prévus dans le projet de loi de finances pour 1976 ont augmenté de 29,8 % pour les dépenses ordinaires et diminué

(1) F. O. B. : Free on board. Les statistiques F. O. B. ne comprennent pas l'assurance et le fret.

de 13,5 % pour les autorisations de programme. La baisse des crédits d'équipement est en fait tempérée par les crédits du plan de soutien de l'économie de septembre dernier, qui seront consommés, pour partie, en 1976.

Nous analyserons ici les résultats du trafic portuaire, puis les investissements exécutés et proposés pour les ports maritimes ; enfin, nous étudierons les problèmes de l'exploitation des ports et les points saillants de la politique portuaire, dans le cadre de la Communauté économique européenne et en France.

Trafic de marchandises dans les ports maritimes français.

	PRODUITS PETROLIERS		MARCHANDISES diverses.		AUTRES		TOTAL	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974
	(En tonnes.)							
Dunkerque	10 123 114	11 452 475	4 345 154	4 266 522	18 175 238	18 839 281	31 383 310	34 558 278
Le Havre.....	77 685 672	72 950 091	5 581 486	5 802 834	3 476 418	5 391 782	86 743 576	84 144 707
Rouen	4 140 120	3 473 088	2 777 675	2 851 635	6 487 711	7 875 166	13 405 506	14 199 889
Nantes - Saint-Nazaire	11 141 472	11 257 889	1 026 019	954 394	2 229 177	2 441 766	14 396 668	14 654 049
Bordeaux	10 235 131	10 146 608	1 319 047	1 181 844	2 038 084	2 199 098	13 592 262	13 527 550
Marseille	90 707 907	94 923 635	5 525 502	5 829 341	4 271 147	8 403 115	100 504 556	109 156 091
Autres ports métropolitains.....	10 217 781	9 361 633	9 696 871	10 626 820	15 309 228	15 463 185	35 223 880	35 451 638
Total ports métropolitains..	<u>214 251 197</u>	<u>213 565 419</u>	<u>30 271 754</u>	<u>31 513 390</u>	<u>50 726 807</u>	<u>60 613 393</u>	<u>295 249 758</u>	<u>305 692 202</u>
Total ports D. O. M.	1 121 919	1 265 890	1 462 306	1 459 988	875 077	843 496	3 459 302	3 569 374

I. — LE TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

A. — Les résultats définitifs de 1974.

1. — LE TRAFIC DES MARCHANDISES

En 1974, le *trafic commercial des ports métropolitains* a été de 305,7 millions de tonnes, l'avitaillement et les pêches étant exclus. Ce chiffre représente un *accroissement de 3,5 %* par rapport au trafic de 1973, soit beaucoup moins que la progression de 18,5 %, enregistrée en 1973. Le taux d'augmentation du trafic mondial a été légèrement plus élevé (+ 3,8 %). On note un net ralentissement du cabotage national (+ 2,1 %, au lieu de + 30,6 % en 1973), dû à la diminution des quantités de produits pétroliers raffinés acheminés par la voie maritime.

Pour l'ensemble des ports, les sorties ont augmenté plus sensiblement que les entrées, les taux de croissance respectifs étant de + 5,2 % et + 3,1 %. Les importations de produits pétroliers ont diminué de 0,4 %, alors que celles des autres marchandises ont augmenté de 15,7 %. Les exportations ont progressé de 0,4 % pour les produits pétroliers, et 20 % pour les autres marchandises.

Les six ports autonomes concentrent toujours la plus grande partie du trafic : 88,4 % au lieu de 88 % en 1973. Le tonnage enregistré dans ces ports a progressé de 3,9 % au lieu de 20,2 % en 1973. Dans les autres ports métropolitains, le trafic a progressé de 0,6 % contre 7,1 % en 1973 ; parmi ceux-ci, onze ports ont réalisé un trafic supérieur à un million de tonnes, vingt-trois autres ports ont reçu et expédié plus de 100 000 tonnes chacun.

Dans l'ensemble des ports de la métropole, la part relative du pavillon français a diminué par rapport à 1973 : 30,8 % du trafic global, contre 31,7 % en 1973 ; pour le trafic des produits pétroliers, la tendance est identique.

L'examen des *résultats particuliers de chacun des six grands ports* montre que Bordeaux, et surtout Le Havre, ont vu leur tonnage global diminuer en 1974. Pour Le Havre, la baisse est exclusivement imputable au trafic des produits pétroliers. A Bordeaux,

le tonnage du pétrole et des marchandises diverses est en régression, alors que celui des autres produits a augmenté. On note que le trafic des marchandises diverses a diminué également dans deux ports, Dunkerque et Marseille, qui enregistrent néanmoins un tonnage global en augmentation ; cette tendance est regrettable, car il s'agit d'un type de trafic particulièrement rémunérateur pour les ports qui le traitent.

L'évolution du trafic par catégorie de marchandises fait apparaître une *diminution de la part des produits pétroliers* de 72,6 % en 1973 à 69,8 % en 1974, conséquence logique de l'évolution du marché du pétrole. Pour les importations de brut, seul Dunkerque a augmenté les quantités reçues, les autres ports étant restés stationnaires.

Le trafic des produits raffinés a diminué, tant en entrées (— 9,7 %) qu'en sorties (— 10,3 %). Les *hydrocarbures gazeux* ont progressé de 20 % par rapport à 1973 ; ce trafic, atteignant 1,8 million de tonnes, est composé, en majeure partie, de méthane, surtout pour les entrées ; il est assuré principalement par les ports de Marseille et du Havre.

Un autre poste important est celui des *minerais*, qui représentent 21,6 % du trafic non pétrolier, au lieu de 18,5 % en 1973. Les minerais ferreux sont surtout reçus à Dunkerque pour alimenter les usines lorraines et danoises ; viennent ensuite Marseille (pour la Solmer), Bordeaux, Caen, Le Havre. Le trafic des métaux non ferreux a augmenté de 14,3 % en 1974, Marseille et Boulogne-sur-Mer enregistrant les plus forts tonnages de ces produits.

Le volume des *minéraux* reçus et expédiés a augmenté de 19,4 %. Les combustibles minéraux solides ont subi une progression remarquable (+ 51,2 % par rapport à 1973), le port le plus actif pour les produits étant Dunkerque.

Le trafic des *produits liés à l'agriculture* est stationnaire : il représente 10,3 % de l'ensemble, contre 10,8 % en 1973.

On constate que le trafic de *produits manufacturés* a un peu augmenté : 11 millions de tonnes, au lieu de 9,3 millions en 1973.

Quant aux *modes de conditionnement et de manutention*, il faut noter que les *liquides en vrac* (70 % du tonnage total) sont presque toujours chargés et déchargés par des *installations spécialisées*. Les *vracs solides* (18 % du tonnage) sont traités pour 80 % d'entre eux par des postes particuliers, ou par les matériels de

manutention du navire transporteur. Les marchandises conteneurisées autres que les vracs ont une place croissante dans le trafic des grands ports. C'est au Havre et à Marseille qu'on atteint les plus forts pourcentages de marchandises conteneurisées par rapport au conditionnement traditionnel. Dans l'ensemble des ports, les terminaux à conteneurs reçoivent 85 % des conteneurs de 20 pieds et plus. *En 1974, le trafic des marchandises transportées en conteneurs a augmenté de près de 20 %. La manutention horizontale se développe rapidement : elle concerne aujourd'hui 21,4 % du trafic des marchandises autres que les vracs, au lieu de 14 % en 1971.*

Il est intéressant de *comparer les résultats* des ports français à ceux des *concurrents européens* les plus importants. Brême a enregistré un trafic presque stationnaire. Barcelone, Hambourg et surtout Anvers ont peu progressé en 1974. Par contre, d'autres établissements ont été touchés plus sensiblement par la crise : Amsterdam, Gênes et Rotterdam ont vu leur trafic diminuer en 1974 ; ainsi, contrairement aux années précédentes, *le trafic de l'ensemble des ports français de la métropole a été supérieur à celui de Rotterdam.*

Par contre, le trafic de Bilbao a augmenté de 4 % par rapport à l'année précédente, les marchandises diverses ayant enregistré la plus forte progression. D'autre part, ce port a fait un très gros effort d'équipement : on a construit un brise-lame et un bassin destiné à recevoir des navires de 500 000 tonnes ; la nouvelle installation aura une capacité de 25 millions de tonnes de pétrole brut, et de 10 millions de tonnes de produits raffinés. *La concurrence espagnole devient donc de plus en plus rigoureuse pour Bordeaux, qui doit être équipé sans retard, afin d'équilibrer l'influence de Bilbao.*

PORTS	1973			1974
	Hydrocarbures.	Autres marchandises.	Total.	Total.
	(En tonnes.)			
Brême	4 539 043	21 826 154	26 365 197	26 660 000
Hambourg	19 613 221	30 236 034	49 849 255	52 800 000
Anvers	17 004 000	55 293 793	72 297 793	77 000 000
Bilbao	9 518 767	9 206 733	18 725 500	19 520 000
Gênes	45 578 884	15 986 920	61 565 804	56 500 000
Amsterdam	3 793 000	17 626 000	21 419 000	19 700 000
Rotterdam	204 967 000	104 853 000	309 820 000	285 000 000
Barcelone	»	»	11 400 000	12 800 000

2. — LE TRAFIC DES PASSAGERS

Le nombre de passagers débarqués et embarqués a été de 9 512 098 en 1974 (non compris le trafic des services côtiers). Le taux d'accroissement est plus faible que ceux des six dernières années, alors que 1973 avait été marqué par une certaine reprise du trafic de voyageurs.

Les liaisons avec la Grande-Bretagne et la Corse constituent la plus grande partie du trafic. La progression la plus sensible est celle de Calais, qui a recueilli près de 190 000 passagers de plus qu'en 1973. Dunkerque, Saint-Malo, Cherbourg ont eu un trafic plus important que l'année précédente ; il en est de même pour Toulon, Bastia, Ajaccio. On note la tendance inverse pour Boulogne-sur-Mer, Le Havre, Dieppe, Nice, Marseille.

Les hydroglisseurs sont en progrès sur les lignes de la Manche ; ils assurent le transport de 29 % des passagers partant de Calais et Boulogne-sur-Mer à destination des îles britanniques et de 73 % des voyageurs sur les liaisons entre Saint-Malo et les îles anglo-normandes.

Trafic des passagers embarqués et débarqués en 1974
dans les ports ayant enregistré plus de 100 000 passagers dans l'année.

(Services côtiers exclus.)

	1973	1974
Calais	3 350 611	3 541 431
Boulogne-sur-Mer	1 247 551	1 224 303
Marseille	711 739	691 734
Le Havre	681 893	610 831
Dieppe	589 743	561 347
Bastia	480 707	517 561
Nice	478 219	474 545
Cherbourg	356 629	401 444
Ajaccio	318 030	333 210
Dunkerque	230 516	311 144
Saint-Malo	162 874	226 021
Toulon	93 262	118 699
Calvi	180 690	112 998

B. — Les résultats partiels de 1975.

Le trafic marchandises des ports maritimes a notablement baissé au cours du premier semestre 1975, ainsi qu'on peut le constater dans le tableau suivant :

Résultats comparés du premier semestre 1974 et du premier semestre 1975.

(En millions de tonnes.)

	PRODUITS PETROLIERS			AUTRES MARCHANDISES			TOTAL MARCHANDISES		
	Premier semestre 1974.	Premier semestre 1975.	Variation en pourcentage.	Premier semestre 1974.	Premier semestre 1975.	Variation en pourcentage.	Premier semestre 1974.	Premier semestre 1975.	Variation en pourcentage.
Dunkerque	5,0	5,2	+ 4,0	12,1	10,1	— 16,5	17,1	15,3	— 10,5
Le Havre	38,7	29,6	— 23,5	6,0	5,9	— 1,7	44,7	35,5	— 20,6
Rouen	1,6	1,7	+ 6,3	5,7	4,8	— 15,8	7,3	6,5	— 11,0
Nantes—Saint-Nazaire .	5,8	4,3	— 25,9	1,6	1,4	— 12,5	7,4	5,7	— 23,0
Bordeaux	5,4	4,1	— 24,1	1,8	1,3	— 27,8	7,2	5,4	— 25,0
Marseille	46,1	39,5	— 14,3	6,5	7,5	+ 15,4	52,6	47,0	— 10,6

Ces résultats traduisent les difficultés de l'ensemble de l'économie française ; ils sont imputables pour partie à la politique tendant à réduire les importations de pétrole.

Trois des six grands ports ont subi une baisse de trafic de plus de 10 %, les autres de plus de 20 %. En moyenne, ce sont les tonnages de pétrole qui ont subi les taux de régression les plus élevés ; seuls, Rouen et Dunkerque ont traité des tonnages de produits pétroliers plus importants au premier semestre 1975, que pendant la même période de 1974. Pour les autres marchandises, cinq grands ports enregistrent des baisses de trafic de 1,7 à plus de 27 % ; seul, Marseille a expédié et reçu 15 % de marchandises supplémentaires.

Ces résultats montrent bien la grande sensibilité des ports à la conjoncture économique ; en effet, pour l'ensemble des produits, le tonnage total du premier semestre 1975 a diminué de 15 % par rapport au premier semestre 1974.

Le *trafic voyageurs*, par contre, a évolué de façon beaucoup plus satisfaisante : pour la période considérée, on a compté 3,9 millions d'entrées et de sorties de voyageurs (non compris les services côtiers), soit une augmentation de 22,6 % par rapport au premier semestre 1974. Les principaux ports bénéficiaires de ce mouvement sont Dunkerque et Rouen et, accessoirement, Le Havre et Marseille.

II. — LES INVESTISSEMENTS

A. — Bilan d'exécution des investissements inscrits au VI^e Plan.

Pour les ports autonomes, le taux moyen de réalisation des objectifs du Plan est de 89 % pour les crédits budgétaires et de 96 % si l'on considère l'ensemble des sources de financement (les pourcentages rendent compte des investissements totalisés en francs constants 1970).

Pour Dunkerque, Le Havre et Marseille, objectifs prioritaires du VI^e Plan, les taux respectifs de réalisation du Plan sont 90 %, 104 % et 85 % en crédits budgétaires (francs constants 1970). Ces trois ports sont maintenant dotés d'équipements concurrentiels au niveau international : Dunkerque avec son avant-port, Le Havre avec Antifer et Marseille avec les extensions de Fos.

Dans les ports de commerce non autonomes, le taux d'exécution des investissements est de 100 % en crédits budgétaires et de 87 % si l'on prend en compte les fonds de concours et les crédits budgétaires. Pour l'ensemble des ports maritimes, les taux de réalisation sont de 82 % en crédits budgétaires et de 89 % du total des crédits budgétaires et des fonds de concours.

Bilan d'exécution du VI^e Plan. — Ports maritimes.

(En millions de francs.)

	1971		1972		1973		1974		1975 (prévisions.)		ENSEMBLE 1971-1975		PRÉVISIONS du VI ^e Plan.		POURCENTAGE de réalisation.	
	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.	Total.	C. B.
Etudes générales :																
Francs courants	0,80	0,80	1,70	1,70	2,60	2,60	1,20	1,20	1,90	1,90	8,20	8,20	»	»	»	»
Francs constants 1970.	0,78	0,78	1,55	1,55	2,20	2,20	0,88	0,88	1,30	1,30	6,70	6,70	9,00	9,00	74	74
Ports autonomes :																
Francs courants	425,60	319,30	516,60	335,70	509,60	342,60	614,60	371,80	630,50	408,80	2 696,90	1 778,20	»	»	»	»
Francs constants 1970.	412,60	308,80	472,60	307,10	429,70	288,90	450,60	272,60	422,00	273,60	2 187,50	1 451,00	2 274,30	1 627,04	96	89
Ports de commerce non autonomes :																
Francs courants	41,64	20,77	50,86	39,16	46,70	32,25	74,70	43,50	89,60	52,00	303,50	187,68	»	»	»	»
Francs constants 1970.	40,40	20,13	46,53	35,83	39,40	27,20	54,80	31,90	60,00	34,80	241,10	149,86	227,49	150,21	87	100
Ports de pêche :																
Francs courants	9,24	7,43	11,56	7,31	23,10	12,80	23,70	14,40	9,60	9,40	77,20	51,34	»	»	»	»
Francs constants 1970.	8,96	7,20	10,59	6,70	19,48	10,80	17,40	10,60	6,40	6,30	62,83	41,60	55,00	42,02	114	99
Ports de plaisance et petits ports :																
Francs courants	3,68	3,68	6,00	6,00	7,20	7,20	7,00	7,00	5,90	5,90	29,78	29,78	»	»	»	»
Francs constants 1970.	3,57	3,57	5,49	5,49	6,07	6,07	5,13	5,13	3,95	3,95	24,21	24,21	38,90	38,90	62	62
Matériel de dragage :																
Francs courants	2,10	2,10	8,34	8,34	17,60	17,60	70,10	70,10	8,40	8,00	106,55	106,15	»	»	»	»
Francs constants 1970.	2,04	2,04	7,63	7,63	14,84	14,84	51,40	51,40	5,60	5,40	81,51	81,31	134,93	99,43	60	82
Signalisation maritime :																
Francs courants	11,38	11,38	26,11	26,11	28,68	28,68	31,00	31,00	36,00	36,00	133,17	133,17	»	»	»	»
Francs constants 1970.	11,03	11,03	23,90	23,90	24,18	24,18	22,70	22,70	24,10	24,10	105,91	105,91	150,00	150,00	70	70
Somme à valoir :																
Francs courants	»	»	»	»	»	»	»	»	30,10	30,10	30,10	30,10	»	»	»	»
Francs constants 1970.	»	»	»	»	»	»	»	»	20,10	20,10	20,10	20,10	183,40	183,40	»	»
Total ports maritimes :																
Francs courants	494,44	365,46	621,37	424,32	635,48	443,73	822,30	539,00	812,00	552,10	3 385,40	2 324,62	»	»	»	»
Francs constants 1970.	479,38	353,55	568,29	388,20	535,87	373,19	602,91	392,21	544,45	369,55	2 729,86	1 880,69	3 073,02	2 300,00	89	82

Total : crédits budgétaires + fonds de concours. — C. B. : crédits budgétaires.

**Dépenses d'investissements dans les ports autonomes pendant le VI^e Plan
(infrastructures y compris le matériel de dragage).**

(Engagements en millions de francs.)

ANNEES	DUNKERQUE			LE HAVRE			ROUEN			NANTES Saint-Nazaire.			BORDEAUX			MARSEILLE		
	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.	Crédits budgétaires.	Fonds de concours.	Total.
1971	29,6	10,0	39,6	161,8	54,1	215,9	15,0	5,5	20,5	7,8	2,4	10,2	13,4	5,3	18,7	92,7	29,1	121,8
1972	98,8	24,8	123,6	58,6	73,7	132,3	20,0	4,8	24,8	21,9	9,1	31,0	19,7	6,6	26,3	122,8	61,9	184,7
1973	121,2	32,0	153,2	88,4	86,1	174,5	21,0	8,4	29,4	17,8	5,2	23,0	31,8	6,7	38,5	67,4	28,5	95,9
1974	132,3	35,0	167,3	119,9	155,4	275,3	34,2	12,4	46,6	32,3	12,9	45,2	83,5	11,7	95,2	36,0	15,4	51,4
1975	114,8	38,2	153,0	116,6	110,7	227,3	29,2	10,9	40,1	11,2	2,4	13,6	33,3	14,5	47,8	108,6	45,4	154,0
Total	496,7	140,0	636,7	545,3	480,0	1 025,3	119,4	42,0	161,4	91,0	32,0	123,0	181,7	44,8	226,5	427,5	180,3	607,8

Ensemble des financements des six ports autonomes.
(Paiements en millions de francs.)

	1971	1972	1973	1974
Etat	233,5	300,1	376,7	463,9
Emprunts	218,6	366,8	321,3	389,4
Autres	105,6	72,6	120,5	143,1
Total	557,7	740,5	818,5	996,4

B. — Investissements proposés pour 1976.

1. — LES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT

Les *crédits* prévus pour l'équipement des ports maritimes de la métropole en 1976 sont *inférieurs* à ceux votés dans la loi de finances pour 1975. Le montant total des autorisations de programme inscrites aux titres V et VI est de 478,5 millions de francs, soit 75,054 millions de moins que pour 1975. Cependant, il faut tenir compte des 360 millions de francs attribués aux ports maritimes par la loi de finances rectificative de septembre 1975 dans le cadre du plan de soutien de l'économie nationale.

Dans le projet que nous examinons, les crédits sont en augmentation pour :

— les études générales : 3 millions de francs au lieu de 1,8 million en 1975 ;

— les ports de pêche : 14 millions de francs, soit deux fois plus qu'en 1975 ;

— les ports de plaisance et autres petits ports : 8 millions de francs contre 5,9 millions en 1975.

On note des diminutions pour :

— les ports de commerce, essentiellement : 411,5 millions de francs au lieu de 488,6 millions dans la loi de finances pour 1975 ; ceci a été expliqué précédemment ;

— la signalisation maritime, accessoirement : 38,5 millions de francs au lieu de 40,3 millions en 1975.

On constate que l'effort intensif d'équipement des ports entrepris depuis le début du VI^e Plan se poursuivra en 1976. Il est apparu au Gouvernement que *ces investissements pouvaient jouer un rôle moteur dans l'expansion de l'économie française* ; nous nous félicitons de cette option. Nous pensons qu'il faut continuer les opérations d'équipement, afin de valoriser au maximum les investissements exécutés jusqu'à maintenant, d'accélérer l'industrialisation des zones portuaires, et de développer le commerce extérieur français. Ces équipements semblent donc opportuns dans la période de crise économique que nous traversons actuellement, car ils peuvent être générateurs de revenus importants, et créateurs d'emplois.

Il faut préciser que les 360 millions du plan de soutien n'ont en rien affecté la dotation prévue pour 1976 : le montant de celle-ci avait été arrêté lors des arbitrages budgétaires, bien avant la préparation de la loi de finances rectificative.

2. — RAPPEL DES CRÉDITS BUDGÉTAIRES AFFECTÉS AUX PORTS MARITIMES DANS LE PLAN DE SOUTIEN DE SEPTEMBRE 1975

A Dunkerque, 52 millions de francs sont consacrés à construire un quai aux aciers et un quai au port rapide.

Au Havre, 20 millions de francs permettront de créer un deuxième poste de traitement des marchandises diverses.

A Brest, 165 millions de francs sont affectés à une nouvelle forme de radoub destinée à recevoir des navires de 300 000 tonnes.

Nantes - Saint-Nazaire a reçu 78 millions de francs pour améliorer les accès du port et construire un quai de réparation navale.

Marseille a obtenu 45 millions de francs pour le creusement d'une darse et d'un chenal à Fos et l'installation d'un poste à colis lourds.

3. — PROGRAMME DES TRAVAUX A ENGAGER OU A CONTINUER EN 1976

Une part importante des crédits sera consacrée à réaliser ou à améliorer des accès ; viennent ensuite les équipements concernant les centres de réparation navale, puis les travaux de construction et de dragage de bassins.

a) Ports autonomes.

Dunkerque (66,8 millions de francs) (1), total 97,4 millions de francs (2).

Réalisation des accès maritimes du port rapide et construction d'un quai à pondéreux (36,8 millions de francs) :

— suite de la construction du bassin de Mardyck (24 millions de francs) ;

— travaux préparatoires pour la forme de radoub (6 millions de francs).

Le Havre (93,7 millions de francs) (1), total 165,3 millions de francs (2) :

— dernière tranche de la construction du terminal pétrolier d'Antifer (11,5 millions de francs) ;

— le centre de réparation navale (76 millions de francs).

Rouen (72,6 millions de francs) (1), total 77 millions de francs (2) :

— amélioration des accès : 17,6 millions de francs ;

— acquisition d'une drague : 55 millions de francs.

Bordeaux (32,4 millions de francs) (1), total 47 millions de francs (2) :

— remblais et installation du premier poste public au Verdon (15,6 millions de francs) ;

— amélioration des accès et rempiètement du quai à Bassens (11,2 millions de francs) ;

— enlèvement d'épaves et aide à la navigation (5,6 millions de francs).

(1) Crédits budgétaires.

(2) Montant total des investissements.

Marseille (34,8 millions de francs) (1), total 51 millions de francs (2) :

— remodelage du bassin de la gare maritime (10,2 millions de francs) ;

— approfondissement des accès à la darse 2 pour la desserte du terminal à conteneurs (16,8 millions de francs) ;

— rénovation des formes de radoub n° 1 à 7 (7,8 millions de francs).

b) *Ports non autonomes.*

Calais : construction d'un poste d'accostage pour navires transbordeurs (40 millions de francs).

Cherbourg : restauration de digues et aménagement pour le trafic roll-on-roll-off (3,6 millions de francs dont 2,3 millions à la charge de l'Etat).

Brest : aménagement d'un chenal d'accès, construction de quais de réparation à flot (36 millions de francs dont 12,2 millions à la charge de l'Etat).

Concarneau : construction d'un élévateur à bateaux (23 millions de francs dont 3,9 millions à la charge de l'Etat).

La Rochelle : construction d'un poste pétrolier (23 millions de francs dont 11,5 millions à la charge de l'Etat).

Sète : deuxième tranche de la construction d'un nouveau bassin (21,5 millions de francs dont 10,75 millions à la charge de l'Etat).

(1) Crédits budgétaires.

(2) Montant total des investissements.

III. — LES PROBLEMES ACTUELS DE L'EXPLOITATION DES PORTS MARITIMES

Divers problèmes se posent au niveau de l'exploitation des ports autonomes : nous étudierons d'abord les résultats financiers de cette exploitation et les moyens d'améliorer ceux-ci et, ensuite, les conditions d'exploitation des ports.

A. — La situation financière des ports autonomes.

1. — LA DÉTÉRIORATION DE L'ÉQUILIBRE FINANCIER

Globalement, l'équilibre des *budgets de fonctionnement* des ports autonomes a été respecté pour l'exercice 1974 ; cependant, *deux ports enregistrent des soldes déficitaires* qui, il est vrai, représentent moins de 2 % du total des charges d'exploitation.

Au contraire, les *soldes des budgets d'investissement* sont *beaucoup plus différenciés*. Marseille est dans une situation beaucoup plus favorable que les autres ports, Rouen et Le Havre parviennent cependant à dégager un excédent. Il s'ensuit que les ports disposent de capacités d'autofinancement très variables.

L'évolution du trafic en 1975 entraînera certainement une *détérioration des résultats de l'exercice en cours* ; on peut donc attendre pour celui-ci un déficit important, malgré un effort de réduction des dépenses de fonctionnement.

Bien que l'aide accordée par l'Etat pour l'entretien et le fonctionnement des ports autonomes soit en augmentation pour 1976, il est vraisemblable que l'équilibre ne pourra être rétabli que par une *hausse substantielle des tarifs des droits de ports et des taxes d'outillages*.

De plus en plus, *les ports doivent respecter la vérité des prix* et appliquer les principes de gestion industrielle, notamment, en raccourcissant la durée d'amortissement des différentes catégories d'ouvrages et d'outillages.

Situation financière des ports autonomes maritimes.

1. — *Section de fonctionnement.*

(En milliers de francs.)

	DUNKERQUE		LE HAVRE		ROUEN		NANTES- SAINT-NAZAIRE		BORDEAUX		MARSEILLE	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974
1. Charges	153 230	178 135	244 931	273 552	121 436	135 323	72 693	81 168	96 332	125 794	262 391	303 399
Dont frais de personnel.	53 460	68 415	86 582	103 122	57 490	67 953	35 548	44 429	45 393	54 970	74 090	89 599
Amortissements et provisions	38 075	43 019	53 154	62 700	18 700	20 400	12 046	15 762	13 980	18 659	102 493	110 972
Profit de l'exercice.....	968	516	8 203	7 737	1 714	1 138	»	»	»	»	1 701	»
2. Produits	154 198	178 651	253 134	281 289	123 150	136 461	70 543	80 961	96 311	123 620	264 092	300 942
Perte de l'exercice..	»	»	»	»	»	»	2 150	207	21	2 174	»	2 456
Total première section..	154 198	178 651	253 134	281 289	123 150	136 461	72 693	81 168	96 332	125 794	264 092	303 399

Situation financière des ports autonomes maritimes.

2. — *Section d'investissement.*

(En milliers de francs.)

	DUNKERQUE		LE HAVRE		ROUEN		NANTES- SAINT-NAZAIRE		BORDEAUX		MARSEILLE	
	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974	1973	1974
I. — Dépenses	202 185	256 441	282 015	393 731	52 800	81 197	68 435	153 725	75 821	133 548	358 740	309 440
Dont :												
Immobilisations et tra- vaux	176 117	229 776	244 776	339 275	35 810	63 714	54 749	54 070	61 555	113 680	247 171	220 782
Remboursement d'em- prunts	9 493	10 650	15 915	19 139	7 046	7 647	3 814	4 380	4 334	5 352	23 597	28 221
Augmentation du fonds de roulement	30 651	»	14 486	1 341	13 613	7 386	»	»	31 201	»	2 609	16 697
2. — Recettes	232 836	246 806	296 501	395 072	66 413	88 583	55 981	152 204	107 022	105 850	361 349	326 139
Dont :												
Participation de l'Etat.	105 589	139 404	104 183	120 677	14 062	31 140	25 653	16 044	37 037	67 129	116 780	89 054
Emprunts	83 000	56 000	111 957	168 000	18 000	21 955	16 000	28 000	44 000	3 000	90 350	83 900
Diminution du fonds de roulement	»	9 635	»	»	»	»	12 454	1 521	»	27 698	»	»
Total deuxième sec- tion	232 836	256 441	296 501	395 072	66 413	88 583	68 435	153 725	107 022	133 548	361 349	326 139

2. — LE NÉCESSAIRE RELÈVEMENT DES DROITS DE PORT

Des augmentations de tarifs paraissent inévitables, même dans l'hypothèse d'une reprise du trafic portuaire. Il faut d'ailleurs noter que *l'évolution des droits de port a été assez modérée, malgré des charges financières lourdes liées aux investissements réalisés au cours des dernières années.* On note, en effet, que l'indice général des prix de l'I. N. S. E. E. est passé de 100 à 165 entre le 1^{er} janvier 1969 et le 1^{er} août 1975, alors que, pour les droits de ports, l'augmentation la plus forte a été de 56 points pour la même période ; c'est la croissance du trafic portuaire qui a permis d'éviter des hausses de tarifs plus importantes.

*Evolution des tarifs des droits de port
entre le 1^{er} janvier 1969 et le 1^{er} août 1975.*

(1969 : base 100.)

Port autonome de Dunkerque	151,5
Port autonome de Rouen	133,7
Port autonome du Havre	136,2
Port autonome de Nantes - Saint-Nazaire	148,1
Port autonome de Bordeaux	156
Port autonome de Marseille	139,9
Port de Boulogne-sur-Mer	128,7
Port de La Rochelle	100
Port de Sète	151,9

Certes, on peut craindre qu'une telle augmentation ait un effet négatif sur le trafic ; nous pensons cependant qu'il ne faut pas exagérer ce risque ; en effet, le montant des droits de port ne représente qu'environ 2 % du coût global du transport et ne constitue qu'un des éléments du choix d'un port par un armateur.

A ce propos, on doit regretter que les tarifs des droits de port soient arrêtés au niveau ministériel ; les ports autonomes sont gérés par des conseils d'administration responsables qui pour-

raient déterminer librement les droits de port. Pour ces établissements, comme d'ailleurs pour les ports non autonomes, *il serait opportun d'accélérer les procédures et de fixer les droits de port au niveau local.*

On peut formuler les *mêmes recommandations* pour les *tarifs de pilotage* arrêtés par le Secrétariat d'Etat aux Transports suivant une procédure devenue anachronique et trop longue.

B. — Les conditions d'exploitation des ports.

Ces conditions déterminent dans une large mesure la qualité du service offert à la clientèle et donc, indirectement, l'évolution des trafics. La manutention et le traitement administratif des marchandises ont un rôle décisif en ce domaine.

1° *Du point de vue de la manutention*, on doit se féliciter des résultats des négociations menées dans plusieurs ports français pour déterminer les conditions particulières d'application de l'accord conclu en octobre 1974 entre les organisations syndicales des ouvriers dockers, et l'Union nationale des industries de la manutention (U. N. I. M.). Rappelons que cet accord a fixé de nouveaux horaires d'ouverture des ports de 12 à 15 heures au minimum, jusqu'à 24 heures par jour, et qu'il a accordé en contrepartie des réductions du temps de travail hebdomadaire et une amélioration des régimes sociaux maladie et vieillesse.

Au Havre et à Dunkerque, les horaires d'ouverture n'ont guère été modifiés, car ils répondaient déjà aux normes souhaitées.

A Marseille, le port est ouvert 13 heures 20 minutes par jour au lieu de 8 heures (on est passé d'un régime de deux vacations de 4 heures à un régime de « shift » [1] de 6 heures 40 minutes).

A Bordeaux, on a étendu les possibilités de travail en « shift », au Verdon. Ce port pourra fonctionner 24 heures sur 24, sept jours sur sept.

A Rouen, le travail peut s'effectuer pendant 23 heures par jour.

Dans les ports secondaires, on a étendu les possibilités de travail en double « shift » ou l'on a ajouté une vacation supplémentaire aux deux vacations habituelles.

(1) Shift : période de travail réunissant deux vacations d'affilée.

Ces modifications d'horaires ont le double avantage de *réduire la durée d'immobilisation du navire* dans les ports et de permettre une *meilleure utilisation des équipements*. On peut estimer actuellement que la *plupart des ports français offrent aux usagers des possibilités de travail analogues à celles de ports de l'Europe du Nord* qui sont nos principaux concurrents.

Pour le moment, l'accord a reçu peu d'applications pratiques. La conjoncture présente n'a malheureusement pas permis de percevoir des modifications de trafic qui seraient la conséquence de cette organisation du trafic portuaire. D'ailleurs, même lors d'une reprise de l'activité économique, le nouveau régime de la manutention ne sera pleinement efficace que si les circuits administratifs et commerciaux offrent des services de qualité.

2. — LE TRAITEMENT ADMINISTRATIF DES MARCHANDISES

Si la manutention représente 30 à 40 % du coût de passage des marchandises, l'accueil et la prise en charge administrative de celles-ci constituent également un poste coûteux (24 à 27 % du coût total). Pour améliorer les conditions d'exploitation des ports, il convient d'organiser au mieux la rupture de charge.

Trop souvent encore, on constate que les documents arrivent après la marchandise, retardant ainsi l'embarquement. Les problèmes sont étudiés par le Comité français pour la simplification des procédures du commerce extérieur (Simprofrance). On envisage actuellement une procédure de « bordereau d'expédition » qui permettrait, avec les seuls renseignements fournis, d'expédier les marchandises, les *opérations de douane* étant exécutées ultérieurement. Actuellement, ces opérations sont *plus compliquées pour les transports par mer ou par voie d'eau que pour les transports effectués par route ou par chemin de fer*. On trouve là une des multiples causes des détournements de trafic.

D'autre part, des efforts d'harmonisation des règles applicables aux rapports entre transitaires et clients et transitaires et transporteurs sont en cours au plan européen et à l'échelle internationale dans le cadre de la Fédération internationale des associations de transitaires.

Enfin, il faut signaler qu'un *systeme de traitement informatique des opérations maritimes* — en usage dans certains ports, tels que Rotterdam — devrait bientôt être mis en place au Havre, à Marseille et peut-être à Rouen avec le projet Trim (Traitement des informations maritimes).

Malgré les actions exposées précédemment, *il semble que beaucoup de ports français ne disposent pas encore de services commerciaux aussi fiables que ceux des concurrents étrangers*. Il est donc urgent d'améliorer la qualité de ces services, si l'on veut que les ports soient exploités dans de meilleures conditions.

IV. — LA POLITIQUE PORTUAIRE EUROPEENNE

La commission de la Communauté économique européenne a estimé que le *Traité de Rome est applicable aux transports terrestres, maritimes et aériens et donc, indirectement, aux ports maritimes.*

C'est le Parlement européen qui, le premier, adopta une résolution en ce domaine en 1967. Cependant, à ce jour, on en est toujours au stade préparatoire. Pour mieux apprécier les difficultés de cette politique, on examinera un exemple de comparaison des coûts de passages des navires dans des ports européens avant de faire le point des études communautaires et des aides européennes reçues par les ports français.

A. — Comparaison des coûts de passages des navires dans plusieurs ports européens.

Toute comparaison doit s'efforcer de *tenir compte de la diversité des situations administratives et juridiques et des structures tarifaires.*

L'exemple des droits de ports applicables aux navires *pétroliers* montre que les *ports français pratiquent des tarifs comparables à ceux des grands ports européens.*

	LE HAVRE	FOS	ROTTER-DAM	GENES	ANVERS
Tonnage des navires.....	240 000	240 000	240 000	240 000	50 000
Droits de port par tonne de marchandises (en francs).	0,75	0,68	0,80	0,60	0,75

Pour quatre types de cargos, une étude a été réalisée, fin 1973, afin de comparer les charges portuaires. On constate qu'en général Rotterdam est le moins cher des quatre ports européens étudiés, Londres le plus cher, Anvers est plus coûteux que Dunkerque. Cependant, lorsqu'on sait qu'Anvers bénéficie de certains détournements de trafic qui, normalement, devrait passer par les ports

français de la mer du Nord, il apparaît nettement que le coût des charges portuaires n'est qu'un élément de choix parmi d'autres et que la décision des usagers dépend de la qualité de l'ensemble des services, et aussi des dessertes routières et fluviales.

Ces exemples montrent la *nécessité d'une étude approfondie, actuellement en cours au niveau européen.*

Charges portuaires comparées.

TYPES DE NAVIRES de ligne régulière et nature des dépenses.	DUNKERQUE		ANVERS		ROTTERDAM		LONDRES	
	Dépenses en francs.	Pourcent- tage D. K. K. (1).	Dépenses en francs.	Pourcent- tage D. K. K. (1).	Dépenses en francs.	Pourcent- tage D. K. K. (1).	Dépenses en francs.	Pourcent- tage D. K. K. (1).
<i>Type A :</i>								
Droits de port.....	11 500	100	8 400	73	6 700	58	37 700	328
Pilotage	3 600	100	9 900	275	3 600*	100	7 600	211
Remorquage	6 500	100	10 000	153	4 900	75	8 100	125
Droits de phares.....	»	»	»	»	»	»	6 100	»
Totaux	21 600	100	28 300	131	15 200	70	59 500	275
<i>Type B :</i>								
Droits de port.....	7 400	100	4 900	66	4 000	54	23 100	311
Pilotage	2 300	100	6 000	261	4 100	174	6 500	283
Remorquage	3 900	100	6 400	164	4 000	105	6 800	174
Droits de phares.....	»	»	»	»	»	»	3 500	»
Totaux	13 600	100	17 300	127	12 100	89	39 900	293
<i>Type C :</i>								
Droits de port.....	5 500	100	4 700	85	3 700	67	19 800	359
Pilotage	2 300	100	7 400	322	3 100	135	5 300	230
Remorquage	3 900	100	5 600	144	3 100	79	6 800	174
Droits de phares.....	»	»	»	»	»	»	3 400	»
Totaux	11 700	100	17 700	151	9 900	85	35 300	302
<i>Type D :</i>								
Droits de port.....	3 200	100	4 600	145	3 400	107	19 400	604
Pilotage	2 200	100	4 600	209	2 800	127	4 700	214
Remorquage	1 800	100	5 200	289	3 100	172	6 800	377
Droits de phares.....	»	»	»	»	»	»	3 400	»
Totaux	7 200	100	14 400	200	9 300	129	34 300	476

Dépense à

(1) Pourcentage _____

Dépense à Dunkerque.

B. — Etat actuel des études communautaires sur les ports.

Le groupe de travail chargé d'établir un *rapport sur la situation administrative, financière et fiscale des autorisations portuaires, et des prestataires de services intervenant dans les ports, déposera probablement ses conclusions en mars ou avril 1976.*

Les réponses au questionnaire adressé l'année dernière à soixante-dix ports de la Communauté économique européenne sont actuellement traduites en français et en anglais ; l'analyse critique des réponses n'a pas encore commencé. Cette analyse devra distinguer les services rendus aux navires par les prestataires de services nautiques (remorquage, pilotage, lamanage), aux marchandises par les prestataires de services à terre (manutention, stockage, transit, dédouanement, transports terrestres) et, enfin, les services généraux rendus par le port. Pour les trafics industriels, il faudra distinguer le coût de l'infrastructure portuaire, et celui des terrains.

Enfin, il faudra *déterminer l'impact des aides très variées accordées* directement ou indirectement aux professions et aux établissements portuaires.

Ces études devraient *conduire à la mise en place d'une véritable comptabilité commune normalisée*, préalable nécessaire à toute harmonisation européenne de la politique portuaire. Si l'on veut mettre en œuvre une telle politique, il faudra d'abord agir sur les distorsions, qui ont l'effet le plus important sur le coût des prestations portuaires.

Il est encore trop tôt aujourd'hui pour apprécier les chances de réalisation d'une politique portuaire européenne.

C. — Les aides européennes aux ports français.

L'existence de la Communauté économique européenne a des effets sensibles sur les ports français : ceux-ci reçoivent des aides financières au développement régional et c'est la D. A. T. A. R. qui répartit les sommes émanant du Fonds européen de développement régional.

Pour 1976, ces aides à l'équipement sont réparties comme suit :

— pour les ports autonomes : 20 millions de francs pour Bordeaux et 20 millions de francs pour Nantes - Saint-Nazaire ;

— pour les autres ports maritimes : 2,4 millions de francs à Bayonne, 7,5 millions de francs à Brest, 1 million de francs à Brest ;

— pour les ports des Départements d'Outre-Mer : 1,7 million de francs à la Guyane, 1,1 million de francs à la Réunion.

V. — LA PREPARATION DU VII^e PLAN

Au terme du VI^e Plan, on peut dresser un *bilan positif en matière portuaire* : trois zones ont reçu des infrastructures de niveau international : Dunkerque (avant-port ouest), Le Havre (aménagement de la plaine alluviale et construction du terminal d'Antifer), Marseille (nouveau port de Fos). Simultanément, les ports d'estuaire ont été aménagés.

Il nous semble absolument indispensable de poursuivre l'effort entrepris depuis plusieurs années pour les ports. Nous avons noté avec satisfaction **les orientations** retenues par le Conseil central de planification sur la valorisation des façades maritimes, à savoir :

1° *Rentabiliser les infrastructures* de Dunkerque, Le Havre, Rouen et Marseille-Fos, en facilitant le *trafic des marchandises diverses* qui devrait atteindre 9 millions de tonnes dans chacun de ces trois ports en 1980, c'est-à-dire le double du tonnage actuel. Il faut aussi que ces ports drainent le trafic actuellement capté par les ports étrangers voisins, en particulier ceux du Benelux ; les détournements de trafic nets, non justifiés par des raisons économiques ou géographiques, ont été évalués à plus de 7 millions de tonnes et des études récentes aboutiraient même à des chiffres plus importants.

2° Pour les *zones industrielles portuaires*, deux types d'action sont envisagés : d'une part, la continuation de l'industrialisation dans les trois grandes zones, d'autre part, la création de deux nouvelles aires sur *la façade atlantique*, à Nantes - Saint-Nazaire et à Bordeaux-Le Verdon. Cette dernière option nous paraît fondamentale pour rééquilibrer le développement industriel français et contrebalancer la croissance de Bilbao.

En effet, le retard de Bordeaux sur Bilbao tend à s'accroître et l'aménagement du Verdon est donc urgent, car il conditionne tout le développement industriel de l'Aquitaine, région frontalière exposée à la concurrence espagnole. Le VII^e Plan devra absolument tenir compte de ces données.

3° Pour les autres ports, il est envisagé de *développer les trafics spécialisés*.

4° Il est enfin prévu de poursuivre les équipements de réparation navale dans plusieurs ports français, en particulier à Brest.

Sur les problèmes d'ensemble de l'avenir des ports, nous formulerons **les observations** suivantes :

— il nous semble absolument indispensable que les *cinq grands sites portuaires français disposent d'une zone industrielle et soient prêts à recevoir un trafic de marchandises important*. Il est également nécessaire que plusieurs ports possèdent des installations adaptées aux navires de très gros tonnage, dont l'avenir ne paraît pas réellement compromis par les restrictions de consommation de pétrole. Au contraire, les équipements très spécialisés, tels qu'un terminal méthanier de grand gabarit, ne sont pas urgents ;

— l'un des objectifs prioritaires des ports doit être de *recupérer les trafics de marchandises diverses détournés vers Anvers ou Rotterdam*. Pour y parvenir, il faut qu'une concertation s'instaure avec les différents responsables des transports, en particulier la S. N. C. F., avec les usagers des services portuaires et avec les industries qui, souvent, négligent les transports après usine. *La faiblesse actuelle du trafic des marchandises diverses n'est pas imputable à une insuffisance des investissements, mais plutôt à l'organisation du secteur privé et à la rigidité des habitudes commerciales de la clientèle ;*

— enfin, nous pensons que la *construction et la mise en service des accès routiers, ferroviaires et fluviaux des zones portuaires doivent être programmées au moins en même temps que les équipements portuaires proprement dits*, afin d'assurer des liaisons convenables avec l'intérieur du territoire.

Le VII^e Plan, en préparation, devra impérativement retenir ces objectifs, car l'équilibre de nos finances est lié aux exportations et les grands ports français sont les lieux de passage privilégiés des exportations ; ils doivent donc recevoir les équipements nécessaires pour assurer leur mission.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat en commission, diverses questions ont été évoquées. **M. Kieffer** a pensé qu'il fallait rechercher les causes des différences d'exploitation entre les ports du Nord de l'Europe et les ports français, et qu'il convenait d'appliquer la vérité des prix à tous les types de transport, afin d'éviter des distorsions telles que celles provoquées par les tarifs préférentiels de la S. N. C. F.

M. Francou a attiré l'attention des commissaires sur les patentes maritimes. Les collectivités locales attendent toujours les décisions d'application de la taxe professionnelle, celle-ci devant être répartie entre les ports français que les navires toucheront.

M. Ehlers a contesté le chiffre indiqué par le rapporteur pour l'estimation des détournements de trafic qui seraient de 7 millions de tonnes pour Dunkerque seul, d'après un rapport récent de la direction de ce port autonome ; il a critiqué la non-programmation des liaisons fluviales de Dunkerque et du Havre avec l'hinterland ; il a regretté que l'absence de décision politique n'ait pas permis d'utiliser les possibilités de travail offertes par l'accord sur la manutention ; il a enfin estimé qu'on s'intéressait trop aux tonnages globaux, alors qu'il fallait surtout développer le trafic des marchandises diverses, beaucoup plus rémunérateur.

M. Bouloux a demandé si les progrès de Bilbao n'étaient pas liés au fait qu'il s'agit d'un port en eau profonde et si le coût du dragage à Bordeaux et à Nantes n'était pas équivalent au coût des aménagements qui pourraient être réalisés à La Pallice ; il s'est interrogé également sur l'encombrement de la navigation sur la Manche.

M. Brégégère a souhaité connaître quelles marchandises diverses subissent des détournements de trafic.

Répondant aux orateurs, **M. Pintat** a indiqué :

— qu'il fallait harmoniser les règles de concurrence entre les modes de transport en France plutôt que de donner des aides anarchiques ;

— qu'il était nécessaire de mettre de l'ordre dans les patentes maritimes et qu'une application rapide de la taxe professionnelle serait demandée au Ministre ;

— que les évaluations de détournements de trafics qu'il avait énoncées dans son rapport émanent de la Direction des ports maritimes qui sera interrogée sur ce sujet ;

— que Bilbao ne peut s'étendre facilement pour recevoir une zone industrielle en raison de sa configuration géographique ;

— que La Pallice offre des possibilités de développement linéaires, inférieures à Nantes et Bordeaux où, d'ailleurs, les travaux de dragage sont destinés à permettre l'accès de navires plus importants et non à entretenir le niveau des passes ;

— que la saturation de la Manche gêne les ports du Bénélux beaucoup plus que les ports français.

*
* * *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions de la loi de finances pour 1976, adoptée par l'Assemblée Nationale, concernant les PORTS MARITIMES.