

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1979, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laccournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Fernand Chatelain, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiemaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, René Debesson, Hector Dubois, Raymond Dumont, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marais, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mosson, Pierre Noël, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmentier, Bernard Pellarin, Albert Pen, Pierre Perrin, André Picardi, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quillio, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 41), 575 (tome XXI) et in-8° 79.
Sénat : 73 et 74 (tome III, annexe 32) (1978-1979).

Loi de finances. — Communauté économique européenne (CEE) - Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
I. — Les investissements	5
A. — Le bilan des actions menées dans le cadre du VII ^e Plan.....	5
B. — Les investissements proposés en 1979.....	7
1 ^o Les équipements prévus en 1979 en métropole.....	7
a) Les principaux projets pour les ports autonomes.....	8
b) Les principales opérations dans les autres ports.....	9
c) La signalisation maritime et la lutte contre la pollution accidentelle de la mer.....	10
2 ^o Les équipements pour l'Outre-Mer.....	11
C. — Les ports de plaisance.....	12
1 ^o Le bilan des créations de ports de plaisance au cours des trois dernières années.....	12
2 ^o La politique suivie par les pouvoirs publics pour l'utilisation des crédits d'Etat.....	13
3 ^o Les perspectives de développement.....	13
II. — Les trafics enregistrés dans les ports maritimes français	15
A. — Le trafic de marchandises en 1977.....	15
B. — Les résultats provisoires du trafic de marchandises en 1978... ..	19
C. — Le trafic de passagers.....	21
III. — Les faiblesses des ports français	23
A. — L'évolution défavorable de la situation financière des ports autonomes métropolitains	23
1 ^o La situation financière des six ports autonomes en 1977... ..	23
2 ^o Les perspectives pour 1978 et 1979.....	24
B. — Les problèmes commerciaux et administratifs.....	25
C. — La sécurité	27
D. — Les problèmes sociaux.....	28
IV. — Les ports français et l'Europe	29
A. — Les détournements de trafic.....	29
B. — La politique européenne.....	30
Examen en commission	31
Annexes	33

Mesdames, Messieurs,

L'examen du budget est pour notre commission l'occasion de formuler des observations sur la politique économique du Gouvernement. Ces observations doivent concerner non seulement les crédits proposés, mais surtout les perspectives d'expansion qu'ils sont censés garantir, notamment dans le cadre du VII^e Plan.

Il faut bien constater que les ports maritimes français sont apparus parmi les premières victimes de la crise qui se poursuit depuis 1974. Mais on doit également reconnaître que la diversité et l'importance des investissements réalisés leur a permis de supporter, jusqu'à ce jour, les aléas de la conjoncture. Bien plus, les chiffres en font la démonstration : nos ports résistent à la crise internationale aussi bien que la plupart des ports étrangers.

Nous exposerons d'abord les grandes lignes des investissements proposés par le projet de budget pour 1979, en les comparant aux équipements déjà réalisés au cours des dernières années. Nous analyserons ensuite les résultats des différents trafics portuaires, pour enfin situer l'avenir de nos ports, compte tenu des problèmes qu'ils doivent maîtriser face à la concurrence européenne.

I. — LES INVESTISSEMENTS

A. — Le bilan des actions menées dans le cadre du VII^e Plan.

Pour les ports maritimes, les seules opérations d'investissement prévues par le VII^e Plan sont celles inscrites dans le cadre du programme d'action prioritaire (PAP) n° 9. L'objectif assigné est l'accroissement du trafic des marchandises diverses de 9 millions de tonnes dans les trois grands ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille en construisant 6 000 mètres de quais nouveaux correspondant à vingt-cinq postes à quai, et en modernisant les équipements déjà existants.

Soixante-cinq millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés à ce PAP en 1976, 150,5 millions en 1977 et 106,7 millions en 1978. Le débloccage du fonds d'action conjoncturelle n° 2 en septembre 1977 a permis d'engager, dès ce moment, plusieurs opérations d'investissement intéressant le PAP n° 9 et dont la réalisation n'était prévue à l'origine qu'en 1978.

Les investissements réalisés pendant la période 1976-1978 sont les suivants :

— Dunkerque :

Aménagement des accès du port de transit rapide ;
Rescindement du pertuis du môle IV (1^{re} et 2^e tranches) ;
Porte soudée de l'écluse Watier.

— Le Havre :

Aménagement du canal central maritime ;
Poursuite de l'aménagement de la darse de l'Océan (extension et construction de quai sur la face Est, poste à marchandises diverses à manutention horizontale, endiguement sud de la darse) (1^{re} et 2^e tranches) ;

Deuxième franchissement de l'écluse François-I^{er}.

— Marseille :

Extension du terminal à conteneurs de la darse n° 2 (Fos) ;
Travaux de creusement ; construction de quai en darse n° 3 (Fos) ;

Quai polyvalent en darse n° 1 (Fos) ;

Aménagement du bassin de la Pinède (1^{re} et 2^e tranches) ;

Réalisation de deux postes *roll on - roll off*.

Les principaux travaux prévus dans le cadre du PAP n° 9 pour 1979 sont : au Havre, la troisième tranche de l'endiguement de la darse de l'Océan, à Marseille, la troisième tranche de travaux de dragage et de construction de nouveaux quais en darse n° 3 à Fos. La dotation proposée pour 1979 — 92,4 millions de francs — permet de poursuivre les opérations déjà engagées, mais interdit la mise en chantier d'opérations nouvelles ; elle marque donc un ralentissement dans la mise en œuvre du PAP, dont le taux d'exécution fin 1979 sera de 58 % environ.

D'autre part, quatre programmes d'action prioritaires d'initiative régionale (PAPIR) intéressant les ports maritimes sont en cours de réalisation.

Le PAPIR n° 52-03 « Amélioration du chenal de Donges » a pour but d'aménager la Basse-Loire par l'approfondissement du chenal d'accès de Donges de 3,5 mètres, afin de recevoir les méthaniers de 125 000 mètres cubes.

Les crédits affectés à cette opération s'élèvent (en autorisations de programme) à 34 millions de francs en 1978 et atteindront 50 millions en 1979. A la fin de 1979, le taux de réalisation en francs constants de ce PAPIR sera de 61 %.

Le PAPIR n° 72-03 « Zone industrialo-portuaire du Verdon » a pour objet de faciliter l'équipement interne de la zone du Verdon en creusant la darse n° 1 et en créant des postes à quai. En raison de la situation financière du port autonome de Bordeaux et des capacités de traitement des marchandises actuellement disponibles, aucune opération d'investissement n'est inscrite en 1978 et 1979 au titre du PAPIR. Il apparaît cependant urgent d'allonger certains quais.

Le PAPIR n° 91-01 « Zone industrialo-portuaire de Sète » est destiné à remédier à la sous-industrialisation du Languedoc-Roussillon, en développant l'extension du port de Sète en mer, par la création de la darse n° 2. Les crédits d'Etat accordés pour ce PAPIR atteignent 17,5 millions de francs en 1978 et seront de 11,25 millions en 1979. Dans ces conditions, le taux de réalisation en francs constants s'élèvera à 34 % à la fin de 1979.

L'objectif du PAPIR n° 53-11 « Pêche maritime bretonne » est d'assurer un équipement satisfaisant des ports de pêche de la région Bretagne, afin de maintenir et de développer la compétitivité des pêches maritimes dans l'économie nationale. Les autorisations de programme affectées à ce PAPIR sont de 4,7 millions de francs en 1978 et atteindront 5 millions en 1979. Dans ces conditions, le taux de réalisation en francs constants sera de 87 % à la fin de l'année prochaine.

**Exécution du VII^e Plan dans le secteur des ports maritimes (PAP et PAPIR)
au 31 décembre 1977.**

PROGRAMMES	ENVE-	1976		1977		TOTAL		TAUX d'exé- cution col. 8 $\frac{\text{col. 8}}{\text{col. 2}} \times$
	LOPPE	Millions de francs.						
	VII ^e Plan	1975.	Cou-	1975 (2).	Cou-	1975 (2).	Cou-	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
PAP n° 9 :								
Action Equipement des grands ports maritimes pour le trafic des mar- chandises diverses	570	63	58,7	150,5 (1)	123,4	215,5	182,1	31,9
PAPIR n° 52-03 :								
Amélioration du chenal de Donges. (3)	130	>	>	26	21,3	26	21,3	16,2
PAPIR n° 72-02 :								
Zone portuaire du Verdon.....	87	>	>	3,4	2,8	3,4	2,8	3,2
PAPIR n° 91-01 :								
Zone portuaire de Sète.....	60	>	>	2	1,6	2	1,6	2,7
PAPIR n° 53-11 :								
Pêche maritime bretonne.....	15	4,2	3,8	3,2	2,6	7,4	6,4	42,7

(1) Dont 40 millions de francs engagés au titre du FAC n° 2 pour financer des opérations dont la réalisation n'était à l'origine prévue qu'en 1978.

(2) 1976/1975 : 1,167 million de francs ; 1977/1975 : 1,220 million de francs.

(3) L'enveloppe de ce PAPIR a été modifiée en baisse à la suite des résultats très favorables de l'appel d'offres de 1977.

**B. — Les investissements proposés en 1979
pour l'ensemble des ports.**

1° LES ÉQUIPEMENTS PRÉVUS EN 1979 EN MÉTROPOLE

Le financement prévu pour l'ensemble des opérations d'équipement des ports autonomes en 1979 se répartit de la façon suivante :

Crédits budgétaires..... 207 millions de francs ;
Emprunts 334 millions de francs ;

Dont :

FDES 44 millions de francs ;
Marché financier..... 290 millions de francs.

Pour les ports non autonomes, les financements envisagés pour l'ensemble des opérations d'équipement en 1979 se répartissent comme suit :

Crédits budgétaires..... 165 millions de francs ;
Emprunts 414 millions de francs ;

Dont :

FDES 56 millions de francs ;
CAECL 208 millions de francs ;
Marché financier..... 150 millions de francs.

a) *Les principaux projets
et les crédits correspondants pour les ports autonomes.*

— Dunkerque :

Acquisition d'une vedette hydrographique, autorisation de programme : 8 700 000 F ;

— Le Havre :

Endiguement Sud de la darse de l'Océan (3^e tranche), autorisation de programme : 6 400 000 F .

Dragages portuaires (tranche 1979), autorisation de programme : 23 200 000 F ;

Poste n° 1 quai de Bougainville, autorisation de programme : 16 800 000 F ;

— Rouen :

Amélioration des accès (4^e tranche), autorisation de programme : 31 200 000 F ;

Aménagement du terminal pour produits forestiers au bassin de Rouen-Quevilly, autorisation de programme : 3 600 000 F.

— Nantes - Saint-Nazaire :

Amélioration du chenal de Donges pour la desserte du terminal méthanier (troisième tranche), autorisation de programme : 50 000 000 F ;

— Bordeaux :

Passe de l'Ouest (deuxième tranche), autorisation de programme : 18 400 000 F.

Pour l'avenir, il serait souhaitable d'achever le rescindement des vieux quais à Bassens pour améliorer le trafic des marchandises diverses, et donc de prévoir une dotation pour cette opération.

— Marseille :

Remodelage du bassin de la Pinède à Marseille (troisième tranche), autorisation de programme : 4 800 000 F ;

Appontement pour produits chimiques à Lavera, autorisation de programme : 5 400 000 F ;

Dragages en darse n° 3 (Fos), autorisation de programme : 16 000 000 F ;

Nouveaux quais en darse n° 3 (Fos), autorisation de programme : 18 000 000 F ;

Rénovation des formes de radoub (Marseille), autorisation de programme : 3 600 000 F.

b) Les principales opérations envisagées en 1979 dans les ports non autonomes en métropole.

— Calais :

Restauration du pont Mollien et remise en état de quais.

— Boulogne :

Réparation des dégâts causés par la tempête et restauration d'un tunnel de l'Ave Maria.

— Dieppe :

Travaux de refonte de la cale sèche et réfection du pont Colbert (2^e tranche).

— Caen :

Remise en état de l'écluse Ouest (2^e tranche) et opérations diverses.

— Cherbourg :

Réfection des digues du large et construction d'une nouvelle passerelle transmanche.

— Concarneau :

Acquisition de terrains pour l'extension de l'élévateur à bateaux.

— Brest :

Construction de la forme de radoub n° 3 et aménagement d'un quai commercial.

— Lorient :

Amélioration des profondeurs (3^e tranche) et dragage de l'avant-port.

— La Rochelle :

Aménagement d'un poste à quai à Chef-de-Baie (1^{re} tranche).

— Bayonne :

Poursuite de l'aménagement du chenal de l'Adour.

— Port-la-Nouvelle :

Digues de calibrage du chenal et brise-clapots contre l'invasion.

— Sète :

Prolongement de l'épi Dellon et remise en état des ponts et des terre-pleins.

— Nice :

Poursuite de la réalisation du nouveau port.

c) La signalisation maritime et la lutte contre la pollution accidentelle de la mer.

Tirant les conséquences des effets catastrophiques de l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz*, le Gouvernement propose pour 1979 de revaloriser les dotations de certains chapitres destinés à financer la prévention et la lutte contre la pollution. Il en est ainsi pour le chapitre 53-32 (article 70). Les autorisations de programme concernant la signalisation maritime sont augmentées de 15 millions de francs : 55 millions de francs pour 1979, au lieu de 40 millions de francs en 1978.

D'autre part, les crédits affectés à la lutte contre la pollution accidentelle du littoral et des voies d'eau intérieures passent de 3,8 millions de francs (AP) à 20 millions de francs (AP) pour 1979. La totalité des crédits supplémentaires est destinée à la mise en place de moyens de protection des sites vulnérables du littoral ; seuls 0,8 million de francs sont prévus pour les voies d'eau intérieures, comme en 1978. Il est souhaitable que cet effort ne constitue que la première étape d'une véritable politique de prévention et de lutte contre les pollutions marines accidentelles, qui n'existe pas encore, malgré l'évidence et l'importance des risques.

2° LES ÉQUIPEMENTS POUR L'OUTRE-MER

L'année 1977 a été surtout marquée par le lancement, grâce aux crédits du fonds d'action conjoncturelle, du quai à conteneurs de Fort-de-France, en Martinique, avec une participation de l'Etat de 27 millions de francs.

D'autre part, un effort a été réalisé en Guyane pour l'amélioration des profondeurs du chenal du Degrad-des-Cannes, et à la Réunion, pour l'acquisition de terrains nécessaires à l'extension du port de la Pointe-des-Galets. Au total, les autorisations de programme mises en place s'élèvent à 43 millions de francs.

En 1978, dans le cadre de l'opération de conteneurisation de la banane antillaise, la construction du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, a été engagée avec une première tranche fonctionnelle de 20,2 millions de francs. Ce quai, ainsi que celui de Fort-de-France, sera mis en service au début de 1980, date à laquelle les nouveaux porte-conteneurs de la Compagnie générale maritime desserviront les Antilles.

Par ailleurs, en Guyane, des crédits sont affectés à l'amélioration des installations portuaires et, pour la première fois sur le chapitre 53-34, article 10, est financée une opération portuaire concernant les Territoires d'Outre-Mer, à Wallis et Futuna. Il s'agit là d'une tentative timide, puisque cofinancée par le FIDES pour un montant équivalent. Mais cette perspective nouvelle de prise en compte des besoins des ports des Territoires d'Outre-Mer est reconfortante. Il est souhaitable qu'elle touche de manière plus large l'ensemble des infrastructures portuaires des Territoires d'Outre-Mer.

Au total, les engagements de l'Etat auront porté en 1978 sur 35 millions de francs pour l'équipement des ports dans les Départements d'Outre-Mer et dans les Territoires d'Outre-Mer.

L'année 1979 verra la poursuite du financement des deux quais à conteneurs de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France, et des aménagements portuaires en Guyane (chenal du Degrad-des-Cannes) et l'élargissement de l'intervention de la Direction des ports et de la navigation maritimes dans les Territoires d'Outre-Mer et à Mayotte. Par ailleurs, un certain nombre d'opérations importantes sont en cours d'instruction. Votre commission estime qu'une priorité doit être accordée à la reconstruction du port en eau profonde de Saint-Pierre-et-Miquelon, compte tenu des crédits restant à répartir.

**Répartition provisoire des crédits affectés à l'équipement
des ports maritimes Outre-Mer en 1979.**

DEPARTEMENTS et territoires d'outre-mer.	DOTATIONS provisoires. (En millions de francs.)	CONTENU DU PROGRAMME
Guadeloupe	8,35	Achèvement du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre.
Martinique	2	Opérations de remise en état d'infrastructures.
Guyane	6	Dragages du chenal du Degrad des Cannes et études d'extension du port.
Réunion	5	Extension du port de la Pointe des Galets et aménagements de la rive Ouest du Pertuis.
Mayotte	0,8	Etudes de quai et aménagements de terre-plein.
Territoires d'Outre-Mer.....	1,85	Appontement de Wallis et Futuna.
Total des dotations affectées	24	
Crédits en instance d'affectation	11	
Total général.....	35	

C. — Les ports de plaisance.

**1° LE BILAN DES CRÉATIONS DE PORTS DE PLAISANCE
AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES**

En matière d'équipement du littoral en infrastructures de plaisance, on assiste actuellement à une diminution du nombre des opérations lancées. Depuis le 1^{er} janvier 1975, 53 projets de ports de plaisance représentant une capacité d'accueil de l'ordre de 14 266 postes, ont été déclarés compatibles avec les autres utilisations possibles du domaine public maritime ; 21 de ces projets offrant une capacité d'accueil de 6 078 postes à quai ont été achevés et mis en exploitation.

De multiples motifs expliquent le ralentissement enregistré dans le rythme de création des ports de plaisance. Diverses contraintes paralysent l'initiative des collectivités locales qui sont responsables de la réalisation des infrastructures. Il faut évoquer ici le renchérissement constant du coût des travaux de construction.

D'autre part, les projets se heurtent à l'hostilité des associations de défense du littoral qui jouent un rôle de plus en plus actif, et des marins-pêcheurs ou ostréiculteurs qui sont de plus en plus défavorables à ces aménagements dans des zones où ils exercent leurs activités. De plus, au niveau local, des divergences sont apparues quant à la conception des projets ou à l'implantation de ces ports. Enfin — ceci est vrai principalement pour la côte méditerranéenne — la relative saturation du littoral en ports de plaisance est apparue, alors que se développe le souci de préserver dans leur état naturel les sites côtiers non urbanisés.

2° LA POLITIQUE SUIVIE PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR L'UTILISATION DES CRÉDITS D'ÉTAT

L'aide financière que l'Etat distribue sous forme de subventions destinées à aider les collectivités locales concessionnaires réalisant des projets, suit la même courbe descendante que le nombre des projets. Pour l'année 1978, cette aide a été de 12 millions de francs répartis comme suit entre les régions :

	En millions de francs.
Picardie	0,3
Bretagne	2,85
Pays de la Loire	3
Poitou-Charentes	1,2
Provence-Côte-d'Azur	2,025
Non régionalisé	2,625

Il convient de remarquer que ces enveloppes sont réparties par les préfets de région chargés de la programmation des investissements de catégorie II entre les divers projets y compris les ports de plaisance, selon les priorités qu'ils retiennent, après consultation de la Commission administrative régionale.

Dans les départements d'outre-mer, 1 million de francs est réparti de la façon suivante : Martinique 0,4 million de francs, Guyane 0,3 million de francs, Réunion 0,3 million de francs.

3° LES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT

Pour compenser le ralentissement des réalisations en matière d'équipement du littoral, l'administration s'emploie à rentabiliser au maximum les équipements en service. Les efforts s'orientent

actuellement vers les aménagements internes permettant de récupérer des places nouvelles de stationnement, la lutte contre les bateaux ventouses, la création d'installations destinées au stockage à terre.

Simultanément, sont menées des études sur les aménagements légers susceptibles d'être mis en place dans les baies abritées et les estuaires. D'autre part, on envisage d'encourager des systèmes d'utilisation collective des bateaux et des formules de multipropriété.

II. — LES TRAFICS ENREGISTRES DANS LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

A. — Le trafic de marchandises en 1977.

Le trafic commercial des produits débarqués et embarqués (avitaillement et pêche non compris) dans les ports maritimes métropolitains et d'Outre-Mer a porté en 1977 sur 294,3 millions de tonnes, soit une diminution de 2,7 % par rapport à 1976.

Dans les ports métropolitains, les entrées avec 232,1 millions de tonnes dont 165,1 millions de tonnes de produits pétroliers enregistrent une baisse de 3,3 % par rapport à 1976 ; cependant les marchandises autres que les hydrocarbures augmentent de 2,1 %. Les sorties, avec 58,7 millions de tonnes (27,6 millions de tonnes de produits pétroliers), sont en hausse de 1,8 % et les marchandises autres que les hydrocarbures progressent de 6,2 %.

Marseille demeure le premier port français avec 97,6 millions de tonnes. Il faut noter que le trafic pétrolier qui atteint 79,3 millions de tonnes diminue par rapport à 1976 : près de 10 millions de tonnes de moins, soit une réduction de 11 %. Cette baisse est provoquée non seulement par la politique d'économies d'énergie et la concurrence de l'oléoduc de la SUMED, mais également par une pluviométrie importante en 1977.

Le Havre a traité 78,2 millions de tonnes, soit une diminution de 2 % par rapport à 1976. Le total du pétrole brut et des produits pétroliers raffinés s'élève à près de 64 millions de tonnes. On peut relever une augmentation de 25 % des importations de charbon.

Dunkerque, le « troisième grand », a traité, quant à lui, 32,7 millions de tonnes, soit un recul de 2,2 % par rapport à l'année précédente. On peut noter l'augmentation du trafic des produits pétroliers et des importations de charbon. Il est difficile de chiffrer l'influence qu'auront eue les grèves sur la diminution du trafic.

La situation du port autonome de Bordeaux a continué de se dégrader en 1977 et l'on enregistre une diminution de 6,22 % de tous les produits traités, — 4,8 % pour les hydrocarbures — 7,50 % pour les marchandises diverses — 11,72 % pour les vrac.

Les tableaux suivants, à partir des dix chapitres de la nomenclature des statistiques des transports, présentent la nature et l'importance des différents trafics pour chacun des ports autonomes métropolitains.

Nomenclature des statistiques des transports (NST) :

- 0 Produits agricoles et animaux vivants ;
- 1 Denrées alimentaires et fourrages ;
- 2 Combustibles minéraux solides ;
- 3 Produits pétroliers ;
- 4 Minerais et déchets pour la métallurgie ;
- 5 Produits métallurgiques ;
- 6 Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction ;
- 7 Engrais ;
- 8 Produits chimiques ;
- 9 Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales.

Marchandises débarquées dans les ports autonomes métropolitains en 1977.

CHAPITRE NST	TOTAL	DUN-KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT-NAZAIRE	BOR-DEAUX	MAR-SEILLE
	(En milliers de tonnes.)						
0	3 302	265	869	450	424	311	992
1	3 690	418	676	297	615	663	1 021
2	14 252	4 068	3 856	4 386	169	34	1 739
3	155 575	9 578	53 660	1 893	11 231	7 598	71 615
4	16 909	10 704	134	9	5	200	5 857
5	878	176	228	40	174	35	225
6	2 967	1 188	1 066	439	58	18	198
7	3 599	114	356	1 563	724	371	471
8	1 566	186	668	215	177	89	231
9	2 827	279	1 285	295	88	49	831
Total	205 565	26 976	62 789	9 587	13 665	9 368	83 180

Marchandises embarquées dans les ports autonomes métropolitains en 1977.

CHAPITRE NST	TOTAL	DUN-KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT-NAZAIRE	BOR-DEAUX	MAR-SEILLE
(En milliers de tonnes.)							
0	3 803	491	534	2 080	94	419	185
1	3 750	921	678	1 098	85	208	760
2	218	81	7	55	7	2	66
3	25 343	1 927	10 373	2 752	1 642	883	7 766
4	31	4	7	15	»	»	5
5	2 884	1 398	183	117	88	10	1 078
6	2 310	218	721	324	50	85	912
7	327	20	13	141	47	63	41
8	2 964	107	960	282	3	98	1 514
9	5 378	588	1 917	454	143	179	2 097
Total ...	47 008	5 753	15 393	7 318	2 169	1 949	14 424

Trafic total de marchandises dans les ports autonomes métropolitains en 1977.

CHAPITRE NST	TOTAL	DUN-KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT-NAZAIRE	BOR-DEAUX	MAR-SEILLE
(En milliers de tonnes.)							
0	7 105	756	1 394	2 530	518	730	1 177
1	7 440	1 339	1 354	1 395	700	871	1 781
2	14 470	4 149	3 863	4 441	176	36	1 805
3	180 918	11 505	64 033	4 645	12 873	8 491	79 381
4	16 940	10 708	141	24	5	200	5 862
5	3 752	1 574	411	157	262	45	1 303
6	5 277	1 406	1 787	763	108	103	1 110
7	3 926	134	369	1 704	771	436	512
8	4 530	293	1 628	497	180	187	1 745
9	8 203	867	3 202	749	231	228	2 928
Total ...	252 563	32 731	78 182	16 905	15 824	11 317	97 604

La participation des ports non autonomes au trafic de marchandises est loin d'être négligeable : en 1977, elle représente 26,6 millions de tonnes à l'importation (11,5 %), 11,7 millions de tonnes à l'exportation (19,95 %), 38,33 millions de tonnes pour le trafic total métropolitain (soit 13,17 %).

Certains ports non autonomes sont menacés à cause de leur spécialisation ; c'est le cas du port de Dieppe (dont le trafic marque une progression de 20 % par rapport à l'année précédente) ; la conteneurisation du trafic de la banane en provenance des Antilles

(environ 170 000 tonnes) se fera au bénéfice du Havre. D'autre part, le port de Bayonne pourra-t-il également compenser la diminution, fort probable à terme, de ses exportations de soufre ?

Le transport des marchandises par conteneurs, nous venons de le voir pour le port de Dieppe, condamne les ports qui ne peuvent recevoir les porte-conteneurs à rechercher d'autres trafics. En effet, la proportion de marchandises en conteneurs de 6 mètres de long ou plus, croît chaque année comme permet de le constater le tableau ci-après :

ANNEES	MARCHAN- DISES diverses (autres que les vracs liquides ou solides).	MARCHAN- DISES en conteneurs.	PART relative des conteneurs par rapport aux marchandises diverses.	VARIATION RELATIVE de l'année n par rapport à l'année n + 1.	
				Marchandises diverses.	Marchandises en conteneurs.
	(En tonnes.)			(En pourcentage.)	
1974	31 513 390	3 455 309	11	+ 4,1	+ 19,3
1975	30 933 636	3 811 260	12,3	- 1,8	+ 10,3
1976	34 673 521	5 423 429	15,6	+ 12,1	+ 42,3
1977	37 252 779	6 456 926	17,3	+ 7,4	+ 19,1

On peut également apprécier pour chacun des ports équipés d'installations spécialisées pour la manutention des conteneurs, et globalement pour les autres ports, les tonnages de marchandises en conteneurs, entrées et sorties réunies (poids des marchandises et des conteneurs) pour les années 1976 et 1977.

PORTS (classement géographique).	1976	1977	VARIATIONS 1976-1977.
	(En tonnes.)		(En pourcentage.)
Dunkerque	656 212	421 485	- 35,8
Le Havre	2 914 181	3 298 587	+ 13,2
Rouen	212 256	325 097	+ 53,2
Bordeaux	208 429	293 288	+ 40,8
Marseille	1 296 873	1 772 102	+ 36,7
Autres ports	135 478	346 367	+ 153,7
Ensemble des ports métropoli- tains	5 423 429	6 456 926	+ 19,1

La part des marchandises en conteneurs est très variable suivant les ports. Pour Le Havre, premier port français du trafic de marchandises en conteneurs, elle représente 50,3 % des marchandises diverses (entrées et sorties réunies). Cette part est de 28,2 % à Bordeaux, 23,4 % à Marseille, 11,5 % à Rouen et 10,4 % à Dunkerque.

On doit noter qu'à Bordeaux, le tonnage des marchandises en conteneurs a augmenté, alors même que le trafic global de marchandises diverses diminuait. Ce résultat met en évidence l'utilité des équipements mis en service récemment ; à défaut de ceux-ci, la situation de l'établissement portuaire serait vraisemblablement plus mauvaise encore.

Le trafic des ports d'outre-mer représente 1,15 % du trafic maritime national total.

Récapitulation du trafic de marchandises dans les ports français en 1977.

PORTS	MARCHAN- DISES diverses (1).	HYDRO- CARBURES	TOUS produits.
	(En milliers de tonnes.)		
Ensemble des ports autonomes.....	23 753	180 918	252 563
Autres ports métropolitains.....	13 497	10 831	38 332
Ensemble des ports métropolitains..	37 252	191 749	290 895
Ensemble des ports d'outre-mer.....	1 606	1 036	3 415
Ensemble des ports français.....	38 858	192 785	294 310

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

**B. — Les résultats provisoires
du trafic de marchandises en 1978.**

Les résultats du premier semestre 1978 étaient évalués à 145 millions de tonnes pour le trafic global — entrées et sorties confondues — des ports maritimes métropolitains (et à 123,3 millions de tonnes pour les seuls ports autonomes).

Pour les neuf premiers mois de 1978, on enregistre une baisse de 2,5 % du trafic des six ports autonomes métropolitains, imputable essentiellement à la réduction du trafic pétrolier (— 10,1 % pour l'ensemble de ces ports). Les vracs autres que le pétrole ont progressé dans tous les ports autonomes. Le trafic de marchandises diverses a fortement augmenté à Dunkerque et Rouen, alors que des diminutions sont enregistrées à Nantes-Saint-Nazaire et au Havre. D'autre part, on relève une certaine amélioration des résultats de Bordeaux, le taux de progression global le plus important étant observé à Rouen.

**Trafic des marchandises dans les ports autonomes métropolitains
pendant les neuf premiers mois de 1978 et de 1977.**

PORTS (classement géographique).	ANNEE de référence.	PETROLE brut.	AUTRES vracs solides ou liquides.	AUTRES marchan- dises.	TOTAL
(En milliers de tonnes.)					
Dunkerque	1978	6 171	15 634	4 173	25 978
	1977	6 183	14 725	3 123	24 031
	1978/1977	— 0,2 %	+ 6,2 %	+ 33,6 %	+ 8,1 %
Le Havre.....	1978	37 871	10 430	5 143	53 444
	1977	44 526	9 211	5 150	58 887
	1978/1977	— 15 %	+ 13,2 %	— 0,1 %	— 9,2 %
Rouen	1978	359	11 186	2 552	14 097
	1977	391	10 100	2 146	12 637
	1978/1977	— 8,2 %	+ 10,8 %	+ 18,9 %	+ 11,6 %
Nantes - Saint-Nazaire.	1978	6 638	4 330	801	11 769
	1977	6 807	4 261	833	11 901
	1978/1977	— 2,5 %	+ 1,6 %	— 3,8 %	— 1,1 %
Bordeaux	1978	4 074	3 780	840	8 694
	1977	4 361	2 967	809	8 137
	1978/1977	— 6,6 %	+ 27,4 %	+ 3,8 %	+ 6,9 %
Marseille	1978	47 709	15 963	6 372	70 044
	1977	52 123	15 349	5 671	73 143
	1978/1977	— 8,4 %	+ 4 %	+ 12,4 %	— 4,2 %
Ensemble des six ports autonomes.	1978	102 822	61 323	19 881	184 026
	1977	114 391	56 613	17 732	188 736
	1978/1977	— 10,1 %	+ 8,2 %	+ 12,1 %	— 2,5 %

L'analyse des résultats de trafic de marchandises dans quelques ports européens montre que ceux-ci sont inégalement vulnérables à la crise actuelle. C'est ainsi que le port de Rotterdam enregistre une diminution de 6,31 % sur tous les produits, Bilbao, une baisse de 9,90 % et 1,41 % seulement pour Gênes. Par contre, accusent une progression : Anvers (4,54 %), Zeebrugge (3,2 %), Londres (4,93 %).

Le tableau ci-après récapitule les résultats enregistrés dans les principaux ports européens concurrents. Il met en évidence la position médiane des ports français du point de vue de la résistance à la crise économique :

	1976			1977		
	Tous produits.	Hydro-carbures.	Marchandises diverses.	Tous produits.	Hydro-carbures.	Marchandises diverses.
Amsterdam	19,5	4,6	(1)	16,2	4,3	3,7
Rotterdam	288,1	183,7	(1)	269,9	165,8	(1)
Anvers	66	12,4	25,4	69	(1)	(1)
Brugge-Zeebrugge	12,5	5,6	4,7	12,9	5,5	5,6
Bremeshaven	23,2	(1)	(1)	23	3,2	14,4
Hambourg	52,5	17,9	14,8	53,2	(1)	(1)
Gènes	49,5	31,1	5,4	48,8	35,8	5,5
Bilbao	20,2	9,5	4,5	18,2	9,1	4
Barcelone	13,4	3,4	4,8	(1)	(1)	(1)
Londres	48,6	24,9	6,4	51	24,9	6,4

(1) Résultats non disponibles.

C. — Le trafic des passagers.

Le trafic de passagers débarqués et embarqués, non compris ceux des services côtiers de transports, s'est élevé en 1977 à 11,9 millions de passagers débarqués et embarqués, ce qui traduit une augmentation de 5,7 % par rapport à 1976. C'est un nouveau record pour les ports métropolitains (le trafic de 1976 avait augmenté de 1,35 % par rapport à 1975).

Trafic de passagers dans les ports métropolitains en 1977.

PORTS (classement géographique).	PASSAGERS débarqués.	PASSAGERS embarqués.	TOTAL
Dunkerque	245 813	258 346	504 159
Calais	2 285 324	2 254 922	4 540 246
Boulogne-sur-Mer	771 303	763 243	1 534 546
Dieppe	280 143	279 525	559 668
Le Havre	397 031	391 693	788 724
Saint-Malo	302 490	290 085	592 575
Marseille	371 384	493 461	864 845
Nice	288 816	287 353	576 169
Bastia	321 861	319 435	641 296
Autres ports	650 935	652 074	1 303 009
Ensemble des ports métropolitains	5 915 100	5 990 137	11 905 237

Pour le premier semestre 1978, l'augmentation de trafic enregistré par comparaison avec le premier semestre 1977 dépasse 11 %.

**Trafic de passagers dans les ports métropolitains
pendant les premiers semestres de 1978 et de 1977.**

PORTS (classement géographique).	PREMIER SEMESTRE 1978			PREMIER semestre 1977 (total).
	Passagers débarqués.	Passagers embarqués.	Total.	
Dunkerque	99 273	104 658	203 931	204 593
Calais	1 028 562	567 132	1 995 694	1 759 709
Boulogne-sur-Mer	304 614	300 330	604 944	532 531
Dieppe	87 233	86 708	173 941	191 131
Le Havre	180 293	170 837	351 130	314 337
Saint-Malo	125 388	113 278	238 666	234 198
Marseille	128 474	180 216	308 690	258 927
Nice	63 037	79 898	142 935	133 548
Bastia	100 339	72 224	172 563	173 671
Autres ports	258 822	223 170	481 992	378 927
Ensemble des ports métro- politains	2 376 035	2 298 451	4 674 486	4 181 572

III. — LES FAIBLESSES DES PORTS FRANÇAIS

A. — L'ÉVOLUTION DÉFAVORABLE DE LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS AUTONOMES MÉTROPOLITAINS

1° La situation financière des six ports autonomes en 1977.

En 1976, du fait des résultats de trafic supérieurs aux prévisions, les soldes des comptes d'exploitation des ports autonomes se sont avérés en général excédentaires, sauf pour Rouen et Dunkerque. En revanche, l'exercice 1977 a été marqué par une nette détérioration de la situation financière des ports : seuls Le Havre et Nantes-Saint-Nazaire ont eu un compte d'exploitation en équilibre.

En réalité, compte tenu des différentes politiques d'amortissements des immobilisations, il est plus significatif de comparer les marges brutes d'autofinancement qui prennent en compte les amortissements à la charge de chaque port. Le calcul de la marge brute d'autofinancement fait apparaître plus favorable la situation de Marseille.

Résultats d'exploitation des ports autonomes maritimes (avant pertes et profits.)

ANNEES	DUN- KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT- NAZAIRE	BOR- DEAUX	MAR- SEILLE
	(En millions de francs.)					
1976	- 8,2	+ 5,3	- 1,2	+ 5,2	+ 0,4	+ 8,9
1977	- 6,5	+ 2,8	- 8,4	+ 0,2	- 6	- 2,6

Marge brute d'autofinancement des ports autonomes en 1977.

Dunkerque	34,9	Nantes - Saint-Nazaire	5,1
Le Havre.....	60,4	Bordeaux	7,1
Rouen	18,9	Marseille	78,4

Cependant, on constate une détérioration de la capacité d'autofinancement des ports en 1977. En 1976, on avait enregistré une amélioration plus ou moins sensible pour tous les ports et notamment la disparition de valeurs négatives du ratio [marge nette d'autofinancement/investissements à la charge du port]. Au contraire, en 1977, la baisse est générale, cependant Marseille, Rouen et Le Havre conservent une capacité d'autofinancement non négligeable, alors que Nantes - Saint-Nazaire et surtout Bordeaux se trouvent dans une situation beaucoup plus critique.

Evolution du ratio marge nette d'autofinancement/investissements à la charge du port.

ANNEES	DUN- KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT- NAZAIRE	BOR- DEAUX	MAR- SEILLE
1975	0,06	0,10	0,13	— 0,02	— 0,05	0,27
1976	0,26	0,28	0,43	0,05	0,15	0,56
1977	0,19	0,20	0,28	0,06	— 0,06	0,34

L'évolution défavorable de la situation financière s'explique par le jeu de plusieurs facteurs qui, pour certains ports, ont été cumulatifs : le blocage des tarifs en 1977, la baisse du trafic, le conflit social des dockers qui a paralysé Dunkerque pendant deux mois et la crise de la réparation navale surtout à Marseille.

Le port autonome de Marseille s'est efforcé de soutenir ce secteur en acceptant de supporter des déficits d'exploitation « outillage, réparation navale » que l'on peut estimer à plus de 81 millions de francs en quatre ans (1975-1978). S'y ajoutent des créances présumées irrécouvrables et des mesures exceptionnelles consistant en rachat de certaines installations. On peut estimer que le soutien apporté par le port autonome de Marseille à l'industrie de la réparation navale marseillaise s'élève à 117 millions de francs. Seule une situation financière relativement saine lui permet de faire face à ces pertes importantes. Pour son activité liée à la réparation navale, Le Havre a enregistré un déficit de 3,5 millions de francs. Les autres ports autonomes ont été moins directement touchés par la crise.

2. Les perspectives pour 1978 et 1979.

La baisse du trafic due à la conjoncture et aux conflits sociaux pèseront lourdement sur l'exercice en cours, sinon celui de 1979. Le changement de l'assiette des droits de port et l'augmentation de ceux-ci ne pourront substantiellement modifier cette situation.

En effet, le remplacement de la jauge nette par le volume résultant du produit de la longueur par la largeur et par le tirant d'eau du navire ne devrait pas influencer très sensiblement sur le montant global des recettes perçues à ce titre par les ports.

D'autre part, les contraintes de la concurrence des ports au nord de l'Europe interdisent toute augmentation très forte des droits de port, même lorsqu'on applique la liberté des prix ; ceci est mis en évidence par le tableau ci-après.

Augmentation des droits de port dans les six ports autonomes en 1978 et 1979.

AUGMENTATIONS	DUNKERQUE	LE HAVRE	ROUEN	NANTES, SAINT- NAZAIRE	BORDEAUX	MARSEILLE
	(En pourcentage.)					
Appliquées en 1978 (trafic national)	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6	+ 6
Appliquées en 1978 (trafic international)	+ 15	+ 10.4	+ 11	+ 11	+ 15	+ 9
	+ 9					
	au 1 ^{er} juillet 1978					
Prévues au 1 ^{er} janvier 1979.	+ 9 (modulation pour certains trafics)	+ 11,5	+ 11.6	+ 10	+ 11	+ 13

Enfin, il faut ajouter que les frais de fonctionnement (subventions aux ports autonomes, dépenses d'entretien des autres ports) ne couvrent pas les dépenses réelles engagées. D'ailleurs, les crédits inscrits à ce titre dans le budget ne suivent pas la hausse du coût de la vie : l'augmentation est de 7,8 % pour les ports autonomes et de 5,7 % pour les autres ports.

B. — Les problèmes commerciaux et administratifs.

Les grands ports français sont animés d'un esprit de compétition analogue à celui que l'on rencontre dans les entreprises commerciales les plus dynamiques.

Les principales actions de promotion menées par les autorités portuaires en 1978 ont pris les formes suivantes :

- l'information des armateurs et des chargeurs par l'intermédiaire d'antennes permanentes à l'étranger (New York, Tokyo, Londres, Rio de Janeiro, etc.) et en France (Paris, Lyon) ;

- des voyages à l'étranger ;

- l'organisation de journées d'information et de présentation des possibilités d'accueil des ports, à Paris ou dans les ports eux-mêmes ;

- l'accueil de stagiaires étrangers dans les ports ;

- la coopération avec les ports étrangers, en particulier dans le domaine de l'ingénierie portuaire.

Ces actions seraient plus efficaces encore si les ports pouvaient plus aisément prendre des participations financières dans des sociétés spécialisées, en France ou à l'étranger. Or, ces prises de participation s'effectuent sous le contrôle des autorités de tutelle et se heurtent aux réserves formulées par le Ministère du Budget. Celui-ci estime que les ports ne peuvent participer qu'au capital d'organismes dont les liens avec la politique portuaire sont étroits et directs. C'est dans cette optique restrictive qu'il a été refusé, par exemple, aux ports du Havre et de Rouen de participer, en 1977, à l'augmentation de capital de la société de développement régional de Normandie !

D'autres initiatives se heurtent à des oppositions des organismes professionnels ou des administrations.

Il en est ainsi du projet TRIM (traitement par l'informatique des informations et procédures liées au transit des marchandises dans les ports) auquel s'opposent les armateurs qui craignent, semble-t-il, d'être gênés pour la mise en place de leurs propres systèmes informatiques. Actuellement est donc étudiée une « version » moins ambitieuse qui se limiterait au mouvement des marchandises dans les ports, les informations de caractère commercial restant exclues du système. Ainsi conçu, TRIM constituerait encore un instrument extrêmement utile pour les professions portuaires et, d'une façon plus générale, permettrait une amélioration de la productivité, donc de la compétitivité de nos ports.

Les réticences des professionnels au projet TRIM apparaissent étonnantes lorsqu'on sait qu'un système analogue fonctionne déjà pour les marchandises traitées par les aéroports, à la satisfaction des usagers.

Il est souhaitable que l'informatique portuaire devienne rapidement opérationnelle, si l'on veut que les ports français soient concurrentiels face aux ports européens. Rappelons que récemment Brême s'est doté d'un système informatisé — dénommé « COMPASS » — particulièrement sophistiqué pour traiter toutes les informations liées à l'exécution des opérations du commerce maritime international. Cet outil est à la disposition de nombreux agents : armateurs, agents et courtiers maritimes, transitaires, commissionnaires en douane, administration des douanes, acconiers, autorités portuaires ; il intéresse également indirectement les transporteurs terrestres, les banques, les assurances.

Un autre projet, de portée plus modeste, n'a guère progressé non plus, il s'agit de la proposition de SIMPROFRANCE tendant à créer un bordereau d'expédition — instrument d'une procédure de dédouanement rapide — accompagnant la marchandise de

l'usine au navire. Cette proposition destinée à accélérer l'embarquement des marchandises n'a pas reçu l'agrément de la direction générale des douanes qui souhaite procéder à un réexamen du projet.

C. — La sécurité.

Les équipements portuaires qui sont reconnus essentiels à la survie de l'économie nationale font l'objet de mesures de sécurité. Il conviendrait que des exercices d'alerte soient organisés dans les ports les plus vulnérables afin de tester les dispositions prises en application des instructions ministérielles.

La prévention et la lutte contre l'incendie soulèvent un certain nombre de difficultés. Il serait difficile de transposer purement et simplement le régime juridique de la police générale des aéroports pour régler le problème ; mais l'aggravation et la spécificité des risques portuaires rendent inadaptées les dispositions actuelles du Code des communes et du Code des ports maritimes.

La protection des biens englobe la surveillance et la sécurité des marchandises. Le montant des pertes occasionnées par vol est minimisé par les responsables portuaires et il est délicat de l'appréhender : les compagnies d'assurance ne communiquent pas le total des primes versées ni le montant des sinistres remboursés. Le problème n'a pu être résolu par l'action des services de police. Les usagers (dans quelques cas les chambres de commerce) ont dû s'organiser pour assurer la garde dans les entrepôts. Par ailleurs, l'accès dans les domaines portuaires est parfois contrôlé par des policiers « privés », dépendant de l'administration des ports concernés. Ces mesures, reconnues nécessaires, ne sont pas pleinement efficaces, car tous les obstacles juridiques ne sont pas encore levés.

Les statistiques qui concernent la sécurité des personnes restent obscures. Il apparaît que l'évolution des moyens de transports maritimes et de manutention ont amoindri les risques, les comités d'hygiène et de sécurité constatant qu'un certain nombre d'accidents sont également dus à la circulation.

Ce chapitre serait incomplet si n'était abordée la sécurité des voies d'accès aux ports et particulièrement aux ports pétroliers. En plus des mesures générales prises après l'accident de l'*Amoco Cadiz*, les navires chargés d'hydrocarbures doivent nécessairement emprunter un chenal d'accès spécial. Il faut néanmoins se persuader que les ports les mieux conçus, dotés des centres de contrôle les plus élaborés, ne sont pas à l'abri de défaillances matérielles ou humaines ; l'incident survenu depuis la mise en service du terminal pétrolier d'Antifer est là pour le rappeler.

D. — Les problèmes sociaux.

Les ports français, s'ils soutiennent avantageusement la comparaison sur le plan technique avec les concurrents européens les plus actifs, ne présentent pas encore, sur le plan social, la même sécurité.

Nous n'aborderons ni les conflits concernant les gens de mer ni ceux qui sont relatifs aux activités industrielles portuaires (construction et réparation navale par exemple). Nous formulerons quelques observations sur les rapports entre les travailleurs des ports et leurs employeurs.

Tout d'abord, la situation du directeur de port qui cumule en même temps les fonctions d'inspecteur du travail, est ambiguë. Il serait souhaitable que ce soit d'authentiques inspecteurs du travail, spécialisés dans ces problèmes particuliers, qui arbitrent les conflits. D'autre part, la loi du 6 septembre 1947 est aujourd'hui encore considérée comme l'ultime aboutissement d'une longue revendication, alors qu'elle pourrait être améliorée. Elle condamne la grande majorité des ouvriers dockers à rester des manutentionnaires sans perspective réelle de formation professionnelle et de promotion sociale ; la loi de 1965, en définissant le statut du personnel portuaire, a entériné cette disparité qui est curieusement ressentie avec fierté par un grand nombre d'intéressés.

Il s'ensuit une série de revendications ponctuelles (retraites, primes de vacances, comités d'entreprises portuaires, salaires garantis, etc.) qui conduisent à une situation conflictuelle permanente, plus rare et plus discrète chez nos voisins européens. Ceux-ci généralisent la mensualisation, pratiquent une politique de salaires plus élevés, avec de meilleures conditions de travail, en échange d'une plus grande souplesse d'emploi d'un personnel portuaire en général unique et moins pléthorique : ce sont là des éléments de réflexion à soumettre en France aux différents partenaires sociaux concernés.

IV. — LES PORTS FRANÇAIS ET L'EUROPE

A. — Les détournements de trafic.

La récupération du trafic français détourné vers les ports étrangers est une préoccupation constante des responsables portuaires. L'importance de ce détournement ne peut être déterminée avec exactitude par les statistiques douanières. Cependant, d'après les études menées par le service des Transports, le trafic détourné est évalué, en 1976, à 7,5 millions de tonnes et 19,3 milliards de francs pour les importations, et à 3,3 millions de tonnes et 11,1 milliards de francs pour les exportations, soit respectivement 3,1 % et 5,6 % du tonnage des marchandises reçues ou expédiées. La comparaison avec les évaluations concernant le trafic de 1974 met en évidence la stabilité du trafic détourné à l'importation (7,5 millions de tonnes) et une réduction du phénomène à l'exportation (4,6 millions de tonnes), sensible principalement à l'égard des ports du Benelux.

L'action menée par les différents ports explique certainement cette tendance. Il serait souhaitable que certains armements français mènent une action parallèle : il est regrettable de constater à Dunkerque, par exemple, que le pourcentage de l'armement national fréquentant ce port ait baissé de 30 % en quatre ans. Il s'ensuit un enchaînement de phénomènes : rotations moins fréquentes, d'où groupage des marchandises dans les ports offrant un plus grand nombre de lignes régulières.

Malgré les progrès constatés, pour certains produits, le rapport entre le trafic détourné et le trafic national demeure particulièrement élevé : tel est le cas pour les importations de produits métallurgiques (50,8 % en tonnage), de produits chimiques (32,3 % en tonnage), de produits agricoles (23,2 % en tonnage), de machines, véhicules et objets manufacturés (21,1 % en tonnage). Pour ces produits, le trafic détourné en valeur représente environ 40 % du trafic national.

Pour les exportations, on relève que les détournements atteignent 55,8 % du tonnage de produits métallurgiques, 43,2 % pour les combustibles minéraux solides, plus de 20 % pour les engrais et les produits chimiques. En valeur, le taux dépasse 40 % pour les combustibles minéraux solides et les produits métallurgiques. Un effort considérable reste donc à accomplir pour récupérer les trafics qui devraient normalement être enregistrés par les ports français.

Il faut rappeler que nos concurrents européens bénéficient non seulement d'une « tradition » portuaire plus ancienne, mais, en ce qui concerne les ports continentaux, d'une excellente desserte avec leur arrière-pays. Aussi bien, on pourrait se demander s'il ne serait pas opportun, à l'issue du VII^e Plan, de faire une « pause » dans les équipements portuaires nouveaux, pour augmenter les crédits destinés à l'amélioration et à la création des réseaux ferroviaires, routiers, fluviaux. Cette observation devrait faire l'objet d'études et de propositions éventuelles de la DATAR (Délégation à l'aménagement du territoire et à l'action régionale).

B. — La politique européenne.

En réalité, le problème du détournement de trafic s'inscrit dans le cadre d'une politique portuaire européenne commune. Les représentants des grands ports européens se sont regroupés en une commission qui a désigné un groupe de travail. Mais, avant d'envisager les actions à engager au niveau de la Communauté, il a été reconnu indispensable de mieux connaître les structures institutionnelles et administratives des ports et d'étudier également la situation actuelle des relations de trafic entre ceux-ci et l'hinterland, notamment les conditions de concurrence dans ces relations. Peut-être, dans une étape ultérieure, trouvera-t-on les bases d'une solution globale au problème du détournement de trafic ?

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur, répondant à M. Dubois qui l'interrogeait sur les causes des détournements de trafic, M. Millaud a indiqué que les ports du Nord de l'Europe avaient une politique portuaire active beaucoup plus ancienne que celle de la France, qu'ils offraient souvent un ensemble de services d'une régularité, d'une sécurité et d'un coût considérés comme meilleurs que ceux des ports français.

M. Lenglet a regretté qu'aucun équipement ne soit prévu pour le port de Saint-Pierre-et-Miquelon, dont une récente mission d'information de la Commission des Affaires économiques a pu mesurer les grands et urgents besoins.

M. Ehlers a indiqué qu'il était en désaccord avec M. Millaud sur les problèmes de la manutention portuaire ; il a estimé qu'on pourrait doubler le trafic de marchandises diverses en récupérant les trafics détournés et qu'il faudrait poser le problème du fonctionnement des conférences maritimes, qui décident la fermeture de telle ou telle ligne au détriment des établissements portuaires français. M. Millaud a répondu qu'on attendait une augmentation de 1 million de tonnes pour le trafic de Dunkerque, grâce à l'application du nouvel accord sur la manutention et que les responsables des ports regrettaient vivement certaines décisions des conférences maritimes.

M. Ehlers a mis l'accent sur l'insuffisance des voies de communication entre les ports et l'arrière-pays, indiquant que l'aménagement des voies d'eau Seine-Est et Seine-Nord ne résoudrait que très partiellement le problème de Dunkerque.

M. Legrand a estimé que la politique menée dans le domaine des ports, en particulier à Dunkerque et au Havre, allait à l'encontre des impératifs d'aménagement du territoire et ne contribuait pas au développement des régions françaises les plus pauvres. M. Millaud a partagé ce point de vue.

* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan a émis un avis favorable à l'adoption des dispositions concernant les ports maritimes figurant dans le projet de loi de finances pour 1979.

ANNEXE I

TRAFIC ENREGISTRE DANS LES PORTS MARITIMES FRANÇAIS EN 1977

Marchandises débarquées.

PORTS (classement géographique).	VRACS autres que les hydro- carbures.	MARCHAN- DISES diverses (1).	HYDRO- CARBURES	TOUS produits.
	(En milliers de tonnes.)			
Dunkerque	16 463	935	9 578	26 976
Le Havre	6 003	3 126	53 660	62 789
Rouen	6 738	956	1 893	9 587
Nantes-Saint-Nazaire	1 667	767	11 231	13 665
Bordeaux	1 263	507	7 598	9 368
Marseille	9 083	2 482	71 615	83 180
Ensemble des ports autonomes.	41 217	8 773	153 575	205 565
Autres ports métropolitains.....	9 380	7 728	9 507	26 615
Ensemble des ports métropoli- tains	50 597	16 501	163 082	232 180
Ensemble des ports d'Outre-Mer....	399	1 102	902	2 403
Ensemble des ports français....	60 996	17 603	165 984	234 583

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

Marchandises embarquées.

PORTS (classement géographique).	VRACS autres que les hydro- carbures.	MARCHAN- DISES diverses (1).	HYDRO- CARBURES	TOUS produits.
	(En milliers de tonnes.)			
Dunkerque	399	3 429	1 927	5 755
Le Havre.....	1 303	3 717	10 373	15 393
Rouen	2 634	1 932	2 752	7 318
Nantes-Saint-Nazaire	219	298	1 642	2 159
Bordeaux	513	553	883	1 949
Marseille	1 605	5 053	7 766	14 424
Ensemble des ports autonomes..	6 683	14 982	23 343	46 998
Autres ports métropolitains.....	4 624	5 769	1 324	11 717
Ensemble des ports métropoli- tains	11 297	20 751	26 667	58 715
Ensemble des ports d'Outre-Mer....	374	504	134	1 013
Ensemble des ports français....	11 671	21 255	28 801	59 727

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

Marchandises débarquées et embarquées.

PORTS (classement géographique)	VRACS autres que les hydro- carbures.	MARCHAN- DISES diverses (1).	HYDRO- CARBURES	TOUS produits.
		(En milliers de tonnes.)		
Dunkerque	16 862	4 364	11 505	32 731
Le Havre	7 306	6 843	64 033	78 182
Rouen	9 372	2 888	4 645	16 905
Nantes-Saint-Nazaire	1 886	1 065	12 873	15 824
Bordeaux	1 776	1 060	8 481	11 317
Marseille	10 688	7 535	79 381	97 604
Ensemble des ports autonomes.	47 890	23 755	180 918	252 563
Autres ports métropolitains.....	14 004	13 497	10 831	38 332
Ensemble des ports métropoli- tains	61 894	37 252	191 749	290 895
Ensemble des ports d'outre-mer.....	773	1 606	1 036	3 415
Ensemble des ports français....	62 667	38 858	192 785	294 310

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

ANNEXE II

EFFECTIFS ET EMPLOIS DES DOCKERS DANS LES PORTS FRANÇAIS EN 1977

PORTS	EFFECTIFS	VACATIONS TRAVAILLEES		VACATIONS CHOMEES	
		Total	Par docker.	Total	Par docker.
Dunkerque	1 866	489 663	262	147 818	79
Le Havre	3 715	1 537 183	414	268 069	72
Rouen	2 097	654 891	312	145 175	69
Nantes - Saint-Nazaire	468	107 634	250	94 092	160
Bordeaux	708	177 720	251	128 149	161
Marseille :					
Bassins de Fos	686	262 492	353	48 260	70
Bassins de Marseille	2 694	1 100 486	408	70 884	26
Ensemble des ports français	14 879	5 085 497	342	1 270 634	86