

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 mai 1965.

RAPPORT

FAIT

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE, sur
les ports maritimes autonomes,

Par M. Raymond BRUN,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Octave Bajeux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Champleboux, Henri Claireaux, Emile Claparède, Maurice Coutrot, Léon David, Jean Deguise, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, Emile Durieux, Jean Errecart, Jean Filippi, Jean de Geoffre, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillard, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, François Monsarrat, Charles Naveau, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Pierre Patria, Marc Pautzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, Jules Pinsard, Michel de Pontbriand, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Abel Sempé, Charles Suran, Gabriel Tellier, René Toribio, Henri Tournan, Camille Vallin, Emile Vanrullen, Jacques Verneuil, Pierre de Villoutreys.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (2^e législ.) : 1080, 1304, 1308 et in-8° 317.

Sénat : 136 (1964-1965).

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Les ports français et leur fonction économique.....	4
II. — Situation et perspectives des principaux ports français et étrangers..	7
A. — Les principaux ports français.....	7
1° Dunkerque	7
2° Le Havre	11
3° Rouen	14
4° Nantes - Saint-Nazaire.....	17
5° Bordeaux	20
6° Marseille	24
B. — Ports étrangers	27
1° Gênes	27
2° Rotterdam	28
3° Anvers	29
III. — Régime administratif et financier actuel des grands ports français....	32
A. — Régime des ports autonomes.....	32
1° Organisation administrative	32
2° Dispositions financières	34
B. — Régime des ports non autonomes.....	34
1° Organisation administrative	34
2° Dispositions financières	35
IV. — Coût d'utilisation et compétitivité des ports français.....	36
1° Les données du problème.....	36
2° Comparaison des ports français et étrangers.....	37
V. — Le nouveau régime proposé et ses incidences.....	39
A. — Genèse de la réforme.....	39
B. — Principales dispositions administratives et financières du statut autonome	40
1° Aspects administratifs	40
2° Dispositions concernant le personnel.....	42
3° Dispositions et incidences financières.....	44
VI. — Examen des articles.....	49
CONCLUSIONS GÉNÉRALES.....	71
Amendements présentés par la Commission.....	73
Annexe I. — Les principaux autres ports.....	79
Annexe II. — Trafic marchand des principaux ports d'Europe occidentale	84
TEXTE DU PROJET DE LOI.....	85

Mesdames, Messieurs,

Le projet de loi que nous avons l'honneur de présenter au Sénat surprendra un certain nombre d'entre vous par ses lacunes. Vous n'y trouverez, en effet, aucune référence explicite aux grands ports concernés, aucune réforme de la fiscalité qui pèse d'un poids si lourd sur nos échanges par voie maritime, aucune ébauche, non plus, de programmes d'investissements.

Cependant, il serait injuste de ne reconnaître à ce texte que des aspects négatifs. Il constitue, en effet, *un premier pas, et un pas important* vers la définition de cette politique portuaire coordonnée que notre collègue M. le Président Abel-Durand, dans une remarquable étude publiée en 1904, appelait déjà de ses vœux (*).

Avant d'examiner en détail les dispositions administratives et financières de la réforme qui nous est proposée, nous allons nous efforcer de montrer le rôle que jouent nos établissements maritimes dans le commerce extérieur, la situation, l'activité et les perspectives de nos principaux ports, le double régime actuel de leur gestion, enfin, leur position vis-à-vis de leurs principaux concurrents étrangers, avant de conclure et de présenter l'analyse des articles du projet de loi, après adoption des amendements de votre Commission des Affaires économiques et du Plan.

(*) « La Politique française à l'égard des ports maritimes », Pédone, Paris, 1904.

I. — LES PORTS FRANÇAIS ET LEUR FONCTION ECONOMIQUE

En soi, l'importance du sujet justifierait, au début de notre rapport, l'évocation de la très belle image de Paul Valéry parlant de la France située à l'extrême pointe de l'Europe, elle-même « petit cap du continent asiatique... la France largement ouverte... (qui) offre de nombreux points d'accostage sur ses vastes frontières maritimes... ».

En effet, notre pays doit à ses 3.200 km de côtes (pour la plupart propices aux établissements maritimes), à sa triple façade sur la mer du Nord, l'Océan et la Méditerranée et à l'activité industrielle de ses habitants de posséder *un nombre assez considérable de ports* qui permirent autrefois à la France d'occuper une place de premier plan dans le commerce maritime.

Mais la dispersion même de ces établissements et la relative faiblesse de nos échanges extérieurs, due à l'équilibre de nos ressources, ont, depuis les débuts de l'ère industrielle, maintenu le mouvement de la plupart de nos ports à un niveau assez modeste alors que leurs concurrents belges, hollandais et allemands voyaient leur trafic s'accroître de façon plus spectaculaire.

Pour expliquer *ce phénomène de régression relative* — surtout par rapport à la « montée » des puissances maritimes, la Hollande et l'Angleterre, au cours des xvii^e et xviii^e siècles notamment — il faudrait évoquer également la perte de notre premier empire colonial (qui devait provoquer une certaine baisse du commerce havrais, nantais et bordelais) et le fait qu'à partir de l'Empire napoléonien notre pays se tourna délibérément vers les guerres continentales plutôt que vers la « guerre de course » qu'avaient illustrée en particulier Jean Bart, Surcouf et le bailli de Suffren...

C'est ainsi que Marseille, qui occupait en 1870 le troisième rang en Europe, loin devant Rotterdam et Anvers, était passé dès 1901 au sixième rang avec un trafic qui n'était plus que la moitié de celui d'Hambourg et les trois quarts de Rotterdam ! De même, le Havre rétrogradait de la septième à la neuvième place et Bordeaux de la onzième à la treizième.

Soixante ans plus tard, les situations relatives de nos plus grands ports avaient peu évolué, puisque nous retrouvions Marseille au cinquième rang et le Havre toujours en neuvième position.

Cette décadence relative de nos ports s'explique en premier lieu, comme l'a souligné le Conseil Economique, par la faiblesse de leur « hinterland » qui les réduit à un rôle purement national, voire même régional. Ainsi la part du transit international n'est-elle que de 2,5 % à Dunkerque et de 1 % ailleurs, alors qu'elle atteint 16 % à Hambourg, 26 % à Anvers, 39 % à Rotterdam et 44 % à Amsterdam.

Certes, cette situation est due en grande partie à *des causes géographiques*, car la majeure partie du littoral se trouve à l'écart des grands centres de production industrielle, mais aussi à *des causes proprement humaines* : dès le Moyen Age, en effet, les Pays-Bas et les Flandres furent des régions marchandes, alors que la France, pays étendu et peuplé, resta surtout agricole, dépourvu de cette « tradition commerçante » illustrée par les grands peintres nordiques.

Il n'est pas contestable, par ailleurs, que les ports des nations voisines ont bénéficié au maximum d'une *intelligente politique de voies navigables* alors que ces moyens de communication étaient, en France, sacrifiés aux investissements ferroviaires à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle.

En dépit de ces handicaps et du développement de nos échanges terrestres avec nos voisins du Marché commun, *nos ports maritimes jouent dans notre commerce extérieur un rôle essentiel*, illustré par les chiffres suivants :

Marchandises reçues et expédiées (non compris le cabotage national) par tous modes de transport, en 1964 :

1° *En poids :*

- | | |
|-----------------------------------|-------------------------------|
| a) Marchandises reçues | 128 millions de tonnes, |
| dont, par voie maritime | 94,2 millions de tonnes, soit |
| | 73 % ; |
| b) Marchandises expédiées | 74,2 millions de tonnes, |
| dont, par voie maritime | 18 millions de tonnes, soit |
| | 24 %. |

2° *En valeur :*

- a) Marchandises reçues 50,8 milliards de francs,
dont, par voie maritime 26 milliards de francs, soit
51 % ;
- b) Marchandises expédiées 44,4 milliards de francs,
dont, par voie maritime 10,3 milliards de francs, soit
23 %.

Au total, les échanges par voie maritime représentent donc, dans notre commerce extérieur, 55,4 % en poids et 38 % en valeur. En ce qui concerne l'évolution des pourcentages, on peut dire que la part maritime en tonnage est en accroissement sensible à l'importation depuis 1928, tandis qu'elle reste sensiblement stationnaire à l'exportation.

Mais pour apprécier convenablement la fonction économique portuaire, il faut considérer séparément les grandes catégories de produits.

En effet, ainsi que notre collègue M. Yvon le souligne chaque année dans ses Avis consacrés au budget des Ports maritimes, l'accroissement du trafic de nos ports tient essentiellement à *l'augmentation des quantités d'hydrocarbures* débarquées, tandis que le mouvement des « pondéreux » et des marchandises diverses est loin d'être aussi satisfaisant.

Si l'on considère, par exemple, le montant des échanges, non compris les hydrocarbures, on constate que la part maritime, dans notre commerce extérieur, n'est plus que de 33 % en poids et de 31 % en valeur (au lieu des 55,4 % et 38 % précédemment énoncés).

Si l'on tient compte, par ailleurs, du fait que le taux d'accroissement des hydrocarbures est supérieur à celui des autres marchandises, *la situation de nos établissements maritimes apparaît particulièrement vulnérable*, en raison de leur activité trop intimement liée à un seul produit ; d'autre part, cet aspect quelque peu artificiel d'une augmentation de trafic est sans grande répercussion économique pour nos ports, étant donné la faiblesse des manutentions et des opérations commerciales concernant le débarquement ou l'embarquement des produits pétroliers.

II — SITUATION ET PERSPECTIVES DES PRINCIPAUX PORTS FRANÇAIS ET DES PORTS EUROPEENS CONCURRENTS

Nous avons brièvement montré le rôle joué par nos ports dans notre commerce extérieur et la place qu'ils occupent dans la vie économique du pays.

Il apparaît nécessaire d'examiner maintenant en détail les caractéristiques géographiques et techniques de nos différents établissements maritimes, ainsi que la nature particulière du trafic assuré par chacun d'entre eux. Nous verrons aussi quelles perspectives s'ouvrent à un certain nombre de nos ports, compte tenu des travaux d'équipement envisagés, de l'amélioration des moyens de communication, de la création d'industries nouvelles et du développement du commerce maritime national et international.

Nous donnerons enfin quelques indications concernant les ports étrangers concurrents, tels que Rotterdam, Anvers et Gênes.

A. — Situation et perspectives des principaux ports français.

1° DUNKERQUE

a) *Le site et l'hinterland.*

Fenêtre maritime de la France sur la Mer du Nord, Dunkerque bénéficie, contrairement à nos autres ports, de la proximité d'une des zones industrielles les plus actives de notre pays. Il est, de plus, situé à proximité d'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde.

En revanche, l'implantation de ce port sur une côte rectiligne et basse, balayée par les vents, peut surprendre. De fait, en dépit des grands bancs de sable qui protègent une fosse littorale assez profonde, Dunkerque est, par essence, un port artificiel et son existence, comme son développement, sont conditionnés par l'exécution d'importants ouvrages de protection et de constants travaux de dragage et d'approfondissement des plans d'eau et des passes.

L'insuffisance de ses moyens de communication et singulièrement des liaisons avec les zones industrielles et minières voisines a été longtemps et reste encore un des points faibles de Dunkerque.

En effet, si le port a bénéficié depuis le second Empire d'une excellente desserte ferroviaire, au point qu'on a pu dire que, dans cette région de canaux, il s'affirmait comme « une création du rail », il a, plus qu'aucun autre de nos établissements maritimes, souffert du long abandon de notre réseau navigable.

Ce déséquilibre se traduisait, dans les échanges avec l'intérieur qui s'effectuaient en 1962, à 56 % par le rail, à près de 30 % par la route et à 14 % seulement par la voie d'eau.

D'importants travaux, actuellement terminés ou en cours de réalisation, vont remédier dans une large mesure à ce relatif isolement. En effet, la mise au gabarit de 1.300 tonnes de la liaison navigable Dunkerque—Valenciennes succédant à l'achèvement du nouveau Canal du Nord va faciliter le transport des « pondéreux » entre Dunkerque, le bassin industriel du Pas-de-Calais et la région parisienne.

D'autre part, de nouvelles améliorations ont été apportées, récemment au réseau ferroviaire, essentiellement par l'électrification des lignes Paris—Dunkerque et de la rocade Dunkerque—Lille—Valenciennes—Thionville—Strasbourg—Bâle.

Enfin, la mise en service d'ici trois ans de l'autoroute Paris—Lille—Dunkerque va encore favoriser et étendre les relations de cette ville avec l'arrière-pays.

Notre grand port disposera donc prochainement d'un réseau de communications qui lui fit longtemps défaut.

b) *Les caractéristiques nautiques et les équipements portuaires.*

En ce qui concerne les équipements portuaires proprement dits, d'importants travaux de reconstruction et de modernisation ont été effectués grâce à l'aide de l'Etat et au concours d'une Chambre de commerce particulièrement dynamique.

Ainsi, deux ouvrages donnent accès au plan d'eau intérieur de 200 hectares de superficie et de 12 mètres, au minimum, de profondeur :

— l'écluse Trystram, ouvrage datant de la fin du siècle dernier, mais entièrement reconstruit après la guerre, longue de 167 mètres et large de 25, accessible aux navires de 9 mètres de tirant d'eau ;

— l'écluse Wattier, construite de 1956 à 1959, longue de 280 mètres et large de 40, pouvant être utilisée par des bâtiments calant 12 mètres.

A l'intérieur du plan d'eau, les bassins de Freycinet comprennent six darses ; cinq peuvent accueillir trente-cinq à quarante navires d'un tirant d'eau de 6,5 à 10 mètres et de port en lourd maximal de 45.000 tonnes, tandis qu'une sixième, beaucoup plus vaste, longue de 700 mètres et large de 170 mètres, offre à neuf navires de gros tonnage un mouillage d'au moins 13 mètres.

Dunkerque dispose, en outre, pour la réparation des navires, de trois formes de radoub et de deux docks flottants de 13.000 et 20.000 tonnes de force de relevage.

L'équipement du port en moyens de manutention, entièrement reconstitué depuis la Libération, est particulièrement moderne.

Il permet notamment de décharger 20.000 tonnes de minerais par jour, cadence très supérieure à celle qui est atteinte dans les autres ports français.

Les principales améliorations prévues au titre du V^e Plan concernent les accès, l'approfondissement des plans d'eau, la réalisation d'une troisième écluse franchissable par des navires de 80.000 à 100.000 tonnes et la création d'une nouvelle darse pour les gros pétroliers.

c) *L'équipement industriel.*

Jusqu'à la dernière guerre, Dunkerque était essentiellement un port de transit, l'industrie n'y étant représentée que par les chantiers navals et une petite raffinerie. Cette carence était d'autant plus préjudiciable que les liaisons avec l'arrière-pays étaient insuffisantes.

Deux réalisations essentielles ont modifié cette situation. Ce furent, en 1950, la création par la Société de pétrole « B. P. » d'une raffinerie de pétrole dont la capacité a été portée récemment à 5 millions de tonnes et la mise en service, en 1962, du complexe sidérurgique d'Usinor dont les deux hauts fourneaux (qui seront progressivement portés à six) utilisant, à concurrence de 50 %, les riches minerais ferrugineux de Mauritanie et le coke provenant des Charbonnages du Nord. L'implantation d'un tel complexe de sidérurgie marine, dont les moyens de production et les débouchés doivent s'accroître de façon importante, a modifié notablement le trafic portuaire dont nous allons maintenant examiner l'évolution.

d) *Le trafic portuaire.*

La nature et l'évolution du trafic sont caractérisées par les chiffres suivants concernant les années 1961, 1962 et 1963, aux entrées et sorties.

	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
	(En tonnes.)					
Liquides en vrac :						
Hydrocarbures bruts.....	2.560.784	»	2.828.720	»	3.023.652	»
Hydrocarbures raffinés.....	544.713	350.425	741.929	426.667	1.293.818	334.456
Autres liquides en vrac.....	134.225	12.282	104.864	25.074	83.172	23.781
Marchandises solides en vrac :						
Charbons	»	73.831	»	58.913	716.005	25.189
Brais	66.823	12.392	18.861	3.283	41.712	»
Autres pondéreux d'origine minérale.	578.626	45.442	890.398	38.225	2.438.943	72.428
Grains et oléagineux.....	118.833	313.543	135.690	227.492	157.054	538.939
Autres marchandises solides en vrac.	»	13.718	»	29.395	»	»
Marchandises diverses :						
Bananes, agrumes, primeurs, légumes et fruits frais.....	16.781	213.127	19.488	200.206	26.689	164.370
Autres marchandises diverses.....	952.329	2.308.569	831.228	1.755.721	961.922	1.960.653

Pour l'année 1964, le trafic marque encore un accroissement sensible portant essentiellement sur le minerai de fer débarqué.

Au total, le mouvement général de marchandises, qui était de 8 millions de tonnes en 1960, a atteint 13,4 millions en 1964, soit une progression de plus de 60 % en 5 ans.

Les études prospectives permettent d'envisager un nouveau bond en avant conduisant le trafic total au niveau de *21 millions de tonnes en 1970* : dont 8 pour les hydrocarbures (+ 50 %), 9 pour les autres marchandises en vrac (+ 83 %) et 4 pour les marchandises diverses (+ 29 %).

L'analyse de ce trafic montre, tout d'abord, que la part des hydrocarbures, bien qu'atteignant 40 %, reste relativement faible par comparaison avec Marseille et le Havre où ce taux dépasse 80 %.

En second lieu, le déséquilibre des entrées et des sorties s'est nettement accentué depuis plusieurs années en raison de la stagnation des expéditions de marchandises diverses et de l'augmentation très marquée des importations de pétrole et de minerais.

De plus, la part du cabotage, pour lequel ce port paraît cependant bien placé, reste faible : 555.000 tonnes en 1962.

Nous noterons enfin que le nombre de *dessertes par des lignes régulières* se décompose comme suit en 1964 :

Amérique du Nord.....	104
Amérique du Sud.....	145
Bassin méditerranéen	423
Afrique occidentale	397
Afrique orientale et Extrême-Orient.....	523

2° LE HAVRE

a) *Le site et l'hinterland.*

Créé par François I^{er} en 1517, le port du Havre, situé à l'entrée de la baie de Seine, occupe un site remarquablement favorable. Il bénéficie, en effet, de fonds marins importants, de la proximité d'une route maritime très fréquentée et de sa situation de « portier » de la vallée industrielle de la Seine et de la région parisienne.

Les importants travaux d'aménagement effectués sur le fleuve (dont le canal de Tancarville permet d'éviter une partie des méandres) et la construction de deux oléoducs évacuant sur Paris les produits raffinés permettent à notre grand port de la Manche de disposer d'un profond hinterland englobant la haute Normandie et la Champagne et s'étendant sur la Seine au-delà de Montereau.

b) *Les caractéristiques nautiques et les équipements portuaires.*

Par un chenal de 4 kilomètres seulement dragué à 11 mètres au-dessous des plus basses mers, le port est accessible aux navires de tout tirant d'eau. Cet avantage est renforcé par le fait que le niveau atteint à la pleine mer se maintient pendant plus de deux heures. Ainsi les navires calant 11 mètres peuvent entrer à toute heure, tandis que les supertankers auraient la possibilité de le faire en profitant de la marée.

En bordure des plans d'eau extérieurs couvrant une surface de 270 hectares, trois quais d'une longueur totale de 2.630 mètres offrent 13 postes pour les grands cargos long-courriers et les paquebots. On trouve là également 8 postes pour les pétroliers, 1 pour les minéraliers, 2 pour la réparation navale et 1 spécialisé dans la réception des navires méthaniers.

Sur le même bassin de marée s'ouvre une grande forme de radoub, longue de 313 mètres et large de 38.

Trois écluses permettent de pénétrer dans les bassins à flot dont le plus important, le bassin Bellot, donne accès aux navires de 10 mètres de tirant d'eau.

Les bassins intérieurs à niveau constant se poursuivent par le canal de Tancarville que peuvent emprunter les caboteurs de 4.000 à 5.000 tonnes jusqu'au port de la Raffinerie de Normandie et, plus loin, jusqu'à la Seine, accessible aux chalands de type international et aux convois poussés de 3.000 tonnes.

Sur ces bassins s'ouvrent six formes de radoub de vastes dimensions destinées à la réparation des navires.

Des travaux importants, les uns en cours, les autres projetés, visent à compléter ces installations. Ils portent, en particulier, sur la mise en service prochaine d'un poste pétrolier destiné à recevoir des tankers de 150.000 tonnes et sur la construction de 10 kilomètres d'endiguement. Cette construction aura pour conséquence l'extension du port vers le Sud et l'Est en permettant notamment la réalisation de deux grands bassins, l'un d'une superficie équivalant au bassin de marée actuel, l'autre, à niveau constant, relié au canal de Tancarville ; enfin, la construction d'une écluse ouvrant le passage à des navires de 100.000 tonnes est également prévue.

L'amélioration des accès peut être réalisée par des opérations de dragage relativement peu coûteuses rendant le port accessible à des navires de seize mètres de tirant d'eau.

En ce qui concerne l'outillage et les superstructures, le Havre est particulièrement bien équipé pour la réception des grains, des oléagineux, des fruits et légumes, du coton et du café.

c) *L'équipement industriel.*

En arrière des installations portuaires, le Havre dispose de près de 10.000 hectares de terrains à vocation industrielle dont une partie seulement est actuellement utilisée.

Le principal et le plus ancien des établissements industriels est la Raffinerie de Normandie dont la capacité est de l'ordre de 7 millions de tonnes. Il existe en outre de nombreux établissements de pétrochimie, de construction mécanique et d'usinage du bois.

Enfin, l'industrie de la construction et de la réparation des navires représente une activité complémentaire importante.

d) *Le trafic portuaire.*

La nature et l'évolution du trafic sont caractérisées par les chiffres suivants concernant les années 1961, 1962 et 1963 :

	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
	(En tonnes.)					
Liquides en vrac :						
Hydrocarbures bruts.....	12.704.964	9.754	13.503.086	36.248	15.633.869	35.332
Hydrocarbures raffinés.....	1.393.758	911.241	1.914.767	869.331	2.368.701	1.422.935
Autres liquides en vrac.....	87.070	124.520	110.747	135.775	134.490	218.108
Marchandises solides en vrac :						
Charbons	464.485	344.441	460.269	347.587	911.291	329.449
Brais	»	»	»	»	»	»
Autres pondéreux d'origine minérale.	»	»	»	»	240.675	»
Grains et oléagineux.....	96.294	234.437	97.222	204.376	68.949	272.334
Autres marchandises solides en vrac.	»	»	»	»	»	76.108
Marchandises diverses :						
Bananes, agrumes, primeurs, légumes et fruits frais.....	156.820	»	229.285	9.117	234.386	9.297
Autres marchandises diverses.....	1.350.919	759.380	1.323.112	753.095	1.335.372	721.643

En 1964, le trafic, qui a encore progressé de 9 %, se décompose comme suit (en milliers de tonnes) :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	20.132	1.376
Solides en vrac.....	967	743
Marchandises diverses	1.803	948
Total	22.902	3.067

Les études prospectives faites dans le cadre du V^e Plan permettent de penser que le trafic atteindra, en 1970, 43 millions de tonnes dont 36 pour les hydrocarbures (+ 67%), 4 pour les autres marchandises en vrac (+ 135 %) et 3 pour les marchandises diverses (+ 11 %).

L'analyse de ces chiffres montre, tout d'abord, que la proportion des hydrocarbures, bien qu'en légère diminution, se maintient au taux extrêmement élevé de 83 % et se maintiendra, au mieux,

à ce niveau dans les années à venir, tandis que la part des marchandises diverses, élément le plus enrichissant du trafic, décroîtra encore sensiblement.

En second lieu, le déséquilibre des entrées et sorties est extrêmement marqué, les secondes ne représentant qu'à peine 11 % du total.

Ces constatations font apparaître le trafic havrais sous un jour d'autant moins favorable qu'à la faiblesse du trafic non pétrolier s'ajoute la stagnation persistante des expéditions.

Sur le plan de la nature des relations maritimes, nous noterons que les dessertes par ligne régulière se décomposeront comme suit par pays de provenance ou de destination :

Amérique du Nord.....	794
Amérique du Sud.....	388
Bassin méditerranéen.....	36
Afrique occidentale.....	189
Afrique orientale et Extrême-Orient.....	293

Il convient, enfin, de rappeler que le Havre joue, en sa qualité de tête de nos lignes de paquebots desservant l'Amérique du Nord et les Antilles et de port d'escale, un rôle important dans le transport des voyageurs. C'est ainsi que le total des passagers embarqués et débarqués s'est élevé, en 1962, à 237.704 dont 149.105 pour le long cours.

3° ROUEN

a) *Le site et l'hinterland.*

Situé à 120 km de la mer, 220 km de Paris par la Seine et à 125 km de la capitale par le rail et la route, Rouen se trouve au point où le transport fluvial prend le relais de la navigation maritime, situation classique du port d'estuaire.

Si la situation de la capitale de la Normandie a pu longtemps être considérée comme privilégiée, on ne peut en dire autant aujourd'hui où l'accroissement de la dimension des navires et la recherche de liaisons rapides à horaire particulièrement tendu écartent certains armateurs des établissements portuaires profondément engagés dans les terres.

Cependant, Rouen, grâce à ses relations rapides avec Paris, au développement de son trafic fluvial, à d'importants travaux d'aménagement de ses accès et à l'activité de ses habitants, a maintenu et même développé son potentiel et son rayonnement sur un hinterland qui recouvre sensiblement les mêmes régions que son concurrent havrais.

b) *Caractéristiques nautiques et équipements portuaires.*

Grâce à de très importants travaux d'aménagement et de fixation d'un chenal empruntant la partie Sud de l'estuaire, le port maritime de Rouen, qui s'étend sur une longueur de 18 km, est accessible, par toute marée, à des navires de 14.000 tonnes. Sur la rive gauche, le creusement de 4 bassins a permis d'augmenter les possibilités de réception par la construction de quais dont le développement total est de 10 km sans compter les appontements et postes d'accostage. Au total, 107 navires peuvent être simultanément mis à quai.

En ce qui concerne les superstructures et équipements, la surface totale des hangars est de 107.000 mètres carrés et le nombre des grues est de 170 auxquelles s'ajoutent 16 grands portiques.

Parmi les établissements portuaires spécialisés les plus remarquables, il convient de citer un silo à céréales de 20.000 tonnes permettant le déchargement de 250 tonnes par heure, un hangar à bananes à température régularisée d'une surface totale de 23.000 mètres carrés et un centre de réception des automobiles permettant des cadences de chargement et de déchargement très importantes.

c) *Équipement industriel.*

La principale activité régionale reste le complexe pétrolier de la Basse-Seine comprenant les raffineries de Gonfreville, Petite-Couronne, Notre-Dame-de-Gravenchon et Port-Jérôme. Autour de ces entreprises s'est développé un important complexe pétrochimique dont l'activité bénéficie aussi bien à Rouen qu'au Havre.

On trouve, d'autre part, à Rouen ou dans ses dépendances les chantiers navals de Loire-Normandie, Saint-Gobain, les Hauts Fourneaux de Rouen, la Société céréalière Simarex et diverses entreprises de chaudronnerie et de constructions métalliques.

d) *Le trafic.*

La nature et l'évolution du trafic sont caractérisées par les chiffres suivants concernant les années 1961, 1962 et 1963 :

	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
	(En tonnes.)					
Liquides en vrac :						
Hydrocarbures bruts.....	498.572	»	483.975	»	583.588	»
Hydrocarbures raffinés.....	285.577	1.037.980	325.745	1.036.280	809.360	1.081.175
Autres liquides en vrac.....	537.397	34.346	590.630	16.768	421.812	17.972
Marchandises solides en vrac :						
Charbons	789.748	28.532	935.592	11.855	2.208.202	20.141
Brais	8.823	»	9.477	»	16.374	»
Autres pondéreux d'origine minérale.	1.102.653	329.339	1.031.521	285.608	1.093.797	271.939
Grains et oléagineux.....	40.139	825.185	73.010	421.490	44.387	1.108.694
Autres marchandises solides en vrac.	»	»	54.667	7.250	»	»
Marchandises diverses :						
Bananes, agrumes, primeurs, légumes et fruits frais.....	228.579	15.770	211.897	13.240	190.164	3.539
Autres marchandises diverses.....	1.239.235	941.815	1.256.116	735.217	1.395.944	787.877

En 1964, le trafic, qui s'est accru d'environ 50 %, se répartit comme suit aux entrées et sorties (en milliers de tonnes) :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	1.365	1.105
Solides en vrac.....	3.419	1.915
Marchandises diverses	2.072	955
	6.856	3.975

Les prévisions effectuées pour 1970 montrent que le trafic s'accroîtra encore sensiblement, atteignant alors 13,7 millions de tonnes, dont : hydrocarbures : 3,4 millions (+ 41 %), autres marchandises en vrac : 7 millions (+ 32 %) et marchandises diverses : 3,3 millions (+ 10 %).

L'analyse de ce trafic montre que la part des hydrocarbures est remarquablement faible, en atteignant 20 % du total. C'est là un fait unique dans le mouvement de nos grands ports. A ce fait correspond un pourcentage exceptionnellement élevé des marchan-

dises diverses et des produits en vrac. Pour ces derniers comme pour l'ensemble des produits non pétroliers, Rouen arrive au premier rang de nos ports devant Dunkerque.

Enfin, la capitale normande peut également se féliciter d'un mouvement de marchandises assez bien équilibré puisque les sorties représentent plus du tiers des entrées, situation due certainement, pour une grande part, aux facilités de réexpédition par simple transbordement sur péniches fluviales.

Mais l'accroissement continu de la dimension des navires nécessitera un effort d'investissement particulièrement lourd pour maintenir les brillants résultats obtenus.

4° NANTES - SAINT-NAZAIRE

a) *Le site et l'hinterland.*

Fondé au III^e siècle et développé par la duchesse Anne au XV^e siècle, *Nantes* fut, au temps des grandes découvertes qui donnèrent la primauté aux échanges atlantiques et à l'époque où les dangers de la mer portaient les navigateurs à rechercher l'abri des grands estuaires s'ouvrant à l'ouest de l'Europe, l'un des principaux ports de notre pays.

D'autre part, la Loire, malgré ses imperfections et la faiblesse de son mouillage, jouait un rôle essentiel comme voie de pénétration, si bien qu'Angers armait, en 1786, 355 navires.

Le développement continu du tonnage des navires et l'ensablement progressif du fleuve dû aux déboisements intempestifs de son bassin supérieur d'une part, l'amélioration des conditions de navigation maritime qui font maintenant rechercher les ports les plus proches par voie terrestre des grandes régions industrielles d'autre part, ont compromis cette prospérité et ramené Nantes à un rang plus modeste.

Saint-Nazaire, établi à la corne nord-ouest de l'estuaire, est né en 1835 du désir de remédier à cette situation en allant au-devant du trafic et en recherchant des fonds marins importants.

b) *Caractéristiques nautiques et équipements portuaires.*

Au cours du XIX^e siècle et depuis 1900, d'importants travaux ont été effectués pour améliorer les profondeurs et les conditions de navigation sur le fleuve entre Saint-Nazaire, Paimbœuf et Nantes et équiper Saint-Nazaire.

Ces efforts ont permis de rendre les ports de Nantes et de Donges respectivement accessibles à des navires de 9.000 et 45.000 tonnes, tandis que le tirant d'eau maximum des bâtiments fréquentant Saint-Nazaire atteint 8,50 mètres, correspondant à 30.000 tonnes de port en lourd.

D'importants travaux sont prévus ou envisagés pour améliorer d'un mètre environ le mouillage de Saint-Nazaire et rendre accessible l'appontement de Donges aux pétroliers de 50.000 tonnes, en attendant, dans un deuxième temps, de pouvoir recevoir les supertankers sur rade.

Au point de vue équipement proprement dit, Nantes offre aux navires plus de 6 km de quais, un important outillage, 44.000 mètres carrés de hangars et 65.000 mètres carrés de terre-pleins de stockage.

De son côté, Saint-Nazaire offre à ses utilisateurs plus de 4.000 mètres de quais, 22.000 mètres carrés de hangars, un entrepôt frigorifique de 23.000 mètres cubes et d'importants dépôts d'hydrocarbures.

Le port, qui joue un rôle important pour la réparation des navires, dispose, en outre, de quatre formes de radoub, dont l'une de 241 mètres sur 30 et l'autre de 350 mètres sur 50, cette dernière accessible aux navires calant 13 mètres.

c) Equipement industriel.

Deux industries essentielles dominent les autres activités : la construction navale et le raffinage du pétrole.

La construction navale est représentée par les Chantiers de l'Atlantique qui occupent le premier rang en France par leur activité et leur capacité de production, les Chantiers de Nantes et les Etablissements Dubigeon.

Le traitement du pétrole est représenté essentiellement par la raffinerie de Donges d'une capacité de traitement de 4 millions de tonnes.

On trouve, d'autre part, à Nantes de nombreux établissements parmi lesquels domine la conserverie et les autres industries alimentaires.

d) Le trafic.

L'évolution du trafic et sa nature sont sensiblement différentes dans les trois ports de Nantes, Donges et Saint-Nazaire que le présent projet de loi se propose de grouper. Aussi, avons-nous pensé intéressant de donner quelques chiffres concernant l'activité respective de ces différents ports pour les exercices 1938, 1950, 1956 et 1962 (en tonnes) :

	1938	1950	1956	1962
Nantes	2.114.816	1.136.364	1.881.432	1.974.984
Donges	467.912	875.841	2.698.234	6.160.094
Saint-Nazaire	363.060	164.034	386.001	483.249
Total.....	2.945.788	2.176.239	4.965.667	8.618.327

Ce tableau permet de constater que Nantes était parvenu, en 1962, à retrouver à peu près son chiffre d'avant-guerre, que le trafic de Saint-Nazaire est resté faible, tandis que l'évolution de celui de Donges (1) explique l'accroissement total.

Pour l'exercice 1964, le trafic s'est présenté comme suit aux entrées et sorties :

	Entrées.	Sorties.
	(En milliers de tonnes.)	
Hydrocarbures	6.186	1.297
Marchandises en vrac.....	1.204	218
Marchandises diverses.....	394	166
Total	7.784	1.681
Total général.....	9.465	

Le nombre annuel de dessertes régulières n'atteint que 210, se décomposant comme suit, par provenance ou destination :

Amérique du Nord.....	52
Méditerranée	52
Afrique occidentale.....	94
Afrique orientale et Extrême-Orient.....	12

(1) Par lequel est notamment reçu et réexpédié le pétrole destiné aux troupes américaines utilisant l'oléoduc Donges-Cologne.

Les perspectives établies pour 1970 font apparaître un accroissement notable du trafic d'ensemble, qui s'établirait alors à 16 millions de tonnes, dont pétrole : 13 (+ 73 %) ; autres marchandises en vrac : 1,5 (+ 7 %) ; marchandises diverses : 1,5 (+ 200 %).

Ainsi, le mouvement des marchandises de l'ensemble des trois ports continuera à être caractérisé, en dépit d'une amélioration du poste « marchandises diverses », par une prépondérance excessive du trafic pétrolier et un déséquilibre accru des entrées par rapport aux expéditions.

On peut notamment regretter la faiblesse persistante du trafic de Saint-Nazaire, cependant placé, vis-à-vis de Nantes, dans la position du Havre par rapport à Rouen.

5° BORDEAUX

a) *Le site et l'hinterland.*

Situé comme Nantes et Rouen au point extrême de remontée maritime d'un grand estuaire, Bordeaux a été longtemps l'un des principaux ports de France et d'Europe. A son rôle d'intermédiaire entre la France méridionale et la Grande-Bretagne s'étaient ajoutés, après les grandes découvertes, une fonction coloniale et un important trafic avec les Amériques centrale et méridionale.

Mais Bordeaux a, comme Nantes et pour les mêmes raisons, perdu ce rôle prééminent, d'autant plus que le quasi-abandon dans lequel ont été laissé le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi n'a pas permis au port d'étendre son hinterland vers le Sud-Est et de profiter de sa position sur l'antique voie de passage entre la Méditerranée et l'Atlantique. Par ailleurs, la révolution industrielle du XIX^e siècle dont n'a pas profité l'Aquitaine a constitué pour cette région un handicap pour son développement.

b) *Caractéristiques nautiques et équipements portuaires.*

De coûteux et patients travaux de régularisation et de calibrage du fleuve ont permis de maintenir jusqu'au centre même de la ville des profondeurs suffisantes pour recevoir des navires de 18.000 tonnes, tandis que les nouveaux postes de Bassens-Amont permettent l'accès des navires de 22.000 tonnes de port en lourd.

En aval, les installations d'Ambès au confluent de la Dordogne et de la Garonne et les appointements du Marquis sont accessibles

à des pétroliers de 20.000 à 25.000 tonnes et celles de Blaye et de Pauillac-Trompeloup à des bâtiments plus importants encore.

A l'entrée même de la Gironde, le site du Verdon utilisé avant la guerre par les paquebots, mais détruit en 1944, est en cours d'aménagement pour la réception de navires de 65.000 tonnes.

Bordeaux et ses annexes immédiates offrent aux usagers plus de 8 kilomètres de quai, 145.000 mètres carrés de hangars, 380.000 mètres carrés de terre-pleins de stockage et trois formes de radoub longues respectivement de 106, 157 et 247 mètres et de nombreuses installations spécialisées dans le traitement et le stockage des vins, du tabac, des arachides, des bois, des fruits, des céréales, des pondéreux, etc.

c) *Equipement industriel.*

Comme à Nantes, les principales industries sont la construction navale représentée par les Chantiers de la Gironde (1) et le raffinage du pétrole effectué dans les trois établissements de Pauillac (Shell Berre) et d'Ambès (U. I. P. et Esso Standard) d'une capacité respective de traitement de 500.000, 1.700.000 et 2.500.000 tonnes.

La raffinerie de l'Esso Standard est reliée par un oléoduc aux champs pétrolifères de Parentis (Landes) et de Cazaux (Gironde) qui ont produit, en 1964, 2.167.000 tonnes de produit brut.

Parmi d'autres industries importantes établies aux abords même du fleuve, citons la Compagnie bordelaise des produits chimiques, Saint-Gobain, Pierrefitte, Michelin, les Huileries Astra-Calvé, la Compagnie franco-coloniale, la Compagnie Océan (bois et contre-plaqués), des usines de fabrication de papier et carton, de constructions métalliques, de fabrication de noir de carbone, des entrepôts frigorifiques, etc.

Les importants travaux de terrassement, d'assainissement et de voirie récemment effectués pour la réalisation d'importantes zones industrielles en collaboration avec le département et la ville de Bordeaux permettent d'espérer l'implantation prochaine de nouvelles usines (2) ; il est certain que l'heureuse évolution du port de Bordeaux, malgré des pertes de trafic ayant des causes économiques ou politiques, est due notamment à l'industrialisation progressive du Sud-Ouest.

(1) Ces établissements, qui ont fusionné avec les Chantiers de Dunkerque, ont été partiellement reconvertis.

(2) Il convient de noter que, de 1960 à 1964, cent trente-trois entreprises nouvelles ou en expansion ont demandé à bénéficier de la prime spéciale d'équipement ; ces créations et ces extensions ont nécessité des investissements de l'ordre de sept cents millions, créant treize mille emplois nouveaux.

d) Le trafic.

L'évolution et la nature de ce trafic sont caractérisées par les chiffres suivants concernant les années 1961, 1962 et 1963 :

	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
	(En tonnes.)					
Liquides en vrac :						
Hydrocarbures bruts.....	1.676.449	421	1.789.838	»	2.382.479	»
Hydrocarbures raffinés.....	130.775	1.323.384	170.243	1.349.077	166.621	1.525.897
Autres liquides en vrac.....	»	55.044	»	26.048	36.956	31.063
Marchandises solides en vrac :						
Charbons	218.244	»	232.660	359	382.346	»
Brais	8.336	»	8.925	»	»	»
Autres pondéreux d'origine minérale.	261.904	»	262.526	»	275.866	»
Grains et oléagineux.....	156.667	116.765	143.214	73.164	157.728	179.685
Autres marchandises solides en vrac.	»	»	»	»	»	»
Marchandises diverses :						
Bananes, agrumes, primeurs, légumes et fruits frais.....	38.892	»	43.364	»	41.171	4.618
Autres marchandises diversés.....	701.732	734.340	788.783	758.584	765.631	798.827

NOTA. — En 1938, le trafic maritime total était de 4.115.000 tonnes et le nombre de passagers débarqués et embarqués à Bordeaux était de 26 % inférieur à ce qu'il fut en 1963, malgré le développement des relations aériennes.

Pour 1963, le trafic total a atteint 10.800.000 tonnes, dont 3.776.400 tonnes de trafic fluvial et 7.023.618 tonnes de trafic maritime. Ce dernier se décompose ainsi : hydrocarbures (en chiffres ronds), 4.015.000 tonnes — et marchandises autres, 3.008.600 tonnes. Il est important de noter que, dans le trafic maritime, le pourcentage des hydrocarbures est seulement de 57 %.

En 1964, le trafic total qui a été marqué par une très légère augmentation du trafic maritime et une augmentation importante du trafic fluvial (1) se répartit comme suit aux entrées et sorties (en milliers de tonnes) en ce qui concerne seulement le trafic maritime (2) :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	2.679	1.585
Solides en vrac.....	552	202
Marchandises diverses.....	1.024	1.044
	<hr/>	<hr/>
	4.255	2.831
Total	7.086 (3)	

(1) La Garonne entre le Bec d'Ambès et le canal latéral enregistre un trafic qui place cette artère fluviale au troisième rang dans l'ensemble métropolitain après la Seine et le Rhin.

(2) Le trafic fluvial s'est élevé à 4.291.000 tonnes.

(3) Dont 60 % d'hydrocarbures pour le trafic maritime.

Le nombre annuel des principales dessertes régulières s'établit comme suit par origine ou destination :

Afrique occidentale	510
Grande-Bretagne	168
Maroc	132
Amérique du Nord.....	80
Méditerranée	80
Afrique orientale et Extrême-Orient.....	78
Hollande	72
Allemagne	48
Amérique centrale et Amérique du Sud.....	45

Les études prospectives permettent d'espérer pour 1970 un trafic total de 11,3 millions de tonnes (+ 68 %) dont : pétrole : 8 (+ 90 %), autres marchandises en vrac : 1 (+ 40 %), marchandises diverses : 2,3 (+ 35 %).

Ces chiffres permettent de constater, en premier lieu, que le trafic bordelais est mieux équilibré que celui de nos autres grands ports, Rouen excepté, les sorties représentant près de quarante pour cent des entrées.

En second lieu, la proportion des marchandises autres que les hydrocarbures (40 %) est satisfaisante et place Bordeaux également au second rang derrière Rouen.

Mais malgré cette position favorable, la part pétrolière, comme ailleurs, augmente dans des proportions supérieures à celles des autres marchandises.

Enfin, la passe d'accès aux chenaux intérieurs du fleuve, approfondie, permet de recevoir dans l'avant-port des navires de 65.000 tonnes avec une marge de sécurité telle que l'on peut envisager de faire accéder en Gironde des unités plus importantes. Les exhaussements des fonds entre deux interventions de dragage ne sont guère à craindre ; en effet de 1939 à 1950 les travaux de dragage ayant été suspendus, les fonds — sable et gravier — ne s'exhaussèrent que de 0,5 à 1 mètre rendant manifeste l'excellente capacité d'auto-entretien de la passe.

Les améliorations importantes liées aux perspectives d'augmentation de potentiel industriel de l'hinterland constituent des éléments favorables pour l'avenir du port de Bordeaux.

6° MARSEILLE

a) *Le site et l'hinterland.*

Située au débouché du couloir rhodanien, seule voie de passage fluviale et terrestre entre le Massif Central et les Alpes, Marseille est la porte maritime naturelle de la France vers l'Afrique du Nord, le Proche-Orient méditerranéen, l'Asie et l'Extrême-Orient. Reliée au Centre et à l'Est de la France par un réseau électrifié aux caractéristiques les plus larges, en attendant l'ouverture prochaine d'une autoroute qui remontera jusqu'à Lyon et Paris, disposant d'un oléoduc d'une capacité de 30 millions de tonnes, transportant le pétrole brut jusqu'au cœur de l'Alsace et de l'Allemagne, Marseille englobe dans son hinterland la moitié orientale du territoire français et une partie importante de la Suisse.

Seul l'aménagement du Rhône au gabarit international manque à notre grand port méridional pour en faire le débouché méditerranéen de l'Europe occidentale tout entière.

b) *Caractéristiques nautiques et équipements portuaires.*

Le port même de Marseille, qui s'est développé du Sud au Nord à partir du vieux port, comprend essentiellement une série de bassins orientés perpendiculairement au rivage, à l'abri d'une digue de 6 kilomètres parallèle à la côte.

L'étendue totale de ces bassins, sur lesquels donnent 27 kilomètres de quais, est d'environ 400 hectares. La profondeur du plan d'eau, qui varie de 6,50 mètres à 12 mètres, permet de recevoir des bâtiments de 20.000 tonnes à 50.000 tonnes.

En dehors de ces installations, d'importants travaux ont été réalisés, pour l'essentiel depuis 1918, dans les établissements maritimes annexes de Port-de-Bouc, Lavera et Caronte. Ce sont, en premier lieu, le percement d'un canal reliant le magnifique plan d'eau de l'étang de Berre à la mer, canal dont le mouillage a été progressivement porté à 10 mètres et l'aménagement du port de Lavera dont 4 postes sur 8 sont accessibles à des navires de 65.000 tonnes. En outre, les « supertankers » de 80.000 tonnes peu-

vent, dès maintenant, être déchargés sur rade dans le golfe de Fos, au moyen d'un « sea-line », en attendant l'aménagement de ce site maritime où doit être entreprise, à partir de 1965, la construction d'un port pétrolier accessible aux navires de 130.000 tonnes.

c) *Equipement industriel.*

L'industrie marseillaise vit en grande partie des matières premières importées. La plus ancienne est celle des corps gras pour laquelle Marseille occupe le premier rang en France. Mais à côté des conserveries et autres industries alimentaires, l'activité principale est aujourd'hui le traitement du pétrole et de ses dérivés, effectué dans le complexe de Berre dont la capacité de raffinage dépasse 14 millions de tonnes et doit prochainement atteindre 16 millions 200.000 tonnes avec la mise en service de la raffinerie de l'Esso Standard à Fos-sur-Mer.

d) *Le trafic.*

La nature et l'évolution du trafic sont caractérisées par les chiffres suivants concernant les années 1961, 1962 et 1963 :

	1 9 6 1		1 9 6 2		1 9 6 3	
	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.	Entrées.	Sorties.
	(En tonnes.)					
Liquides en vrac :						
Hydrocarbures bruts.....	13.647.310	»	14.871.672	53.078	22.865.920	19.611
Hydrocarbures raffinés.....	514.531	5.355.901	884.875	4.778.934	1.389.736	3.797.256
Autres liquides en vrac.....	193.480	120.100	199.717	120.171	169.641	130.214
Marchandises solides en vrac :						
Charbons	»	6.451	»	2.297	»	1.756
Brais	»	3.863	»	1.197	»	2.985
Autres pondéreux d'origine minérale.	734.290	»	661.261	»	703.927	31.834
Grains et oléagineux.....	444.588	»	604.599	»	529.148	»
Autres marchandises solides en vrac.	324.602	223.557	392.228	237.021	438.875	206.984
Marchandises diverses :						
Bananes, agrumes, primeurs, légumes et fruits frais.....	569.405	113.304	669.675	77.558	727.693	84.289
Autres marchandises diverses.....	1.686.667	2.283.414	1.835.943	2.009.924	1.766.452	1.962.260

En 1964, les entrées et sorties se décomposèrent comme suit par grandes catégories de marchandises (en millions de tonnes) :

	Entrées —	Sorties —
Hydrocarbures	35.473	3.641
Marchandises en vrac.....	1.791	165
Marchandises diverses	2.553	2.213
	<hr/>	<hr/>
Total	39.817	6.019
	<hr/>	<hr/>
Total général	45.836	

Les prévisions établies pour 1970 font apparaître un nouvel accroissement du trafic qui atteindrait alors 68,5 millions de tonnes, dont :

— hydrocarbures	59 (+ 51 %)
— marchandises en vrac.....	3 (+ 36 %)
— marchandises diverses.....	6,5 (+ 38 %)

Deux constatations sont particulièrement frappantes : la prédominance de plus en plus marquée du trafic pétrolier et le déséquilibre des entrées et sorties.

Cet accroissement de la part pétrolière et la relative stagnation du mouvement des marchandises solides (vrac et diverses) n'est pas nouvelle. En effet, si l'on se reporte à l'année 1938, on trouve sous cette rubrique un mouvement de 8 millions de tonnes contre 6,7 seulement aujourd'hui.

D'autre part, le déséquilibre des entrées et sorties s'est accru, la part de ces dernières — qui ont d'ailleurs diminué d'un tiers en valeur absolue — passant de 38 % en 1958 à 15 % en 1964.

L'évolution du trafic de notre grand port méditerranéen, fortement handicapé par la perte de nos possessions d'Extrême-Orient et plus récemment par celle de l'Algérie, est donc beaucoup moins favorable qu'elle ne le paraît, en dépit des remarquables efforts effectués par les autorités portuaires et les responsables du port pour substituer au trafic perdu des échanges de plus en plus fructueux, notamment avec les deux Amériques et l'Asie méridionale.

B. — Situation et perspectives de quelques ports étrangers.

1° GÈNES

a) Site et hinterland.

Capitale de la Ligurie, Gênes, agglomération de 750.000 habitants, est l'un des ports les plus anciens de la Méditerranée ; il demeure le plus important de l'Italie.

Capitale, au Moyen Age, d'une République marchande rivale de Venise, elle doit sa prospérité à sa situation privilégiée à proximité de la riche région industrielle de la plaine du Pô et au débouché des grandes voies de communication qui, à travers les Alpes, relie l'Europe du Nord et la Suisse au littoral méditerranéen. Son hinterland s'étend ainsi non seulement à l'ensemble de l'Italie du Nord mais à la partie orientale de la Suisse et à l'Allemagne du Sud.

b) Equipement portuaire et trafic.

Les installations maritimes ont été complétées par un important port pétrolier créé à *Multedo*, rendu progressivement accessible aux navires de 15 mètres de tirant d'eau et relié à la région milanaise et à l'Allemagne par quatre oléoducs : Gênes—Aigle (Suisse)—Ingolstadt (Bavière), Gênes—Crémone, Gênes—Rho et Gênes—Binasco.

Les raffineries installées à proximité de Gênes ont une capacité de 9 millions de tonnes.

Au cours des quatre dernières années, le trafic portuaire qui s'est développé moins vite que celui des ports français, et notamment de Marseille, est passé de 22,6 millions de tonnes en 1961 à 28 millions en 1962 et 31,3 millions en 1963.

En 1964, le mouvement des marchandises, avitaillement non compris, a atteint 32,3 millions de tonnes, se décomposant comme suit (en milliers de tonnes) :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	18.185	1.406
Solides en vrac.....	7.554	43
Marchandises diverses	2.164	1.299
Avitaillement		1.650
	27.903	4.398

Ce trafic, dans lequel le cabotage national joue un rôle important avec environ 25 % du total, est orienté en priorité vers le bassin méditerranéen, ainsi que l'indique le décompte suivant des dessertes régulières par pays de provenance ou de destination :

Bassin méditerranéen	1.356
Amérique du Nord.....	708
Afrique orientale et Extrême-Orient.....	672
Afrique occidentale	408
Amérique du Sud.....	228

Précisons enfin que le trafic de Gênes ne représente que 21 % du trafic maritime italien, alors que la part de Marseille, son concurrent direct, est, en France, supérieure à 30 %.

2° ROTTERDAM

a) *Site et hinterland.*

Situé au débouché de la région industrielle la plus riche et la plus peuplée d'Europe, bénéficiant en outre d'une voie d'eau à courant libre accessible jusqu'à Bâle à des barges de 1.300 tonnes et d'un réseau navigable à grand et moyen gabarit particulièrement dense, Rotterdam a supplanté progressivement tous ses rivaux européens jusqu'à devenir aujourd'hui *le premier port du monde*.

Par le Rhin et ses affluents, l'hinterland de Rotterdam s'étend à travers la Ruhr jusqu'à la Suisse et la Lorraine.

b) *Equipements portuaires et installations industrielles.*

Dès 1949, après avoir achevé la reconstruction des installations détruites, les Hollandais ont consacré et consacrent encore des crédits considérables à l'agrandissement du port. Ayant, tout d'abord, effectué d'importants travaux de dragage pour étendre le plan d'eau et le rendre accessible aux navires de 45.000 tonnes, ils ont entrepris de créer de toutes pièces un avant-port en eau profonde, l'Euro-poort, comportant l'aménagement de 1.550 hectares dont 930 de terrains industriels et 400 de plans d'eau desservis dans un premier temps par 15 kilomètres de quais. Cet avant-port, dont l'aménagement se poursuit, est d'ores et déjà accessible à des pétroliers de 100.000 tonnes. Les installations industrielles réalisées sur place

comprennent, notamment, un groupe de raffinerie qui constitue l'ensemble le plus important d'Europe avec une capacité de traitement de 28 millions de tonnes.

c) *Le trafic.*

Ainsi que nous l'avons indiqué, le trafic de Rotterdam s'est développé à un rythme impressionnant, passant de 1 million de tonnes en 1870 où il se situait loin derrière Marseille (1,8 million) et Gênes (1,3 million) à 6,5 millions en 1902 et 70 millions en 1959.

Depuis lors, le mouvement s'est encore accéléré jusqu'aux 114 millions de tonnes atteintes en 1964.

L'analyse de ce trafic s'établit comme suit aux entrées et sorties :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	46.200	12.400
Solides en vrac.....	29.500	4.000
Marchandises diverses	12.000	9.900
	87.700	26.300

L'augmentation intervenue depuis ces cinq dernières années intéresse, en premier lieu, le pétrole et le « vrac » (+ 50 %), mais aussi les marchandises diverses (+ 40 %).

Le trafic de transit avec les pays étrangers, qui représente près de 35 % du mouvement portuaire, intéresse surtout l'Allemagne.

Indiquons, enfin, que 300 services réguliers assurés par plus de 14.000 navires sont offerts annuellement aux usagers du port et qu'ainsi Rotterdam se trouve relié avec 95 % des ports maritimes du monde.

3° ANVERS

a) *Site et hinterland.*

Situé aux bouches de l'Escaut, Anvers est le débouché naturel de la Belgique et du bassin de la Meuse, auquel il est relié par un canal accessible (le « Canal Albert ») aux barges de 3.000 tonnes. Il communique également avec le Rhin par la voie maritime. Son hinterland, qui recouvre l'ensemble de la Belgique, s'étend également vers notre région du Nord et aux Ardennes françaises et il est, à ce titre, le concurrent le plus direct de Dunkerque.

b) Installations portuaires.

Le programme d'investissement en cours va modifier notablement la capacité de réception de ce port, dont la surface des bassins sera portée, d'ici la fin de 1966, de 709 à 900 hectares et la longueur des quais de 64 à 80 km. Dès aujourd'hui ont été mises en service une cinquième darse, large de 300 mètres et profonde de 12, offrant 3.171 mètres de longueur d'accostage, et une sixième darse comportant 3,5 kilomètres de quais en eau profonde (15,25 mètres).

Les principales installations en cours de réalisation sont le bassin-canal, long de 7,5 kilomètres et profond de 16,75 mètres, reliant les bassins à la nouvelle écluse de Zandviet, l'écluse de Zandviet qui, avec une longueur de 500 mètres, une largeur de 57 mètres et une profondeur de 13,75 mètres, pourra donner passage à des bâtiments de 100.000 tonnes, enfin, une septième darse de dimensions comparables à la sixième.

Ces travaux, qui doivent prendre fin d'ici 1967, portent aussi sur l'aménagement de zones industrielles et la mise en place d'équipements de tous ordres.

Il serait trop long de citer en détail tous les équipements portuaires dans le domaine des superstructures. Qu'il suffise d'indiquer que la surface totale d'entreposage atteint 1.900.000 mètres carrés et la capacité des installations frigorifiques 114.300 mètres cubes, et que les usagers disposent de seize cales sèches.

Au point de vue industriel, nous nous bornerons à souligner que la capacité des raffineries a été portée de 6 à 13,6 millions de tonnes depuis 1957.

Précisons, enfin, que le trafic fluvial anversois a atteint, en 1963, 26 millions de tonnes, dont près de 3 millions en provenance ou à destination de la France.

c) Le trafic maritime.

Le trafic de marchandises, qui était resté stable en 1958 et 1959 avec 35,2 millions de tonnes, s'est développé rapidement, depuis, avec 38,6 millions de tonnes en 1961, 41,5 en 1962, 46,6 en 1963 et plus de 51 en 1964.

Le mouvement de marchandises pour *l'exercice* 1963 (non compris l'avitaillement) se décompose comme suit (en milliers de tonnes) :

	Entrées.	Sorties.
Hydrocarbures	12.741	2.834
Solides en vrac.....	12.693	3.143
Marchandises diverses	5.787	9.406
	<hr/> 31.221	<hr/> 15.383

L'augmentation constatée depuis huit ans concerne essentiellement les entrées et les hydrocarbures. D'autre part, le transit qui intéresse la France, pour environ 2 millions de tonnes, représente plus du quart du mouvement total.

Indiquons enfin que le nombre annuel de dessertes régulières atteint 6.413, faisant apparaître une fréquentation quatre fois supérieure à celle de Dunkerque.

III. — REGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER ACTUEL DES GRANDS PORTS FRANÇAIS

Le régime des six grands ports concernés par le projet de loi est sensiblement différent suivant que ces établissements avaient, ou non, accepté le statut d'autonomie institué par la loi du 12 juin 1920. Seuls, en effet, le Havre et Bordeaux avaient opté pour ce nouveau régime qui leur est appliqué depuis le 13 novembre 1924.

A. — Régime des ports autonomes.

(Loi de 1920 et dispositions subséquentes.)

1° ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Cette organisation se caractérise par l'unité de gestion de l'établissement portuaire au profit du port autonome, établissement public doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

a) *Les autorités du port.*

L'administration est assurée par un conseil de vingt-quatre membres assisté d'un directeur.

Le Conseil d'administration comprend :

1. — Des membres désignés par la Chambre de commerce du port pris dans son sein ou hors de la Chambre parmi les usagers du port et les professionnels intéressés à l'activité portuaire ;

2. — Des membres nommés par décret et dont le nombre sera supérieur de trois unités à celui des membres visés au 1°. Cette catégorie comprend notamment :

— des fonctionnaires représentant, respectivement, le Conseil d'Etat, les Travaux publics, la Marine marchande et les Finances ;

— à concurrence du tiers des membres désignés par la Chambre de commerce, des personnalités choisies par le Gouvernement sur des listes de présentation établies par elles et comprenant chacune un nombre de noms triples de celui des membres à désigner.

3. — Un membre désigné par le Conseil général ;

4. — Un membre désigné par le Conseil municipal de la principale ville comprise dans la circonscription portuaire ;

5. — Un ouvrier du port *nommé par décret*, choisi sur une liste de candidats présentés par les syndicats intéressés.

Les membres du Conseil sont nommés et désignés pour six ans et sont rééligibles. Le renouvellement a lieu par tiers tous les deux ans.

Le directeur est nommé par décret sur proposition du Ministre des Travaux publics, après avis du Conseil d'administration. Il ne peut être relevé de ses fonctions que par un décret pris après avis ou sur la proposition dudit conseil.

b) *La répartition des pouvoirs.*

Le Conseil d'administration statue définitivement sur tout ce qui concerne les travaux, l'outillage et l'exploitation du port, sauf sur les projets qui entraînent des modifications essentielles des ouvrages et des accès ou qui sont réalisés avec le concours financier de l'Etat.

Cependant, ces pouvoirs théoriques du Conseil sont quelque peu limités par les dispositions suivantes :

— le projet de budget, soumis à l'approbation préalable des ministres des Travaux publics, de l'Industrie et du Commerce et des Finances, est établi par le directeur du port qui le soumet aux délibérations du Conseil ;

— la gestion des ports est soumise aux investigations de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques ;

— les projets de conventions, contrats, marchés ou commandes dépassant un certain montant sont soumis à l'autorisation préalable du contrôleur d'Etat ;

— toutes les opérations du Conseil d'administration sont placées sous le contrôle direct du ministère des Travaux publics qui fait inspecter et vérifier le fonctionnement de tous les services par un membre du Conseil général des Ponts et Chaussées désigné à cet effet ;

— enfin, les travaux pour lesquels la participation de l'Etat est supérieure à dix millions doivent être autorisés par un décret en Conseil d'Etat, alors qu'une simple décision du Ministre des Travaux publics suffit dans tous les autres cas.

2° DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Les dépenses d'administration, d'entretien et de fonctionnement des ouvrages et de l'outillage sont entièrement à la charge du port autonome, l'Etat se bornant à verser chaque année pour l'entretien des accès une subvention ne représentant qu'une part variable des dépenses correspondantes, soit actuellement 70 % environ.

Les dépenses d'infrastructure font l'objet d'une participation de l'Etat qui n'est fixée par aucun texte mais qui est, en fait, de l'ordre de 50 %.

Pour faire face à ces dépenses d'exploitation et aux charges d'investissement, le port autonome dispose des ressources suivantes :

- 1) Droits de quai ;
- 2) Péages locaux ;
- 3) Recettes d'exploitation de l'outillage ;
- 4) Produits du domaine.

B. — Régime des ports non autonomes.

1° ORGANISATION ADMINISTRATIVE

Cette organisation se caractérise par une certaine dualité de la gestion exercée, d'une part, par l'Etat et, d'autre part, par la Chambre de commerce.

a) *Les autorités du port.*

L'Etat est représenté par un directeur qui est généralement l'ingénieur en chef du service maritime. Ce fonctionnaire est en outre chargé de la coordination des services de l'Etat avec les organismes locaux concessionnaires de l'outillage (Chambres de commerce).

Le directeur est assisté dans son action par une commission consultative comprenant :

- 5 membres pris dans la Chambre de commerce ;
- 1 conseiller municipal de la principale ville située dans la circonscription du port ;

1 conseiller général du département ;

2. membres choisis parmi les principaux usagers du port ou les entrepreneurs des services intéressant soit son exploitation, soit ses communications avec l'intérieur.

La Chambre de commerce exerce son action sous l'autorité et la responsabilité de son président.

b) Répartition des pouvoirs.

Le directeur assure l'exécution des travaux d'entretien et d'infrastructure, la police de l'exploitation et de la conservation, l'octroi et le contrôle des concessions d'outillage public, la gestion du domaine public.

La Chambre de commerce, concessionnaire de l'outillage public, laquelle doit acquiescer, en assure l'entretien et l'exploitation.

2° DISPOSITIONS FINANCIÈRES

L'Etat assume, théoriquement en totalité, les dépenses d'administration, d'exploitation et d'entretien de tous les ouvrages d'infrastructure mais, dans la pratique, les collectivités locales et les Chambres de commerce participent — et souvent de manière importante — aux frais concernant en particulier la restauration de certains ouvrages et l'entretien des accès. Il finance, par ailleurs, les travaux neufs d'infrastructure à raison, pour les grands ports, de la moitié de la dépense.

La Chambre de commerce finance, à concurrence de 50 %, les dépenses d'infrastructure et supporte les frais de gestion du domaine qui lui est concédé. Elle dispose pour ce faire des péages et des taxes d'usage de l'outillage dont elle fixe le montant.

Les péages, qui constituent la ressource principale sont, notamment, employés à la couverture des charges financières des fonds de concours apportées à l'Etat pour les investissements.

IV. — COUT D'UTILISATION ET COMPETITIVITE DES PORTS FRANÇAIS

1° LES DONNÉES DU PROBLÈME

a) *Le volume du trafic.*

La plupart des orateurs qui ont parlé de la situation de nos ports face à leurs concurrents étrangers n'ont pas, à notre sentiment, mis suffisamment l'accent sur le facteur primordial que constitue le volume du trafic. En effet, chargeurs et armateurs recherchent avant tout un port fréquenté où les uns pourront effectuer rapidement leurs expéditions et, les autres, trouver du fret.

Notre handicap sur ce point est d'autant plus grand que le fret qui attire et retient les usagers est essentiellement constitué par les produits en vrac et les marchandises diverses. Or, et ceci encore une fois n'a pas été suffisamment souligné, *le seul port de Rotterdam traite plus de marchandises diverses que tous les ports français réunis*, et deux fois plus de produits en vrac que nos six grands ports.

Si l'on ajoute à ce mouvement du grand établissement maritime hollandais ceux d'Anvers et d'Amsterdam, on constate que notre trafic non pétrolier n'atteint pas le tiers de celui réalisé aux bouches du Rhin et de l'Escaut.

Il est bien évident qu'une telle carence pèse d'un poids très lourd sur le coût d'utilisation de nos installations portuaires dont l'amortissement et les frais d'utilisation doivent être supportés par un petit nombre d'usagers.

C'est pourquoi la décision prise par le Gouvernement d'alléger de différentes manières les charges d'investissement concernant les infrastructures et plus particulièrement les installations de base était bien la mesure la plus urgente à prendre pour permettre à nos ports à la fois de se moderniser et de réduire leurs coûts d'utilisation.

b) *La situation financière des ports étrangers du Marché commun.*

M. Dusseaux a, dans son excellent rapport à l'Assemblée Nationale, longuement développé cette question. Nous n'en rappellerons donc que les points principaux.

Tout d'abord, les ports belges, hollandais et allemands, qui sont gérés directement par les villes auxquelles ils appartiennent, jouissent d'une large autonomie en dépit des aides considérables qu'ils reçoivent directement ou indirectement de l'Etat.

L'intervention des gouvernements se manifeste de trois manières essentielles : participations en capital, prêts d'Etat à long terme et à taux d'intérêt très bas, enfin, subventions d'exploitation.

La participation aux frais est, en règle générale, totale, en ce qui concerne les ouvrages et chenaux d'accès. Pour les autres infrastructures, le taux de financement direct par l'Etat, qui dépasse 80 % à Anvers pour l'ensemble des infrastructures et des superstructures, est pratiquement nul en Hollande où les ports bénéficient, en revanche, de prêts à long terme allant de 20 ans pour les outillages, à 60 ans pour les travaux de caractère foncier avec des annuités totales de 4 à 6 %.

Quant au montant même des investissements, s'il est incontestablement beaucoup plus élevé, même rapporté au trafic, il est difficile de faire des comparaisons chiffrées avec la France. Nous indiquerons cependant que le volume du plan décennal, mis en œuvre à Anvers de 1957 à 1966, se chiffre à 420 millions de francs, soit 50 % environ de l'ensemble de nos dépenses portuaires, non comprises les dépenses de reconstruction au cours de la même période 1956-1963.

c) Droits, péages et frais de manutention.

La différence essentielle entre les ports étrangers considérés et les nôtres est l'absence de toute imposition d'Etat.

Si les péages sont également moins élevés à l'étranger, nos ports se signalent surtout par des frais de manutention plus lourds dus aux conditions de travail et aux avantages sociaux dont bénéficient nos travailleurs.

Ainsi, compte tenu des charges salariales, le prix de revient de l'heure de travail était — au 1^{er} janvier 1960 — de 5,24 F, à Rotterdam et 6,73 F à Anvers contre 6,82 F, en moyenne, dans les ports français.

2° COMPARAISON DES PORTS FRANÇAIS ET ÉTRANGERS

Le tableau suivant donne quelques indications concernant les charges qui étaient supportées, en 1961, par différents bâtiments

au titre des droits de quai, des taxes de péage et des dépenses de pilotage et de remorquage pour le trafic long-courrier :

	PETROLIER débarquant 28.000 tonnes de pétrole.	MINERALIER débarquant 35.000 tonnes de minerai.	MINERALIER débarquant 16.000 tonnes de charbon.	MINERALIER débarquant 10.000 tonnes de charbon.
	Francs.	Francs.	Francs.	Francs.
Rotterdam	16.050	16.117	9.160	6.011
Anvers	27.545	29.530	16.140	11.500
Dunkerque	51.000	52.487	25.195	17.517
Le Havre.....	40.660	42.641	21.350	14.731
Rouen	»	»	28.900	20.800
Marseille	46.451	»	»	»

En outre, sur le seul plan des droits de quai et des taxes de péage, les sommes perçues dans les ports français sont en France trois à quatre fois plus élevées que les droits de port prélevés à Rotterdam.

L'incidence globale de ces taxes et frais portuaires rapportée au prix de la marchandise reste peu importante pour le pétrole et même pour certains produits en vrac, mais elle l'est certainement bien davantage pour les marchandises diverses, domaine pour lequel il est malheureusement impossible de donner des chiffres précis étant donné la complexité du problème.

En conclusion, nous pouvons donc dire que nos ports, déjà handicapés par un trafic insuffisant, le sont une seconde fois par *une cascade de taxes et de charges* qui risqueraient d'en écarter les usagers si le Gouvernement ne remédiait pas rapidement à cette situation.

Votre Commission, tout en se félicitant des mesures contenues dans ce texte propres à réduire les taxes de péage, a donc pris acte avec satisfaction du désir manifesté par M. le Ministre des Travaux publics de voir aboutir, si possible dès la présente session, **le projet de réforme de la fiscalité portuaire**, complément indispensable du texte qui vous est actuellement soumis.

Elle rappelle enfin que, si les détournements de trafic n'atteignaient encore en 1963 que le chiffre relativement modeste de 4 millions de tonnes, trafic rhénan exclu, la suppression des barrières douanières consécutive à la mise en œuvre du Marché Commun et le développement des infrastructures européennes risquent de renforcer cette évasion déjà favorisée par la géographie.

V. — LE NOUVEAU REGIME PROPOSE ET SES INCIDENCES

Le projet de loi qui vous est soumis ne se contente pas d'étendre, sans le dire d'ailleurs explicitement, sauf dans l'exposé des motifs, le régime d'autonomie institué par la loi de 1920 aux quatre ports de Dunkerque, Rouen, Nantes - Saint-Nazaire et Marseille. Il dote, en fait, ces différents établissements — comme ceux du Havre et de Bordeaux — d'un statut d'autonomie sensiblement différent de celui que nous avons décrit plus haut. Il modifie surtout de manière très importante leurs charges et leurs ressources.

Mais avant d'examiner les aspects administratifs et financiers de ce nouveau régime, nous pensons utile de dire un mot de la genèse de la réforme.

A. — Genèse de la réforme.

Les premières études sur le nouveau régime des ports maritimes autonomes ont été entreprises par le Ministère des Travaux publics en 1959. Elles avaient conduit à l'élaboration, en 1961, d'un *texte très complet* qui différait notamment de celui que nous avons à examiner sur les points suivants :

a) La liste des ports visés par la réforme était explicitement indiquée ;

b) La composition du Conseil d'administration était définie de manière précise. Le nombre des membres était fixé à 18 dont 6 désignés par les Chambres de commerce et 2 respectivement par le Conseil général et le Conseil municipal. En fait, une prépondérance numérique était accordée aux représentants des intérêts locaux ;

c) Les participations de l'Etat aux dépenses d'infrastructure étaient fixées à 100 % pour les ouvrages de base, mais n'étaient pas précisées pour les autres (le taux de 50 % était envisagé) ;

d) Les droits de quai et les taxes de péage cessaient d'être perçus et il était établi, au lieu et place de ces taxes, des droits de port au profit des ports autonomes ;

e) Le port autonome était exempté d'impôts pour tous les biens qui sont gérés par lui et toutes les activités qu'il exerce ;

f) En revanche, le texte de 1961 ne contenait aucune disposition concernant, par exemple, la création de zones industrielles et le statut du personnel.

B. — Principales dispositions administratives et financières du statut autonome.

Si nous avons insisté tout à l'heure sur les différences entre le projet de loi de 1961 et celui que nous avons à examiner, les deux textes se rencontrent sur un point important : *le nouveau statut ne sera plus, comme précédemment, proposé après enquête, mais imposé par décision gouvernementale*, et ceci, non seulement aux ports pris individuellement mais, dans certains cas, comme celui de Nantes - Saint-Nazaire, à des groupements de ports. Le Gouvernement a justifié cette procédure en déclarant que les six ports visés implicitement par le projet de loi étaient connus de tous et qu'il était inutile, dans ces conditions, de retarder la décision prise en procédant à une nouvelle consultation des intéressés sous la forme d'enquêtes administratives.

Ceci l'a conduit à admettre qu'une enquête serait effectuée en cas d'extension de la loi à d'autres ports.

Mais une distinction est assez curieusement établie entre cette procédure de désignation *a priori* et celle visant à la fusion d'un port autonome avec un autre, autonome ou non. Cette fusion ne pourrait, en effet, s'effectuer qu'après enquête et devrait, en outre, faire l'objet d'un décret en Conseil des Ministres au cas où les deux tiers des membres du Conseil d'administration de chacun des ports objets de la fusion ne seraient pas d'accord.

Nous nous devons de souligner cette double disposition nouvelle et essentielle avant d'examiner en détail les aspects administratifs et financiers de la réforme.

1° ASPECTS ADMINISTRATIFS

Dans ce domaine, le projet de loi s'inspire assez largement de la loi de 1920 appliquée au Havre et à Bordeaux. Il contient, cependant, un certain nombre d'innovations importantes concer-

nant, en particulier, le statut même des ports autonomes, la tutelle de l'Etat, la compétence de l'établissement et la situation des personnels.

Le port autonome est qualifié d' « établissement public de l'Etat doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière ». Il s'agit, en effet, d'un organisme chargé d'assurer un service public — construction, entretien et exploitation d'un port — et même certaines prérogatives — police et gestion du domaine public — incombant normalement à l'Etat.

Il n'est pas précisé que les futurs établissements auront le caractère industriel et commercial. Il résulte, en effet, de la jurisprudence du Conseil d'Etat que les ports autonomes actuels ont un caractère mixte : s'ils sont bien, pour partie, des établissements publics à caractère industriel et commercial, sur le plan de l'exploitation de l'outillage public, ils sont des établissements à caractère administratif lorsqu'ils exercent des attributions analogues à celles de l'Etat, telles que l'entretien et la police des accès et des ouvrages. Il a donc semblé préférable de dégager, dans chaque cas d'espèce, en quelle qualité agit le port.

Quant à la tutelle et au contrôle de l'Etat en dehors du plan financier que nous verrons plus loin, ils s'exercent de plusieurs manières, dont certaines seront précisées par décret. Les principales modifications concernent le commissaire du Gouvernement auprès du port, le directeur et le conseil d'administration.

L'ingénieur en chef des Ponts et Chaussées chargé de contrôler l'ensemble des opérations du conseil d'administration et de vérifier le fonctionnement de tous les services remplira les fonctions de commissaire du Gouvernement auprès du port autonome. Le contrôle de l'Etat sera ainsi allégé et accéléré, car les délibérations relatives aux objets sur lesquels le conseil statue définitivement deviendront définitives si le commissaire du Gouvernement n'y fait pas opposition dans un délai déterminé.

Mais c'est plus particulièrement par la nomination du directeur et la procédure de désignation des membres du conseil d'administration que le Gouvernement manifeste sa « présence » et son action.

Le directeur est « nommé par décret, *en Conseil des Ministres*, sur proposition du Ministre des Travaux publics et des Transports, après avis du conseil d'administration ».

La procédure de nomination adoptée, en application de l'ordonnance du 28 novembre 1958, donne donc de sérieuses garanties quant à la nomination de cette personnalité.

La même solennité caractérise la détermination de la composition du conseil d'administration, qui sera établie par décret *en Conseil d'Etat*.

D'après les informations que nous possédons, ce conseil comprendra, du moins pour les six grands ports, 24 membres, dont 14 nommés ou choisis par le Gouvernement.

Parmi ces derniers :

Cinq fonctionnaires représenteront, respectivement, le Conseil d'Etat, les Ministères des Travaux publics, des Finances, de l'Industrie et de l'administration de la Marine marchande, tandis que neuf seront choisis dans les catégories visées à l'article 9, soit :

Sept pour les usagers et personnalités particulièrement compétentes ;

Un pour le personnel de l'établissement public ;

Un pour les ouvriers du port (sur proposition des associations syndicales les plus représentatives).

Sur les dix autres membres, huit seront désignés par la Chambre de Commerce et deux, respectivement, par le Conseil général et le Conseil municipal.

Le conseil d'administration sera ainsi composé en *majorité de représentants locaux*.

2° DISPOSITIONS CONCERNANT LE PERSONNEL.

Les dispositions concernant le personnel visent à donner à celui-ci toutes les garanties souhaitables. Elles intéressent aussi bien les fonctionnaires mis à la disposition du port autonome, qui seront placés en position de « détachement », que les autres personnels qui pourront opter pour la conservation de leur statut actuel ou pour leur rattachement au régime des personnel des ports autonomes.

L'option prévue en faveur du personnel ouvrier actuellement tributaire du régime de retraite défini par la loi du 2 août 1949 (notamment personnel des parcs et ateliers) et qui passera au service des ports autonomes doit permettre à ce personnel de choisir entre :

- le maintien de ce régime,
- ou son rattachement au régime de la convention collective du personnel de l'outillage public du port autonome.

Dans la première hypothèse, les salaires payés seront — conformément au statut des ouvriers des parcs et ateliers — les salaires minima prévus à la convention collective des travaux publics de la Seine ou à celle des chantiers navals (comme, par exemple, à Dunkerque), affectés des abattements de zone correspondants.

Pour la retraite, les intéressés continueront à cotiser au fonds spécial de retraite des ouvriers des établissements industriels de l'Etat, la cotisation patronale étant à la charge du port autonome. La pension sera, le moment venu, servie par le fonds spécial comme si ces personnels n'avaient jamais cessé d'être au service de l'Etat.

Dans la deuxième hypothèse et en vertu de la convention collective en vigueur (qui est nationale), les agents titulaires perçoivent une rémunération fixée en se référant aux rémunérations minima garanties des industries des métaux de la première zone de la région parisienne actuellement désignés OS 2, OP 1 et OP 2, cette rémunération subissant des abattements ou majorations suivant la zone dans laquelle se trouve chaque port. Au salaire s'ajoute éventuellement une majoration au titre de l'ancienneté.

Au point de vue de la retraite, les intéressés pourront, en vertu de l'article 8, paragraphe 3, de la loi n° 53-1314 du 31 décembre 1953, bénéficier des dispositions de l'article L 88 du Code des pensions civiles, lequel prévoit que l'agent qui quitte l'administration sans droit à pension est rétabli en ce qui concerne l'assurance vieillesse dans la situation qu'il aurait eue s'il avait été affilié au régime général des assurances sociales pendant la période où il a été soumis au régime antérieur.

C'est en comparant dans chaque cas l'ensemble des avantages divers attachés à l'une ou l'autre des situations que les intéressés seront amenés à opter. Le délai d'option, qui sera fixé par le R. A. P., pourrait être de six mois.

3° DISPOSITIONS ET INCIDENCES FINANCIÈRES

Les dispositions les plus intéressantes du projet concernant la participation financière de l'Etat aux dépenses d'entretien, d'exploitation et d'investissement. M. Roger Dusseaux, dans le rapport très complet et très documenté qu'il a présenté à l'Assemblée Nationale, au cours de la séance du 9 avril 1965, a longuement développé les raisons qui ont conduit le Gouvernement à modifier très sensiblement son intervention, notamment dans le domaine des investissements. Ainsi que le fait ressortir le rapporteur, il est notamment apparu nécessaire d'établir une distinction entre les infrastructures de base et les autres infrastructures. Les premières doivent être conçues avec une avance importante sur les besoins à court terme, tandis que les secondes peuvent, dans une certaine mesure, être développées en fonction des besoins du trafic.

Quant aux superstructures, il semble logique que les usagers en assurent l'entretien, le renouvellement et le développement.

Nous allons examiner comment ces problèmes ont été réglés par le texte qui nous est soumis.

a) *Frais de gestion et d'entretien.*

L'Etat prend *en totalité* à sa charge :

1° Les frais d'exploitation et d'entretien des écluses d'accès, des chenaux d'accès maritimes, des profondeurs des avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer ;

2° Les frais généraux correspondant à l'exécution des travaux d'entretien ou d'investissement subventionnés par lui ;

3° 60 % des charges d'emprunt qui ont été ou seront contractées pour l'exécution des infrastructures de base et 20 % des mêmes charges concernant les autres infrastructures.

D'autre part, les quatre ports non encore autonomes bénéficieront, comme le faisaient déjà les ports du Havre et de Bordeaux, du reversement des droits de quai, le taux de ceux-ci restant fixés par le Gouvernement à un montant uniforme pour tous les ports.

Sur la base des chiffres de trafic prévus pour 1965, les avantages ainsi consentis aux grands ports, au titre de la gestion, s'établissent comme suit (en millions de francs) :

DESIGNATION des ports.	CHARGES DE L'ETAT				DIFFERENCE correspondant aux avantages apportés en 1965 par l'adoption du nouveau régime (colonnes 1+2 — [4+5]).
	Dans le régime proposé.		Dans le régime actuel.		
	1	2	4	5	
	Reversement des droits de quai pour les quatre ports non encore autonomes.	Rembour- sements divers.	Prise en charge par l'Etat de frais de gestion, d'exploitation et d'entretien (titre III).	Subsides versés aux ports autonomes (chap. 44-31).	
Dunkerque	7,5	11,1	8,6	»	+ 10
Le Havre.....	»	6,8	0,1	1,7	+ 5
Rouen	4,6	16,1	15,6	»	+ 5,1
Nantes-Saint-Nazaire ...	4,6	7,5	10,1	»	+ 2
Bordeaux	»	10,1	1	5,6	+ 3,5
Marseille	25	7,1	6,8	»	+ 25,3
Totaux pour les six grands ports.....	41,7	58,7	42,2	7,3	+ 50,9

b) Investissements.

Pour donner une idée de l'importance des dépenses effectuées dans les grands ports, nous pensons utile d'indiquer, tout d'abord, le montant des autorisations de programme qui ont été ouvertes, de 1956 à 1963, au titre des opérations de renouvellement et de modernisation, d'une part par l'Etat, d'autre part par les Chambres de commerce et les collectivités locales (en milliers de francs) :

ANNEES	DUNKERQUE		ROUEN		LE HAVRE	
	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.
1956	930	530	3.850	2.500	3.880	»
1957	11.250	16.250	4.500	3.500	10.995	10.995
1958	13.950	11.950	3.100	3.100	1.000	1.100
1959	12.525	11.475	3.600	3.560	6.385	6.385
1960	3.000	3.000	12.200	11.500	2.805	2.805
1961	28.116	28.125	5.025	5.025	3.253	3.253
1962	19.210	17.560	4.150	4.150	7.000	7.000
1963	8.700	8.700	5.615	4.500	34.900	33.400

ANNÉES	NANTES - ST-NAZAIRE		BORDEAUX		MARSEILLE	
	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.	Crédits d'Etat.	Fonds de concours.
1956	2.890	1.090	250	250	7.210	4.010
1957	»	»	2.205	625	20.480	20.480
1958	1.600	850	1.350	1.295	8.520	7.170
1959	1.800	1.360	4.160	4.160	15.550	8.725
1960	17.260	1.000	2.030	1.850	21.179	20.885
1961	2.260	113	1.800	1.800	12.631	11.631
1962	2.795	1.435	6.279	4.518	27.722	22.665
1963	2.594	2.144	4.887	4.887	31.555	11.075

Le pourcentage des fonds de concours, qui ressort à environ 50 % actuellement, va se trouver sensiblement réduit dans deux cas bien précis recouvrant l'ensemble des investissements; l'Etat participera, en effet :

— à raison de 80 %, aux dépenses concernant le creusement des bassins, la création et l'extension des chenaux d'accès maritimes, des plans d'eaux des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, des écluses d'accès ainsi que le renouvellement de ces deux catégories d'ouvrages ;

— à raison de 60 %, aux autres dépenses relatives aux autres infrastructures et engins de radoub.

Toutefois, on doit observer que pour Dunkerque le nouveau régime apparaît négatif au moins pour les exercices 1964 et 1965.

Des explications que nous avons obtenues, il ressort que cette surcharge paradoxale résulterait, notamment, de l'importance des travaux de restauration entrepris dans ce port pendant les années considérées.

Ceci nous conduit à nous demander en quoi consiste exactement ces opérations et si elles ne résultent pas de travaux d'entretien différés.

Cet exemple montre qu'un port autonome pourrait en définitive être pénalisé, comme l'indiquait M. Ruais à l'Assemblée Nationale, en raison d'une insuffisance de dotation due à l'impécuniosité de l'Etat.

Il n'est pas possible de fixer le bénéfice exact que les ports retireront de cette aide accrue de l'Etat ; mais un calcul effectué sur la base des crédits accordés en 1964 et 1965 a permis d'établir

une comparaison entre le montant des fonds de concours concernant ces deux exercices et le volume qu'ils auraient atteint si le projet actuellement en discussion avait été appliqué dès le début de 1964.

Cette comparaison ressort du tableau suivant établi en millions de francs :

DESIGNATION DES PORTS	FONDS DE CONCOURS		
	Régime actuel.	Nouveau régime.	Différence.
Dunkerque	11,85	12,98	+ 1,13
Le Havre.....	15,42	9,70	— 5,72
Rouen	13,25	11,03	— 2,22
Nantes-Saint-Nazaire	10,50	5,30	— 5,20
Bordeaux	5,80	4,21	— 1,59
Marseille	58,77	29,90	— 28,87
Total	115,59	73,12	— 42,47

Ainsi la charge supportée par ces ports se trouve allégée de plus de 42 millions, les principaux bénéficiaires étant naturellement les établissements maritimes où les travaux concernant les accès et autres infrastructures de base sont les plus importants.

c) En dehors de ces dispositions essentielles, il convient de dire quelques mots de *l'affectation des ressources* et de *la situation fiscale des ports autonomes*, ainsi que de *la tutelle financière exercée par l'Etat*.

En ce qui concerne les ressources nouvelles, le produit des taxes locales de péage ne sera plus affecté au seul entretien ou renouvellement de l'outillage correspondant, mais constituera dorénavant une recette ordinaire de l'établissement comme, d'ailleurs, le produit des droits de quai versés dans le régime actuel au Trésor dans les ports non autonomes.

Sur le plan fiscal, le fait que le texte ne précise pas si les ports autonomes auront, ou non, le caractère d'établissement industriel et commercial permet de craindre que ceux-ci soient assujettis à l'impôt. Cependant, il est permis d'espérer que les ports continueront à être exempts de cette charge et notamment à n'acquitter ni taxe à la valeur ajoutée, ni taxe de prestation de service, ni taxe locale.

Quant à la tutelle financière de l'Etat, elle s'exerce de multiples manières et il faut bien reconnaître que les autorités portuaires

disposeront, de ce fait, d'une autonomie assez limitée. Tout d'abord, et ceci apparaît logique, le programme et le montant des dépenses d'entretien et d'exploitation supportées en totalité par l'Etat seront arrêtés chaque année par le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre des Finances, sur proposition du port autonome.

En second lieu, si le Conseil d'administration statue définitivement sur tous les travaux pour lesquels l'Etat n'intervient pas, il ne pourra le faire que « dans le cadre du programme des dépenses d'équipement arrêté chaque année » par le Gouvernement. Cependant, le Ministre a indiqué à la Commission que des travaux pourraient être éventuellement entrepris par le port sur ses ressources ou en utilisant des concours financiers extérieurs.

En ce qui concerne les états prévisionnels concernant les dépenses d'exploitation pour l'exercice suivant, ils devront être présentés à l'approbation des Ministres des Travaux publics et des Finances, ceux-ci conservant la possibilité de créer d'office, si besoin est, les ressources nouvelles nécessaires.

De plus, l'excédent net de chaque exercice devra être reversé à l'Etat dans la proportion de 50 %, ceci, toutefois, « après constitution des réserves et provisions ».

Enfin, les ports autonomes seront soumis au contrôle et aux investigations d'un contrôleur d'Etat dépendant du Ministre des Finances, d'un ingénieur général des Ponts et Chaussées faisant fonction de Commissaire du Gouvernement et de la Commission de vérification des comptes des entreprises publiques.

VI. — EXAMEN DES ARTICLES

CHAPITRE PREMIER

Institution et attributions des ports maritimes autonomes.

Article premier.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Article premier.</p> <p>Il est créé par décret en Conseil d'Etat, sous le nom de ports autonomes, dans les ports maritimes dont l'importance justifie l'application de ce régime, des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière placés sous la tutelle du Ministre des Travaux publics et des Transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.</p> <p>Chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement et au moindre coût de revient pour la nation.</p>	<p style="text-align: center;">Article premier.</p> <p>Conforme.</p> <p>... groupement de ports créé en vertu de l'article 15 ci-après dans le cadre de la politique...</p>	<p style="text-align: center;">Article premier.</p> <p><i>L'administration d'un ou de plusieurs ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée, par décret en Conseil d'Etat, à un organisme dénommé « port autonome ».</i></p> <p><i>Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat...</i></p> <p>... financier de l'Etat.</p> <p>Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port, ou d'un groupement de ports réalisé en application des articles premier et deux, ou de ports fusionnés en vertu de l'article 15 ci-après.</p>

Observations. — Cet article, relatif à l'institution d'un nouveau statut d'autonomie portuaire, n'indique pas explicitement les établissements maritimes concernés par la réforme, mais le fait tout de même de manière implicite en précisant qu'elle s'appliquera « dans les ports maritimes dont l'importance justifie l'application de ce régime ». Bien qu'il nous ait été indiqué, par ailleurs, que ce critère d'importance ne se limitait pas à l'appréciation du trafic, le nouveau régime sera, en fait, au moins dans un premier temps, appliqué aux 6 ports dont l'activité est la plus grande et représente plus de 80 % du trafic total, soit 100 millions de tonnes sur 125 en 1963 et 116 millions sur 141, en 1964.

En ce qui concerne la procédure même de création, elle diffère de la législation actuelle sur deux points essentiels : d'une part,

l'autonomie n'est plus offerte mais imposée ; d'autre part, il n'y a plus d'enquête préalable, ni sur le principe de l'octroi de l'autonomie, ni sur l'opportunité de réaliser *a priori* le groupement de deux ports (1).

Votre Commission avait pensé, tout d'abord, rétablir l'obligation de l'enquête préalable mais elle y a finalement renoncé. Il lui est apparu, en effet, que le choix même des ports visés par la réforme était désormais fixé et généralement admis par les intéressés. Il lui a été confirmé, par ailleurs, que les associations professionnelles portuaires avaient été largement associées aux travaux d'élaboration du projet et qu'il avait été tenu compte, sur de nombreux points, de leurs observations. Compte tenu de cet accord sur un point essentiel, de ces consultations très larges et des retards qu'occasionnerait fatalement l'ouverture d'une enquête administrative, elle a finalement renoncé à introduire cette précision, mais en prenant acte de l'engagement pris par M. le Ministre des Travaux publics de procéder à une telle enquête en cas d'extension du statut d'autonomie à un autre port, lorsqu'il a été entendu par votre Commission le jeudi 29 avril 1965 (2).

Enfin, en ce qui concerne l'objectif de la gestion, le texte du Gouvernement indique qu'elle devra se faire « au moindre coût de revient pour la Nation ».

Cette précision, de caractère spécifiquement comptable, ne nous apparaît pas souhaitable. Elle pourrait, en effet, conduire le Gouvernement à restreindre son effort vis-à-vis de tel port jugé moins bien placé, sans tenir compte des facteurs économiques et des nécessités de l'aménagement du territoire ; elle pourrait, également, justifier le ralentissement d'investissements qui conditionnent le développement harmonieux de l'économie nationale ou même régionale.

Nous nous proposons donc de supprimer ce membre de phrase.

En dehors de cette légère rectification de fond, votre Commission vous demande d'apporter à cet article deux modifications de forme.

En effet, la rédaction du premier alinéa lui apparaît impropre. On ne crée pas un port autonome dans un port...

Nous vous proposons donc d'adopter pour le premier alinéa la nouvelle rédaction suivante : « L'administration d'un ou de plusieurs ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée, par décret en Conseil d'Etat, à un organisme dénommé port autonome ».

(1) Ex. : Nantes-Saint-Nazaire.

(2) M. Prieur, Directeur de l'Association des grands ports français, avait été entendu par la Commission des Affaires économiques et du Plan le mercredi 28 avril 1965.

Observations. — Cet article, qui définit la zone d'action et les fonctions des autorités du port autonome, innove sur un point important en spécifiant que ces autorités pourront être chargées de la création et de l'aménagement des zones industrielles.

Votre Commission se félicite de cette modification apportée à la législation actuelle, compte tenu de la nécessité impérieuse pour les ports de devenir des centres industriels afin de développer leur trafic.

Elle approuve, par ailleurs, la précision apportée par l'Assemblée Nationale concernant l'extension éventuelle de la circonscription portuaire aux ports desservis par les accès maritimes, étant entendu qu'il ne peut être question pour le Gouvernement d'é luder ainsi la procédure de fusion établie par l'article 15.

Nous remarquons, enfin, que si le principe de l'enquête a été écarté à l'article premier pour la création d'un port autonome, une telle enquête est expressément prévue pour la détermination de la circonscription et donc pour l'absorption éventuelle d'un port desservi par les mêmes accès maritimes que l'établissement portuaire principal.

Article 3.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
Art. 3.	Art. 3.	Art. 3.
Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les Chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ces services ou concessions ainsi que, d'une manière générale, tous les éléments d'actif détenus par les Chambres de commerce et d'industrie au titre des caisses de péages, des services organisés et des concessions.	...services organisés, au sens de l'article 27 du code des ports maritimes, dont elles sont titulaires...	Dans le cas...
Dans les ports autonomes existants, le régime établi par la présente loi se substitue, à la date fixée par le décret visé à l'article 2 ci-dessus, au régime d'autonomie antérieur dont les effets cessent de plein droit à la même date.	Conforme.	...ou concessions ou tous autres éléments d'actif détenus...
		...concessions.
		Conforme.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p>Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.</p>	Conforme.	Conforme.
<p>Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles 4 à 7 ci-après, elles substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux Chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les Chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.</p>	Conforme.	Conforme.
<p>Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant à la date de la remise le caractère de domanialité publique, le conservent.</p>	Conforme.	Conforme.
<p>En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles le port autonome exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.</p>	Conforme.	Conforme.

Observations. — Cet article est relatif à la dévolution des biens détenus par les chambres de commerce et qui devront être remis aux autorités du port autonome dans tous les cas où ce nouveau régime sera appliqué.

Votre Commission est d'accord sur l'ensemble de ces dispositions, mais elle vous demande toutefois d'adopter une légère modification *au premier alinéa.*

Il lui semble en effet nécessaire de bien préciser, alors que la rédaction actuelle ne le fait pas assez clairement, que *seuls* devront être rétrocédés au port autonome les terrains, bâtiments, mobiliers... *détenus* par les Chambres de commerce au titre des

des travaux de restauration qui, contrairement à la pratique actuelle, entreraient dans le cadre des opérations remboursées à 80 % au titre de l'article 5 ci-après.

Elle vous propose donc, comme l'avait fait la Commission des Finances de l'Assemblée Nationale, de compléter la première phrase du premier alinéa par les mots : « ...ainsi que les dépenses résultant, pour ces catégories d'ouvrages, des travaux rendus nécessaires par une insuffisance de leur entretien ».

Nous ne pensons pas que l'on puisse nous opposer l'engagement de dépenses nouvelles, puisque cette disposition ne pourrait jouer, précisément, qu'en cas de non-application de la loi par le Gouvernement lui-même.

Article 5.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 5.

L'Etat participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de creusement des bassins, de création et d'extension des chenaux d'accès maritimes, des plans d'eau des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, des écluses d'accès ainsi que de renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou seront contractés pour les travaux en cause engagés antérieurement à la création du port autonome et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 %.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 5.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 5.

L'Etat participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de *modernisation suivantes* :

- creusement des bassins ;
- création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;
- construction d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause, et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 %, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome.

Observations. — Avec cet article, nous abordons la partie la plus originale du texte. En effet, les investissements concernant les ouvrages de base seront désormais pris en charge à 80 % par l'Etat, qui remboursera d'autre part à 60 % les charges d'emprunt contractées à ce titre, dans le passé et dans l'avenir, par le port autonome.

L'usage s'étant instauré jusqu'à ce jour d'une participation du Trésor à 50 % de ces dépenses d'investissements, les charges d'emprunt restant entièrement à la charge du port, ces dispositions constituent indubitablement un progrès important.

Toutefois, pour bien remarquer qu'il s'agit ici de modernisation, certaines opérations telles que celles de creusement des bassins pouvant être des opérations d'entretien, votre Commission vous propose d'adopter, pour le premier alinéa, la nouvelle rédaction suivante :

« L'Etat participe, dans la proportion de 80 %, aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes :

« — creusement des bassins ;

« — création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;

« — construction d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages. »

Enfin, pour des raisons grammaticales évidentes, nous vous avons proposé, pour le deuxième alinéa, une rédaction qui nous paraît plus claire.

Article 6.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 6.

La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.

La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnités qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 6

Conforme.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 6.

Supprimé.

(Texte repris à l'article 7 a [nouveau].)

Observations. — Nous pensons que les dispositions concernant les autres investissements doivent faire suite à celles relatives aux ouvrages de base que nous venons d'examiner. Nous vous proposons donc de *reporter, après l'article 7, cet article* qui traite du problème particulier de la reconstruction et n'apporte, d'ailleurs, aucune innovation en la matière.

Article 7.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
Art. 7.	Art. 7.	Art. 7.
Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure, et engins de radoub autres que ceux visés aux articles 5 et 6 précédents, sont couvertes, dans la proportion de 60 % par des participations de l'Etat. Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou qui seront contractés pour les travaux en cause, engagés antérieurement à la création du port autonome, et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui sont remboursées dans la proportion de 20 %.	Conforme.	Les charges... ... à l'article 5 précédent sont couvertes... ... des emprunts contractés pour les travaux en cause et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 20 %, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome.

Observations. — Cet article prévoit, pour les travaux de modernisation relatifs aux infrastructures n'entrant pas dans le cadre de l'article 5, des conditions de participation de l'Etat plus élevées que dans le passé, mais cependant moins favorables que celles dont bénéficient les ouvrages de base.

Ainsi que nous venons de l'indiquer, nous vous proposons de faire figurer cet article immédiatement après l'article 5 et de supprimer, de plus, la référence faite à l'article 6, qui vise les circonstances exceptionnelles de guerre et non pas tel ou tel ouvrage.

Votre Commission vous demande, enfin, pour les mêmes raisons que précédemment, d'adopter pour la deuxième phrase de cet article une rédaction qu'elle estime plus claire.

Article additionnel 7 A (nouveau).

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Art. 6.</p> <p>La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.</p> <p>La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des Chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 6.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7 A (nouveau).</p> <p>Conforme.</p>

Observations. — Cet article nouveau reprend exactement les dispositions de l'article 6 relatif à la reconstruction des ouvrages détruits par faits de guerre.

Article 7 bis (nouveau).

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
	<p style="text-align: center;">Art. 7 bis (nouveau).</p> <p>Les participations de l'Etat visées aux articles 4 à 7 précédents sont égales à la fraction des dépenses réelles qui est à sa charge, augmentée de la part correspondant des frais généraux du port autonome.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 7 bis (nouveau).</p> <p>Conforme.</p>

Observations. — Ces dispositions, utilement introduites par l'Assemblée Nationale, ne suscitent de notre part aucune observation particulière.

Article 7 ter (nouveau).

Texte présenté par le Gouvernement.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 7 ter (nouveau).

Nonobstant les dispositions précédentes, l'Etat pourra accorder, en cas de situations exceptionnelles, un concours supplémentaire aux ports autonomes en cause.

Observations. — Votre Commission vous propose de reprendre ici un amendement présenté par l'Assemblée Nationale par la Commission de la Production et des Echanges et ainsi rédigé :

« Nonobstant les dispositions précédentes, l'Etat pourra accorder, en cas de situations exceptionnelles, un concours supplémentaire aux ports autonomes en cause. »

Au sujet de cette possibilité pour l'Etat d'accorder un concours complémentaire en cas de situation exceptionnelle, lors de son audition M. le Ministre des Travaux publics nous a indiqué que la situation envisagée entrerait dans le cadre des calamités publiques justiciables de dispositions législatives particulières.

Nous ne pensons pas qu'une telle interprétation soit valable, car il est bien évident que l'effondrement d'une grande jetée intervenant à l'occasion d'une tempête ou simplement d'une grande marée ne saurait être considéré comme une calamité publique et entraînerait cependant des dépenses exceptionnelles et inopinées auxquelles le port et éventuellement les collectivités locales pourraient difficilement faire face.

C'est pourquoi nous avons finalement décidé de reprendre le texte qui avait été présenté par M. Dusseaulx, rapporteur du projet de loi à l'Assemblée Nationale.

Article 7 quater (nouveau).

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
		<p data-bbox="1016 344 1297 373">Art. 7 quater (nouveau).</p> <p data-bbox="948 392 1355 622"><i>Les ports secondaires non visés par la présente loi feront l'objet d'un programme de modernisation inscrit au V^e Plan et aux plans suivants, afin de leur permettre de jouer pleinement leur rôle et de répondre au développement du trafic maritime national et aux besoins régionaux.</i></p>

Observations. — Cet article résulte de l'adoption, par votre Commission, d'un amendement qui lui a été présenté par M. Léon David. Il a essentiellement pour objet de garantir aux ports secondaires des dotations budgétaires suffisantes en dépit de l'augmentation des crédits qui devra être consentie au profit des six grands ports autonomes en application des dispositions des articles 4 à 7 A du présent projet.

*
* *

CHAPITRE II

Administration du port maritime autonome.

Article 8.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p data-bbox="237 1338 312 1367">Art. 8.</p> <p data-bbox="60 1386 491 1580">L'administration du port est assurée par un Conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre des Travaux publics et des Transports après avis du Conseil d'administration.</p>	<p data-bbox="680 1338 755 1367">Art. 8.</p> <p data-bbox="532 1386 648 1414">Conforme.</p>	<p data-bbox="1122 1338 1197 1367">Art. 8.</p> <p data-bbox="975 1386 1092 1414">Conforme.</p>

Observations. — Les dispositions de cet article visant, notamment, la nomination du directeur du port autonome ont été longuement examinées par votre Commission qui a finalement décidé de ne pas les modifier, après avoir envisagé de

rétablir la procédure de désignation sur une liste de présentation établie par le Conseil d'administration prévue par la loi de 1920.

Nous souhaitons cependant, pour des raisons tant techniques que psychologiques, que le Gouvernement, s'inspirant des dispositions de cette loi, s'emploie, dans toute la mesure du possible, à obtenir sur ce point l'accord du Conseil d'administration, les décrets d'application laissant, d'ailleurs, au Gouvernement, toute latitude quant aux modalités de manifestation de l'avis de cet organisme.

Par ailleurs, si les pouvoirs du directeur ne sont naturellement pas définis dans ce texte, étant donné leur caractère réglementaire, ils devront l'être de façon très précise dans les décrets d'application.

En effet, il faudra absolument éviter que la tutelle de l'Etat vienne contrecarrer l'autorité du directeur ou que les pouvoirs de celui-ci soient tels qu'ils restreignent les prérogatives du Conseil d'administration.

Article 9.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 9.</p> <p>Le Conseil d'administration est composé dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat :</p> <p>— pour moitié : de membres désignés par les Chambres de commerce, et d'industrie et les collectivités locales de la circonscription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;</p> <p>— pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation maritime des transports, de l'économie régionale ou de l'économie générale.</p> <p>Le Conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 9.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">—</p> <p style="text-align: center;">Art. 9.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p>

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p>Les membres autres que ceux désignés par les Chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales sont nommés par décret sur proposition du Ministre des Travaux publics et des Transports.</p>	<p>Conforme.</p> <p><i>Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur une liste établie par les organisations syndicales les plus représentatives.</i></p>	<p>Conforme.</p> <p>Les représentants...</p> <p>... choisis sur des listes établies par chacune des organisations syndicales les plus représentatives.</p>

Observations. — Cet article, longuement débattu par l'Assemblée Nationale, concerne la composition du Conseil d'administration et la procédure de désignation de ses membres. Il s'agit donc d'un *texte essentiel* qui constitue une sorte de test de l'autonomie portuaire. En effet, de la part qui sera faite aux représentants de l'Etat, aux personnes désignées par lui et aux membres désignés par les organisations ou les collectivités locales, dépendent dans une grande mesure la relative indépendance des ports et leur possibilité de tenir compte, notamment, des préoccupations régionales.

Votre Commission aurait souhaité que la rédaction adoptée soit plus claire et, qu'en particulier, il soit dit que les représentants de la Chambre de commerce représentent le tiers du nombre total des membres. Elle s'est également préoccupée de la représentation des collectivités locales, notamment en cas de groupement de ports.

Mais les déclarations de M. le Ministre des Travaux publics ont apaisé ses craintes. M. Marc Jacquet nous a en effet affirmé que :

- le nombre des membres du Conseil serait de 24 et que la ou les Chambres de commerce seraient représentées par 8 personnes, le nombre des fonctionnaires nommés s'élevant, par ailleurs, à cinq ;
- il s'est d'autre part engagé à utiliser la procédure de désignation de personnalités représentatives (sept) pour augmenter, éventuellement, la représentation prévue des collectivités locales (1) et, enfin, à donner une part prédominante au sein du Conseil aux personnes liées au port ou à sa région par leur profession et leur activité.

Votre Commission vous propose, toutefois, d'adopter une légère modification à l'alinéa ajouté *in fine* par l'Assemblée Nationale.

Il lui est apparu, en effet, que la rédaction adoptée, en prévoyant pour la représentation du personnel (1 représentant des ouvriers du port et 1 représentant du personnel du port autonome),

(1) 1 représentant du Conseil général, 1 représentant du Conseil municipal.

l'établissement d'une liste unique par l'ensemble des organisations syndicales, ne laisserait en fait aucune chance de représentation aux syndicalistes minoritaires. Nous vous demandons, en conséquence, de dire que les représentants du personnel sont choisis sur *des listes* établies par *chacune* des organisations syndicales les plus représentatives.

Article 10.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 10.

Les fonctionnaires des différentes administrations publiques mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de « détachement » prévue au titre VI, chapitre II, articles 38 à 41, de l'ordonnance du 4 février 1959, portant statut général des fonctionnaires, mais ne peuvent être placés dans la position « hors cadre » prévue au titre VI, chapitre III, articles 42 et 43 de la même ordonnance.

Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par la loi du 2 août 1949 qui passera au service du port autonome aura la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 10.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 10.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Ces modalités garantiront les fonctionnaires et ouvriers susdits contre tout préjudice pouvant résulter :

- soit de leurs conditions d'emploi et de rémunération dans la nouvelle organisation du port auquel ils sont attachés ;*
- soit de leur éventuelle éviction contre leur gré, et notamment si un changement de résidence devait en résulter.*

Ce même décret précisera selon quels critères de logique et d'équité seront désignés les agents non titulaires éventuellement en surnombre après la réorganisation découlant de l'application du nouveau régime et dans quelles conditions ils seront reclassés.

Observations. — A propos de ces articles relatifs à la situation des personnels, nous nous permettons d'attirer l'attention du Gouvernement sur la situation des contractuels actuellement payés sur les crédits de matériel et n'entrant directement dans aucune des catégories énumérées ci-dessus puisqu'ils ne sont ni ouvriers du port ni fonctionnaires.

Nous comprenons bien que l'usage de payer des personnels sur des dotations d'entretien ou d'équipement ne peut être légalisé, mais nous estimons que ces employés qui sont, en fait, au service du port, devront être intégrés et pouvoir bénéficier des garanties prévues à l'article 11.

De plus, la commission a adopté *in fine* un amendement de M. David tendant à garantir les fonctionnaires et les ouvriers du port contre tout préjudice éventuel, ce qui a donné lieu à l'insertion d'un alinéa supplémentaire.

Article 11.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 11.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 10 précédent, le personnel du port autonome est soumis au régime des conventions collectives. Le personnel des concessions d'outillage public des chambres de commerce et d'industrie de la circonscription du port autonome en service, à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

Le personnel des ports maritimes autonomes existants à la date de promulgation de la présente loi bénéficie des mêmes garanties.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 11.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 11.

Conforme.

Conforme.

Observations. — Cet article, qui complète les dispositions précédentes relatives au personnel n'appelle, de notre part, aucune remarque particulière.

CHAPITRE III

Fonctionnement du port maritime autonome.

Article 12.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 12.

Dans le cadre du programme des dépenses d'équipement proposé par lui et arrêté chaque année par le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre des Finances et des Affaires économiques, le Conseil d'administration statue définitivement sur tout ce qui concerne les travaux, l'outillage et l'exploitation du port sauf sur les projets de travaux et d'outillages qui entraînent des rectifications ou des modifications essentielles dans les ouvrages ou accès du port ou qui sont effectués avec le concours financier de l'Etat.

Il a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximum et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

Le Conseil d'administration prend, en se conformant aux dispositions de l'article 13 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 12.

Pour les travaux et les outillages devant être effectués sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, et pour ce qui concerne l'exploitation, le Conseil d'administration statue définitivement dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels visés au premier alinéa de l'article 13 ci-après.

Conforme.

Conforme.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 12.

Conforme.

Conforme.

Conforme.

Observations. — Les dispositions de cet article concernant les pouvoirs financiers du Conseil d'administration ont été heureusement modifiées par l'Assemblée Nationale soucieuse, à notre avis, avec raison, de permettre au Conseil d'administration de disposer d'une totale indépendance dans tous les cas où l'Etat n'apporte pas son concours.

Article 13.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p>Art. 13.</p> <p>Le Conseil du port autonome présente chaque année, à l'approbation du Ministre des Travaux publics et des Transports et du Ministre des Finances et des Affaires économiques, les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.</p> <p>Les prévisions du compte d'exploitation doivent être présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des charges d'exploitation, le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre des Finances et des Affaires économiques peuvent créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.</p> <p>L'excédent net de chaque exercice est reversé à l'Etat dans la proportion de 50 %.</p>	<p>Art. 13.</p> <p>Le Conseil d'administration du port autonome établit et présente...</p> <p>Conforme.</p> <p>Après constitution des réserves et provisions, l'excédent...</p>	<p>Art. 13.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p> <p>Conforme.</p>

Observations. — L'Assemblée Nationale a tenu également, avec raison, à préciser les pouvoirs financiers du Conseil en disant que cet organisme ne devra pas se contenter de présenter le budget du port à l'approbation du Ministre, mais procédera aussi à son établissement.

D'autre part, votre Commission se félicite également de la précision apportée, en première lecture, au dernier alinéa de cet article.

En effet, le texte initial du Gouvernement, qui prévoyait le reversement au Trésor de 50 % de l'excédent net de chaque exercice a été heureusement complété par les mots : « après constitution des réserves et provisions ».

Article 14.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Art. 14.</p> <p>A dater de l'institution du port autonome, les droits de quai sont perçus à son profit.</p> <p>Le produit des droits de quai et des taxes locales de péage constitue une recette ordinaire de l'établissement.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 14.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 14.</p> <p>Conforme.</p>

Observations. — A propos de cet article relatif à l'affectation aux nouveaux ports autonomes des droits de quai, dont le produit est actuellement versé au Trésor, votre Commission regrette, tout d'abord, le maintien de cette imposition qui, nous l'avons signalé, est un regrettable « privilège » de nos établissements maritimes et dont la suppression avait été envisagée. Elle aurait souhaité au moins que le taux de ces droits ne continue pas à être fixé par le Gouvernement et à un taux uniforme pour l'ensemble des ports, mais les dispositions constitutionnelles ne lui laissent, dans ce domaine, aucune possibilité de modifier le texte.

A ce sujet, elle regrette, à nouveau, que le projet de loi relatif à *la réforme de la fiscalité portuaire* n'ait pu faire l'objet d'une discussion commune avec le présent texte.

En tout état de cause il serait, semble-t-il, contraire à l'esprit de ce projet de loi de percevoir des impôts sur les établissements portuaires.

Il serait illogique, en effet, d'une part, de faire bénéficier les ports autonomes d'aides accrues de l'Etat et, d'autre part, d'augmenter leurs charges fiscales actuelles.

*
* *

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Article 15.

Texte présenté par le Gouvernement.

Art. 15.

La fusion de deux ports autonomes ou d'un port autonome et d'un port non autonome peut être décidée, après enquête effectuée dans les deux ports conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 2 précédent.

Le décret prévu audit alinéa devra être pris en Conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'a pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres de la chambre de commerce et d'industrie du port non autonome et, dans chacun des ports autonomes, des deux tiers au moins des membres du conseil d'administration.

Le décret établissant la fusion des deux ports détermine les règles de fonctionnement et d'administration de l'établissement unique et fixe notamment les règles de financement des travaux et de l'exploitation d'un port non autonome fusionné avec un port autonome.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Art. 15.

La fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs autres ports, autonomes ou non, peut être décidée, après enquête effectuée dans lesdits ports, conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 2 précédent.

Le décret prévu audit alinéa devra être pris en Conseil des ministres lorsque le projet de fusion n'aura pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres de la Chambre de commerce et d'industrie dans les ports non autonomes et des membres du conseil d'administration dans les ports autonomes.

Le décret établissant la fusion desdits ports détermine...

...l'exploitation de tout port non autonome fusionné avec un port autonome.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 15.

Conforme.

Conforme.

Le décret établissant la fusion desdits ports détermine les règles de fonctionnement et d'administration de l'établissement unique. (Le reste de l'alinéa supprimé.)

Observations. — Avec cet article nous abordons une nouvelle procédure d'accession d'un port à l'autonomie par sa fusion avec un autre établissement maritime bénéficiant déjà du régime d'autonomie.

Les modalités de cette opération sont sensiblement différentes de celles prévues à l'article premier. Il y a, en effet, enquête préalable, puis consultation de la Chambre de commerce et, en cas d'opposition d'un tiers des membres de celle-ci, nécessité d'obtenir une décision du Conseil des Ministres.

La lecture des deux premiers alinéas de cet article et de la première partie du troisième alinéa nous permettait de croire que cette fusion donnait naissance à un établissement autonome *unique* bénéficiant automatiquement des dispositions du présent texte et, en particulier, de celles qui se rapportent à la participation de l'Etat

aux investissements. Il apparaissait, d'ailleurs, que ces dispositions constituaient pour le port, candidat à la fusion, le principal argument de l'opération. Or, la rédaction de la fin du dernier alinéa relative aux règles de financement nous donne à penser, et sur ce point nos inquiétudes ont d'ailleurs été confirmées très officiellement, que la prétendue fusion ne sera pas totale puisque les installations maritimes nouvellement intégrées continueront à souffrir, en quelque sorte, de leur tare originelle et ne pourront prétendre aux mêmes conditions financières que l'établissement « principal ».

Votre Commission, qui n'a d'ailleurs pas eu l'impression que le Gouvernement était lui-même tout à fait sûr de la valeur de sa position, ne peut accepter qu'une dérogation aussi nette aux dispositions essentielles du texte soit introduite dans la loi elle-même. Elle estime que le port fusionné doit avoir le même régime financier que le port autonome et vous propose, en conséquence, de supprimer la fin du troisième alinéa de cet article à partir des mots : « et fixe, notamment, ... ».

Article 15 bis (nouveau).

Texte présenté par le Gouvernement.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 15 bis (nouveau).

Le régime de l'autonomie institué dans un port peut y être aboli par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé, ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur.

Conforme.

Article 16.

Texte présenté par le Gouvernement.

Texte voté par l'Assemblée Nationale.

Texte proposé par votre Commission.

Art. 16.

Les lois intervenues pour l'approbation des travaux des ports où le régime de l'autonomie est établi conformément à l'article premier précédent, restent applicables, sauf celles de leurs dispositions concernant le financement des travaux ou des dépenses d'entretien qui seraient contraires aux dispositions de la présente loi.

Art. 16.

Conforme.

Art. 16.

Conforme.

Article 17.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Art. 17.</p> <p>L'article 27 du Code des ports maritimes est modifié comme suit : Après le cinquième alinéa ajouter l'alinéa suivant : « A l'ensemble des dépenses d'un port autonome. »</p>	<p style="text-align: center;">Art. 17.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 17.</p> <p>Conforme.</p>

Article 18.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Art. 18.</p> <p>Sont abrogés les articles 2, 3, 4, 5 et 11 du Code des ports maritimes.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 18.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 18.</p> <p>Conforme.</p>

Article 19.

Texte présenté par le Gouvernement.	Texte voté par l'Assemblée Nationale.	Texte proposé par votre Commission.
<p style="text-align: center;">Art. 19.</p> <p>Des décrets en Conseil d'Etat, sur le rapport du Ministre des Travaux publics et des Transports, du Ministre de l'Industrie et du Ministre des Finances et des Affaires économiques, détermineront les modalités d'application de la présente loi.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 19.</p> <p>Conforme.</p>	<p style="text-align: center;">Art. 19.</p> <p>Conforme.</p>

Observations concernant les articles 15 bis à 19. — Ces articles n'appellent pas, de notre part, d'observations particulières et nous vous demanderons de les adopter tels quels.

Toutefois, nous souhaiterions qu'à défaut de consultation proprement dite des organisations professionnelles pour l'élaboration des décrets d'application de la loi, celles-ci soient tenues au courant, par voie administrative, des textes qui seront élaborés.

Conclusions générales.

Ainsi que nous l'avons indiqué dans l'introduction de cette étude, le projet de loi que nous avons l'honneur de vous présenter constitue un premier pas important vers la définition d'une politique portuaire. Il a, en effet, le mérite d'*unifier le régime de gestion* de nos principaux ports maritimes et, en particulier, d'en faire des établissements publics disposant d'un budget autonome grâce auquel il sera possible d'évaluer les données économiques essentielles que constituent, notamment, le coût et la rentabilité des services.

D'autre part, *la définition précise des pouvoirs* et des possibilités d'action des personnes et des organismes responsables permettra une meilleure coordination des efforts de chacun et une application plus rapide des décisions prises dans les domaines administratifs et financiers.

L'augmentation très sensible de *la participation de l'Etat* aux dépenses d'investissement et l'allègement notable des frais de gestion devront permettre, par ailleurs, à nos ports, de réduire dans une certaine mesure, par un abaissement des taxes de péage et par une amélioration des équipements, le coût d'utilisation trop élevé de leurs installations.

Ainsi, pourrions-nous espérer arrêter ou tout au moins limiter l'évasion de notre trafic maritime vers certains ports étrangers par lesquels passent aujourd'hui près de 10 % de nos entrées et sorties de marchandises diverses et de « vrac ».

Qu'il nous soit cependant permis de regretter qu'aucune réforme ne soit apportée dans l'immédiat à notre fiscalité portuaire, trop complexe et trop lourde.

*
* *

Mais l'amélioration des équipements et la réduction des coûts des services, si elles sont nécessaires, ne constituent pas des éléments suffisants pour *remédier à la situation présente*.

Un port n'est, en effet, que le maillon d'une chaîne dans le transport des marchandises. Sa valeur dépend donc, essentiellement, de sa qualité d'échangeur, c'est-à-dire de la possibilité qu'il offre

aux usagers de procéder à des opérations rapides et multiples à partir et à destination des points les plus éloignés. Ceci suppose, d'une part, un hinterland étendu et riche, irrigué par des voies de communication nombreuses et, d'autre part, des liaisons maritimes régulières et fréquentes avec le plus grand nombre de régions du monde.

Sur ce plan particulier des communications, nous voudrions rappeler d'un mot l'intérêt que présente *la voie navigable*, seule susceptible d'apporter aux navires de mer, dans les conditions techniques les meilleures, des chargements d'un volume en rapport avec les possibilités croissantes des bateaux actuels.

*
* *

Enfin, si ce projet de loi ne nous paraît pas en mesure de résoudre tous les problèmes portuaires, il suscite également chez nous *quelques craintes*, notamment sur le plan des investissements.

Les dispositions mêmes des articles 5 et 7 supposent, en effet, pour le simple maintien des travaux de modernisation au régime actuel, un relèvement des crédits d'Etat de l'ordre de 40 %, augmentation assez inhabituelle dans un domaine où les plans successifs n'ont jamais été réalisés à plus de 80 % et, souvent, à un taux beaucoup plus bas encore.

Nous espérons toutefois que le Gouvernement, et plus particulièrement son Ministre des Finances, tiendront les engagements pris et permettront ainsi à nos établissements maritimes d'améliorer leur position dans une Europe unie où la suppression des barrières économiques va rendre la concurrence portuaire particulièrement âpre.

*
* *

Compte tenu de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan vous propose d'adopter, sous réserve des amendements ci-dessous, le texte du projet de loi, voté par l'Assemblée Nationale.

AMENDEMENTS PRÉSENTÉS PAR LA COMMISSION

Article premier.

Amendement : Remplacer le premier alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

L'administration d'un ou de plusieurs ports maritimes de commerce, dont l'importance justifie l'adoption d'un régime nouveau, est confiée, par décret en Conseil d'Etat, à un organisme dénommé « port autonome ».

Les ports autonomes sont des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière, placés sous la tutelle du Ministre des Travaux publics et des Transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Amendement : Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

Dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement, chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports réalisé en application des articles 1 et 2, ou de ports fusionnés en vertu de l'article 15 ci-après.

Art. 3.

Amendement : Au premier alinéa de cet article, 7^e et 8^e lignes, remplacer les mots :

...ainsi que, d'une manière générale, tous les éléments...

Par les mots :

...ou tous autres éléments...

Art. 4.

Amendement : Au premier alinéa de cet article, 4^e ligne, après les mots :

...la mer,

Insérer les mots :

...ainsi que les dépenses résultant, pour ces catégories d'ouvrages, des travaux rendus nécessaires par une insuffisance de leur entretien.

(Le reste sans changement.)

Art. 5.

Amendement : Rédiger comme suit cet article :

L'Etat participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de modernisation suivantes :

- Creusement des bassins ;
- Création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports ;
- Construction d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès, ainsi que renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause, et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 %, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome.

Art. 6.

Amendement : Supprimer cet article.

Art. 7.

Amendement : A la troisième ligne de cet article, remplacer les mots :

... aux articles 5 et 6 précédents...

Par les mots :

... à l'article 5 précédent...

Amendement : Rédiger comme suit la deuxième phrase de cet article :

Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts contractés pour les travaux en cause et dont la charge a été transférée à cet établissement par application de l'article 3, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 20 %, que ces emprunts aient été contractés antérieurement ou postérieurement à la création du port autonome.

Art. additionnel 7 A (nouveau).

Amendement : Après l'article 7, insérer un article additionnel 7 A (nouveau) ainsi rédigé :

La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.

La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome, sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome.

Art. additionnel 7 *ter* (nouveau).

Amendement : Après l'article 7 *bis* (nouveau), insérer un article additionnel 7 *ter* (nouveau) ainsi rédigé :

Nonobstant les dispositions précédentes, l'Etat pourra accorder, en cas de situations exceptionnelles, un concours supplémentaire aux ports autonomes en cause.

Art. additionnel 7 *quater* (nouveau).

Amendement : Après l'article 7 *bis* (nouveau), insérer un article additionnel 7 *quater* (nouveau) ainsi rédigé :

Les ports secondaires, non visés par la précédente loi, feront l'objet d'un programme de travaux de modernisation inscrit au V^e Plan et aux plans suivants, afin de leur permettre de jouer pleinement leur rôle et de répondre au développement du trafic maritime national et aux besoins régionaux.

Art. 9.

Amendement : Au dernier alinéa de cet article, remplacer les mots :

... une liste établie par les organisations syndicales...

Par les mots :

... des listes établies par chacune des organisations syndicales...

Art. 10.

Amendement : Compléter, *in fine*, cet article par les dispositions suivantes :

Ces modalités garantiront les fonctionnaires et ouvriers susdits contre tout préjudice pouvant résulter :

— soit de leur condition d'emploi et de rémunération dans la nouvelle organisation du port auquel ils sont attachés ;

— soit de leur éventuelle éviction, contre leur gré, et notamment si un changement de résidence devait en résulter.

Ce même décret précisera selon quels critères de logique et d'équité seront désignés les agents non titulaires éventuellement en surnombre après la réorganisation découlant de l'application du nouveau régime et dans quelles conditions ils seront reclassés.

Art. 15.

Amendement : Au dernier alinéa de cet article, supprimer les mots :

... et fixe notamment les règles de financement des travaux et de l'exploitation de tout port non autonome fusionné avec un port autonome.

ANNEXES

ANNEXE I

LES PRINCIPAUX AUTRES PORTS

Bien que cela ne ressorte pas directement à l'objet de notre étude — qui concerne les six principaux ports français auxquels seront appliqués un régime d'autonomie — votre Rapporteur a pensé qu'il devait fournir à votre Assemblée quelques indications relatives aux ports moins importants, tels que Caen, Brest, la Rochelle-la Pallice, Bayonne et Sète, dont le trafic dépasse 4 millions de tonnes pour Sète et 2 pour les quatre autres (par comparaison : Bordeaux, 7,086 millions).

Voici, d'ailleurs, le détail du trafic de ces cinq ports (entrées et sorties, en milliers de tonnes) pour l'année 1964 :

	ENTREES			SORTIES			
	Hydro-carbures.	Marchandises en vrac.	Marchandises diverses.	Hydro-carbures.	Marchandises en vrac.	Marchandises diverses.	Soutes.
Caen	432	1.230	5	»	762	28	»
Brest	233	760	89	»	299	60	90
La Rochelle.....	862	400	25	7	344	185	61
Sète	1.954	911	280	403	60	300	120
Bayonne.....	93	588	14	4	1.555	2	43

En ce qui concerne l'évolution de ce trafic, elle se présente comme suit pour les années 1962, 1963 et 1964 et, à titre prévisionnel, pour 1970 (en milliers de tonnes) :

	1962	1963	1964	1970
Caen	2.130	2.393	2.485	2.700
Brest	1.657	2.465	1.594	2.000
La Rochelle-La Pallice.....	1.824	2.356	2.300	3.300
Bayonne	1.539	2.123	2.300	2.300
Sète	4.213	4.070	4.048	6.000

Enfin, pour les investissements, le tableau ci-dessous donne le détail des autorisations de programme (en milliers de francs) relatives aux ports de Caen, Brest, la Rochelle et Sète ouvertes au cours de la période 1956-1963.

ANNÉES	CAEN			BREST			LA ROCHELLE			SÈTE		
	Fonds du Trésor.		Fonds de concours.	Fonds du Trésor.		Fonds de concours.	Fonds du Trésor.		Fonds de concours.	Fonds du Trésor.		Fonds de concours.
	Reconstruction.	Moder-nisation.		Reconstruction.	Moder-nisation.		Reconstruction.	Moder-nisation.		Reconstruction.	Moder-nisation.	
1956	2.580	»		2.080	»	200	215	630	660	»	310	»
1957	990	6.500	6.500	950	300	600	»	»	»	300	200	200
1958	340	2.880	2.880	»	»	»	20	500	100	390	20	40
1959	210	3.410	3.410	1.400	900	1.800	500	70	70	860	715	730
1960	3.700	3.115	3.065	430	380	620	95	»	»	»	1.000	1.000
1961	400	2.864	2.864	1.800	22.000	22.000	»	»	»	»	»	»
1962	»	590	590	»	330	600	»	»	»	»	»	»
1963	»	2.800	2.800	»	90	»	900	650	»	»	468	468

CAEN

Ce port occupe la 8^e place parmi les ports français, situation qui peut paraître paradoxale pour une ville qui n'est reliée à aucune voie de navigation fluviale intérieure mais qui s'explique, en grande partie, pour des raisons historiques (en particulier le rôle joué, sous la Révolution, par l'ingénieur J. Cachin, qui voulait relier Caen à Colleville-sur-Mer ; ce projet de liaison maritime fut réalisé après 1837, mais ce fut Ouistreham qui fut choisi).

Dès 1865, Caen s'affirme comme port charbonnier important et le minerai de fer du bassin normand permet un excellent fret de retour vers l'Angleterre et l'Allemagne ; après la guerre de 1914-1918, la « Société métallurgique de Normandie » devait y traiter directement le minerai local et, plus tard, le minerai suédois.

Après la Libération, le port reprit son activité : 450.000 tonnes en 1945, 1 million de tonnes en 1949...

Sans présenter la concentration de moyens habituelle aux grands ports, Caen offre tout de même 2.400 mètres de postes à quai équipés avec des mouillages variant de 5 à 7,90 mètres et, une fois franchi le « pas de Ouistreham », la navigation s'effectue sur un plan d'eau sans variation de niveau.

De nos jours, il se classe parmi les premiers ports minéraliers, le charbon représentant le tiers du trafic du port ; quant au minerai de fer, une installation spécialisée pour son chargement fut construite dès 1938 par la Chambre de commerce et la Société métallurgique de Normandie y exporte 40 % de sa production ; les hydrocarbures raffinés, eux, sont reçus dans deux dépôts qui permettent d'irriguer la basse Normandie.

Sur le plan agricole, Caen ne joue pas vis-à-vis de l'Angleterre, le rôle de « port nourricier » que son hinterland pourrait sans doute lui permettre.

Inscrits au III^e Plan et commencés en 1958, de nouveaux travaux de modernisation ont pour objectif essentiel de permettre la construction d'une nouvelle écluse qui, comme en 1857 et en 1903 marquera une étape importante dans la vie de ce port français.

BREST

Manquant de traditions commerciales, dépourvu de grands armements, Brest est resté trop longtemps un port de commerce très secondaire, pendant que se développait le port militaire dont l'origine remonte à Richelieu et à Colbert.

Or, depuis 1957, les atouts naturels de Brest (situation nautique incomparable au centre d'une rade naturelle en eau profonde, situation géographique à la pointe de l'Europe sur une des routes maritimes les plus fréquentées du monde) ont été davantage mis en valeur et le développement de la navigation de plaisance lui apportera bientôt une activité accrue.

Ses cinq activités principales sont :

— le transit : il est équipé pour recevoir les gros minéraliers de 16 à 30.000 tonnes — et c'est un des ports où l'attente est la plus courte ;

— la réparation navale : 40 à 50 navires utilisant annuellement sa forme de radoub, qui sera bientôt « doublée » ;

— le soutage, de création récente à Brest (septembre 1959) ;

— l'exportation des produits agricoles et de l'élevage bretons : primeurs, porcs, volailles, produits de la pêche ;

— l'importation de matières premières pour l'industrie régionale : aliments pour le bétail, bois du Nord, phosphates et nitrates (pour la fabrication des engrais).

Le port de Brest doit être pour l'industrialisation de la Bretagne, qui est à l'ordre du jour avec juste raison, un atout sérieux : la France aura ainsi un port harmonieusement lié à son hinterland.

LA ROCHELLE-LA PALLICE

Disons tout de suite qu'il faut distinguer ce groupement du port de *La Rochelle-ville*, consacré essentiellement, à notre époque, à la pêche et à la plaisance.

La Rochelle-La Pallice, occupant une position remarquable à l'extrémité d'un éperon rocheux, constitue le débouché naturel d'une région à vocation agricole, celle des Charentes et du Poitou.

Sans décrire techniquement l'avant-port, le bassin à flot (d'une longueur de 560 mètres), le mlôe d'escale (commencé en 1931 et achevé en 1952) accessible aux navires de fort tirant d'eau et les dessertes ferroviaires, aériennes (aérodrome de Laleu) et routières du port, il faut toutefois signaler que le programme de travaux inscrit au IV^e Plan comporte essentiellement l'agrandissement du mlôe d'escale (passant de 2 « postes » à 5 « postes ») qui devrait être terminé en 1967-1968.

Trafic : il est caractérisé par la prépondérance des produits pétroliers (600.000 tonnes en 1962), des « divers » et des bois pour les importations ; des céréales (125.000 tonnes) et des « divers » pour les exportations. En outre, la liaison du continent à l'île de Ré provoque un mouvement saisonnier de passagers très important, de l'ordre de 700.000 personnes.

BAYONNE

Avant la découverte du gisement de gaz naturel de *Lacq*, ce port ne pouvait prétendre qu'à un développement assez médiocre, car l'arrière-pays était peu industrialisé (bois des Landes et produits métallurgiques des Forges de l'Adour).

Depuis 1958, la quantité considérable de soufre produite par l'épuration du gaz constitue pour Bayonne la source la plus importante de son trafic, puisque cette production s'élève à 1.400.000 tonnes, dont 1.200.000 annuellement exportées.

Il faut y ajouter un très important trafic de maïs à l'exportation (200.000 tonnes annuelles en moyenne), mais en retrancher le trafic des Forges de l'Adour fermées en 1965 (350.000 tonnes), trafic que ne compensera pas celui des industries de remplacement (surtout des engrais).

Le programme de modernisation comporte :

— l'amélioration de l'équipement intérieur : aménagement de la zone destinée à l'exportation du soufre, amélioration des postes d'accostage et des terre-pleins, modernisation de l'outillage, construction d'un silo à maïs ;

— l'amélioration des accès du port et des conditions d'évolution dans celui-ci, afin de le rendre praticable, tous les jours de l'année, à des navires d'un tirant d'eau de 9 mètres.

On prévoit de construire une jetée de protection de forme incurvée dans le prolongement de la jetée Nord de l'embouchure, jetée d'une longueur de 850 mètres.

SETTE

Longtemps, sur ce littoral méditerranéen présentant une configuration particulière (celle d'un double rivage, l'un baigné par la mer et l'autre par des étangs intérieurs), tout le trafic commercial était fait par *les ports de l'étang de Thau* : Mèze, Bouzigues, Balaruc.

La nécessité de développer le commerce maritime de Montpellier, compromis par l'ensablement, devait amener Louis XIV, sur la proposition de Colbert en 1663, à ordonner l'ouverture d'un nouveau port : Cette (aujourd'hui Sète) fut choisi et sa première pierre posée le 29 juillet 1666.

Alors que l'ancien bassin et le canal de Sète sont presque décommercialisés et réservés aux bateaux de pêche et de plaisance, le nouveau bassin (Président-Eugène-Orsetti) et le canal maritime offrent de nombreux postes à quai d'un tirant d'eau de 7,5 à 9 mètres.

De plus, Sète est le confluent de deux voies de navigation intérieure : le canal du Midi et le canal du Rhône à Sète, et cette ville possède une puissante desserte ferroviaire, toutes choses qui en font *le plus important des ports secondaires français*.

Quelques mots sur *son outillage* :

— 53 postes à quai, soit 6.300 mètres utilisés par la navigation maritime et 630 mètres par la navigation intérieure ;

— une superficie couverte de hangars de 20.000 mètres carrés, comprenant deux halles aux primeurs, neuf chambres froides, des cuveries et un silo à phosphates ;

— un outillage spécial pour le pétrole, en particulier un sea-line de 2.665 mètres permettant le déchargement en mer des pétroliers de 50.000 tonnes ;

— cinq ponts mobiles permettant l'accès aux différents canaux et bassins.

Face au Marché commun et dans la perspective de la liaison Rhin-Méditerranée, Sète occupe une place assez importante pour que la Chambre de Commerce ait à cœur de réaliser *un certain nombre de projets* permettant l'extension du port :

— la construction d'un nouveau bassin et l'aménagement du bassin aux pétroles ;

— la construction d'une Bourse aux primeurs ;

— la construction d'un port fluvial sur le Canal du Rhône à Sète ;

— la construction d'un silo à céréales et d'un « slip » de carénage.

En célébrant, en 1966, le tricentenaire de sa naissance, Sète pourra être fier de son passé et se tourner vers l'avenir avec des perspectives pleines de promesses.

*
* *

On voit donc que l'importance de ces cinq ports exige du Gouvernement qu'il continue à leur accorder des investissements annuels importants. C'est dans ce sens, d'ailleurs, que votre Commission des Affaires économiques et du Plan a adopté un amendement instituant un article 7 *quater* (nouveau).

Il a semblé également utile d'effectuer la comparaison entre les investissements de l'Etat (reconstruction comprise) dans les six ports tributaires du projet de loi et ceux consentis pour les autres ports (volume et pourcentage par rapport à l'ensemble des investissements : en milliers de francs).

	INVESTISSEMENTS de l'Etat dans les six ports tributaires du projet de loi.		INVESTISSEMENTS de l'Etat dans les autres ports.		TOTAL
	Volume.	Pourcentage.	Volume.	Pourcentage.	Volume.
1954	29.201	80	7.058	20	36.259
1955	45.457	69,3	20.172	30,7	65.629
1956	56.610	67,6	27.085	32,4	83.695
1957	81.845	78,1	22.930	21,9	104.775
1958	50.100	76,84	15.170	23,16	65.270
1959	68.775	73	25.270	27	94.045
1960	81.600	80	20.333	20	101.933
1961	78.557	64	44.009	36	122.566
1962	95.451	80	23.736	20	119.187
1963	104.324	84	20.827	16	125.151

ANNEXE II

TRAFIC MARCHAND DES PRINCIPAUX PORTS D'EUROPE OCCIDENTALE

(En millions de tonnes.)

	1961	1962	1963	1964
Rotterdam	97,1	103	110,1	115
Londres	58,7	59,5	62,2	
Anvers	38,6	41,5	46,6	54,7
Marseille	27,5	28,7	36	47,2
Hambourg	29,9	31,4	33,4	35,6
Liverpool	23,2	25,2	25,2	
Le Havre	20,1	24,2	25,1	27,1
Gênes	18,4	22,4	25	
Southampton	24,3	23,6	24,4	
Wilhemshaven	12,9	14,8	16,3	16,3
Brême	14,9	16	15,4	15,8
Amsterdam	11,2	12,2	14,5	14,5
Dunkerque	8,6	8,6	12,2	13,9
Rouen	8,3	7,8	10,5	11,1

On peut constater que la croissance des ports français figurant dans ce tableau a été généralement plus rapide que celle des établissements maritimes étrangers.

PROJET DE LOI

(Texte adopté par l'Assemblée Nationale.)

CHAPITRE PREMIER

Institution et attributions des ports maritimes autonomes.

Article premier.

Il est créé par décret en Conseil d'Etat, sous le nom de ports autonomes, dans les ports maritimes dont l'importance justifie l'application de ce régime des établissements publics de l'Etat dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière placés sous la tutelle du Ministre des Travaux publics et des Transports et soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Chacun de ces établissements publics a pour objet d'assurer la gestion d'un port ou d'un groupement de ports créé en vertu de l'article 15 ci-après dans le cadre de la politique générale établie par le Gouvernement et au moindre coût de revient pour la nation.

Art. 2.

Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription et dans les conditions définies ci-après, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction ainsi que de l'exploitation, de l'entretien et de la police, au sens des dispositions du Livre III du Code des ports maritimes, du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Il peut être autorisé, dans le cadre de la réglementation en vigueur, à se charger de la création et de l'aménagement de zones industrielles portuaires ou à participer à une telle création ou à un tel aménagement.

La circonscription du port est déterminée par décret en Conseil d'Etat, après enquête, sur la proposition du Ministre des Travaux

publics et des Transports, du Ministre de l'Industrie et du Ministre des Finances et des Affaires économiques. La circonscription comprend les accès maritimes dans la limite fixée par le même décret. Elle peut englober des ports desservis par ces accès maritimes.

Art. 3.

Dans le cas où le port autonome est substitué à un port non autonome, les Chambres de commerce et d'industrie lui remettent gratuitement les terrains et outillages des concessions et services organisés, au sens de l'article 27 du Code des ports maritimes, dont elles sont titulaires dans l'étendue de la circonscription, les terrains, bâtiments, mobiliers, matériels et approvisionnements nécessaires à la gestion de ces services ou concessions ainsi que, d'une manière générale, tous les éléments d'actif détenus par les Chambres de commerce et d'industrie au titre des caisses de péages, des services organisés et des concessions.

Dans les ports autonomes existants, le régime établi par la présente loi se substitue, à la date fixée par le décret visé à l'article 2 ci-dessus, au régime d'autonomie antérieur dont les effets cessent de plein droit à la même date.

Les dispositions que nécessite la substitution du nouveau régime au régime précédemment en vigueur, notamment en ce qui concerne la remise gratuite au nouvel établissement public des biens de l'Etat ou du port autonome existant, sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Les remises de biens à l'établissement public ne donnent lieu à aucune imposition. Sous réserve des dispositions des articles 4 à 7 ci-après, elles substituent de plein droit le port autonome à l'Etat, aux Chambres de commerce et d'industrie, à l'ancien port autonome, dans tous les avantages de même que dans toutes les charges et obligations attachés aux biens remis et aux activités transférées, en particulier dans le service des emprunts du port autonome ou de ceux contractés par les Chambres de commerce et d'industrie pour le financement de leurs concessions et de leurs participations aux travaux maritimes.

Les terrains, surfaces d'eau, ouvrages et outillages ayant à la date de la remise le caractère de domanialité publique le conservent.

En matière de domanialité et de travaux publics, le port autonome a les mêmes droits et les mêmes obligations que l'Etat. Les conditions dans lesquelles le port autonome exerce ces droits et assume ces obligations sont réglées par décret en Conseil d'Etat.

Art. 4.

L'Etat supporte les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer. Il supporte dans les mêmes conditions pour l'exécution de ces travaux, les dépenses relatives aux engins de dragage dont le régime de propriété et les conditions d'exploitation sont fixés par décret en Conseil d'Etat.

Le programme et le montant des dépenses de ces opérations sont arrêtés chaque année par le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre des Finances et des Affaires économiques sur proposition du port autonome.

Art. 5.

L'Etat participe dans la proportion de 80 % aux dépenses résultant des opérations de creusement des bassins, de création et d'extension des chenaux d'accès maritimes, des plans d'eau des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, des écluses d'accès ainsi que de renouvellement de ces deux dernières catégories d'ouvrages.

Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou seront contractés pour les travaux en cause engagés antérieurement à la création du port autonome et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui sont remboursées par l'Etat dans la proportion de 60 %.

Art. 6.

La reconstruction des ouvrages d'infrastructure du port et de leurs dépendances, détruits par les faits de la guerre 1939-1945, fait l'objet d'une indemnisation de l'Etat égale à la reconstitution de l'ouvrage détruit.

La reconstitution des autres installations est à la charge du port autonome sous réserve des indemnisations qui lui sont dues en application de la législation générale sur les dommages de guerre du fait de la substitution aux droits des Chambres de commerce et d'industrie ou de l'ancien port autonome.

Art. 7.

Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure et engins de radoub autres que ceux visés aux articles 5 et 6 précédents sont couvertes dans la proportion de 60 % par des participations de l'Etat. Les sommes versées par le port autonome au titre du service des emprunts qui ont été ou qui seront contractés pour les travaux en cause, engagés antérieurement à la création du port autonome, et dont la charge lui a été transférée par application de l'article 3 précédent, lui sont remboursées dans la proportion de 20 %.

Art. 7 bis (nouveau).

Les participations de l'Etat visées aux articles 4 à 7 précédents sont égales à la fraction des dépenses réelles qui est à sa charge, augmentée de la part correspondante des frais généraux du port autonome.

CHAPITRE II

Administration du port maritime autonome.

Art. 8.

L'administration du port est assurée par un Conseil d'administration, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des Ministres sur proposition du Ministre des Travaux publics et des Transports après avis du Conseil d'administration.

Art. 9.

Le Conseil d'administration est composé dans les conditions et suivant les modalités déterminées par un décret en Conseil d'Etat :

— pour moitié : de membres désignés par les Chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales de la circons-

cription et de représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port ;

— pour moitié : de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignées en raison de leur compétence dans les problèmes portuaires, de la navigation maritime, des transports, de l'économie régionale ou de l'économie générale.

Le Conseil d'administration élit un président qui est choisi parmi ses membres.

Les membres autres que ceux désignés par les Chambres de commerce et d'industrie et les collectivités locales sont nommés par décret sur proposition du Ministre des Travaux publics et des Transports.

Les représentants du personnel de l'établissement public et des ouvriers du port sont choisis sur une liste établie par les organisations syndicales les plus représentatives.

Art. 10.

Les fonctionnaires des différentes administrations publiques mis à la disposition de l'administration du port pour occuper des emplois dans ses services sont placés dans la position de « détachement » prévue au titre VI, chapitre II, articles 38 à 41, de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959, portant statut général des fonctionnaires, mais ne peuvent être placés dans la position « hors cadre » prévue au titre VI, chapitre III, articles 42 et 43 de la même ordonnance.

Tout membre du personnel ouvrier tributaire du régime de retraite défini par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949 qui passera au service du port autonome aura la faculté d'opter pour la conservation de son statut ou pour son rattachement au régime du personnel du port autonome.

Un décret en Conseil d'Etat fixera les modalités d'application du présent article.

Art. 11.

Sous réserve des dispositions prévues à l'article 10 précédent, le personnel du port autonome est soumis au régime des conventions collectives. Le personnel des concessions d'outillage public des Chambres de commerce et d'industrie de la circonscrip-

tion du port autonome en service à la date de création de ce dernier, est intégré dans les services correspondants du port autonome, sans que puisse être diminuée la garantie qui lui était attribuée au même moment en ce qui concerne les conditions d'emploi, de rémunération et de retraite.

Le personnel des ports maritimes autonomes existant à la date de promulgation de la présente loi bénéficie des mêmes garanties

CHAPITRE III

Fonctionnement du port maritime autonome.

Art. 12.

Pour les travaux et les outillages devant être effectués sans le concours financier de l'Etat et n'entraînant pas de modification essentielle dans les accès ou ouvrages du port, et pour ce qui concerne l'exploitation, le Conseil d'administration statue définitivement dans le cadre des dépenses d'exploitation et des opérations en capital faisant l'objet des états prévisionnels visés au premier alinéa de l'article 13, ci-après.

Il a notamment le pouvoir de fixer les tarifs maximum et les conditions d'usage pour les outillages qu'il gère lui-même.

Le Conseil d'administration prend, en se conformant aux dispositions de l'article 13 ci-après, les mesures nécessaires pour la création des ressources destinées à couvrir les charges qui lui incombent. Il est appelé obligatoirement à donner son avis sur toutes les questions relevant des divers services publics intéressant le port.

Art. 13.

Le Conseil d'administration du port autonome établit et présente chaque année, à l'approbation du Ministre des Travaux publics et des Transports et du Ministre des Finances et des Affaires économiques, les états prévisionnels relatifs à l'exercice suivant concernant les dépenses et les recettes de l'exploitation et les opérations en capital.

Les prévisions du compte d'exploitation doivent être présentées en équilibre pour chaque exercice. Au cas où les ressources existantes ne seraient pas suffisantes pour couvrir la totalité des

charges d'exploitation, le Ministre des Travaux publics et des Transports et le Ministre des Finances et des Affaires économiques peuvent créer d'office les ressources nouvelles nécessaires.

Après constitution des réserves et provisions, l'excédent net de chaque exercice est reversé à l'Etat dans la proportion de 50 %.

Art. 14.

A dater de l'institution du port autonome, les droits de quai sont perçus à son profit.

Le produit des droits de quai et des taxes locales de péage constitue une recette ordinaire de l'établissement.

CHAPITRE IV

Dispositions diverses.

Art. 15.

La fusion d'un port autonome et d'un ou plusieurs autres ports, autonomes ou non, peut être décidée, après enquête effectuée dans lesdits ports, conformément aux dispositions du dernier alinéa de l'article 2 ci-dessus.

Le décret prévu audit alinéa devra être pris en Conseil des Ministres lorsque le projet de fusion n'aura pas recueilli l'accord des deux tiers au moins des membres de la Chambre de commerce et d'industrie dans les ports non autonomes et des membres du Conseil d'administration dans les ports autonomes.

Le décret établissant la fusion desdits ports détermine les règles de fonctionnement et d'administration de l'établissement unique et fixe notamment les règles de financement des travaux et de l'exploitation de tout port non autonome fusionné avec un port autonome.

Art. 15 bis (nouveau).

Le régime de l'autonomie institué dans un port peut y être aboli par un décret rendu dans les mêmes formes que le décret institutif. Ce nouveau décret règle tout ce qui concerne la dévolution des biens de l'établissement public supprimé, ainsi que les dispositions que peut motiver le retour au régime antérieur.

Art. 16.

Les lois intervenues pour l'approbation des travaux des ports où le régime de l'autonomie est établi conformément à l'article premier ci-dessus, restent applicables, sauf celles de leurs dispositions concernant le financement des travaux ou des dépenses d'entretien qui seraient contraires aux dispositions de la présente loi.

Art. 17.

L'article 27 du Code des ports maritimes est modifié comme suit :

Après le cinquième alinéa ajouter l'alinéa suivant :

« A l'ensemble des dépenses d'un port autonome. »

Art. 18.

Sont abrogés les articles 2, 3, 4, 5 et 11 du Code des ports maritimes.

Art. 19.

Des décrets en Conseil d'Etat, pris sur le rapport du Ministre des Travaux publics et des Transports, du Ministre de l'Industrie et du Ministre des Finances et des Affaires économiques, détermineront les modalités d'application de la présente loi.