

SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

Annexe au procès-verbal de la séance du 6 juin 1968.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
à la suite de la mission effectuée en Belgique et aux Pays-
Bas, du 19 au 27 mars 1968, sur la situation et les perspectives
des ports d'Anvers, Amsterdam et Rotterdam,*

Par MM. Joseph YVON, Louis ANDRÉ, Roger DELAGNES,
Marcel LEBRETON, Maurice SAMBRON et Raoul VADEPIED,

Sénateurs.

(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, Emile Aubert, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, Marcel Mathy, François Mon-sarrat, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepiéd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

COMPOSITION DE LA DELEGATION

MM. Joseph YVON, Vice-Président de la Commission, Sénateur du Morbihan.

Louis ANDRÉ, Sénateur du Calvados.

Roger DELAGNES, Sénateur des Bouches-du-Rhône.

Marcel LEBRETON, Sénateur de la Seine-Maritime.

Maurice SAMBRON, Sénateur de la Loire-Atlantique.

Raoul VADEPIED, Sénateur de la Mayenne.

Pierre LE MAROIS, Administrateur des services du Sénat.

Accompagnait, en outre, la délégation : M. MOISSONNIER, Administrateur civil à la Direction des Ports maritimes et Voies navigables du Ministère de l'Équipement.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	5
I. — Compte rendu sommaire du voyage	9
II. — Les fonctions portuaires et leur évolution	14
1° La fonction maritime.....	15
2° Le rôle commercial.....	17
3° La fonction industrielle.....	18
III. — Anvers	20
1° Origine et situation.....	20
2° Hinterland	21
3° Installations et équipement.....	22
4° Trafic	25
5° Gestion et exploitation du port.....	30
6° Problèmes budgétaires et taxes portuaires.....	32
7° Aperçu sur l'avenir du port.....	38
IV. — Amsterdam	41
1° Origine et situation.....	41
2° Hinterland	43
3° Installations et équipement.....	43
4° Trafic	44
5° Projets d'extension et d'équipement industriel.....	47
V. — Rotterdam	51
1° Origine et situation.....	51
2° Hinterland	52
3° Installations et équipement.....	53
4° Trafic	56
5° Perspectives de développement et avenir du port de Rotterdam...	61

	Pages
VI. — Gestion administrative et problèmes financiers des grands ports néerlandais	63
1° Gestion administrative	63
2° Problèmes budgétaires et taxes portuaires.....	65
3° Droits de port et rémunération des services rendus.....	69
4° Conditions de location ou de concession des terrains industriels...	70
Conclusion	71

ANNEXES

N° I. — Dunkerque	75
N° II. — Le Havre.....	79
N° III. — Rouen	83
N° IV. — Nantes - Saint-Nazaire	88
N° V. — Bordeaux	91
N° VI. — Marseille	94
N° VII. — Trafic « marchandises » comparé des principaux ports français et étrangers.....	98
N° VIII. — Frais relatifs du déchargement d'un navire pétrolier.....	99

INTRODUCTION

En autorisant votre Commission des Affaires économiques et du Plan à envoyer une mission d'information dans les grands ports du Benelux, un certain nombre de nos collègues se sont sans doute étonnés du caractère limité d'une telle étude, tant il est vrai que la plupart des Français restent encore étrangers aux problèmes portuaires et au rôle cependant très important que jouent, dans nos échanges extérieurs, les transports maritimes.

Ce fait, qui peut paraître surprenant pour un pays seul à posséder une façade côtière lui donnant accès aux trois mers les plus fréquentées du monde, s'explique tant par l'histoire que par les données économiques.

En effet, contrairement à certaines nations voisines, la France a été conquise, en quelque sorte, de l'intérieur vers la périphérie par des seigneurs qui étaient avant tout des terriens et la forte centralisation réalisée depuis le xvii^e siècle autour de ce noyau originel a accentué encore la direction et les préoccupations continentales de notre pays en dépit de la flambée coloniale tardive qui l'anima au xvii^e siècle et à partir de 1830. Faut-il rappeler, par exemple, le rêve de Napoléon de « conquérir la mer par la puissance de la terre », idée de base du Blocus continental !

De plus, cette tendance « terrienne », entretenue par l'abondance et la variété des ressources agricoles, a été encore accentuée et comme justifiée par le développement industriel qui s'est fait tout naturellement autour des bassins houillers du Nord, de l'Est et du Centre, près des chutes d'eau en montagne, enfin au contact des gisements ferrugineux découverts dans le Centre et, plus tard, en Lorraine.

L'abandon où furent laissées nos voies navigables, prolongements naturels de nos accès maritimes, a encore accéléré ce déplacement vers l'Est de notre centre de gravité économique en coupant

nos ports de leur hinterland naturel. On assista ainsi à une concentration du commerce maritime de l'Europe aux embouchures des grands fleuves, à Londres et tout le long de la côte septentrionale du continent européen d'Anvers à Hambourg et la suppression, en 1919, des tarifs spéciaux dont avait jusque-là bénéficié les transports par chemin de fer à destination de nos ports ne fit qu'aggraver cette situation.

Nos grands-parents en prenaient d'ailleurs aisément leur parti. Michelet n'écrivait-il pas que « la mer est anglaise d'inclination », tandis qu'on pouvait lire, en 1885, sous la plume d'Elisée Reclus : « Il est tout naturel qu'une division du travail s'établisse et que la France laisse à l'Angleterre le soin principal des transports maritimes d'autant plus que la main-d'œuvre lui coûte plus cher et que des règlements administratifs très minutieux lui rendent plus difficile le recrutement de ses équipages. »

Est-il nécessaire également de souligner de quel poids a pesé sur nos échanges extérieurs l'attitude résolument protectionniste adoptée par les Gouvernements successifs de la France, spécialement depuis 1870 et jusqu'à ces dernières années ?

Enfin, à toutes ces causes de décadence de nos ports, il convient d'ajouter le fait qu'en raison même du grand développement de nos côtes offrant aux navires de nombreux abris naturels, notre commerce maritime déjà médiocre s'effectuait en plus de trois cents points différents, alors que chez nos voisins moins bien favorisés en sites nautiques valables, l'activité s'était concentrée en quelques lieux privilégiés (1).

*
* *

Les ravages réalisés en Europe par la dernière guerre et les importantes transformations de la technique industrielle allaient cependant profondément modifier les courants commerciaux et donner aux échanges par voie maritime un développement dont personne ne pouvait encore, au milieu de ce siècle, soupçonner l'ampleur.

(1) Ainsi que l'indique M. Vicarié : « la France a dépensé, de 1814 à 1894, 1.291 millions de francs or pour ne pas équiper 314 ports, les bénéfices réalisés par les dix premiers servant à aider les petits à leur faire concurrence ».

Deux faits essentiels ont déterminé et dominé cette évolution : l'appauvrissement de l'Europe en ressources naturelles et la substitution progressive du pétrole au charbon comme source d'énergie.

Ces deux facteurs, et plus particulièrement le dernier d'entre eux, ont, en quelques années, porté notre activité portuaire à un niveau jamais égalé, ainsi que le montre le tableau suivant concernant le mouvement de marchandises de quelques-uns de nos principaux établissements maritimes (en millions de tonnes).

	1938		1967	
	Trafic global	dont hydrocarbures.	Trafic global	dont hydrocarbures.
Marseille	9,9	2,6	62,4	54,9
Le Havre	6,7	3,4	37,5	31,5
Dunkerque	4,2	1	17	8
Nantes - Saint-Nazaire	2,9	0,6	11,5	9,3

On voit en effet par ces chiffres que le trafic de ports, tels que Marseille, Le Havre ou Nantes doivent l'essentiel de leurs progrès au volume des pétroles traités.

Par ailleurs, la part du commerce maritime dans nos échanges extérieurs, qui avait constamment décliné jusqu'en 1929, est remontée depuis lors de 44 % à 55 %.

*
* *

Après avoir ainsi évoqué un passé déjà lointain et l'immédiat après-guerre, il nous reste à dire quelques mots du présent et des perspectives d'avenir car des éléments nouveaux sont récemment apparus ou se profilent derrière un proche horizon qui vont encore renforcer le rôle des ports et modifier leurs conditions d'exploitation. Parmi les principaux, nous retiendrons : le niveau relativement bas des frets maritimes, la réduction et, dans certains cas, la suppression des barrières douanières, enfin l'accroissement du volume de navires.

Deux exemples nous permettront d'illustrer le premier point : le coût de transport d'une feuille de tôle de Thionville à Saint-Nazaire est du même ordre que celui de l'acheminement de la même marchandise de Yokohama à ce port ! Le charbon américain, expédié des U. S. A. à Rotterdam et, de là, par le Rhin jusqu'à Strasbourg, concurrence victorieusement sur place le charbon lorrain... Ainsi tendent à se reconstituer sur le bord de la mer ou le long des voies d'eau maîtresses et de quelques grands axes prioritaires ces centres industriels, nés au siècle dernier, dans les régions continentales, de la rencontre des matières premières et des produits énergétiques.

En ce qui concerne la suppression ou l'abaissement des barrières douanières, il est aisé de comprendre l'incidence d'une telle situation qui mettra demain Rotterdam et Anvers sur le même pied que Dunkerque ou Le Havre pour la desserte des centres industriels français de la région parisienne ou du Nord-Est.

Nous serons amenés, enfin, à parler assez longuement du problème de l'augmentation du volume et du tirant d'eau des navires mais, comme nous le verrons, cet élément, en dehors de sa contribution à un nouvel abaissement des coûts de transport, ouvre aux ports français en eau profonde des perspectives particulièrement intéressantes.

*
* *

Après un bref compte rendu du voyage de la délégation, nous consacrerons un court chapitre à la notion de la fonction portuaire et à son évolution et nous examinerons successivement la situation et les perspectives des grands ports visités par notre délégation en nous référant aux différentes idées que nous venons d'exposer et en faisant également ressortir les différences qui existent entre ces établissements maritimes et les nôtres sur le plan administratif et financier.

I. — COMPTE RENDU SOMMAIRE DU VOYAGE

Mardi 19 mars 1968.

La délégation qui avait quitté Paris à 17 h 54 était saluée à son arrivée, à 20 h 24, en gare de *Bruxelles-Midi*, par M. Michel Pirotte, attaché au protocole, représentant M. le ministre des affaires étrangères de Belgique, et M. Bernard Lefort, conseiller commercial auprès de l'ambassade de France.

Mercredi 20 mars.

Les sénateurs étaient reçus à 9 heures par MM. De Saeger, ministre des travaux publics, et A. Bertrand, ministre des communications. Ils participaient, au cours de la matinée, à une conférence de travail réunissant autour des deux ministres plusieurs hauts fonctionnaires responsables des problèmes portuaires, notamment MM. Walcke, directeur général des voies hydrauliques, Verschave, inspecteur général des services maritimes ; Eelen et Sterling, ingénieurs en chef des ponts et chaussées.

Après avoir rendu visite à Son Excellence le comte Etienne de Crouy-Chanel, ambassadeur de France, la délégation était conviée à déjeuner, à 12 h 30, par M. le président du Sénat et Mme Paul Struye dans les salons de l'hôtel de la présidence de la Haute Assemblée belge.

Les parlementaires français se rendaient ensuite à *Anvers* par la route dans des voitures mises aimablement à leur disposition par le service du Protocole.

A leur arrivée dans cette ville, en fin d'après-midi, ils visitaient le musée Plantin-Moretus, installé dans une demeure de style Renaissance qui fut à la fois le domicile et l'atelier d'un des plus grands imprimeurs et éditeurs du xvi^e siècle.

Jeudi 21 mars.

La délégation, accueillie à 10 h 30 à l'Hôtel de Ville d'Anvers par M. Craeybeckx, bourgmestre de cette ville, procédait à un tour d'horizon de la situation et des perspectives du port d'Anvers avec M. Delwaide, échevin du port, assisté de M. Suykens, attaché à la Direction générale.

Les sénateurs visitaient ensuite les bassins portuaires à bord du bateau *Flandria* où, après le déjeuner offert par la municipalité, les explications les plus complètes leur étaient fournies sur la nature des installations maritimes d'Anvers, ses équipements et sa zone industrielle, tant par les personnalités municipales et administratives précédemment citées que par M. Osterieth, président de la Fédération des usagers du port.

En fin d'après-midi, une réception chez M. le consul général de France permettait aux membres de la délégation de prendre d'utiles contacts avec les principales personnalités anversoises appartenant au service des Ponts et Chaussées ou à la municipalité.

Vendredi 22 mars.

La délégation qui avait quitté Anvers à 10 h 29 arrivait à 11 h 55 en gare de *La Haye* où elle était accueillie par MM. J.-G. Kalhorn, haut fonctionnaire à la Direction générale des transports, et Frédéric Peter, conseiller commercial auprès de l'ambassade de France.

Après le déjeuner offert par M. Keyser, secrétaire d'Etat aux transports, les parlementaires avaient, à la Direction générale des transports, une conférence de travail avec les principaux fonctionnaires responsables de cette administration, en particulier MM. Van der Noordt, directeur adjoint de la Direction pour la politique internationale des transports ; Van de Wetering, chef de la division des affaires internationales générales, et MM. Van de Poll, et W. Kwekkeboom représentant, respectivement, la Direction du Waterstaat et le ministère des Affaires intérieures.

Après avoir été reçue à 17 heures par Son Excellence Monsieur Pierre Siraud, ambassadeur de France, la délégation quittait La Haye par la route pour *Amsterdam* où elle arrivait à 19 h 15.

Samedi 23 mars.

Les sénateurs se rendaient dans la matinée à *Ijmuiden*, au poste de commande des grandes écluses de la voie maritime reliant Amsterdam à la mer du Nord. Ils y entendaient un très intéressant exposé de M. Unger, chef de la Direction de Hollande septentrionale du Rijkswaterstaat, qu'assistaient notamment MM. Van de Poll, appartenant à la même administration, et Van der Heuvel, économiste au service du port d'Amsterdam.

La délégation visitait ensuite le port de pêche d'Ijmuiden, sous la conduite de M. Oorebeek, son directeur.

Après le déjeuner offert par l'administration portuaire d'Ijmuiden, les parlementaires rentraient à Amsterdam où ils étaient reçus, en fin d'après-midi, par M. le consul général de France et Mme René Ziller avant de se rendre au dîner que donnaient en leur honneur à l'hôtel Amstel, le bourgmestre d'Amsterdam et Mme Samkalden.

Dimanche 24 mars.

La délégation sénatoriale effectuait une longue excursion dans le Nord des Pays-Bas en trois voitures mises obligeamment à leur disposition par la Direction générale des transports.

M. Van den Brandeler, inspecteur général de la Direction du Waterstaat, participait également à ce voyage qui permit, en particulier, aux sénateurs de parcourir les 30 kilomètres de la digue de fermeture du Zuiderzee et de visiter une région de polders gagnés sur cet ancien golfe marin devenu lac d'eau douce.

Lundi 25 mars.

La journée était consacrée à une visite du port d'Amsterdam précédée d'un exposé de MM. J. den Toom, directeur général et Van den Heuvel, des services économiques.

Avant de parcourir en bateau les bassins maritimes et canaux d'accès, la délégation participait à un déjeuner auquel elle était conviée par la Direction du port dans un restaurant dominant l'ensemble du complexe maritime et industriel.

Mardi 26 mars.

Les sénateurs qui avaient quitté Amsterdam à 9 heures se rendaient tout d'abord à *Hellevoetsluis* où des explications complètes et détaillées leur étaient fournies par M. J. Wolkers, directeur technique et M. Van den Brandeler, ingénieur en chef, sur l'ensemble des opérations comprises sous le nom de « plan delta » visant à barrer les détroits de Haringvliet, de Brouwershavense et de l'Escaut oriental séparant les îles de Zélande, et d'opposer ainsi un front continu aux assauts de la mer en raccourcissant de plus de 700 kilomètres la longueur de la côte, moyennant une dépense totale évaluée à 3 milliards de florins.

Après le déjeuner auquel les avait conviés M. Wolkers, les parlementaires visitaient en détail le chantier de construction du barrage, sur le Haringvliet, équipé de 17 vannes géantes de 60 mètres d'ouverture, à double porte basculant autour d'un axe commun et pouvant donner passage à 26.000 mètres cubes d'eau par seconde.

Les sénateurs reprenaient en fin d'après-midi la route de *Rotterdam* où ils parvenaient à 18 h 15, après avoir traversé une partie de la zone industrielle de l'Europoort.

Dès leur arrivée, ils se rendaient à une réception donnée en leur honneur par M. René Vaysset, consul général de France, qui les retenait ensuite à dîner.

Mercredi 27 mars.

La délégation était reçue à 9 h 45 à l'Association royale de voile où elle procédait à un large échange de vues portant sur les problèmes administratifs et financiers concernant le port de Rotterdam avec maître Blusse Van oud Alblas, président de la Fondation pour la défense des intérêts du port, assisté de son directeur général, M. Lacoste, et M. H.-A. Ferguson, chef de la Direction des estuaires du Rijkswaterstaat, qui traita plus particulièrement des problèmes relatifs à l'aménagement de l'estuaire du Rhin et aux gains de terrain réalisés sur la mer.

Après le déjeuner offert par la Direction du port de Rotterdam, la délégation visitait en bateau les installations maritimes en compagnie des personnalités précédemment citées. Elle se rendait ensuite à l'extrémité Ouest de la zone portuaire où 2.200 hectares de terrains conquis sur la mer et destinés à devenir de nouvelles zones industrielles sont actuellement en cours d'aménagement.

Après avoir pris congé de leurs hôtes et été salués à la gare par M. Georges Vaysset, consul général et M. Bayle, consul adjoint, MM. les sénateurs quittaient Rotterdam à 19 h 08 et arrivaient à Paris à 23 h 28.

II. — LES FONCTIONS PORTUAIRES ET LEUR EVOLUTION

En remontant dans l'histoire jusqu'à la plus haute antiquité, on constate que le bord de la mer a été, de tout temps, le lieu de prédilection des établissements humains. Mais beaucoup seront sans doute surpris d'apprendre que nos lointains ancêtres ont demandé, tout d'abord, à la mer de les protéger contre les dangers venus de la terre et se sont, dans ce but, installés généralement sur des presqu'îles montagneuses dont l'isthme était facile à fortifier. Ce n'est que plus tard qu'est apparue, avec le navire, la nécessité de disposer d'un abri sûr contre la tempête et les courants, sans pour cela que soient négligées les préoccupations de défense. On retrouve donc dans le site des principaux ports de l'antiquité, tels que Troie, Athènes, Tyr, Massilia, par exemple, cette présence d'une crique profonde dominée par un oppidum, à moins que l'établissement portuaire, comme celui, fameux entre tous, de Pharos, n'occupe une position insulaire.

Très tôt cependant, la fonction commerciale portuaire va apparaître à côté du premier noyau d'activité industrielle constitué par la construction et la réparation des navires et la situation du port l'emportera sur le site, l'établissement originel devant même souvent être abandonné comme impropre au développement d'une cité et des activités annexes.

Ainsi, la Méditerranée verra, dès l'époque des Egyptiens, des Crétois et des Phéniciens, se multiplier de nombreuses colonies portuaires grâce auxquelles s'effectueront les échanges de matières premières et de produits finis, tandis que se développeront à leur contact les premières industries navales et même quelques manufactures travaillant le bois, les métaux, le chanvre et le lin.

Dès cette époque, les grandes fonctions portuaires se trouvaient donc définies : fonction proprement maritime, rôle commercial, activité industrielle et financière, et il ne restera plus aux ports qu'à acquérir les dimensions résultant du développement des échanges et des progrès de la technique.

Mais le changement d'échelle est tel que la situation actuelle ne peut se définir par la seule référence au passé et il nous apparaît nécessaire de consacrer quelques explications aux différentes fonctions qui sont ou doivent être aujourd'hui celles des ports et de leur environnement.

1° La fonction maritime.

Comme nous l'avons indiqué, le port est, en premier lieu, destiné à recevoir et abriter des navires de mer et s'il apparaît nécessaire de rappeler ce point, dont l'évidence pourra faire sourire, c'est que l'augmentation continuelle des dimensions et du tirant d'eau des bateaux a complètement bouleversé les données anciennes.

Quelques chiffres résumés dans le tableau suivant aideront à faire comprendre la révolution intervenue depuis cent ans dans la construction navale.

Caractéristiques des plus grands navires.

	1870	1938	1969
Longueur	117 mètres	(1) 313 mètres	324,7 mètres
Tirant d'eau.....	6,76 mètres	12 mètres	19 mètres
Tonnage (tjb).....	4.400 tonnes	81.000 tonnes	110.000 tonnes

(1) Ces chiffres se rapportent au paquebot *Normandie*. Plus significatives seraient les caractéristiques des cargos dont le port en lourd ne dépassait guère, en 1938, 12.000 tonnes et le tirant d'eau 9 mètres.

Plus frappante encore apparaît l'accélération du volume des pétroliers depuis quinze ans, si l'on considère que la moyenne des tonnages des six plus gros navires de cette catégorie a évolué comme suit, de 1951 à 1967 :

1951	25.000 Tdw.
1957	68.000 »
1963	93.000 »
1968	213.000 »

Rappelons, enfin, que les caractéristiques des six pétroliers géants qui vont être prochainement livrés à la Compagnie « Gulf » sont les suivantes :

Longueur	346	mètres.
Largeur	53,34	—
Tirant d'eau.....	24	—
Port en lourd.....	316.000	tonnes.

Il est bien évident que la mise en service de pareils navires impose aux ports, et plus généralement aux nations un effort d'investissement exceptionnel, et plus encore, *une concentration de cet effort* sur quelques établissements maritimes soigneusement choisis.

A titre d'exemple, seuls, en Europe, *Le Havre, Marseille et Rotterdam* seront, en 1969, en mesure de recevoir des navires de la classe des 200.000 tonnes à pleine charge (1), et, en dépit des affirmations optimistes de nos amis Rotterdamois, il apparaît improbable que leur port puisse jamais accueillir des unités excédant 240.000 tonnes, en raison des profondeurs mêmes de la plateforme littorale de la Mer du Nord.

Mais sans anticiper sur un avenir encore plein d'inconnu, notre délégation a déjà été frappée par l'effort gigantesque entrepris, tant à Anvers qu'à Rotterdam, pour approfondir les accès et creuser les bassins aux profondeurs nécessaires de 20 mètres et davantage. Ainsi peut-on constater partout un glissement des activités portuaires vers l'aval et même vers la pleine mer, tandis que les installations anciennes sont abandonnées aux cargos de marchandises générales, aux caboteurs et à la batellerie, une spécialisation poussée s'effectuant en fonction même des caractéristiques des différents navires.

Il est bien évident également qu'une telle augmentation des charges transportées nécessite des moyens de manutention plus puissants, tandis que les armateurs soucieux d'obtenir une rotation plus rapide d'un matériel coûteux ont tendance à donner la priorité aux ports offrant des possibilités de manœuvre et de manutention accélérées et les meilleures chances de trouver rapidement un fret de retour.

(1)

Ainsi, les *qualités proprement nautiques* d'un port qui, sans être passées au second plan, n'avaient pas joué un rôle essentiel jusqu'à la dernière guerre, reprennent aujourd'hui une *importance primordiale* et pèsent lourdement sur les perspectives d'avenir de certains établissements maritimes si même elles ne les condamnent pas à terme à un effacement progressif.

2° Le rôle commercial.

Si les qualités nautiques des établissements portuaires ont été presque toujours à l'origine de leur création, le trafic atteint aujourd'hui par les principaux d'entre eux montre à l'évidence que *les qualités commerciales* de l'emplacement choisi et, en particulier, *la richesse de la région environnante* ainsi que *la facilité, l'abondance et le bon marché de ses communications avec l'intérieur* ont conditionné, jusqu'à maintenant du moins, le développement des ports au point de faire souvent oublier les vertus de leur site originel.

En revanche, nous pouvons constater, non sans regret, que des ports tels que Brest, Cherbourg ou Lorient, bénéficiant de conditions nautiques remarquables mais handicapés par leur éloignement des centres productifs et la déficience de leurs liaisons avec l'hinterland ne connaissent qu'une activité réduite.

Quoi qu'il en soit, il est bien certain que les conditions d'un bon établissement commercial se sont tout naturellement trouvés réunies en premier lieu dans *les ports d'estuaire*, la voie d'eau permettant seule, avant l'apparition du rail, le transport dans des conditions acceptables de charges lourdes. Ainsi s'explique en France, dès le Moyen Age et jusqu'au xviii^e siècle, la place brillante occupée par Nantes (notre premier port en 1750), Bordeaux et Rouen et le rayonnement de Londres et des ports hanséatiques.

Mais il ne suffisait pas de disposer de communications faciles et on le vit bien quand la place prédominante prise par le charbon provoqua la remarquable expansion économique et démographique de l'Angleterre et de la région belgo-rhénane. Les trafics de ports de ce secteur qui, jusqu'en 1830, étaient de l'ordre de quelques centaines de milliers de tonnes furent brusquement gonflés par des volumes importants de houille et de produits métallurgiques aux sorties, de céréales destinées aux masses ouvrières aux entrées.

Des magasins s'édifièrent tandis que se développait simultanément une intense activité bancaire en raison de la nécessité pour les armateurs et les chargeurs d'obtenir des avances sur le prix des marchandises entreposées. Ainsi se développa à notre détriment, il faut bien le reconnaître, cette « Europe des marchands » annoncée par la ligue hanséatique mais dont la véritable prospérité et la domination ne datent en réalité que de la première moitié du XIX^e siècle.

Mais, il faut le souligner, les populations de cette frange littorale de la mer du Nord, naturellement sérieuses et laborieuses, préparées par une longue tradition commerciale, ne se sont pas contentées de jouir des avantages que leur conférait leur situation de « marche » de la région la plus active d'Europe ; elles ont constamment cherché à améliorer leur position maritime et commerciale en creusant de nouveaux bassins et canaux, en créant des voies ferrées et en dernier lieu des autoroutes bien avant d'y être contraintes par l'augmentation du trafic automobile.

Nous le rappellerons souvent au cours de ce rapport : Anvers, Rotterdam et Amsterdam, tels que nous les avons vus, doivent, certes, beaucoup à l'Escaut ou au Rhin mais bien plus encore aux immenses travaux de dragage entrepris sur ces fleuves, aux voies d'eau nouvelles et à tous les autres moyens de communication qui les relie à l'arrière pays. Dans cette optique, verrons-nous demain Rotterdam et Anvers reliés directement à Paris par autoroute avant Le Havre ?

Nous allons montrer maintenant comment l'activité des ports est aujourd'hui soutenue également, et dans une proportion croissante, par leur propre activité de transformation.

3° La fonction industrielle.

Contrairement aux fonctions portuaires dont nous avons parlé précédemment, l'activité industrielle qui apparaît aujourd'hui sur les côtes est un fait récent et son développement se produit sous nos yeux. Au bruit des instruments de levage et de manutention se mêle maintenant dans les grands ports celui des usines et les cheminées se dressent dans leur ciel à côté des tours de distillation des raffineries.

Nous avons déjà esquissé les raisons d'une telle évolution qui fera sans doute demain des *grands ports européens* les lieux d'élection de l'industrie lourde et même de l'industrie de transformation lorsqu'elle est principalement tournée vers l'exportation. Il nous suffira ici de rappeler que cette implantation nouvelle apparaît déjà dans les pays neufs et, plus particulièrement, dans ceux qui, dépourvus de charbon et de minerais, ne sont pas dans l'obligation de « protéger » des industries anciennement établies à l'intérieur des terres. Chacun a, sur ce point, présent à l'esprit la puissante industrie japonaise nourrie notamment par l'importation de 42 millions de tonnes de minerais de fer et, plus près de nous, l'exemple de l'Italie et celui de l'Espagne où la sidérurgie se développe, pour la première, à Gênes, Naples et Tarente et, pour la seconde, sur la côte cantabrique d'Aviles à Sestao.

III. — ANVERS

1° Origine et situation.

Située sur la rive droite de l'Escaut, à 90 kilomètres de la mer du Nord, Anvers est une des cités les plus anciennes d'Europe. On a retrouvé, en effet, en ce lieu les traces d'un premier établissement gallo-romain remontant au 1^{er} siècle avant notre ère.

Sans nous attarder à la légende qui veut que le nom même d'Anvers soit dû au géant Antigon, rançonneur des nautoniers, personnage qu'aurait tué en combat singulier le romain Salvius Brabo, nous pouvons indiquer, de source plus certaine, que le Christianisme s'y est implanté vers 650 et que le premier château y fut construit deux siècles plus tard. Mais ce n'est en fait qu'à partir du XII^e siècle qu'Anvers prend figure de cité entourée de remparts et commence à s'organiser en commune avant même d'appartenir à un Etat. Nous verrons d'ailleurs que cette antériorité municipale marquera profondément l'avenir de cette ville et la mentalité de ses habitants.

Au moment où la Renaissance va entraîner en Occident le premier grand mouvement d'expansion économique, Anvers brille d'un éclat exceptionnel et ses 100.000 habitants la mettent au second rang en Europe, après Paris. La ville, maintenant flamande, est devenue un centre commercial international avec une foire aussi réputée que celle de Berg op Zoom.

Avec la décadence de Bruges, la renommée de la cité grandit encore et le mécénat des grands marchands retient ou attire dans la cité, qui a vu naître Erasme, les artistes les plus renommés parmi lesquels dominant, après Rubens, quelques-uns des peintres les plus illustres de l'école anversoise : les deux Téniers, Jordaens et Van Dyck. Mais, après ce « Siècle d'or », Anvers va connaître une certaine éclipse, l'accès de la mer lui étant interdit par les Zélandais, maîtres des bouches de l'Escaut.

Enjeu d'une lutte sanglante entre Espagnols et Hollandais, Autrichiens et Français, envahie et détruite à plusieurs reprises, la ville n'est plus, aux dires de Bonaparte qui la visite une première fois en 1802, qu'un amas de ruines.

Le Premier Consul, qui a compris l'importance de cette position « pistolet braqué au cœur de l'Angleterre », déclare de manière prophétique aux échevins venus l'accueillir : « Vous deviendrez ville de commerce de premier rang, vous rivaliserez avec Londres, Amsterdam, Bordeaux et Marseille ».

Sans plus attendre, Bonaparte fait creuser le premier bassin qui porte encore son nom et inaugure ainsi une série de travaux de modernisation qui permettront à Anvers, en s'étendant continuellement vers l'aval, de s'adapter à la profonde transformation des navires et de garder, sinon la première place, du moins l'une des plus enviables dans la hiérarchie des ports européens face à des cités rivales particulièrement combatives et souvent mieux dotées par la nature.

Il est malheureusement à craindre que les médiocres qualités nautiques du chenal de l'Escaut, toujours surmontées jusqu'ici grâce à un travail opiniâtre, ne constituent demain un grave handicap en raison de l'augmentation continue du volume des navires.

2° Hinterland.

Coulant dans un pays plat et doté d'un régime régulier, l'Escaut et ses affluents facilitèrent de bonne heure l'acheminement des marchandises en provenance de l'intérieur. Par ailleurs, un réseau de canaux dont on retrouve la trace dès la Renaissance permit aux bateliers d'accéder au bassin de la Meuse. Plus tard, Anvers bénéficia grandement des travaux considérables entrepris sur le réseau navigable belge, dont la pièce maîtresse reste le Canal Albert, ainsi que de la création d'un réseau de voies ferrées et de routes particulièrement dense. Enfin, la proximité des bouches du Rhin auxquelles les bateliers peuvent accéder par mer à l'abri (relatif) des îles de Zélande permet également à cet établissement portuaire de bénéficier de la remarquable voie de pénétration que ce grand fleuve ouvre jusqu'au cœur de l'Europe aux marchandises lourdes.

Aussi, l'Hinterland d'Anvers s'étend-il aujourd'hui non seulement à l'ensemble du territoire belge mais à la région rhénane et à toute la partie Nord et Nord-Ouest de la France. Nous verrons plus loin l'importance des courants de trafic qui se sont ainsi développés, notamment entre notre pays et le grand port belge.

3° Installations et équipement.

a) INFRASTRUCTURE MARITIME

Jusqu'en 1811 et 1813, années où furent inaugurés successivement les bassins Bonaparte et Guillaume, le chargement et le déchargement des navires fréquentant le port s'effectuaient sur la rive droite de l'Escaut, à la hauteur de la cathédrale.

Ce n'est donc qu'au début du XIX^e siècle que date la création de bassins à niveau constant isolés de la rivière par des écluses, installations rendues nécessaires, tant par l'importance de la marée (3 à 5 mètres) que par le faible débit du fleuve.

L'ensemble de ces bassins peut être divisé en 4 groupes principaux du Sud au Nord et de l'Est à l'Ouest :

1. — A l'extrémité Sud, nous trouvons un groupe de petits bassins construits en 1882 et qui ne sont plus utilisés aujourd'hui que par la batellerie.

2. — Au Nord-Ouest, et contre l'agglomération urbaine, se trouve un ensemble de 8 bassins réalisés de 1811 à 1913, d'une profondeur de 7 à 10,50 mètres, utilisés principalement pour le cabotage et la navigation maritime continentale : plans d'eau reliés au fleuve par les écluses Bonaparte, Kattendijk et Royers.

3. — De 1913 à 1955, est creusé un nouveau groupe de bassins et de darses nettement plus spacieux et modernes : bassins Albert et Léopold et bassin de la Hanse reliés à l'intérieur, à travers le bassin de Strasbourg, par le canal Albert (ouvert au trafic en 1939) et communiquant avec l'Escaut par les écluses Van Cauwelaert et Baudoin.

4. — Enfin, de 1956 à 1966, a été réalisé, au titre du plan décennal, un ensemble considérable de plans d'eau centré autour d'un bassin-canal parallèle à l'Escaut et communiquant avec celui-ci

par l'écluse géante de Zandvliet qui est sans doute encore aujourd'hui la plus importante du monde avec ses 500 mètres de longueur, ses 57 mètres de largeur et ses 18,50 mètres de profondeur : dimensions la rendant théoriquement accessible aux navires de 85.000 tonnes de port en lourd.

Quelques chiffres donnent une idée de l'importance de l'infrastructure maritime actuelle et de son développement depuis 1957.

	1957	1967
Superficie du plan d'eau à usage :		
Maritime	427 ha	1.245 ha
Fluvial	35	37
Développement total des postes d'amarage :		
Maritime	45,5 km	86,9 km
Fluvial	6,5	7,8
Murs de quai en eau profonde 10 mètres	16,1 km	35,1 km
Cales sèches et formes de radoub.....	14	17

b) INFRASTRUCTURE TERRESTRE

Anvers étant, comme nous le verrons plus loin, un port municipal, il est intéressant de souligner que l'aire portuaire actuelle couvre 10.633 hectares d'un territoire communal d'une superficie de 14.000 hectares.

Cet ensemble comprend, à côté des installations portuaires proprement dites, une importante zone industrielle qui s'étend maintenant sur plus de 2.000 hectares contre 300 seulement en 1957 et doit être, dans l'avenir, porté à 10.000 hectares.

c) SUPERSTRUCTURES ET OUTILLAGE

En dehors des 400 hectares de surface d'entreposage à découvert, Anvers met à la disposition de ses clients 186 hectares d'entrepôts couverts, dont 64 de magasins fermés, et des frigorifiques d'une capacité totale de 162.475 mètres cubes.

La manutention des marchandises est assurée par un important équipement grutier appartenant en partie à la ville et, dans une moindre proportion, aux entreprises privées ; toutefois, les moyens de ces dernières augmentent très rapidement alors que l'équipement municipal a légèrement décliné depuis dix ans. C'est ainsi que, pour les grues à quai, la capacité de levage des entreprises est passée, de 1957 à 1967, de 106 à 1.135 tonnes, et celle de la ville de 1.741 à 1.677 tonnes.

La même évolution se manifeste dans le domaine des ponts transbordeurs et des grues flottantes.

Signalons, par ailleurs, l'existence, dans ce port spécialisé depuis longtemps dans le trafic des grains, de 22 élévateurs dont 13 flottants.

Enfin, *le volume de stockage d'hydrocarbures* qui n'atteignait pas 1 million de mètres cubes en 1957, dépasse aujourd'hui 5 millions de mètres cubes pour une capacité de raffinage qui était, au 1^{er} janvier 1967, de 16,6 millions de tonnes/an.

d) LE NOUVEAU POSTE DE « CONTENEURS »

Il nous faut dire maintenant un mot des *équipements réalisés pour le traitement des « conteneurs »* (ou *containers*) en raison du développement qu'est appelée à prendre cette nouvelle technique dans un port spécialisé pour les marchandises générales, certains armateurs estimant que 85 % du tonnage « emballé » est appelé à être transporté en « conteneurs » d'ici 5 ans.

Quoi qu'il en soit, les navires à conteneurs sont, en raison de leur coût d'utilisation, soumis à un rythme de rotation très élevé qui les apparente aux paquebots. Il faut savoir, en effet, que la charge quotidienne d'utilisation de tels navires oscille entre 25.000 et 30.000 francs : ce qui signifie une perte sèche de 1.000 à 1.250 F par heure perdue.

Un port qui désire attirer ou retenir un tel trafic se doit donc de posséder des installations ayant un certain nombre de qualités souvent difficiles à concilier, parmi lesquelles nous retiendrons :

— une possibilité de desserte rapide à partir de la haute mer supposant, notamment, de bonnes conditions nautiques et une coordination parfaite des services de pilotage, d'éclusage, de remorquage, de police et de douane ;

— des moyens de levage puissants et appropriés et une large surface de dégagement ;

— une desserte aussi fournie que possible en moyens de communication ferroviaires et routiers.

Pour tenir compte de ces impératifs, les autorités anversoises ont construit, entre le bassin Churchill et la 6^e darse, un centre de « conténairisation » qui sera entièrement terminé vers le milieu de 1968, comportant notamment :

— une aire de stockage de 50 hectares bordée par 3.700 mètres de quais (avec une profondeur d'eau de 15 mètres) ;

— 7 « portiques » d'une puissance de levage de 38 à 53 tonnes ayant une portée côté mer de 32 à 37 mètres et côte terre de 20 à 52 mètres ;

— 26 grues de quai portant jusqu'à 28 tonnes ;

— des transporteurs à fourches pouvant transporter des charges allant jusqu'à 30 tonnes ;

— un bureau de douane spécialisé ;

— un atelier pour la réparation des « conteneurs » ;

— plusieurs épis de voies ferrées et de larges accès routiers.

Il est à noter que cette installation est également utilisée pour le transport par cargo-ferry de semi-remorques chargées, système dit « roll on roll off » utilisé, en particulier, pour les liaisons rapides avec la Grande-Bretagne et la Scandinavie.

4° Trafic.

L'analyse assez détaillée du trafic réalisé par le port d'Anvers, à laquelle nous avons pensé utile de nous livrer, fournit de précieuses indications sur la nature et l'évolution de l'activité commerciale de cet établissement maritime ainsi que sur les modes de transport utilisés dans les liaisons avec l'intérieur. On verra également le rôle déjà important qu'y jouent certaines techniques modernes de transport.

a) ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Son trafic total de marchandises situe Anvers au troisième rang en Europe derrière Rotterdam et Marseille, et sensiblement au niveau de Londres avec 58,7 millions de tonnes dont 40,5 débar-

quées et 18,2 embarquées. Mais ces chiffres, quelle que soit leur importance, traduisent mal l'importance de l'activité portuaire et il est nécessaire de mettre tout de suite l'accent sur le tonnage élevé atteint par les marchandises générales, soit 17,9 millions de tonnes, alors que notre premier port, Marseille, en traite à peine plus de 4. Lorsqu'on sait, de plus, que ces marchandises diverses représentent les deux tiers des produits embarqués, on imagine facilement quel atout précieux donne à Anvers le fait de disposer d'un tel fret de retour. Il convient de noter toutefois que ces marchandises, qui représentaient près de 50 % du total avant la dernière guerre, ne figurent plus aujourd'hui que pour 29 % en raison, notamment, de l'accroissement très rapide du volume des hydrocarbures : 23,5 millions de tonnes, soit 41 % contre 5 % en 1938, tandis que le poids des marchandises pondéreuses en vrac est passé de 12,7 à 18,2 millions de tonnes.

Ces chargements et déchargements considérables sont le reflet d'une activité maritime intense : 18.250 navires ont, en effet, franchi les bouches de l'Escaut en 1967 et 14.000 départs ont été assurés sur 250 lignes régulières.

Quant au trafic fluvial, inséparable de l'activité maritime, il nous suffira d'indiquer qu'il s'est élevé à 20,8 millions de tonnes, en progression de 45 % sur 1957.

b) CARACTÈRE NATIONAL ET INTERNATIONAL DU MOUVEMENT PORTUAIRE

On ne sera pas étonné d'apprendre qu'Anvers joue un rôle prépondérant dans les échanges maritimes de l'Union belgo-luxembourgeoise avec plus de 85 % du total, Gand et Zeebrugge se partageant le reste.

Plus intéressant nous apparaît-il de signaler que ce caractère national s'est nettement accentué, le transit avec l'étranger ne représentant plus maintenant que 21 % contre 28 % en 1957.

Parmi les principaux pays intéressés par le mouvement international des marchandises à Anvers, citons l'Allemagne occidentale : 5.491.000 tonnes ; la France : 4.090.000 tonnes ; les Pays-Bas : 897.000 tonnes ; la Suisse : 641.000 tonnes et l'Italie : 372.000 tonnes.

Quant à la nationalité des navires fréquentant le port, elle s'établit comme suit par nombre de navires et tonnage traité (en 1967) :

PAVILLONS	NOMBRE de navires.	TONNAGE de marchandises.
		(En millions de tonnes.)
Allemagne occidentale.....	4.323	8,8
Pays-Bas	3.120	5,6
Grande-Bretagne	2.375	6,9
Norvège	1.393	7,3
Suède	1.031	4,6
Danemark	821	1,5
Belgique	568	2,5
France	628	3,1
Libéria	396	4,5

On voit le rôle prédominant que jouent tout naturellement l'Allemagne occidentale, les Pays-Bas, la Grande-Bretagne et la Norvège dans les mouvements de navires, et la part importante que prend le Libéria dans le domaine des marchandises en raison de la participation de ce pays au trafic d'hydrocarbures.

On sera surpris sans doute, par ailleurs, du rang médiocre qu'occupe, dans l'un et l'autre cas, l'armement national, situation qui s'explique, il est vrai, en partie par la faiblesse du tonnage maritime belge (940.000 tonneaux en 1966). Il y a là pour Anvers une cause de faiblesse dont le Gouvernement et les armateurs paraissent aujourd'hui prendre conscience mais sans doute un peu tardivement.

Enfin, le niveau élevé du trafic réalisé par l'armement néerlandais montre que les activités d'Anvers et des ports d'Amsterdam et Rotterdam sont souvent plus complémentaires que véritablement concurrentielles.

c) NATURE DES MARCHANDISES TRAITÉES A ANVERS

Nous avons souligné plus haut l'importance relativement élevée du volume de marchandises générales mais un examen plus poussé de la nature des principales denrées va nous permettre de mieux traduire la physionomie de l'activité portuaire anversoise et son évolution.

Voici, en effet, comment se sont réparties par grandes catégories les marchandises embarquées et débarquées en 1953 et en 1966 (en milliers de tonnes):

<i>Embarquements :</i>	1953	1966
Céréales	74	539
Sables et graviers.....	286	935
Charbons	2.131	64
Hydrocarbures	685	1.581
Engrais	1.647	1.443
Chaux, ciments, etc.....	1.329	241
Verres et verreries.....	217	362
Produits chimiques.....	381	901
Fer et acier.....	4.367	6.683
Divers	2.223	3.639

<i>Débarquements :</i>	1953	1966
Céréales	2.496	2.671
Aliments pour animaux.....	219	795
Bois et pâte à papier.....	324	578
Engrais naturels.....	179	328
Minerais	3.529	9.590
Charbons	740	1.433
Hydrocarbures	3.886	19.825
Fer et acier.....	162	338
Métaux non ferreux.....	253	487
Autres	2.355	3.888

On notera, en particulier, l'accroissement considérable des mouvements d'hydrocarbures et du volume des minerais importés, la régression relative du tonnage de céréales traitées qui reste cependant important, le retournement des courants d'échanges intéressant le charbon, les débarquements l'emportant maintenant sur les embarquements, enfin la part élevée des marchandises n'entrant dans aucune rubrique particulière : machines, tissus et objets manufacturés de toutes sortes.

Enfin, si l'on compare l'activité anversoise avec celle des grands ports de l'Europe du Nord, on constate qu'Anvers occupe aujourd'hui une place prépondérante ou importante en ce qui concerne les fers et aciers, la verrerie, les articles en métal, le ciment, les farines, les céréales et les engrais.

d) PARTICIPATION DES DIFFÉRENTS MODES DE TRANSPORT
AUX RELATIONS AVEC L'HINTERLAND

Ainsi que nous l'avons déjà souligné, Anvers bénéficie de sa situation au milieu d'une région abondamment pourvue en moyens de communication.

Si l'on considère *l'ensemble des échanges*, la navigation intérieure l'emporte nettement avec 33,8 millions de tonnes, mais le volume des marchandises acheminées par rail reste considérable, 13,3 millions de tonnes, dépassant nettement sur ce point la route : 6,3 millions de tonnes.

Mais la physionomie du trafic de transit est sensiblement différente ; la navigation intérieure s'y retrouve en première place mais sa part atteint cette fois 82 % tandis que le rail, avec 8 %, est maintenant dépassé par la route : 10 %, qui a plus que triplé son chiffre depuis 10 ans, c'est-à-dire, en fait, depuis la construction dans l'arrière pays d'un réseau d'autoroutes.

Plus de 45 % des échanges avec l'étranger s'effectuent par le Rhin.

e) TRAFIC DE « CONTENEURS »

Le volume important de marchandises générales fragmentées en de nombreux lots de faible importance et l'implantation de nombreuses industries très diversifiées ont créé les conditions favorables au développement d'un trafic de « conteneurs » intéressant tout particulièrement les relations entre Anvers et les États-Unis.

Grâce à ces éléments et aux équipements importants dont le port s'est doté, Anvers a attiré dans ses eaux une part importante de ce trafic hautement spécialisé qui se développe à une cadence extrêmement rapide, ainsi que le montrent les chiffres suivants :

	1966	1967
Nombre de conteneurs traités.....	43.820	57.020
dont avec U. S. A.....	20.370	31.893
Tonnes de marchandises.....	295.955	481.123
dont U. S. A.....	113.367	304.375

Pour mesurer notre retard dans ce domaine, qu'il suffise de rappeler qu'en 1966 le trafic de conteneurs et de « cadres » n'avait pas dépassé 90.000 tonnes à Marseille, 58.000 au Havre et 220.000 tonnes pour l'ensemble des ports français. Cependant, une progression très nette est à noter, en 1967, au Havre et à Marseille.

f) TRAFIC A DESTINATION OU EN PROVENANCE DE FRANCE

La concurrence que font à nos ports les établissements maritimes étrangers est particulièrement mise en lumière par l'évaluation du volume de marchandises à destination ou en provenance de la France passant par Anvers, étant bien entendu qu'il n'est tenu compte dans ce calcul, ni des importations et exportations belges, ni même des acheminements par voie maritime et rhénane, les ports de Strasbourg et de la Moselle pouvant être considérés, dans ce cas, comme des établissements maritimes.

Ces réserves faites, les détournements de trafic réalisés par Anvers s'établissent comme suit (en tonnes) :

	1963	1966
A destination de la France.....	1.433.172	1.456.512
En Provenance de France.....	1.388.575	1.424.141
	<hr/>	<hr/>
Total	2.821.747	2.880.653

Ces chiffres peuvent paraître relativement faibles au regard de celui de notre commerce par voie maritime (140 millions de tonnes) mais il convient d'observer qu'il s'agit principalement de marchandises générales qui apporteraient à nos ports un élément d'activité autrement intéressant que le « vrac » et les hydrocarbures.

5° **Gestion et exploitation du port.**

La gestion du port d'Anvers est assurée par l'administration de la ville dans le cadre des lois relatives aux pouvoirs des municipalités.

Cette emprise des autorités municipales sur la gestion du port nécessitait naturellement que les limites de la ville puissent être reculées à mesure que se développait le complexe maritime

anversois ; aussi le Gouvernement a-t-il, à plusieurs reprises, autorisé la ville à absorber un certain nombre de communes limitrophes. C'est ainsi que, par la loi du 15 avril 1958, Anvers put porter son territoire de 8.689 à 13.982 hectares.

A l'intérieur de ce domaine communal, l'Etat est, toutefois, propriétaire de l'Escaut et en assure la gestion. Par ailleurs, un certain nombre d'installations sont la propriété d'entreprises privées.

En raison du partage de responsabilité qui découle de cette situation, il convient d'établir une distinction entre les services de l'Etat et ceux du ressort de la municipalité, et de dire également un mot des organismes représentant les intérêts particuliers.

a) LES SERVICES D'ETAT

Les services des Ministères des Travaux publics et des Communications sont regroupés dans un service unique placé sous l'autorité d'un inspecteur général. Sous l'autorité de ce fonctionnaire se trouvent placés notamment le service des phares et balises et ceux du pilotage, des douanes, de la police et de l'inspection sanitaire.

A ce domaine étatique, il convient d'ajouter les installations ferroviaires situées sur le territoire du port, propriété de la Société nationale des chemins de fer belges qui les exploite pour son compte.

b) LES SERVICES MUNICIPAUX

Sur le plan municipal, l'autorité supérieure appartient au Conseil municipal qui délègue ses pouvoirs de gestion permanents à un Collège composé du bourgmestre et d'échevins et, sur le plan portuaire, à un échevin nommément désigné, chargé du commerce et de la navigation.

Dans ces fonctions qu'il a marquées depuis de longues années de sa forte personnalité, M. Delwaide est assisté par un état-major administratif étoffé, placé sous les ordres d'un Directeur général du port, nommé par le Conseil municipal. On y trouve tous les organismes chargés de l'exploitation, de la construction et de l'entretien des installations et l'outillage portuaires ainsi que les services financiers et ceux ayant à régler les problèmes particulièrement délicats de la concession des quais, terrains et entrepôts.

c) LE RÔLE DES ENTREPRISES PRIVÉES

Enfin, comme nous l'avons indiqué, un certain nombre d'activités, telles que le remorquage sur l'Escaut, le pilotage dans les bassins, le chargement et le déchargement des navires et la manutention des marchandises sont du ressort d'entreprises privées utilisant soit leur propre matériel, soit du matériel mis à leur disposition par la ville. Nous avons déjà dit que la politique actuelle des autorités anversoises tendait à donner une place croissante dans ce domaine au secteur particulier. Ces intérêts privés sont regroupés dans différentes organisations dont les plus importantes sont l'Association des intérêts portuaires (Assiport), la Chambre de Commerce et les unions et fédérations d'armateurs, d'expéditeurs, d'agents et de courtiers maritimes.

La coopération de ces différents services et organisations est assurée par de fréquentes réunions des responsables tendant à assurer une coordination efficace des efforts et une rationalisation aussi poussée que possible des activités portuaires.

Il est sans doute inutile de souligner la différence profonde existant entre un tel système de gestion et celui que nous appliquons à nos établissements maritimes.

6° Problèmes budgétaires et taxes portuaires.

Les membres de la délégation ont étudié avec une particulière attention les problèmes des relations financières entre le service portuaire et la ville et entre cette dernière et l'Etat.

Il est bien certain, en effet, que les modalités de couverture des dépenses influent directement sur les recettes et, en conséquence, sur le montant des droits de navigation et taxes d'usage dont le niveau détermine le caractère concurrentiel d'un port.

a) LE BUDGET ORDINAIRE

Pour l'exercice 1966, les recettes et les dépenses du budget ordinaire se sont présentées comme suit (en francs belges) :

Recettes.

Total des recettes.....	1.535.279.677
Dont :	
Vente d'énergie (électricité, combustibles) et d'eau potable	100.161.000
Droits de navigation navires de mer.....	455.000.000
Droits de navigation allèges.....	16.000.000
Hangars - concession.....	129.333.000
Grues	179.000.000
Cales sèches.....	20.000.000
Elévateurs à grain.....	20.000.000
Grues flottantes.....	40.000.000
Services de remorquage.....	140.000.000

Dépenses.

Total des dépenses.....	1.719.013.371
Dont :	
Personnel	895.000.000
Dépenses générales.....	25.252.000
Police, pompiers, service médical.....	65.000.000
Frais d'exploitation.....	233.800.000
Entretien de l'équipement portuaire.....	108.367.000
Contributions	25.400.000
Service financier.....	360.000.000

Ces résultats faisaient apparaître un déficit de 183.733.694 francs belges analogue à celui constaté en 1967, soit 180 millions de francs belges.

Pour 1968, nous disposons de chiffres permettant d'établir une comparaison entre le budget de la ville et celui du port.

Les prévisions récemment établies par l'échevin des finances sont en effet les suivantes (en francs belges) :

Recettes	5.509.674.500	dont pour le port	1.501.106.200
Dépenses	6.484.703.200	dont pour le port	1.853.248.200
<hr/>			
Déficit	975.028.700	dont pour le port	352.142.000

Les autorités portuaires, justement inquiètes de cet alourdissement du déficit, font valoir que l'importance de cet excédent des dépenses est due en grande partie au fait que le budget du port englobe des dépenses qui ne sont pas en relation directe avec l'activité portuaire (et qui ne sont pas prises en charge par les ports à l'étranger) concernant, par exemple, la police et les pompiers. Selon leurs évaluations, le déficit prévisionnel ainsi reconsidéré ne dépasserait pas 100 millions de francs belges.

Quoi qu'il en soit, l'existence d'un tel déficit nous a naturellement conduits à nous informer des moyens employés pour rétablir l'équilibre budgétaire et nous n'avons pas appris sans surprise que cet excédent de dépenses était couvert par des emprunts. Quant à l'aide de l'Etat, si elle ne s'applique pas directement au port, elle se manifeste à travers le budget de la ville depuis que les recettes communales sont complétées par une part du Fonds des communes fournie par le budget général. A ce titre, en effet, la ville d'Anvers doit recevoir 1.478.202.000 francs belges en 1968 sur les 12,3 milliards qui seront versés à l'ensemble des communes belges.

b) BUDGET EXTRAORDINAIRE

Si les choses n'apparaissent pas toujours très claires quant au financement des dépenses d'entretien et de fonctionnement, il n'en est pas de même pour les investissements, les deux lois de juillet 1956 et d'avril 1958 relatives au plan décennal ayant nettement établi la répartition des dépenses entre l'Etat et le port.

Sur cette base légale, *l'Etat prend en charge la totalité des dépenses d'infrastructure et 60 % des travaux de superstructure.*

En revanche, toutes les acquisitions de terrain sont financées par le port.

Pour donner une idée plus précise des charges relatives de la ville et de la nation, nous ne pouvons mieux faire que nous référer à la remarquable étude présentée à l'Association des grands

ports français et portant sur la période 1944 à 1965 présentée par M. Dufour, président de la chambre de commerce française d'Anvers, selon lequel les investissements effectués à Anvers au cours de cette période se présentent comme suit (en francs belges) :

Part totale de la ville 2.279,6 millions de francs belges.

Part totale de l'Etat 4.216,1 millions de francs belges (1).

En outre, la ville a préfinancé la construction du bassin Churchill dont le coût, soit près de 700 millions de francs belges, doit en principe lui être remboursé par l'Etat.

Ces chiffres permettent de juger de l'ampleur des investissements réalisés depuis la Libération pour la rénovation du port et de l'importance de l'aide de l'Etat (un peu plus des deux tiers du total).

Il est intéressant de souligner, par ailleurs, que près de 75 % de ces dépenses ont été engagées depuis 1957.

Pour faire face à ces charges, la ville d'Anvers recourt essentiellement à l'emprunt et s'adresse le plus souvent, soit aux sociétés d'épargne et d'assurances, soit au marché financier.

C'est ainsi qu'ont été émis, en août 1965, un emprunt de 1,5 milliard de francs belges à 6,5 %, amortissable en 16 ans et, en octobre 1966, un emprunt de 2 milliards de francs belges à 7 % amortissable en 10 ans.

Pour faire face à la situation particulière résultant pour elle du non-remboursement par l'Etat des sommes avancées en vue de la construction du bassin Churchill, la ville d'Anvers a même été amenée, récemment, à s'adresser au marché étranger en contractant un emprunt de 600 millions de francs belges à 6,75 % pour 3 ans auprès d'un groupe de banques suisses.

c) DROITS DE PORT ET RÉMUNÉRATIONS DE SERVICES RENDUS

La structure même du budget portuaire montre la place relativement importante qu'occupe dans les recettes la rémunération des services rendus (66 %) au regard des droits de navigation acquittés par les navires de mer et les péniches (33 %).

(1) Dont 630 millions de francs belges au titre des dommages de guerre.

1. — *Droits de navigation.*

Les droits de navigation, qui s'élèvent en principe à 12,25 francs belges par tonneau de jauge nette belge, sont ramenés en fait à des taux beaucoup moins élevés lorsqu'il s'agit de navires appartenant à des lignes régulières. Ils sont réduits, en effet, dans ce cas :

- à 7,50 francs belges pour chacun des dix premiers voyages ;
- à 4,75 francs belges pour les dix voyages suivants ;
- et à 3,75 francs belges pour chaque voyage ultérieur.

De même, les navires se ravitaillant dans le port sans s'y livrer à aucune activité commerciale n'acquittent que 25 % du droit de base.

Enfin, des réductions importantes sont également prévues pour les croisières touristiques, tandis que certains navires en transit sont totalement exonérés de charges.

2. — *Rémunération des services rendus.*

Les navires entrant en rade ou dans les bassins ont normalement à acquitter un certain nombre de taxes correspondant à des services rendus, tels que : pilotage, remorquage, ravitaillement, police et douane et, éventuellement, nettoyage, réparation et mise en cale sèche.

En ce qui concerne les marchandises, il est intéressant de noter que les marchandises débarquées et celles destinées à l'embarquement ne sont soumises à aucune taxe pendant cinq jours. Ce n'est qu'à compter de ce délai que sont perçues des taxes passant progressivement de 5 centimes belges par mètre carré pour les dix premiers jours, à 15 centimes pour les dix jours suivants, pour atteindre 0,25 franc au-delà de 25 jours, ces taxes étant réduites de moitié si les marchandises sont à découvert.

Les principales autres redevances auxquelles sont soumis habituellement les usagers concernent l'utilisation des grues et autres appareils élévateurs, les opérations de déchargement et de chargement, l'emmagasinage et le transport.

Mais, en dehors de ces ressources liées à l'activité commerciale s'effectuant, en quelque sorte, au jour le jour, Anvers retire un profit important de la location de son matériel, de ses hangars et entrepôts aux entreprises privées, ainsi que de la location ou de la concession de ses terrains auxdites entreprises ou aux établissements industriels. L'aspect particulièrement important de cette dernière question nous amène, d'ailleurs, à y consacrer un chapitre particulier.

d) CONDITIONS DE LOCATION ET DE VENTE
DES TERRAINS INDUSTRIELS

Nous avons dit plus haut l'importance de la zone industrielle qui se développe actuellement au contact du port et ses perspectives de développement, mais il nous reste à indiquer dans quelles conditions les terrains sont mis à la disposition des entreprises.

Deux formules sont pratiquement appliquées : celle de la concession et celle de la vente, bien que cette dernière soit considérée comme exceptionnelle.

1. — *La concession.*

La plupart des concessions portent sur une durée de 99 ans avec un coût de redevance annuelle variant de 1 à 26 francs belges le mètre carré, selon l'emplacement et la nature des terrains. Les taux de redevance sont indexés.

Cette formule, qui a la faveur des autorités portuaires, permet de faire face aux éventuelles évolutions des prix et de la monnaie mais elle suppose bien évidemment que l'acquisition des terrains ait pu se faire par la voie d'emprunts à long terme.

A titre d'exemple, nous pouvons citer comme ayant bénéficié de concessions :

— la raffinerie belge des pétroles pour laquelle la redevance a été fixée à 24 FB le mètre carré (pour des terrains remblayés) et à 1 FB (pour les sols non remblayés) ;

— la Sobelgra (entreprise de stockage et de manutention des grains) qui a obtenu la concession d'un terrain bordé par 800 mètres de quais moyennant une redevance annuelle de 26 FB le mètre carré.

2. — *La vente.*

Un certain nombre de sociétés, parmi lesquelles Ford, G. M. C., Bayer, Monsanto, Solvay et Albatros, ont récemment acquis de la ville des terrains remblayés au prix de 40 à 60 francs belges le mètre carré, mais les autorités municipales, qui n'ont consenti qu'à regret à ces opérations, ont assorti les contrats de vente de certaines conditions prévoyant notamment l'obligation pour les sociétés de construire dans un délai relativement court et une priorité de revente des terrains à la ville au prix d'achat.

Il nous faut dire, enfin, un mot d'un cas très particulier, celui de la Badische Anilin qui a traité directement avec l'Etat l'achat de 4.400.000 mètres carrés de terrains lui appartenant sans intervention de la ville d'Anvers.

7° **Aperçu sur l'avenir du port.**

a) EXTENSIONS PRÉVUES

Malgré l'importance des travaux réalisés au titre du plan décennal, travaux qui ont abouti au doublement de la capacité des installations maritimes et accru dans des proportions beaucoup plus importantes encore la surface de la zone industrielle, Anvers se trouve de nouveau à l'étroit et d'importantes extensions sont prévues sur la rive gauche de l'Escaut où se sont déjà implantées, notamment, les sociétés Petrochim, Union Carbide, Atlantic-Polymers, Polysar, sans parler de la centrale nucléaire qui y serait construite par le groupe Ebes. Cependant, et compte tenu du caractère municipal du port, les extensions prévues qui portent sur une zone de 4.500 hectares, se heurtent au fait que les terrains visés sont en dehors des limites d'Anvers et appartiennent aux communes de Doel et de Kallo et même à une autre province.

Les édiles anversoises se montrant peu favorables à une cogestion intercommunale et préférant de beaucoup une annexion pure et simple, la possibilité de réaliser une telle extension est entre les mains du Gouvernement.

A cette opération serait liée la construction d'un ensemble de darses desservies par un bassin-canal parallèle au fleuve, ensemble qui déboucherait sur l'Escaut par une écluse géante en territoire

néerlandais. Cette formule qui nécessiterait l'accord du Gouvernement des Pays-Bas aurait, notamment, l'intérêt de permettre aux grands navires d'éviter le méandre très prononcé que forme le fleuve à Bath, gênant considérablement le passage des bâtiments d'un tonnage supérieur à 70.000 t.

b) PERSPECTIVES D'ÉVOLUTION DU TRAFIC

Nous avons déjà souligné à plusieurs reprises l'incidence que risque d'avoir demain pour les ports l'augmentation du tonnage des navires et, dans cette optique, il est bien certain qu'Anvers se heurte à une série de difficultés tenant à son éloignement de la mer, aux médiocres qualités nautiques de l'Escaut et au fait que le rivage maritime appartient à un pays étranger. Cet ensemble de circonstances limite, en effet, le port dans le meilleur des cas à la réception de bâtiments de 80 à 85.000 tonnes.

Dans l'immédiat, un tel plafond ne gêne en fait que la remontée des pétroliers mais, s'agissant d'un trafic qui représente plus de 20 millions de tonnes, une solution urgente s'impose permettant si possible de concilier les intérêts portuaires avec ceux des raffineurs.

Les membres de la délégation se sont penchés avec un intérêt particulier sur ce problème pour lequel deux solutions sont actuellement envisagées : la première prévoit le ravitaillement des raffineries anversoises par un oléoduc ayant son point de départ à Rotterdam ; la seconde consiste à recevoir le pétrole par voie maritime en utilisant un port-relais de la côte de la Manche ou de l'Atlantique.

Les autorités anversoises se montrent naturellement peu favorables à la formule de l'oléoduc — soutenue par les « pétroliers » — qui leur ferait perdre une partie notable de leur trafic maritime et des ressources correspondantes. Elles font valoir, d'autre part, qu'il ne pourrait s'agir que d'une solution transitoire, Rotterdam n'apparaissant pas en mesure de recevoir les supers-tankers de plus de 240.000 tonnes qui risquent d'entrer en service aux environs de 1970.

Il n'est pas nécessaire de souligner que cette affaire intéresse de manière très directe notre pays dont plusieurs

ports seront à même très prochainement de recevoir des navires de 200.000 tonnes et pourraient demain être aménagés pour la réception de bâtiments beaucoup plus importants.

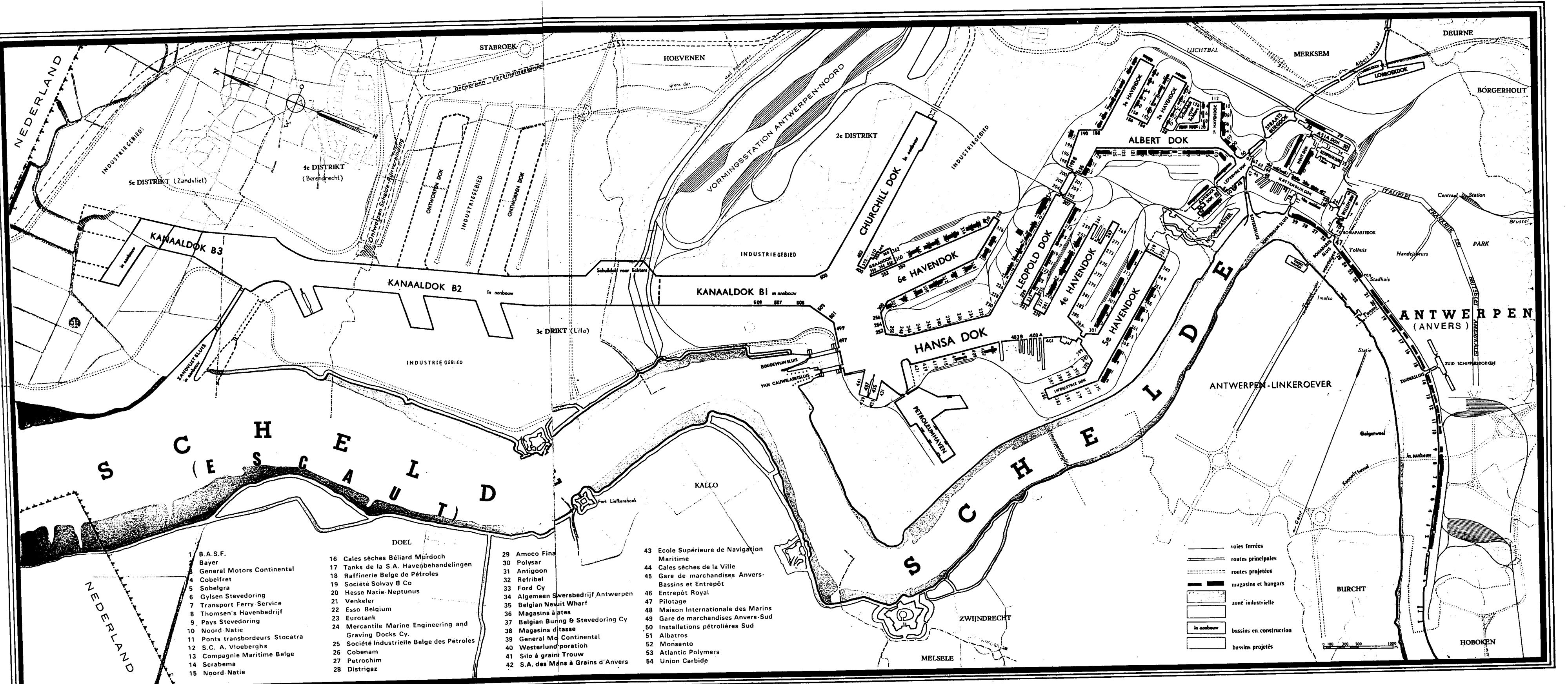
Mais le problème du pétrole n'est pas seul à considérer et ne faut-il pas craindre pour Anvers un accroissement parallèle du tonnage des minéraliers et des autres porteurs de vrac ? Bien des éléments poussent, en effet, à l'augmentation du tonnage unitaire des cargaisons : volume sans cesse croissant des courants de marchandises, allongement des distances, accroissement des charges de personnel et progrès réalisés dans la construction navale.

Devons-nous donc penser que le port d'Anvers est condamné à une lente régression ? Ce serait probablement une conclusion un peu hâtive démentie, d'ailleurs, par l'importance des implantations industrielles récemment réalisées par de puissantes sociétés qui n'ont pas l'habitude de gaspiller leurs ressources.

Par ailleurs, il est permis de penser — et nous, Français pouvons l'espérer — qu'une solution sera trouvée au problème du ravitaillement des raffineries par cabotage à partir de ports en eau profonde situés plus à l'Ouest.

Mais il convient surtout de souligner deux éléments jouant en faveur d'Anvers : son rôle de *port national*, débouché maritime largement prépondérant d'un pays particulièrement riche et actif, et la qualité de place de transit que lui donne la proximité de fleuves et de canaux ouvrant vers l'intérieur des voies de communications inégalables sur le plan de la commodité et des tarifs.

C'est en définitive sur ce mariage fructueux de l'activité maritime et de la batellerie que reposent pour Anvers ses meilleures raisons d'espérer en un avenir de progrès.



- | | | |
|---------------------------------|--|-------------------------------------|
| 1 B.A.S.F. | 16 Cales sèches Béliard Murdoch | 29 Amoco Financ |
| 2 Bayer | 17 Tanks de la S.A. Havenbehandelingen | 30 Polysar |
| 3 General Motors Continental | 18 Raffinerie Belge de Pétroles | 31 Antigoon |
| 4 Cobelfret | 19 Société Solvay & Co | 32 Refribel |
| 5 Sobelgra | 20 Hesse Natie-Neptunus | 33 Ford Cy |
| 6 Gylsen Stevedoring | 21 Venkeler | 34 Algemeen Soversbedrijf Antwerpen |
| 7 Transport Ferry Service | 22 Esso Belgium | 35 Belgian Newit Wharf |
| 8 Thomsen's Havenbedrijf | 23 Eurotank | 36 Magasins à sates |
| 9 Pays Stevedoring | 24 Mercantile Marine Engineering and Graving Docks Cy. | 37 Belgian Buring & Stevedoring Cy |
| 10 Noord Natie | 25 Société Industrielle Belge des Pétroles | 38 Magasins d'asse |
| 11 Ponts transbordeurs Stocatra | 26 Cobenam | 39 General Mo Continental |
| 12 S.C. A. Vloeberghs | 27 Petrochim | 40 Westerlandporation |
| 13 Compagnie Maritime Belge | 28 Distrigaz | 41 Silo à grains Trouw |
| 14 Scrabema | | 42 S.A. des Mans à Grains d'Anvers |
| 15 Noord-Natie | | |

- | |
|--|
| 43 Ecole Supérieure de Navigation Maritime |
| 44 Cales sèches de la Ville |
| 45 Gare de marchandises Anvers-Bassins et Entrepôt |
| 46 Entrepôt Royal |
| 47 Pilotage |
| 48 Maison Internationale des Marins |
| 49 Gare de marchandises Anvers-Sud |
| 50 Installations pétrolières Sud |
| 51 Albatros |
| 52 Monsanto |
| 53 Atlantic Polymers |
| 54 Union Carbide |

- voies ferrées
- routes principales
- routes projetées
- magasins et hangars
- zone industrielle
- in aanbouw bassins en construction
- bassins projetés

IV. — AMSTERDAM

1° Origine et situation.

Contrairement à Rotterdam et à Anvers, Amsterdam ne doit pas sa renommée actuelle à son caractère portuaire mais bien plutôt à son rôle de centre commercial bancaire, culturel et artistique des Pays-Bas et les étrangers y apprécient également le charme de ses canaux et de ses vieilles maisons, ainsi que la qualité incomparable de ses musées.

Il ne faut pas oublier cependant que cette ancienne capitale de la draperie hollandaise doit son origine au commerce maritime et, en particulier, au courant d'échanges qui s'établit dès le Moyen Age entre les pays nordiques et rhénans, puis entre la Flandre et les régions méditerranéennes, le prix du blé ayant atteint en Europe méridionale des niveaux exceptionnels.

C'est ainsi qu'au xvii^e siècle, sur 3.200 bateaux fréquentant Amsterdam, 2.000 gagnaient chaque année la Méditerranée, 1.000 assuraient des échanges avec la Baltique, 200 allaient chercher du bois en Norvège et 10 à 20 (de 500 tonnes environ) amorçaient un fructueux trafic avec les Indes orientales.

Plus tard, ce furent ces échanges avec l'Insulinde qui firent d'Amsterdam l'une des capitales des épices et basèrent sa prospérité sur le commerce des produits tropicaux, tels que le tabac, le quinquina, le café, le cacao, le sucre, etc.

Dans ces conditions, l'accession des Indes néerlandaises à l'indépendance fut péniblement ressentie par le commerce amsterdamois et l'on peut aisément imaginer l'ampleur des pertes supportées quand on sait que la disparition de son domaine colonial coûta aux Pays-Bas près de 20 % de son revenu national !

Cependant, deux éléments permirent à Amsterdam de faire face à cette situation : le remarquable essor industriel européen qui se manifesta à partir de 1850 et l'amélioration des voies de communication du port avec la mer et le Rhin. Mais ceci nous conduit tout naturellement à dire un mot du site de la ville et des travaux qui lui permirent de maintenir et de développer son rôle de place maritime.

Si, en effet, Amsterdam put, jusqu'au milieu du siècle dernier, recevoir les bâtiments de mer par les bouches du Zuyderzée, l'accès du port devint de plus en plus difficile à travers ce golfe de faible profondeur en raison de l'augmentation notable du tonnage des navires qu'entraîne la généralisation de la navigation à vapeur.

Ces circonstances déterminèrent le Gouvernement des Pays-Bas à ouvrir à Amsterdam une voie d'accès directe à la mer. C'est ainsi que fut creusé de 1863 à 1876, sous la direction d'ingénieurs britanniques, un canal livrant passage à des navires de 7,50 mètres de tirant d'eau et communiquant avec la mer par plusieurs écluses.

Par ailleurs, à l'entrée maritime protégée par deux digues, était construit le port artificiel d'Ymuiden consacré essentiellement à la pêche.

Depuis 1876, le canal fut approfondi à plusieurs reprises jusqu'à 12,50 mètres et, en 1930, fut inaugurée l'écluse du Nord qui était jusqu'à ces dernières années la plus importante du monde avec 400 mètres de long, 50 mètres de large et 14,50 mètres de profondeur.

Une nouvelle tranche de travaux lancée depuis 1959 tend à porter la profondeur à 15,50 mètres et la largeur de 150 mètres à 270 mètres et, dès maintenant, le gabarit de la voie d'eau permet aux navires d'un port en lourd maximal de 80.000 tonnes d'accéder à Amsterdam.

Œuvre moins urgente, l'ouverture d'une liaison moderne avec le Rhin s'imposait également en raison de l'accroissement du tonnage des unités fluviales, celles-ci ne pouvant se satisfaire du canal de la Merwede réalisé à la fin du XIX^e siècle.

C'est dans ces conditions que fut creusé, de 1947 à 1952, le nouveau canal Amsterdam-Rhin, d'une largeur de 75 mètres et d'une profondeur de 4,20 mètres, accessible aux plus grandes barges rhénanes.

Cependant, le développement de la technique des convois poussés fait apparaître à nouveau insuffisant le gabarit de cette voie d'eau et des travaux sont actuellement en cours pour porter la largeur du chenal à 100 mètres et celle des écluses à 24 mètres afin de livrer passage à des convois poussés couplés. Par la même occasion, la profondeur sera augmentée jusqu'à 6 mètres.

Compte tenu de ces travaux, Amsterdam est devenu, à l'instar de Rotterdam, un véritable port rhéan.

2° Hinterland.

Grâce à ses communications par voie d'eau, par route et par fer avec l'intérieur, le port d'Amsterdam dispose d'un hinterland qui recouvre partiellement celui de Rotterdam bien qu'il soit plus axé sur le Nord des Pays-Bas et l'Allemagne du Nord-Ouest. On notera, par exemple, la faible part de la France dans le trafic de ce port, soit 65.600 tonnes contre 1.900.000 à Rotterdam et 3.900.000 à Anvers.

3° Installations et équipement.

Amsterdam est un port en grande partie artificiel, situé dans une région presque entièrement au-dessous du niveau de la mer.

Les installations maritimes localisées tout d'abord à l'Est, au bord du Zuydersée, se sont progressivement développées vers l'Ouest jusqu'à l'entrée du canal ou la mer du Nord. C'est dans cette partie occidentale que se trouve, en particulier, le port pétrolier et qu'est actuellement en construction la première raffinerie édiflée par le groupe Mobil. Les bassins de l'Ouest, parmi lesquels le dernier en date est le bassin d'Amérique, sont accessibles à des bâtiments portant jusqu'à 80.000 tonnes.

Quelques chiffres relatifs aux années 1950 et 1967 permettront de se rendre compte du développement de l'infrastructure et des superstructures portuaires au cours des dix-sept dernières années.

	1950	1967
Superficie des bassins portuaires.....	780 ha	1.037 ha
Longueur des quais maritimes.....	12 km	24 km
Hangars pour marchandises générales..	205.000 m ²	346.000 m ²
Magasins et entrepôts.....	290.000 m ²	289.000 m ²
Capacité des frigorifiques.....	34.000 m ³	67.000 m ³
Cuves de stockage.....	469.000 m ²	1.154.000 m ²
Volume des citernes de pétrole.....	198.000 m ³	1.179.000 m ³
Capacité des silos à grain.....	30.000 t.	103.000 t.
Grues de quai.....	155	339
Bassins de radoubs et docks flottants...	8	13 (dont 1 pour 70.000 tdw)
Voies ferrées.....	76 km	120 km

On voit, en particulier, la progression importante marquée par le volume des réservoirs pétroliers et la capacité des silos à grains.

Il convient de préciser, par ailleurs, que près de la moitié des superstructures appartient à des entreprises privées, le reste étant propriété de la ville.

Enfin, nous avons pu admirer, à Amsterdam comme à Anvers, une remarquable installation pour la réception des « conteneurs », comprenant, notamment, une aire de stockage de 110.000 mètres carrés, un quai de 280 mètres de long, un bureau de douanes, un atelier de réparation et de nombreux moyens de levage et de manutention pour lesquels une grue spéciale d'une puissance de 50 tonnes ayant une portée extérieure de 36 mètres et intérieure de 44 mètres pouvant soulever des conteneurs de tout type et de toutes dimensions et même deux conteneurs jumelés de 20 pieds.

4° Trafic.

a) ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Le trafic portuaire d'Amsterdam a atteint, en 1967, 15 millions de tonnes contre 14,5 en 1966 et 13,9 en 1965.

Ce mouvement de marchandises a été assuré, en 1966, par 8.186 navires dont 4.059 porteurs de marchandises générales, ce qui montre l'intérêt pour l'activité portuaire réelle de cette catégorie de produits.

L'origine et la destination des navires ayant touché le port en 1966 soulignent, par ailleurs, l'importance des liaisons d'Amsterdam avec les pays du Nord :

Nombre de navires aux entrées et aux sorties (1966).

	PROVENANCE	DESTINATION
Pays-Bas	788	1.172
Finlande	356	160
Norvège	193	180
Suède	831	487
Danemark	182	299
Russie	130	93
Allemagne	748	935
Belgique	417	279
Royaume-Uni	2.710	2.643
Afrique occidentale.....	369	217
Etats-Unis et Canada.....	243	217

b) CARACTÈRE NATIONAL ET INTERNATIONAL
DU MOUVEMENT PORTUAIRE

Si l'on se rapporte à l'année 1950, on observe que la participation du port au commerce extérieur néerlandais s'est développée moins vite que son activité générale et a même décliné, en valeur absolue, en ce qui concerne les exportations de marchandises générales et de charbon.

En revanche, le transit s'est accru à un rythme très rapide aux entrées et, dans une moindre mesure, aux sorties et *la fonction internationale du port l'emporte désormais sur son rôle national*, contrairement à l'évolution qui s'est manifestée à Anvers et à Rotterdam.

C'est ainsi que le trafic national du port ne représente plus aujourd'hui que 48,3 % du total contre 63,2 % en 1938.

Il convient toutefois d'observer que les chiffres ainsi analysés ne tiennent compte que du mouvement maritime du port municipal d'Amsterdam et non de ses annexes avancées de Velsen et d'IJmuiden où plusieurs établissements industriels, à commencer par un important complexe sidérurgique, alimentent un mouvement assez considérable de marchandises à travers les écluses de l'entrée Ouest du Canal de la mer du Nord.

Bien que nous ne possédions pas sur ce point de renseignements précis, on peut estimer, de ce fait, à près de 18 millions de tonnes le trafic d'Amsterdam et de ses avant-ports et, sur ce total, il est probable que la part néerlandaise l'emporte sur le transit international.

c) NATURE DES MARCHANDISES TRAITÉES

Seul parmi les grands ports que nous avons visités, Amsterdam se distingue par la relative faiblesse de son trafic pétrolier qui n'atteignait pas, en 1966, 3 millions de tonnes, contre près de 4 millions pour les marchandises générales et 7,3 millions de tonnes pour les produits secs en vrac.

Le tableau suivant fournit une analyse plus poussée de cette dernière catégorie et de son évolution (en milliers de tonnes).

	1950	1960	1966
Céréales	391	333	2.867
Minerais	219	2.338	2.471
Charbons	712	1.428	1.258
Bois	372	690	632

Nous noterons l'accroissement considérable du tonnage de céréales dont la plus grande partie est importée, notamment des Etats-Unis, du Canada ou d'Amérique latine.

On constate également une augmentation plus marquée encore des quantités de minerais dont le volume débarqué, à peu près nul en 1950, transite essentiellement vers l'Allemagne.

Sans marquer des progrès aussi sensibles, le trafic de bois se développe aussi en provenance de Scandinavie mais surtout de l'Ouest africain et de Thaïlande (teck).

Au total, ce trafic se caractérise donc par une certaine spécialisation, du moins en ce qui concerne les produits secs en « vrac ».

Quant aux marchandises générales, si leur tonnage ne s'est que faiblement accru, leur part reste encore importante.

**d) PARTICIPATION DES DIFFÉRENTS MOYENS DE COMMUNICATION
DANS LES LIAISONS AVEC L'ARRIÈRE-PAYS**

Le trafic international du port avec l'arrière-pays s'effectue concurremment par voie d'eau, fer et route dans les proportions suivantes (en milliers de tonnes) :

	VOIE D'EAU	FER	ROUTE
1950	1.354	187	
1960	5.962	406	410
1966	6.454	607	847

La progression du mouvement par voie d'eau a été particulièrement sensible de 1952 à 1960, en raison de l'ouverture du nouveau canal Amsterdam—Rhin. En effet, le trafic avec le Rhin, qui était tombé à 875.000 tonnes avant la mise en eau de cette nouvelle liaison, a atteint, en 1966, 5.625.000 tonnes.

Si l'on considère que la route, malgré son développement spectaculaire, n'achemine encore que 850.000 tonnes, on voit donc que la voie d'eau joue encore un rôle prédominant dans la liaison d'Amsterdam avec son hinterland.

Mais pour juger de la véritable importance du canal qui relie Tiel sur le Rhin à Amsterdam via Utrecht, il convient de considérer que cette voie est également utilisée de manière intensive pour les besoins du transport intérieur néerlandais. C'est ainsi qu'au débouché de ce canal sur le port, on n'a pas dénombré, en 1966, moins de 112.000 bateaux transportant 31 millions de tonnes de marchandises. Cela nous permet d'estimer que l'activité fluviale d'Amsterdam est au moins égale, sinon supérieure, à son rôle maritime.

Quant à l'activité de la route, il convient de la juger non seulement au tonnage mais à la valeur des produits transportés, et ceci nous conduit, une fois de plus, à observer que les Néerlandais n'ont pas attendu, comme nous le faisons aujourd'hui en France, que les artères soient saturées pour penser à la vertu économique de bonnes liaisons routières modernes.

5° Projets d'extension et d'équipement industriel.

Centre économique important, Amsterdam n'a pas éprouvé autant que ses concurrents maritimes la nécessité de développer en priorité des installations spécifiquement industrielles et le port s'est d'abord doté de moyens de transbordement et de manutention à grande capacité concernant notamment les marchandises en vrac telles que grains, charbons et minerais. Cependant et parallèlement à l'extension des installations maritimes vers l'Ouest, des travaux d'assèchement et de remblaiement visent à réaliser de part et d'autre du Canal de la mer du Nord, une zone industrielle d'environ 1.500 hectares. C'est notamment sur cet emplacement qu'est édiflée actuellement la raffinerie Mobil où votre délégation a eu le plaisir d'être reçue par son directeur, M. Brightman.

Ces projets d'extension posent aux autorités amsterdamaises le problème de l'absorption des communes limitrophes, solution à laquelle on paraît préférer la création d'un organisme analogue à notre formule de « district » permettant d'assurer une certaine unité de gestion tout en respectant le principe de l'autonomie communale auquel les Néerlandais sont particulièrement attachés.

Un exemple d'implantation industrielle : la raffinerie Mobil.

La raffinerie Mobil s'élève sur un terrain de 180 hectares bordé par un bassin en eau profonde accessible aux navires de 85.000 tonnes de port en lourd : le bassin America.

L'usine et ses dépendances occupent pour l'instant 85 hectares. La concession du terrain a été accordée à la société moyennant une redevance annuelle de 140 F le mètre carré indexée aux différents éléments du coût de la vie. Nous verrons que ces conditions sont nettement plus avantageuses que celles consenties par la ville de Rotterdam.

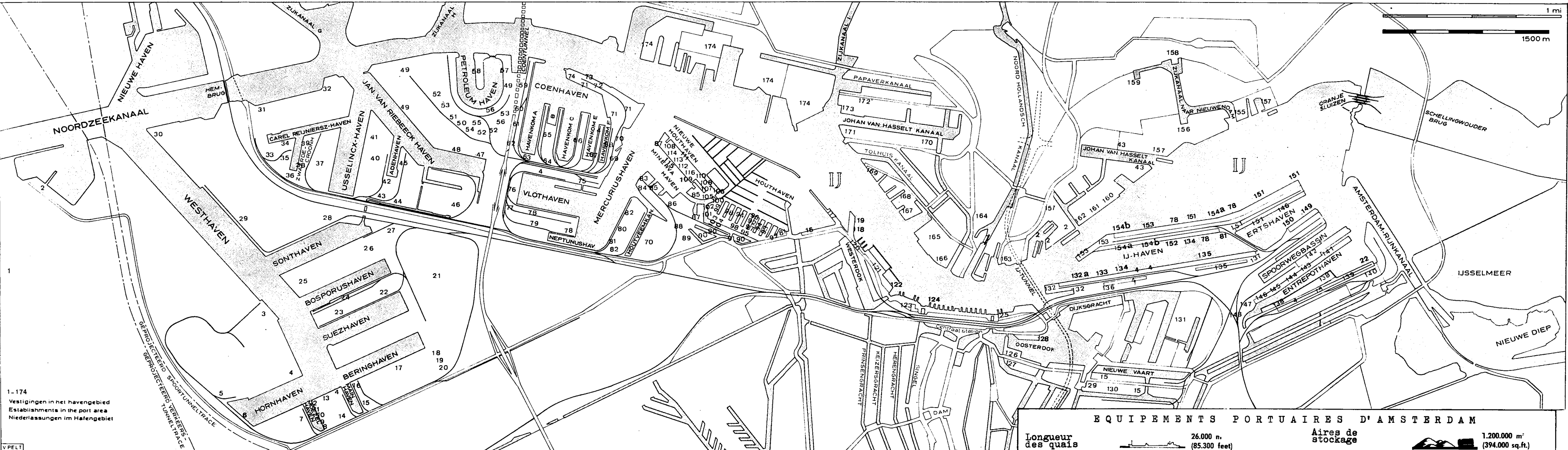
Le coût de construction de cette raffinerie, d'une capacité annuelle de 4 millions de tonnes, est estimé à 240 millions de francs, somme à laquelle il convient d'ajouter environ 55 millions de francs pour les usines associées et les entrepôts.

Pour réunir les fonds nécessaires la ville d'Amsterdam a fait notamment appel à la Banque Nationale de Paris qui lui a consenti un prêt à moyen terme (5 ans) de 47 millions de francs. Par ailleurs un certain nombre d'entreprises françaises ont participé à la construction dans une proportion voisine de 20 %.

L'ensemble sera alimenté, à partir de Rotterdam, par un oléoduc d'une capacité de 10 millions de tonnes, dont les frais de construction doivent être supportés, à part égale, par l'Etat et la municipalité, la redevance d'utilisation de ce conduit qui serait de l'ordre de 0,47 F par tonne devant être répartie dans les mêmes proportions.

Il semble que l'implantation d'une telle raffinerie en ce lieu ait été l'objet de sérieuses discussions entre Rotterdam et Amsterdam et ceci a été pour nous l'occasion de constater qu'il existait, au mieux, une certaine émulation entre les deux grands ports hollandais.

Sur un plan plus général, il nous a semblé que le port d'Amsterdam était peut-être mieux placé que son rival pour accueillir, dans des conditions financièrement attrayantes, des entreprises de transformation de moyenne importance, compte tenu en particulier de la proximité d'un grand centre de consommation et d'importants établissements sidérurgiques, de cimenteries et d'usines traitant le bois et les produits alimentaires et, de plus, de disponibilité de terrains assez considérables.



1-174
 Vestigingen in het havengebied
 Establishments in the port area
 Niederlassungen im Hafengebiet

- VPELT
- | | | | | |
|---|--|---|---|--|
| 1 Mobli Raffinaderij N.V. | 37 Benzine & Petroleum Handel Maatschappij N.V. | 74 N.V. Zoons Veen H. de Boer Jbz. | 111 Handelsmaatschappij Zeist N.V. | 142 N.V. Havenbedrijf 'De Rietlanden |
| 2 Amsterdamse Droogdok Maatschappij N.V. | 38 N.V. Oliehandel B. J. de Winter | 75 Internationale Graanoverslag Maatschappij Amsterdam N.V. | 112 M. J. Peerdeman Vuurvast N.V. | 143 N.V. v/h Gerlach & Co. |
| 3 N.V. Container Terminal 'Amsterdam' | 39 Total Nederland Aardolieproducten N.V. | 76 N.V. Nederlandsche Houtimport Maatschappij 'Nehim' | 113 Amsterdams Wolmaniseerbedrijf N.V. | 144 Ruys & Co. |
| 4 N.V. Intern. Transport Agenturen 'Nederland' INTRANED | 40 Comos-Tank N.V. | 77 Bekol Handel-Maatschappij N.V. | 114 't Vloerenhuis' | 145 N.V. Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij |
| 5 N.V. Blauwvoedenveem-Amsterdam | 41 Shell Nederland Verkoopmaatschappij N.V. | 78 N.V. Amsterdamsch Havenbedrijf | 115 Amsterdamsche Fijnhouthandel | Holland-Amerika Lijn |
| 6 Marbon N.V. | 42 Ambr N.V. | 79 N.V. P. ter Haak & Zn. | 116 Th. W. Koedijk | 146 Nieuwe Rijnvaart Maatschappij N.V. |
| 7 Studientenschap 'Caledonia' | 43 Steenkolen Handelsvereniging N.V. | 80 N.V. Houtveem | 117 Nederlandsche Silo, Elevator en Graanfactor Maatschappij N.V. | 147 Vorekamp Internationale Expeditie N.V. |
| 8 N.V. W. Bernet & Co. | 44 Firma B. van Donselaar | 81 Stichting Samenwerkende Havenbedrijven | 118 N.V. Scheepvaartbedrijf 'Gruno' | 148 C.V. Dankmeyer en Rondoy |
| 9 Firma G. Jongebloet | 45 Anthraciet-Handelsvereniging N.V. | 82 Broekman Motorships N.V. | 119 Internationale Expeditie H. Dijk | 149 Brekerij Ertskade N.V. |
| 10 Deutsch Am. Isolations G.m.b.H. | 46 Electrica Centrale 'Hemweg' | 83 N.V. De Noorsche Houthandel | 120 N.V. Reederij v/h Gebr. Goedkoop | 150 Havenbedrijf 'Ertskade' N.V. |
| 11 Hobart Brothers A.G. | 47 Gulf Oil (Nederland) N.V. | 84 N.V. Houtfactor- en Expeditiebedrijf v/h T. Hoogland & Zonen | 121 Shell Service Station | 151 Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij N.V. |
| 12 Unalit N.V. | 48 Esso-Nederland N.V. | 85 N.V. Zagerij & Kistenfabriek F. L. Hofman | 122 Rijkspolitie te Water | 152 N.V. Hollandse Veen |
| 13 Fria Diepvries N.V. | 49 N.V. Amsterdamsch Tankopslagbedrijf 'Amotex' | 86 J. Schoenmakers N.V. | 123 Havengebouw-Vereniging 'De Amsterdamsche Haven' | N.V. Stoomvaart Maatschappij 'Nederland' |
| 14 Heybroek & Co's Handelmaatschappij N.V. | 50 Gaskalctra N.V. | 87 N.V. Loon-Stoom-Houtzagerij en Schavenij 'De Atlas' | Dienst der Havens en Handelsinrichtingen | N.V. Intern. Transport Agenturen 'Nederland' INTRANED |
| 15 H. J. Reesink & Co. N.V. | 51 A. Bak & Zn. N.V. | 88 N.V. Houthandel C. Hemsing | Havendienst | N.V. Verenigde Nederlandsche Scheepvaart Maatschappij |
| 16 'Het Nederlandsche Veen' N.V. | 52 Fina Nederland N.V. | 89 Metaalwarenfabriek Hulscomp N.V. | Scheepvaart Vereniging Noord | Holland-Afrika Lijn |
| 17 N.V. Schenker & Co's Internationale Expeditie | 53 Caltex Petroleum Maatschappij (Nederland) N.V. | 90 N.V. Fijnhout- & Tripleximport Felim | Havenrestaurant | 154a N.V. Chemische Fabriek 'Gembo' |
| 18 Nederlandse Raffinaderij van Petroleumproducten N.V. | 54 N.V. Mea | 91 C.V. W. J. Gersteling | | 155 Koninklijke Zwavelzuurfabrieken v/h Ketjen N.V. |
| 19 Corama Inc./Tentler | 55 Ametagro N.V. | 92 J. M. van Rijk | | 156 Verschure & Co's Scheepswerf en Machinefabriek N.V. |
| 20 Fijnhouthandel v/h J. F. van Kampen & Zn. N.V. | 56 Cindu Chemische Industrie Uithoorn N.V. | 93 Ambaghtsheer & Van der Meulen | | 157 N. A. Bernhart Junior's Scheepsbouwwerf 'De Overtoom' N.V. |
| 21 F. & M. Scientific Europa N.V. | 57 'De Humber' Handel-Maatschappij N.V. | 94 N.V. Houthandel v/h Bontekoning & Aukes | | 158 Firma G. de Vries Lentsch, Werf 'Het Fort' |
| 22 Vervoerscentrum | 58 Hollandische Olieseparator Maatschappij N.V. | 95 N.V. Houthandel v/h P. M. en J. Jongeneel | | 159 Hollandische Draad- en Kabelfabriek 'Draka' N.V. |
| 23 Havenbedrijf TRANSITOVEEM | 59 N.V. Havenbedrijf 'Coenhaven' | 96 J. Dittmeijer & Zn. N.V. | | 160 Stork & Co's Apparatenfabriek N.V. |
| 24 Pakhuismeesteren Amsterdam N.V. | 60 N.V. Huisbrand-Unie | 97 J. F. Albrecht | | 161 Kromhout Motorenfabriek D. Goedkoop Jr. N.V. |
| 25 N.V. IJzerhandel 'Hollandia' | 61 N.V. Groenhoedenveem | 98 N.V. Noord-Europeseche Houthandel Maatschappij | | 162 Hollandia Kattenburg N.V. |
| 26 N.V. Asphalt en Chemische Fabrieken Smid en Hollander | 62 W. F. Kampman's Bevrachtingsbedrijf | 99 W. C. van Leeuwen | | 163 Havenvakschaal |
| 27 N.V. Machinefabriek Du Croo & Brauns | 63 Douanekantoor | 100 Fa. G. Bootsman & Zn. | | 164 Koninklijke Shell-Laboratorium |
| 28 N.V. v/h B. F. de Weert | 64 Amsterdam Ferry Agenturen (Tor Line) | 101 Houthandel Centrum | | 165 Shell Tankinstallatie Amsterdam |
| 29 General Tire & Rubber Company Holland N.V. | 65 Vereenigd Cargadoorskantoor | 102 De Jang's Rondhouthandel | | 166 Bronswerk N.V. |
| 30 N.V. Overslagbedrijf 'Amsterdam' | 66 Win. H. Müller & Co. (Amsterdam) N.V. | 103 Jawipara | | 167 Nederlandse Ertis- en Mineraleo-Bewerking N.V. |
| 31 N.V. Nederlandsche Ford Automobielfabriek | 67 Indonesia Terminal | 104 A. J. K. Grand | | 168 N.V. Amsterdamsche Scheepswerf G. de Vries Lentsch Jr. |
| 32 N.V. Houthandel v/h G. Key | 68 Phs. van Ommern (Amsterdam) N.V. | 105 Rondhouthandel H. Kouw | | 169 G. L. Loos & Co's Fabrieken N.V. |
| 33 N.V. Philips-Duphar | 69 N.V. Zachthout Overslagbedrijf | 106 Triplexhandel Rapid N.V. | | 170 N.V. Electro Zuur- en Waterstoffabriek |
| 34 Aannemingsmaatschappij 'De Kondor' N.V. | 70 Fijnhout (Maatschappij de Fijnhouthandel N.V.) | 107 Spiethoff's Bevrachtingskantoor N.V. | | 171 Electrica Centrale Noord |
| 35 N.V. Algemeene Industriële Mineraleo- en Ertis Maatschappij A.I.M.E. | 71 Albatros Superfosfaatfabrieken N.V. | 108 Dekschuitenmaatschappij en Overslagbedrijf Oudhaarleem N.V. | | 172 Tex N.V. |
| 36 N.V. Nederlandsch Bouwysyndicaat | 72 Internationaal Expeditiebedrijf Maassen & Hansen N.V. | 109 A. J. Huijbens | | 173 N.V. Nederlandsche Stoomvaart Maatschappij 'Ocean' |
| 37 Chemtrans | 73 Amsterdams Controle Kantoor | 110 Firma Melchers | | |

EQUIPEMENTS PORTUAIRES D'AMSTERDAM

Longueur des quais	26.000 m (85.300 feet)	Aires de stockage	1.200.000 m ² (394.000 sq.ft.)
Entrepôts de marchandises générales	350.000 m ² (1.148.300 sq.ft.)	Réservoirs de carburants	1.200.000 m ³ (42.377.000 cu.ft.)
Magasins sous douane	290.000 m ² (951.400 sq.ft.)	Silos à grain	110.000 ton (110.000 metric tons)
Entrepôts frigorifiques	67.000 m ³ (2.366.000 cu.ft.)	Elévateurs à grain	10
Magasins à bois	160.000 m ² (525.000 sq.ft.)	Grues et moyens de levage	615

AMSTERDAM

V. — ROTTERDAM

1° Origine et situation.

Rien ne pouvait laisser prévoir, au début du *xiv*^e siècle, la fortune que connaîtrait plus tard Rotterdam, alors petit village sans importance établi au confluent de la Rotte sur la rive droite de la nouvelle Meuse ou, de façon plus exacte, sur un fleuve où se mêlaient les eaux de la Meuse avec celles d'un bras du Rhin.

La fermeture de l'Escaut qui provoqua l'éclipse provisoire d'Anvers amena à Rotterdam un grand nombre de commerçants et d'armateurs qui donnèrent au port un premier regain d'activité, mais l'ensablement progressif du chenal paraissait condamner tout développement ultérieur.

Deux événements allaient, dans la seconde moitié du *xix*^e siècle, provoquer le démarrage, que l'on peut qualifier de foudroyant, du port : le dragage d'une voie maritime profonde reliant Rotterdam à la mer dite Nieuwe Waterweg et le développement de l'économie de l'Allemagne enfin unifiée.

Dès lors, le trafic maritime qui s'était longtemps maintenu à un niveau nettement inférieur à ceux d'Amsterdam et autres ports hanséatiques, allait rapidement les dépasser et déborder successivement ceux de Anvers, Hambourg, Londres et, depuis six ans déjà, celui de New York, pour prendre la première place dans le monde.

Après ce bref rappel historique, il nous reste à dire un mot de la situation de ce grand port.

Située à l'embouchure commune du Rhin et de la Meuse dont les eaux se trouvent en fait partiellement confondues, l'agglomération rotterdamoise est à cheval sur le fleuve à une vingtaine de kilomètres de la mer.

Cette position en fait le débouché du bassin fluvial le mieux aménagé d'Europe en raison de ses qualités naturelles et des travaux qui ont concouru à l'amélioration de la navigabilité du Rhin et de ses affluents, en particulier le Mein, le Neckar et, plus récemment,

la Moselle. Par ce réseau incomparable, Rotterdam est donc à même de recevoir dans les meilleures conditions et au meilleur prix marchandises provenant tant des Pays-Bas que de l'Allemagne occidentale, de la France de l'Est et de la Suisse.

A cette voie d'eau, dont le développement total dépasse 2.000 kilomètres, s'ajoutent un réseau important de voies ferrées et, depuis la guerre, un faisceau d'autoroutes qui relie le port à l'Allemagne de l'Ouest et de l'Est, à la Suisse, l'Autriche et la Pologne.

Lorsqu'on connaît, par ailleurs, l'importance de la flotte fluviale néerlandaise et de son parc de camions, on juge du rayonnement de la ville sur toute l'Europe du Nord-Ouest.

2° Hinterland.

Des renseignements qui nous ont été fournis précédemment, il résulte que l'influence commerciale de Rotterdam s'étend à la partie industrielle la plus riche de notre continent.

La facilité pour les importateurs et les exportateurs d'y trouver des liaisons rapides et fréquentes avec toutes les régions du monde fait, d'ailleurs, que son hinterland s'étend bien au-delà encore, notamment en Italie et en France, sans parler du transit et des réexpéditions qui s'y effectuent à destination de l'Angleterre et de la Scandinavie.

Plus encore qu'un port européen, Rotterdam peut donc être considéré comme un établissement maritime à caractère mondial.

Enfin il n'est pas inutile de souligner, et ceci vaut aussi bien pour Anvers et Amsterdam, que le Rhin présente par rapport à nos fleuves l'avantage d'être une voie d'eau à courant libre dont la convention de Mannheim du 17 octobre 1868 consacre et garantit le caractère international. De ce fait et en raison de la concurrence effreinée que se livrent les batelleries des Etats riverains, les tarifs de transport y ont atteint un niveau anormalement bas et ce bon marché favorise bien évidemment l'emprise continentale des ports situés à l'entrée de cette artère fluviale.

3° Installations et équipement.

Les premiers petits bassins portuaires furent réalisés dans la partie Est, de 1870 à 1879, sur la rive gauche du fleuve. Mais ces installations parurent très vite insuffisantes et, suivant une formule que nous avons retrouvée partout, le port se développa vers l'aval par la création successive du bassin royal (Rijn Haven) et du bassin de la Meuse (Maas Haven), de 1884 à 1905, puis du Waal Haven.

Autour de ces bassins, complétées plus tard par l'Eem Haven, furent creusées de nombreuses darses utilisées aujourd'hui essentiellement pour le trafic des marchandises générales et la construction et la réparation navales.

Parallèlement à ces réalisations, la construction d'un premier port pétrolier fut entreprise dès 1929, quand la Compagnie Shell édifia sa raffinerie de Pernis, mise en service en 1936 et aujourd'hui l'une des plus importantes du monde. Un second port pétrolier fut ensuite construit, venant compléter ce qu'on peut appeler aujourd'hui les installations pétrolières intérieures.

Cependant, l'augmentation continuelle de la dimension des navires nécessitait de nouvelles installations en eau plus profonde et, après avoir mené à bien la reconstruction du port détruit à plus de 35 % de 1940 à 1945, le Conseil municipal décidait, en 1947, de lancer l'ensemble de travaux qui a abouti à la réalisation du Botlek comprenant, en particulier, un cinquième port pétrolier, une nouvelle raffinerie et d'importantes aires de stockage de pétrole, des postes pour gros minéraliers, un grand complexe céréalier et, enfin, un chantier de construction de grands navires, la profondeur des nouveaux bassins permettant de recevoir des bateaux de 60.000 Tdw.

Ces travaux terminés, les Rotterdamois durent aussitôt poursuivre leur marche vers l'Ouest en lançant un ouvrage beaucoup plus important encore, connu sous le nom d'Europoort (1), projet qui fut autorisé par le Conseil municipal de la ville en novembre 1957 et effectivement lancé en avril 1958.

Il n'est pas exagéré de dire que la réalisation de cet avant-port a complètement transformé la physionomie de Rotterdam en lui permettant d'accéder au rang de place maritime mondiale qu'il occupe actuellement et en faisant de lui un des premiers centres pétroliers maritimes du monde avec une capacité de raffinage de

(1) En français : porte de l'Europe.

39 millions de tonnes qui doit être portée, en 1970, à 62 millions de tonnes, le volume des réservoirs de carburant dépassant, pour sa part, 14 millions de tonnes.

Les quelques chiffres suivants donnent une idée de l'importance des installations nautiques et des moyens généraux du port :

Superficie totale des plans d'eau : 1.726 hectares.

Longueur des quais : 30,6 km.

Postes d'amarrage sur bouée : 73.

Nombre de remorqueurs : 125.

Superficie des hangars et magasins : 790.600 mètres carrés.

Capacité des entrepôts frigorifiques : 88.800 mètres carrés.

Capacité des silos à grains : 323.000 tonnes.

Possibilité de stockage de minerais et charbons : 4.880.000 tonnes.

Volume des réservoirs de carburant : 13.812.000 tonnes.

Ponts-portiques à grande puissance (8 à 27,5 tonnes) : 31.

Grues terrestres : 476.

Grues flottantes : 42.

Elévateurs flottants (d'une capacité horaire de 250 à 400 tonnes) : 28.

Elévateurs fixes : 15.

Docks flottants : 31.

Cales sèches : 7.

a) CAPACITÉ DE RÉCEPTION

La profondeur relativement faible des bassins du port intérieur ne permet pas de recevoir des navires de plus de 40.000 tonnes. En revanche, les bassins du Botlek, situés plus en aval, sont accessibles à des bâtiments allant jusqu'à 65.000 tonnes et les cargos portant 170.000 tonnes peuvent dès maintenant pénétrer dans l'Europort ; des travaux sont poursuivis pour porter cette capacité à 240.000 tonnes. Il semble cependant que cette limite de charge pourra difficilement être dépassée, compte tenu des fonds mêmes de la mer du Nord.

Pour donner une idée de l'augmentation parallèle du volume des navires et des profondeurs des bassins, indiquons que le port de Rotterdam a reçu, en 1956, un seul navire calant plus de 11,12 mètres contre 132 en 1965 et que le déplacement moyen des bâtiments ayant fréquenté cet établissement maritime a sensiblement doublé depuis douze ans.

Il convient toutefois de noter que *les navires de plus de 10 mètres de tirant d'eau ne représentent encore aujourd'hui qu'environ 4 % du total* et qu'en particulier la charge portante des cargos de marchandises générales se situe encore le plus fréquemment entre 5.000 et 10.000 tonnes.

b) DÉVELOPPEMENT DES ZONES INDUSTRIELLES

Comme Anvers, mais avec un certain retard sur le grand port belge, Rotterdam s'est préoccupé de créer des zones industrielles et 800 hectares de terrains ainsi équipés existent dans la région de Botlek auxquels viennent de s'ajouter environ 1.800 hectares au sein d'Europoort.

Nous verrons qu'en principe aucun de ces terrains n'est vendu par la ville, mais seulement concédé.

c) ADAPTATION AU TRAFIC « ROLL ON ROLL OFF » ET DE « CONTENEURS »

Depuis 1960, le transport de remorques routières chargées directement sur des « car ferry » s'effectue à raison de six fois par semaine entre Rotterdam et le Royaume-Uni. Ce procédé, qui permet de supprimer de coûteuses manipulations au départ et à l'arrivée, connaît un vif succès et une nouvelle station terminale est en cours de réalisation dans le bassin Benelux à Europoort.

En ce qui concerne *les « conteneurs »*, une première société où sont représentés des intérêts américains et européens s'est créée en vue d'aménager des moyens de manutention et des aires de stockage appropriées et d'autres groupes financiers se sont depuis intéressés au problème.

Il existe donc actuellement plusieurs installations dont la principale, sur le bassin Eemhaven, dispose de deux ponts de chargement d'une puissance de levage de 27,5 tonnes permettant de manipuler 8.000 tonnes de « conteneurs » en vingt-quatre heures.

L'accroissement très rapide de ce trafic donne à penser que les équipements existants devront être largement accrus et qu'il sera nécessaire d'y réserver une place importante dans la zone d'Europoort. On s'attend, en effet, à ce que plusieurs millions de tonnes de marchandises générales soient « containerisées » chaque année à partir de 1970.

4° Trafic.

Compte tenu de l'importance du trafic du port de Rotterdam devenu, ainsi que nous l'avons déjà rappelé, le premier établissement maritime du monde, il nous apparaît nécessaire, après avoir donné un aperçu d'ensemble de l'activité portuaire générale et de son évolution dans le contexte européen, de montrer la part respective des exportations, des importations et du transit et la nature des produits traités. Nous dirons, enfin, comment les différents modes de transport concourent aux relations du port avec son arrière pays.

a) ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Si Rotterdam occupe depuis 1955 le premier rang en Europe dans l'échelle portuaire, il convient de noter que l'écart entre cet établissement maritime et ses concurrents s'est singulièrement creusé depuis la dernière guerre et plus encore depuis douze ans.

Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer les trafics des quatre principaux ports de l'Europe du Nord en 1937, 1954 et 1966 qui s'établissent comme suit :

	1937	1954	1966
	(En millions de francs.)		
Rotterdam	46,6	48,8	130,4
Londres	44,4	52,7	59
Anvers	28,4	28,4	58,7
Hambourg	25,3	20,7	37,5

Mais, comme nous venons de le dire, ce « décrochage » de Rotterdam par rapport à ses rivaux apparaît beaucoup plus net encore si l'on remonte à 1954, année où Londres avait retrouvé la première place en Europe.

Il nous est apparu également utile de montrer, du moins pour Rotterdam, Anvers et Hambourg, quel rôle déterminant a joué dans cette évolution le trafic pétrolier, ainsi que celui des pondéreux secs et des marchandises générales :

	ANNEES	PETROLE	PONDEREUX secs.	MARCHANDISES générales.	TOTAL
Rotterdam	1954	20,8	18,6	9,4	48,8
	1966	75,6	35	19,8	130,4
Anvers	1954	5,4	10,9	12,1	28,4
	1966	23,2	17,2	18,3	58,7
Hambourg	1954	5,2	7,1	8,4	20,7
	1966	15,4	7,0	15,1	37,5

Ce tableau nous montre qu'en dépit de l'accroissement des pondéreux secs plus marqué à Rotterdam qu'à Anvers, c'est surtout l'augmentation quantitative des hydrocarbures qui a permis au grand port néerlandais d'atteindre à un trafic représentant aujourd'hui près de 40 % du mouvement maritime total de tous ses rivaux de la mer du Nord.

Toutefois, et sans vouloir minimiser cette suprématie, nous remarquerons qu'en dépit de ses progrès en *marchandises générales*, Rotterdam a sur ce point une situation moins en flèche et reste suivi de près par Anvers et Hambourg.

Pour situer la position de Rotterdam dans le monde et expliquer l'attrait qu'il exerce sur les chargeurs, il nous reste à dire que ce port est touché par 275 lignes régulières ayant assuré, en 1966, 12.500 départs annoncés se répartissant comme suit par destination :

Angleterre	3.700
Europe occidentale et septentrionale....	2.475
Amérique du Nord.....	1.450
Méditerranée	1.250
Afrique et Arabie.....	1.225
Asie	1.125
Amérique du Sud.....	975
Australie et Insulinde.....	300

b) FONCTION NATIONALE ET INTERNATIONALE

Le volume de marchandises transitant par Rotterdam est loin d'avoir suivi la progression globale du trafic, notamment en ce qui concerne les embarquements. On constatera donc, non sans surprise, que le rôle national du port s'est affirmé dans de sensibles proportions.

En effet, en 1930 par exemple, importations et exportations néerlandaises ne représentaient pas 30 % du total, alors qu'elles atteignent aujourd'hui près de 70 %.

Sur les 41,6 millions de tonnes ayant transité par le port, 4,9 l'on fait par voie maritime.

Les 36,7 millions de tonnes restantes ayant emprunté les voies intérieures se répartissaient comme suit, en 1966, par origine et destination réunies :

Allemagne fédérale ..	31	millions de tonnes.
Belgique	1,8	—
France	1,9	—
Suisse	1,5	—
Autres pays	0,6	—

c) MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS VERS L'INTÉRIEUR

On ne sera pas étonné de constater le rôle prédominant que joue la voie d'eau dans les échanges de Rotterdam avec son arrière-pays, qu'il s'agisse de la Hollande ou des nations voisines.

Tous ceux qui ont eu l'occasion d'emprunter ou de longer le Rhin, ont pu, en effet, se rendre compte de l'activité spectaculaire de la batellerie sur ce grand fleuve qui a véhiculé, en 1967, plus de 220 millions de tonnes de marchandises, soit dix fois plus que la Seine. Par ailleurs, il n'est pratiquement aucun centre important de Hollande qui ne puisse être atteint par rivière ou canal.

Mais, en dehors de la voie d'eau prédestinée à l'acheminement des produits pondéreux et, en partie, de faible valeur marchande, les Pays-Bas disposent d'un réseau ferré important et, depuis plus de dix ans déjà, d'un ensemble autoroutier qui est sans doute par sa densité le premier du monde, avec un développement total

de 800 kilomètres. Nos voisins n'ont pas attendu, en effet, le développement du trafic automobile et la saturation des routes existantes pour s'équiper dans ce domaine.

Enfin, l'oléoduc est venu compléter cet ensemble.

Compte tenu de ces éléments, la situation du transit international se présentait comme suit en 1967 :

1. *Voies navigables* : 53 millions de tonnes, la plus grande partie de ce trafic avec l'étranger empruntant le Rhin (45,5 millions de tonnes).

En 1966, on notera que sur les 88,2 millions de tonnes ayant franchi par le Rhin la frontière néerlandaise, 39,5 sont allées vers Rotterdam, 5,6 vers Amsterdam, 22,8 vers le reste des Pays-Bas et 20,3 vers la Belgique ou la France.

2. *Chemins de fer* : 1.700.000 tonnes, trafic stationnaire ou en faible augmentation.

3. *Route* : 3.560.000 tonnes (contre 508.000 en 1955) (1).

4. *Oléoduc* : 14.700.000 tonnes (contre 2.300.000 en 1960).

d) PRINCIPALES MARCHANDISES TRAITÉES

Nous ne reviendrons pas sur l'importance du trafic pétrolier, problème déjà largement traité, sinon pour rappeler que, sur les 78,4 millions de tonnes d'hydrocarbures, 4,7 servent à l'avitaillement des navires et 13,5 sont réexpédiés par voie maritime. Ceci nous est l'occasion de rappeler que la capacité de raffinage du complexe portuaire était, au 1^{er} janvier dernier, de 38,5 millions de tonnes et celle de stockage de plus de 13 millions de tonnes.

En dehors des hydrocarbures, trois catégories de produits dominant dans la catégorie du vrac : les minerais, les céréales et les engrais.

Les tonnages des *minerais* débarqués, et singulièrement de *minerai de fer*, connaissent depuis les vingt dernières années un taux d'accroissement très important, puisque leur chiffre est passé de 211.000 t en 1947 à 17.416.000 t en 1967. En raison de l'absence de sidérurgie néerlandaise dans la région rotterdamoise, plus de 95 % de ce minerai transite en direction de l'étranger, principalement l'Allemagne.

(1) Date à laquelle le port fut relié à l'intérieur par un important réseau d'autoroutes.

Cette structure de trafic pourrait évoluer au cas, qui apparaît aujourd'hui probable, de l'implantation d'un complexe sidérurgique sur les terrains d'Europoort.

Pour les céréales, la progression est moins spectaculaire puisque dès 1930, Rotterdam en traitait 4.237.000 tonnes contre 7.195.000 tonnes en 1967. Cependant, une nette reprise s'est manifestée depuis quelques années avec la mise en œuvre de silos à grande capacité et à fort débit d'aspiration. Rotterdam est donc sur ce point un rival dangereux pour Anvers, très axé lui aussi sur cette catégorie de produits.

On trouve surtout des céréales aux entrées : 6.071.000 tonnes, soit 88 % contre 12 % aux embarquements ; 60 % environ transitent à travers les Pays-Bas.

Le trafic des engrais a connu, comme celui du minerai, une remarquable progression, mais ce produit figure aussi bien aux débarquements : 60 %, qu'aux embarquements : 40 %. Dans ce domaine également, le transit l'emporte nettement sur le commerce maritime national, spécialement aux entrées. Ces chiffres qui pourraient surprendre, les Pays-Bas étant grands consommateurs d'engrais, s'expliquent par le fait que les Néerlandais achètent à l'Allemagne la plus grande partie de ces produits qu'ils reçoivent par voie fluviale.

Sous la rubrique « autres marchandises en vrac », nous trouvons les chaux, ciments, sucres, huiles végétales, etc. dont il est difficile d'apprécier la progression, le mode d'emballage amenant parfois à traiter les mêmes produits dans la catégorie des marchandises dites « générales ».

En ce qui concerne enfin cette dernière catégorie dont nous avons signalé l'intérêt, la progression sur 1966 a été spectaculaire, de 19,7 millions à 22,5 millions de tonnes, et si cette tendance devait s'accroître, Rotterdam se détacherait nettement d'Anvers dans un domaine où le grand port belge a longtemps tenu le premier rang en Europe.

Nous avons noté cependant que le pourcentage de marchandises générales traitées dans les ports allemands reste sensiblement plus élevé qu'aux Pays-Bas, soit 28,7 % contre 15,6 %.

5° Perspectives de développement et avenir du port de Rotterdam.

Les autorités rotterdamoises, dont le dynamisme égale l'optimisme, annoncent pour leur part un trafic qui atteindrait 200 millions de tonnes en 1975, mais il faut bien admettre que ce résultat sera en grande partie conditionné par le développement du mouvement d'hydrocarbures et les capacités d'accueil des supertankers.

Dans ce domaine, des investissements considérables sont donc d'ores et déjà engagés tendant en priorité à réaliser sensiblement dans le prolongement de la voie d'eau maritime, un chenal d'accès s'avancant de 13 kilomètres en mer du Nord, avec une profondeur de 32 mètres sur une largeur de 400 mètres.

Par ailleurs, et l'effort en cours de réalisation n'est pas moins spectaculaire, les jetées extérieures d'entrée seront allongées de 3 kilomètres et un terrain de l'ordre d'une surface de 2.500 hectares, dit Maasvlakte, est en cours de remblaiement à l'extrême Ouest d'Europoort.

On jugera de l'importance des travaux entrepris en apprenant que, pour réaliser l'endigage nécessaire de cette zone établie sur des fonds allant de moins 4 à moins 8 mètres il sera nécessaire d'apporter de l'Eifel ou des Ardennes belges, 5 millions de tonnes de roches dont 500.000 sont déjà sur place.

C'est dans cette région que se trouveront les bassins accessibles aux navires de l'ordre de 240.000 tonnes que le port pense pouvoir recevoir au début de 1970.

*

* *

Quant à l'avenir, il est bien évident que la croissance même de la capacité de raffinage (62 millions de tonnes en 1970) ainsi que le ravitaillement des installations d'Amsterdam et probablement d'Anvers devraient rapidement porter le trafic pétrolier au niveau ou au-delà de 100 millions de tonnes (contre 78 actuellement). De même, on peut escompter sans grand risque une augmentation sensible des importations de minerais d'outre-mer et des embarquements et débarquements d'engrais.

Mais toutes ces données restent naturellement subordonnées à deux éléments qui n'ont entre eux que peu de rapport : le volume des futurs navires pétroliers ou même minéraliers et la capacité qu'il serait peut-être imprudent d'escompter comme indéfinie de développement de l'économie européenne.

Sur le premier point, les éléments sont bien connus. Compte tenu des profondeurs de la mer du Nord, il serait techniquement difficile et économiquement déraisonnable de doter Rotterdam d'un chenal accessible à des navires calant 24 mètres et au-delà et les personnalités que nous avons rencontrées le savent si bien qu'elles contestent l'utilité et la rentabilité de tels supertankers et estiment, qu'en tout état de cause, leur nombre resterait limité.

Quant au second point, son interprétation laisse la place à de plus larges inconnues, mais il ne faut cependant pas oublier que le progrès économique devrait raisonnablement et tout naturellement connaître au moins une pause après la phase de progression historiquement unique qu'il a connue depuis 15 ans, progression « favorisée », si l'on peut dire, tant par la reconstitution des pertes immenses résultant de la guerre que par la poussée démographique et les mutations techniques. Le drame est peut-être justement, là comme ailleurs, que l'ampleur des investissements entrepris et la lourdeur de leur charge financière sur les budgets annuels condamnent les entreprises portuaires, comme tant d'autres, à une « fuite en avant » dont l'arrêt entraînerait des conséquences sociales et économiques incalculables.

ROTTERDAM - EUROPOORT

0 1 2 3 km
0 1 2 miles



- R radarstation
- geprojecteerde wegen
geplante Strassen
projected roads
routes projetées
- bestaande wegen
bestehende Strassen
existing roads
routes existantes
- ==== wegen, die in de toekomst vervallen.
Strassen, die in der Zukunft aufgehoben werden.
roads to be cancelled in the future
routes à abolir dans le futur

VI. — GESTION ADMINISTRATIVE ET PROBLEMES FINANCIERS DES GRANDS PORTS NEERLANDAIS

Avec ce chapitre, nous abordons un des points les plus délicats de ce rapport et celui sur lequel il nous a été le plus difficile de recueillir des informations complètes et précises.

Nous pouvons cependant dégager, tout d'abord, un certain nombre de principes de nature à faire comprendre la différence fondamentale existant entre les établissements maritimes néerlandais et français.

1° Gestion administrative.

Comme Anvers, Amsterdam et Rotterdam sont des ports municipaux, c'est-à-dire qu'ils appartiennent, pour leur plus grande partie, aux villes sur le territoire desquelles ils se trouvent et sont gérés par elles.

Toutefois, certains ports maritimes plus petits appartiennent soit à l'Etat (Ijmuiden), soit à des organismes de droit public groupant l'Etat, la province et la commune (Welfzijl, Flessingue et Terneuzen).

Pour en revenir à la gestion de Rotterdam, trois autorités sont à considérer : l'Etat, la municipalité et les entreprises privées.

a) L'ÉTAT

Le fleuve en son entier, y compris la nouvelle voie d'accès à la mer, ainsi que le bassin Koninghaven, sont la propriété de l'Etat. Sur ce domaine maritime, le Gouvernement assure la sécurité et la police de la navigation, ainsi que le pilotage et le balisage. Il pourvoit également au fonctionnement des stations de radar.

b) LA MUNICIPALITÉ

La municipalité est, à l'exception du domaine étatique défini ci-dessus, propriétaire de la partie du port se trouvant sur son territoire, ainsi que de l'ensemble Europoort débordant hors des limites

de la commune. La ville est administrée par un conseil de quarante-cinq membres élus au suffrage universel, pour quatre ans, mais son président, le bourgmestre, est nommé par la Reine, pour six ans.

Le bourgmestre préside le Conseil des Echevins chargé de la gestion journalière de la ville.

L'administration du port, qui constitue un des services les plus importants de la ville, est placée sous l'autorité d'un échevin, dit *Echevin du port*, qui est traditionnellement le bourgmestre de la ville.

Ce bourgmestre dispose naturellement, pour l'aider dans cette tâche particulière et complexe, d'une importante administration dont le directeur est nommé par le Conseil municipal.

c) LES ENTREPRISES PRIVÉES

Une des grandes originalités des ports néerlandais, et notamment de Rotterdam, est la place qu'y occupent les entreprises privées regroupées en plusieurs organismes dont le principal est la Fondation pour la défense des intérêts portuaires.

En effet, plus de 90 % des superstructures et des quais sont concédés à des entreprises qui assurent, pour leur compte, l'essentiel des opérations intéressant les usagers, opérations dévolues en France aux autorités portuaires.

Parmi ces activités, nous noterons par exemple :

- le remorquage, les services traversiers et le transport des personnes dans le port ;
- la manipulation des marchandises et l'avitaillement des navires ;
- le contrôle général des activités portuaires, en collaboration avec la police municipale.

Enfin, tous les employeurs, tels qu'armateurs, agents maritimes, assureurs, courtiers maritimes, etc., ont constitué une fédération dénommée Fédération maritime Sud (S. V. Z.).

Cet organisme intervient comme partie dans les contrats de travail collectifs et rémunère de plus une sorte de réserve permanente de dockers qu'elle peut ainsi mettre à tout moment à la disposition des employeurs.

Il résulte de cette situation que les effectifs du personnel portuaire de l'Etat et des municipalités sont, aux Pays-Bas plus encore qu'en Belgique, beaucoup moins élevés que dans nos ports. C'est ainsi, par exemple, que le nombre des employés administratifs et techniques, y compris ceux de l'Etat, ne dépassait pas, en 1966, 1.000 personnes à Rotterdam et 450 à Amsterdam, alors qu'il était de 3.500 à Anvers et d'environ 1.800 au Havre.

Autre élément de comparaison : les dépenses de personnel inscrites au budget portuaire atteignaient, en 1964, 15,3 millions de francs à Rotterdam, contre 39 millions de francs au Havre, c'est-à-dire qu'elles étaient, dans ce dernier cas, quinze fois plus élevées par tonne transportée.

2° Les problèmes budgétaires et les taxes portuaires.

a) RESSOURCES GÉNÉRALES DES COMMUNES NÉERLANDAISES

Etant donné le caractère municipal des ports, il nous apparaît nécessaire de donner, tout d'abord, quelques indications sur les ressources des communes néerlandaises.

En effet, contrairement à ce qui se passe en France, le produit des impôts locaux ne représente qu'une part assez faible des ressources communales, ces dernières étant à 80 % assurées par *un fonds des municipalités*, lui-même alimenté par le Trésor public qui y affecte un certain pourcentage (13 % en 1967) du produit des impôts directs.

En l'année 1964, par exemple, la dotation de ce fonds a atteint 1.805 millions de florins alors que le montant des ressources propres des communes s'élevait, pour l'ensemble du pays, à 560 millions.

Les critères de répartition des sommes ainsi allouées à chaque commune sont, essentiellement, la superficie, l'impôt foncier, la contribution personnelle et le chiffre de la population. Il est bien évident que ces bases de calcul avantagent des villes telles que Rotterdam ou Amsterdam qui recevront respectivement, à ce titre, pour 1968 : 300,5 millions et 451 millions de florins, sommes qui représentent très probablement plus de 80 % des ressources de ces deux villes.

En raison du mécanisme de compensation fonctionnant entre les budgets des différents services municipaux, y compris le service portuaire, cette modalité originale de répartition du produit de l'impôt par l'Etat méritait d'être soulignée.

b) PARTICIPATION DE L'ÉTAT ET DES COMMUNES
AUX DÉPENSES PORTUAIRES

1. *Intervention directe de l'Etat.*

En règle générale donc, l'Etat n'accorde aucune subvention pour l'aménagement et l'exploitation des installations portuaires appartenant aux communes, mais nous verrons plus loin que c'est précisément à travers le budget des municipalités que les ports reçoivent une aide financière. Comme à Anvers, en effet, mais il n'est pas inutile de le rappeler, l'administration portuaire ne constitue à Amsterdam et à Rotterdam qu'un secteur de l'activité municipale.

Voyons maintenant comment les choses se présentent par nature d'opérations.

En ce qui concerne les voies d'accès portuaires, les dépenses relatives à leur creusage ou à leur dragage ainsi que celles concernant la construction et l'entretien des digues maritimes sont, en principe, à la charge de l'Etat et entreprises par ses services. Cependant, les frais engagés pour améliorer les qualités nautiques de ces accès sont supportés à raison d'un tiers par les communes. Cette règle nous a semblé, toutefois, mieux respectée à Amsterdam qu'à Rotterdam où, dans les projets d'extension en cours à l'extrême Ouest de l'Europoort, l'Etat ne prendrait à sa charge que les deux tiers des frais de construction des digues de protection maritime du Maasvlakte tandis que les dépenses de remblaiement seraient supportées en totalité par la commune ou, en tout cas, remboursées par elle à l'Etat.

2. *Le budget des services portuaires communaux.*

Le budget ordinaire, destiné à faire face aux dépenses courantes y compris les intérêts des emprunts souscrits pour combler les déficits antérieurs et financer les investissements, est alimenté

par les droits de port, les rétributions pour services rendus, les loyers des bâtiments ou terrains, les contributions de l'Etat à certains entretiens d'ouvrage ou de service sur les voies maritimes et, enfin, une participation financière communale difficile à évaluer.

Sur ces bases, le budget de fonctionnement doit être équilibré mais, si nous avons bien compris les explications qui nous ont été fournies, le déficit éventuel peut être couvert par l'emprunt.

A titre d'exemple, le budget ordinaire du *port de Rotterdam* se présentait comme suit en 1965 (en millions de florins) :

Recettes.

Droits de port maritime.....	41
Fluviaux	2,9
Loyers des terrains.....	21
Grues	6,9
Magasins	2,7
Divers	5,4
	<hr/>
	79,9
	<hr/> <hr/>

Dépenses.

Salaires	14
Amortissements	40
Réparations et entretien.....	30
Divers	3,5
	<hr/>
Total	87,5
	<hr/> <hr/>
Déficit	7,6

Depuis, le solde déficitaire a considérablement augmenté puisqu'il a atteint 19 millions de florins en 1966, 21,6 millions de florins en 1967 et dépassera, probablement, 25 millions de florins en 1968 pour un budget de 124 millions de florins.

En ce qui concerne Amsterdam, la situation financière est plus favorable avec un excédent des recettes sur les dépenses évalué à 627.500 florins, en 1967, et qui a atteint 482.000 florins en 1966 pour un budget de l'ordre de 29 millions de florins.

Le budget extraordinaire, destiné à couvrir les dépenses directes d'investissement et le remboursement des emprunts est alimenté par les emprunts et les contributions du budget ordinaire au titre des amortissements.

On jugera de l'importance des investissements en apprenant que le coût total de réalisation d'Europoort est évalué à 770 millions de florins dont 660 à la charge de la ville et que le coût des travaux de modernisation étant évalué, pour 1966, à 120 millions de florins à Rotterdam et à 50 millions à Amsterdam.

Ceci nous amène à parler d'une question extrêmement controversée qui tient aux conditions dans lesquelles peuvent emprunter les communes et, en conséquence, les ports néerlandais.

Il semble que pour les travaux entrepris en particulier pour la construction du Botlek et jusqu'en 1960, les organismes portuaires aient pu bénéficier auprès de l'Etat de prêts communaux à des taux très intéressants de 3 à 3,75 % avec des délais d'amortissement extrêmement favorables allant de 20 ans pour les outillages à 40 ans pour les quais et même 60 ans pour certaines opérations foncières. Mais nous avons acquis la conviction qu'en raison même des incidences inflationnistes évidentes de telles méthodes, les municipalités ne peuvent aujourd'hui se procurer les fonds nécessaires que dans des conditions très voisines de celles du marché financier mondial, les taux d'intérêt se situant entre 6,75 % et 7 % pour une durée de 20 à 30 ans. Encore les villes néerlandaises se plaignent-elles que l'Etat ait récemment plafonné le montant global de ces emprunts — 300 millions de florins en 1967 (soit 410 millions de francs).

Il ne nous apparaît donc pas équitable de dire que les ports néerlandais soient actuellement mieux traités que les nôtres en ce qui concerne l'aide qu'ils reçoivent de l'Etat de manière directe ou indirecte et il nous semble même, au contraire, que nos établissements maritimes sont actuellement plus favorisés, le seul et important handicap des ports français étant précisément de dépendre du volume des dotations budgétaires accordées de Paris et de ne disposer, en conséquence, que d'une autonomie très relative dans le domaine des investissements.

3° Droits de port et rémunération des services rendus (valables pour 1965).

a) DROITS DE PORT

L'objet du chapitre ci-dessus est de donner un aperçu général des droits perçus par les services municipaux mais il convient de ne pas oublier qu'une grande partie des quais sont concédés à des entreprises privées qui pratiquent un système de droits inspirés de ceux de la ville mais pouvant présenter avec eux de notables différences.

Ces réserves faites, les droits de port de la ville sont calculés en fonction du déplacement brut des navires exprimé en mètre cube (1) et, éventuellement, de leur cargaison.

Les tarifs les plus élevés s'appliquent aux bâtiments effectuant du « tramp » et les plus bas à ceux des lignes régulières. Il est tenu compte également dans chaque cas du coefficient de chargement du navire.

A titre d'exemple :

— un navire « tramp » de 10.000 mètres cubes de déplacement paiera 1.500 florins s'il porte au moins 4.000 tonnes de marchandises et seulement 43 florins 75 si sa charge est inférieure à 500 tonnes.

— un navire de ligne régulière de 10.000 mètres cubes portant 2.000 tonnes paiera 1.125 florins et également 43 florins 75 pour une charge inférieure à 5 %. Mais, en outre, ces navires de lignes régulières bénéficieront des importantes réductions suivantes :

20 % pour ceux effectuant au moins une escale par semaine ;
25 % à partir de la seconde escale annuelle.

Des tarifs spéciaux beaucoup plus bas sont, de plus, appliqués aux bâtiments ne se livrant qu'à des opérations de ravitaillement ou s'amarrant sur bouées sans décharger ou charger aucune marchandise.

Enfin, des exemptions totales de droit de port sont accordées aux navires en cale sèche, en réparation ou en transit.

(1) 1 tonneau (tjb) = 2,83 mètres cubes.

En revanche, les navires restant au port *plus de deux mois* sont taxés à 0,15 florin par mètre cube par mois ou fraction de mois suivants.

b) RÉMUNÉRATION DES SERVICES RENDUS

Aux droits de port définis ci-dessus viennent s'ajouter la rémunération des services de pilotage de l'Etat, de la municipalité, du remorquage par les entreprises privées, le paiement de location des grues et autres engins de manutention et divers frais d'administration. A cette question se rattache le problème de la location ou de la concession des terrains qui mérite un développement spécial.

4° Conditions de location ou de concession de terrains industriels.

Comme nous l'avons déjà indiqué, les ports néerlandais tirent des ressources importantes de la location des terrains leur appartenant ou dont ils se sont rendus acquéreurs lorsqu'ils sont en dehors des limites municipales.

Mais, contrairement à ce que nous avons vu à Anvers, aucun terrain portuaire n'a été vendu à des particuliers et la règle de la location ou de la concession est générale, la durée des baux allant de 25 à 50 ans avec renouvellement possible.

Les prix de location, susceptibles de revision généralement tous les cinq ans, sont évidemment variables selon les emplacements et, notamment, la proximité des bassins mais, suivant les renseignements qui nous ont été fournis, ils sont, pour les terrains industriels, de l'ordre de 1,5 florin par mètre carré en moyenne, à Europoort, et de 1 florin seulement à Amsterdam.

En raison de cette procédure, la part du produit des locations de terrains et de quais dans les recettes ordinaires du port était, par exemple, en 1963, de 25 % à Rotterdam contre moins de 2 % au Havre et cet écart montre quelle était, au moins jusqu'à ces dernières années, la différence totale de conception existant entre les principes de gestion d'un port aux Pays-Bas et en France.

CONCLUSION

Les membres de la délégation avaient l'intention de compléter les informations qu'ils avaient recueillies à Anvers, Amsterdam et Rotterdam en procédant à une visite des principaux ports français, ceci, notamment, afin de permettre d'établir une comparaison entre les moyens et les modes de gestion des établissements maritimes français et étrangers.

En raison des événements politiques et sociaux, ce projet n'a pu être réalisé, *sauf en ce qui concerne Le Havre*. Nous limiterons donc notre étude des problèmes intéressant la France à quelques courtes notes figurant en annexes de ce rapport.

Il est bien entendu, cependant, que dans nos conclusions, nous serons amenés assez fréquemment à souligner les différences existant entre la France et l'étranger sur le plan portuaire.

*
* *

La première impression, et celle qui restera, nous le pensons, dans l'esprit de chacun d'entre nous, est la dimension des installations visitées et le volume des moyens mis en œuvre, notamment à Anvers et Rotterdam.

Pour en donner quelques exemples, la surface des plans d'eau de Rotterdam est le triple de celle de Marseille et la même disproportion apparaît dans les aires de stockage, les surfaces couvertes, les silos et les grues et portiques.

En second lieu, le fait le plus marquant est l'importance du trafic par voie d'eau et la sorte de « mariage » que l'on observe dans tous les bassins entre les trafics maritime et fluviaux. Seul, chez nous, le port de Rouen avance dans ce domaine un chiffre relativement important avec 7.600.000 tonnes, mais nous sommes encore bien loin des 33.800.000 tonnes d'Anvers et des 77 millions de tonnes de Rotterdam : chiffres à rapprocher, sans commentaires, de la part de la voie navigable dans le trafic du Havre, soit 1.100.000 tonnes en 1966 !

Nous avons noté aussi l'importance des grandes liaisons routières avec l'arrière-pays et l'étranger et le fait que le trafic de camions dépasse partout très notablement celui du « rail ».

Mais à côté de ces impressions qui pourraient être celles de simples visiteurs intéressés, il reste à préciser les quelques points sur lesquels ont porté nos principales observations et nous nous limiterons volontairement aux principaux.

Tout d'abord, et ceci ne nous a pas surpris, le caractère international de l'activité des ports visités reste, sinon dominant, du moins considérable et, là encore, le contraste est frappant entre les 34.447 tonnes importées et exportées de l'étranger par Le Havre et le transit international de Rotterdam qui est, sensiblement, *mille fois plus important*.

Notre deuxième observation concerne le volume des marchandises générales dont nous avons dit tout l'intérêt et le caractère enrichissant et, sur ce point, on nous excusera de signaler une fois encore l'aspect trompeur des statistiques qui placent Marseille au second rang en Europe derrière Rotterdam, mais avec 4 millions 800.000 tonnes de marchandises diverses contre 17.927.000 à Anvers et 22.500.000 pour le grand port néerlandais. Se rattache à cet aspect du problème portuaire celui du trafic de « conteneurs » dont nous avons vu le volume et le développement, notamment à Anvers.

Enfin, pour en terminer avec le chapitre du trafic, nous rappellerons la part non négligeable que jouent Anvers et Rotterdam dans notre commerce extérieur par voie maritime surtout si l'on considère la valeur des marchandises traitées.

Mais nos principales observations concernent, bien entendu, les différences fondamentales entre l'administration et la gestion des ports belges et néerlandais et celle de nos établissements maritimes.

Il n'est certes pas facile de traiter d'une telle question en quelques pages et toute tentative pourtant nécessaire de simplification du problème prête le flanc à la critique, mais en première approximation, on peut dire que les grands ports français, d'une part, appartiennent à l'Etat et sont gérés directement ou non par lui et, d'autre part, sont considérés comme des entités purement maritimes, alors que les ports belges et néerlandais appartiennent à des villes avec lesquelles ils font corps administrativement et financièrement.

Il convient, en effet, de ne pas se laisser prendre au mirage des mots. En effet, si nos principaux ports sont dits « autonomes », il n'en reste pas moins que l'Etat en désigne le directeur, domine le conseil d'administration, fournit l'encadrement technique et administratif essentiel et contrôle de très près les ressources et les dépenses.

Par ailleurs, de tels établissements restent en quelque sorte, enfermés géographiquement et fonctionnellement dans leur domaine portuaire. Et il faut bien dire que cette formule satisfait à la fois notre tradition centralisatrice et notre esprit cartésien.

Rien de tel dans les pays à la longue tradition communale régionaliste où l'esprit commercial s'est nourri d'empirisme. Certes, et nous l'avons montré, l'Etat français ne se désintéresse pas de ses ports et leur apporte une aide parfois importante et toujours substantielle, mais Anvers comme Amsterdam et Rotterdam sont d'abord des communes administrées et gérées par des élus et le port n'est à côté de tous les autres services municipaux et des entreprises privées qu'un domaine complémentaire même s'il se révèle le plus important. Malgré leur fonction nationale évidente, ils n'en restent pas moins, en premier lieu, des instruments de la richesse de la cité qui les a créés et développés.

On voit aisément toute la souplesse que permet une telle formule, notamment sur le plan financier. Rien n'empêche, en effet, une ville telle que Rotterdam, de jouer du montant de tels impôts locaux ou du taux de location de terrains pour augmenter ou diminuer les droits portuaires. Par ailleurs, Anvers et Amsterdam ont pu consacrer des crédits très importants à des aménagements routiers intéressant directement le port : toutes choses difficilement concevables en France où les budgets des villes et des ports sont séparés par des cloisons étanches.

Doit-on conclure que notre système doive être totalement réformé ? Ce serait sans doute aller trop loin comme il serait, d'ailleurs, injuste de ne pas reconnaître les efforts entrepris depuis quelques années pour donner tout de même à nos principaux ports une certaine autonomie et leur permettre de développer des zones industrielles en dehors des installations spécifiquement nautiques. Par ailleurs, le système adopté par les Belges et les Hollandais présente aussi quelques inconvénients par le fait que l'aire portuaire ne coïncide plus, dans la plupart des cas, avec le territoire municipal.

Mais, quel que soit l'intérêt des comparaisons établies entre les modes de gestion et le montant des droits et autres frais portuaires, nous ne pensons pas que ce soit là le vrai problème, compte tenu du caractère essentiel que présente pour les armateurs et les chargeurs la manipulation rapide des marchandises, leur acheminement au meilleur compte à destination et la possibilité de trouver du fret de retour : toutes choses qui supposent, sur place, un outillage moderne et puissant en moyens de levage, des quais largement dimensionnés, des moyens de communications nombreux et modernes (voies navigables, chemins de fer, autoroutes et oléoducs) et à proximité, un complexe industriel nourrissant un courant important d'échanges à l'exportation et à l'importation.

Mais la réunion de toutes ces conditions restera insuffisante tant que les Français n'auront pas compris *l'importance de l'esprit et de la formation commerciale*. Il ne s'agit pas, comme cela nous a été souvent répété, d'attendre la marchandise, il faut aller la chercher. Nous verrions donc sans inconvénient la direction de tel ou tel de nos grands ports confiée à une personnalité plus orientée vers les questions économiques que spécialisée sur le plan purement technique.

En terminant ce rapport, qui aura peut-être paru trop long aux profanes et trop court aux spécialistes des problèmes maritimes, nous pensons utile d'évoquer à nouveau *les perspectives d'avenir*.

Ainsi que nous l'avons déjà signalé, l'augmentation continuelle du tonnage des navires constitue pour la France une chance de voir revenir dans ses ports une partie de l'activité maritime qui s'en était détournée. Cette chance, elle doit la saisir, et il semble que le Gouvernement ait, pour sa part, décidé de réaliser dans ce domaine l'œuvre de concentration et d'équipement nécessaire après avoir heureusement réformé les modes de gestion et la fiscalité. Cependant, cet effort ne doit pas rester limité au domaine portuaire mais *s'étendre à tous les moyens de communication*, notamment routiers, dont l'insuffisance a entraîné la décadence relative de nos établissements. C'est, nous le pensons, *avec la nécessité du développement d'importants complexes industriels côtiers*, la principale conclusion que nous avons retirée de notre voyage.

ANNEXE I

NOTE CONCERNANT LE PORT DE DUNKERQUE

I. — Situation et hinterland.

Dunkerque offre à la région Nord un débouché maritime de premier ordre. Premier port continental important rencontré par les navires qui entrent en Mer du Nord, Dunkerque est en effet très bien relié à l'arrière-pays, par une desserte ferroviaire qui a toujours été excellente ; par une voie d'eau moderne grâce à la prochaine mise en service du canal à grand gabarit Dunkerque—Valenciennes ; et bientôt par la liaison autoroutière Dunkerque—Lille—Paris.

La zone d'influence de Dunkerque s'étend ainsi sur la région du Nord, la région parisienne, la Lorraine, la Picardie et la Champagne.

Cependant un important trafic potentiel de ce port à destination ou en provenance des mêmes régions françaises lui échappe en raison de l'attraction exercée notamment par Anvers, Gand et Rotterdam.

Le volume de marchandises théoriquement récupérable est d'environ 2 millions de tonnes aux entrées et de 1,9 million de tonnes aux sorties.

II. — Trafic.

1° PHYSIONOMIE GÉNÉRALE

Avec un tonnage total de 17 millions de tonnes en 1967, dont 12,9 millions aux entrées et 4,1 millions de tonnes aux sorties, Dunkerque occupe la troisième place parmi les ports français.

L'augmentation considérable de ce tonnage, qui n'était encore que de 8,5 millions de tonnes en 1962, est essentiellement la conséquence de la croissance rapide des trafics de minerai de fer et d'hydrocarbures.

Le trafic se répartit comme suit :

8 millions de tonnes d'hydrocarbures ;

4,5 millions de tonnes de minerai ;

4,5 millions de tonnes de marchandises autres que les hydrocarbures et les minerais.

Les importations d'hydrocarbures et de minerai de fer sont faites, pour l'essentiel, par des pétroliers et des minéraliers d'un tonnage moyen voisin de 30.000 tonnes.

2° FONCTION DE TRANSIT

Dunkerque est le débouché maritime naturel de la région Nord, et c'est là sa fonction essentielle.

A cette fonction s'ajoute un rôle de transit qui, en 1967, a porté sur un tonnage total voisin de 900.000 tonnes.

Ce tonnage se répartit approximativement, à l'entrée, en 550.000 tonnes de minerai de fer à destination de la Sarre et à 50.000 tonnes de divers venant de Grande-Bretagne à destination de la Suisse et, à la sortie, en 200.000 tonnes de primeurs venant d'Italie et 100.000 tonnes de divers venant de Suisse à destination de la Grande-Bretagne.

Tous ces tonnages sont acheminés par chemin de fer.

3° MOYENS DE TRANSPORT VERS L'INTÉRIEUR

	ENTREES (acheminement du port vers l'intérieur).	SORTIES (acheminement de l'intérieur vers le port).
	(En millions de tonnes.)	
Voie ferrée.....	4,6	1,9
Voie d'eau.....	0,9	0,7
Route	2,9	0,3

Les produits pétroliers issus de la raffinerie de Dunkerque, de même que les aciers produits par la Société Usinor à Dunkerque et expédiés vers l'intérieur, sont inclus dans ces tonnages.

III. — Installations et équipements.

Le port de Dunkerque est formé par un ensemble de bassins à flot auxquels les navires accèdent par deux écluses et un avant-port ouvert sur une rade profonde et bien abritée par les bancs de Flandre.

1° CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES INSTALLATIONS MARITIMES

Surface de l'avant-port : 80 hectares ;

Dimensions des écluses :

Trystzam : longueur 170 mètres, largeur 25 mètres, cote du seuil — 5 mètres
(accessible à des navires de 10.000 tonnes).

Watier : longueur 280 mètres, largeur 40 mètres, cote du seuil — 8 mètres
(accessible à des navires de 50.000 à 55.000 tonnes).

Surface des bassins à flot : 215 hectares.

Longueur des quais : 9,6 kilomètres.

Nombre de postes d'amarrage : 70.

Nombre de cales sèches : 3.

Nombre de docks flottants : 2.

2° MOYENS DE MANUTENTION

Grues de quai (3 à 10 tonnes) : 150.

Grues flottantes : 5.

Portiques de déchargement de minerai : 3.

Aspirateurs à grains : 5.

3° MOYENS DE STOCKAGE

Citernes pour huiles minérales : 2 millions de mètres cubes.
Capacité de stockage de minerai : 0,7 million de tonnes.
Hangars et magasins : 152.500 mètres carrés.
Entrepôts frigorifiques : 4.000 tonnes.
Silo à grains : 25.000 tonnes.
Chai à vin : 40.000 hectolitres.

4° CAPACITÉ DE RÉCEPTION

La cote du seuil de l'écluse Watier (— 8) limite actuellement à environ 55.000 tonnes le port en lourd maximum des navires pouvant entrer dans les bassins.

Dès 1971, cette limite sera portée à 125.000 tonnes par la mise en service de la nouvelle écluse, en cours de construction, dont les dimensions principales sont les suivantes :

Longueur 365 mètres, largeur 50 mètres, cote du seuil — 13,5 mètres.

Pour faire face à l'accroissement considérable de la taille des navires, un projet de construction d'un nouvel avant-port implanté dans l'Ouest du port actuel permettra, dans une première étape, la réception de navires d'un port en lourd allant jusqu'à 250.000 tonnes.

Mais, grâce aux fonds très importants que l'on trouve au large de Dunkerque, il est possible de recevoir des superpétroliers, allant jusqu'à 750.000 tonnes, dans une installation d'île artificielle.

IV. — Gestion et exploitation du port.

1° PROPRIÉTÉ

Depuis le 1^{er} avril 1966, Dunkerque est un port autonome.

L'Etat conserve la propriété des biens immeubles, terrains et ouvrages qui forment le domaine du port.

Les outillages sont la propriété du port autonome.

2° GESTION

Le port autonome est géré par un conseil d'administration de vingt-quatre membres, assisté d'un directeur nommé par décret en Conseil des Ministres.

3° PROBLÈMES BUDGÉTAIRES

Investissements.

L'Etat intervient dans le financement des infrastructures pour une part plus ou moins grande selon la nature des travaux ; il n'intervient pas pour les dépenses d'outillage qui restent à la charge du port autonome.

Entretien.

Sauf les dépenses d'entretien des accès, notamment des chenaux et des écluses qui sont supportés par l'Etat, tous les autres frais d'entretien sont à la charge du port autonome.

Recettes.

Les recettes du port sont essentiellement constituées par les droits de port, les produits de l'exploitation de l'outillage et les subventions de l'Etat ou de collectivités locales.

V. — Perspectives d'avenir.

Il a été prévu que vers 1970-1971, le trafic de Dunkerque pourrait atteindre 24 millions de tonnes.

Mais cette prévision n'est encore qu'une extrapolation du trafic actuel ; or, on assiste depuis quelques années, à une véritable mutation dans les transports maritimes, notamment des marchandises liquides en vrac.

C'est pour faire face à cette évolution que le port de Dunkerque a étudié un projet permettant la réception des plus grands navires.

Le complexe portuaire de Dunkerque, tel qu'il est envisagé, offrirait quatre avantages essentiels :

1° POSITION GÉOGRAPHIQUE

A proximité immédiate des grands centres de consommation et de raffinage.

2° PROFONDEUR

A la limite des fonds de 30 mètres sous le zéro des cartes marines ce qui permet d'envisager la réception des plus grands navires.

3° APPROCHE FACILE DU PORT

A l'entrée même de la mer du Nord où le trafic maritime est particulièrement intense.

4° Proximité de vastes espaces disponibles, offrant de larges facilités de stockage de marchandises solides ou liquides ou permettant la construction d'importantes installations industrielles.

*

* *

ANNEXE II

NOTE CONCERNANT LE PORT DU HAVRE

I. — Situation et hinterland.

Situé sur la Manche orientale, le port du Havre jouit d'une position maritime privilégiée et possède, en outre, un hinterland particulièrement riche et peuplé.

En effet, premier des grands établissements maritimes continentaux européens à être touché par les navires venant de l'Ouest avant Dunkerque, Anvers, Rotterdam, Amsterdam, Brême et Hambourg, il permet à l'importateur de recevoir plus tôt les marchandises commandées et de réduire au maximum ses immobilisations. A l'inverse, dernier port touché à l'exportation, il autorise des expéditions plus tardives comportant pour le chargeur des avantages analogues.

Partageant avec Rouen le privilège d'être le port de la région parisienne prise au sens le plus large où se trouvent rassemblés le quart de la population française, l'industrie la plus variée de l'hexagone et l'agriculture la plus évoluée d'Europe, il est assuré, de ce fait, d'un trafic important et croissant.

Le Havre est relié à cet arrière-pays par une voie fluviale et canalisée présentant un gabarit de caractéristiques internationales et par une voie ferrée électrifiée qui le met à moins de deux heures de la capitale. Par contre, la lente progression de l'autoroute Paris—Normandie, tandis que s'achève l'autoroute Lille—Paris qui représente en fait une section de l'itinéraire Rotterdam—Anvers—Paris, constitue un sérieux handicap dans la concurrence internationale en raison de la part prépondérante prise par les transports routiers dans les liaisons entre les ports et leur hinterland.

II. — Trafic.

1° ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Le Havre est le deuxième port français pour le tonnage des marchandises enregistré en 1967 ; il se classe en Europe derrière Rotterdam (141.000.000 tonnes), Marseille (61.000.000 tonnes), Londres (59.000.000 tonnes), Anvers (58.500.000 tonnes) et Gênes (45.000.000 tonnes), devançant Hambourg pour la première fois, puis Brême et Amsterdam.

Les mouvements de la navigation se sont élevés à 13.200 et 170 lignes régulières relient le port du Havre au monde entier.

Les 37.500.000 tonnes de marchandises passées par Le Havre sont réparties comme suit en 1967 :

- hydrocarbures : 31.500.000 tonnes ;
- autres pondéreux : 3.100.000 tonnes ;
- marchandises générales : 2.900.000 tonnes (en augmentation continue depuis 1953).

Le trafic des passagers, bien qu'affecté par le déclin progressif du paquebot trans-atlantique, a concerné en 1967 le nombre record de 398.000 voyageurs, grâce aux nouvelles lignes de car-ferries créées sur l'Angleterre et qui en quelques années ont fait du Havre, aussi bien en ce qui concerne le transport des personnes que celui des marchandises, l'un des premiers ports pour les liaisons à travers la Manche.

L'année 1967 a été dans tous les domaines la plus active de l'histoire du port.

2° FONCTION NATIONALE ET INTERNATIONALE

27 % des échanges maritimes commerciaux de la France ont été effectués par le port du Havre en 1966. Ce pourcentage est en augmentation régulière chaque année.

La part du transit international est faible puisque les chiffres du trafic direct de frontière à frontière par Le Havre sont les suivants :

- 14.331 tonnes à l'importation ;
- 20.116 tonnes à l'exportation.

3° MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS AVEC L'INTÉRIEUR

a) Voies navigables.

Les échanges de marchandises avec l'arrière-pays se sont effectués, en 1966, à raison de 1.100.000 tonnes environ par voie navigable.

b) Chemin de fer.

La voie ferrée dont le rôle est comparable a transporté environ 950.000 tonnes en 1966.

c) La route.

Sa part dépasse nettement celle du « rail » puisque le trafic acheminé par camions s'est élevé, en 1966, à 1.750.000 tonnes environ.

d) Oléoduc.

Environ 22 millions de tonnes en 1966.

III. — Installations et équipements.

Le port du Havre comprend des bassins à flot où les navires accèdent par des écluses, des bassins à niveau constant qui correspondent à la partie canalisée et des bassins de marée en liaison directe avec la mer.

1° CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES INSTALLATIONS MARITIMES

Longueur des quais : 22,3 kilomètres.

Postes d'amarrage : 106 pour navires de mer dont 9 offrent un mouillage de 10 à 12 mètres et 3 offrent un mouillage de 12 à 17 mètres.

Cales sèches : 7.

Gril de carénage : 1.

Engins de levage : 215.

Gares maritimes : 6.

2° MOYENS DE STOCKAGE

Réservoirs pour hydrocarbures : 1.600.000 mètres cubes plus 700.000 mètres cubes en cours de construction.

Vins : 14.000 hectolitres.

Céréales : 35.000 tonnes.

Hangars et magasins : 539.000 mètres carrés.

Terre-pleins : 404.000 mètres carrés.

Entrepôts frigorifiques : 42.000 mètres cubes (18.500 tonnes).

Poste minéralier : 120.000 tonnes.

Terminal méthanier : 36.000 mètres cubes.

3° CAPACITÉ DE RÉCEPTION

Le Havre est le seul port d'Europe qui puisse recevoir tout à la fois à quai et en opérations commerciales, les paquebots de plus de 300 mètres de longueur (*France, United States*), des pétroliers de 200.000 tonnes (*Bergehus*) et des minéraliers de 90.000 tonnes (*Cetra Columba*).

Dès 1970, la limite d'accueil sera portée à 250.000 tonnes en ce qui concerne les pétroliers, et dès 1971, à 150.000 tonnes en ce qui concerne les porteurs de marchandises sèches en vrac, grâce, pour ces derniers, à l'achèvement d'une écluse maritime de 450 mètres sur 62 mètres qui, par le volume, sera la première au monde. Cet ouvrage unira les bassins de marée au canal central maritime creusé à travers la plaine alluviale, site portuaire de 7.500 hectares à vocation industrielle.

Enfin, le port autonome du Havre a entrepris l'étude d'un projet d'île en mer accessible aux pétroliers de 500.000 tonnes et plus pour la construction desquels plusieurs chantiers navals européens et japonais sont actuellement en cours d'équipement.

IV. — Gestion et exploitation du port.

1° PROPRIÉTÉ

Le port autonome du Havre est un établissement public de l'Etat, doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Placé sous la tutelle du ministre de l'Équipement et du Logement, il est soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Le port autonome est chargé, à l'intérieur des limites de sa circonscription définies par décret en Conseil d'Etat, des travaux d'extension, d'amélioration, de renouvellement et de reconstruction, ainsi que de l'exploitation, de l'entretien du port et de ses dépendances et de la gestion du domaine immobilier qui lui est affecté.

Le chenal d'accès au port du Havre fait partie de la circonscription. Le canal de Tancarville est un service de navigation dont le port du Havre a la gestion au titre de « service annexe ».

2° GESTION

Le port autonome du Havre est administré par un conseil d'administration de 24 membres, assisté d'un directeur nommé par décret en conseil des ministres.

Le conseil d'administration est composé de représentants de l'Etat, de membres désignés par la Chambre de commerce du Havre et de personnalités choisies parmi les principaux usagers, ces dernières étant nommées par décret sur proposition du Ministre de l'Équipement.

3° PROBLÈMES BUDGÉTAIRES

Intervention de l'Etat.

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.

L'Etat participe pour 80 % aux opérations de creusement des bassins, création et extension de chenaux d'accès, des plans d'eau, d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès.

Les charges des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure autres sont couverts dans la proportion de 60 %.

Les principales ressources sont les produits des droits de quai, des revenus des domaines immobiliers, de l'exploitation de l'outillage public.

Le port autonome supporte toutes les dépenses concernant l'administration, l'entretien, l'amortissement des ouvrages et des outillages, les intérêts des emprunts, les provisions et, d'une manière générale, toutes les dépenses de gestion du port.

4° FACILITÉS DE PORT FRANC

Néant.

V. — Perspectives d'avenir.

Les prévisions de trafic pour 1968, 1969 et 1970 sont respectivement de 43, 51 et 54 millions de tonnes.

A plus longue échéance, soit en 1985, ces perspectives permettent d'envisager une activité comprise entre 100 et 150 millions de tonnes.

La création de raffineries nouvelles et l'augmentation de la capacité de celles existant joueront un rôle déterminant dans cette augmentation ; la mise en service des industries qui ont décidé de s'implanter au Havre favorisera le trafic des marchandises sèches en vrac, les progrès prévisibles pour les containers devant être l'élément majeur du développement du trafic des « divers ».

Enfin, par l'aménagement de ses profondeurs pour recevoir les unités de 250.000 tonnes par toutes marées et par la possibilité de s'adapter à des tonnages encore supérieurs, le port du Havre fait face sur tous les points à l'évolution et aux mutations des transports maritimes.

ANNEXE III

NOTE CONCERNANT LE PORT DE ROUEN

I. — Situation et hinterland.

Le port maritime et fluvial de Rouen est situé sur la Seine, à 120 kilomètres de la mer, au cœur du bassin parisien qui contient à lui seul le tiers des richesses nationales et plus du quart de la population française (soit 12 millions d'habitants dans un rayon de 150 kilomètres).

90 % du trafic du port autonome de Rouen tant aux entrées qu'aux sorties concernent le bassin parisien au sens le plus large.

Cette situation privilégiée est renforcée par la présence d'un réseau de communications complet :

- voie d'eau à gabarit international accueillant des convois poussés de 160 mètres de long et de 3.000 à 4.000 tonnes de port en lourd ;
- voie ferrée électrifiée (1 h 08 de trajet sur Paris) ;
- autoroute Paris—Normandie. La moitié du trajet Paris—Rouen (130 km) est en service et la totalité sera terminée en 1970 ;
- aéroport en cours d'aménagement à Boos.

La position intérieure de port d'estuaire est intéressante pour la marchandise, car elle permet une économie sur le coût de transport. Le fret maritime est en effet beaucoup moins onéreux que les autres moyens de transport.

Le port autonome de Rouen gère le port de Rouen proprement dit mais également divers établissements maritimes situés entre Rouen et la mer et dont le plus important se trouve à Port-Jérôme.

II. — Trafic.

1° ACTIVITÉ GÉNÉRALE

Le trafic total de marchandises en 1967 s'est établi à 11.440.000 tonnes pour le trafic maritime et 7.600.000 tonnes pour le trafic fluvial.

Il se décompose de la manière suivante :

TRAFIC MARITIME en 1967.	IMPORTATIONS	EXPORTATIONS	TOTAUX
		(En tonnes.)	
Hydrocarbures	1.280.000	3.100.000	4.380.000
Autres pondéreux y compris céréales	2.830.000	1.270.000	4.100.000
Marchandises générales....	1.780.000	970.000	2.750.000
Avitaillement	»	210.000	210.000
Totaux	5.890.000	5.550.000	11.440.000

Le trafic de 1967 a marqué un fléchissement de 5,47 % sur celui de 1966 (12.100.000 tonnes) due à un ralentissement du trafic de vrac : houilles, vins, céréales.

En revanche, la vocation exportatrice du port de Rouen s'affirme toujours plus nettement. L'augmentation des exportations a atteint 6,6 % en 1967. Le résultat permet un quasi-équilibre des entrées et des sorties. En conséquence, le nombre des lignes régulières (60) a nettement progressé pendant la dernière décennie.

Le total des départs de navires s'est élevé en 1967 à 5.043 unités.

Le nombre de départs des lignes régulières a atteint pour les destinations suivantes :

Scandinavie, mer du Nord et Baltique.....	230
Finlande	63
Iles britanniques	434
Canada	22
Amérique du Nord.....	41
Guadeloupe - Guyane	10
Amérique du Sud.....	11
Portugal	112
Algérie - Tunisie	166
Maroc	232
Iles Canaries.....	111
Côte occidentale d'Afrique.....	351
Océan indien	49
Total	1.832

2° MOYENS DE TRANSPORT UTILISÉS VERS L'INTÉRIEUR

ANNEE 1966	FER	ROUTE	VOIES navigables.	PIPE-LINES et autres.	TOTAUX
			(En tonnes.)		
Importations	1.211.104	1.803.623	995.880	2.335.968	6.346.575
Exportations	699.349	658.482	1.197.994	2.017.201	4.573.026
	<u>1.910.453</u>	<u>2.462.105</u>	<u>2.193.874</u>	<u>4.352.169</u>	<u>10.919.591</u>
Cabotage national :					
Importations				517.203	
Exportations				441.463	
					958.666
					<u>11.878.257</u>

III. — Installations et équipements.

Le port de Rouen comprend :

- un port fluvial situé entre Cléon et le pont Jeanne-d'Arc;
- un port maritime situé entre le pont Jeanne-d'Arc et la Bouille, soit 18 km.

Les annexes du port maritime s'étendent le long des 120 kilomètres séparant Rouen de la mer : Duclair, Yainville, La Mailleraye, Le Trait, Caudebec, Port-Jérôme et Notre-Dame-de-Gravenchon et les appontements de l'estuaire.

1° CONDITIONS D'ACCÈS

Les conditions actuelles correspondent à des navires de 22.500 tonnes à pleine charge. Les résultats des opérations en cours permettront de porter cette limite à 35 ou 40.000 tonnes suivant les caractéristiques des navires.

Port autonome de Rouen.

Tirants d'eau autorisés.

	1967		1972	
	A. — De jour	B. — De nuit.	A. — De jour. (By day.)	B. — De nuit. (By night.)
I. — Montée en tous points de la Seine maritime jusqu'à Rouen.				
1. Minimum	8,10 m/26' 7"		9,40 m/30' 10"	
2. 50 % du temps (of the time) ..	9,30 m/30' 6"	(1) 7,80 m/25' 6"	10,60 m/34' 9"	(1) 9,10 m/29' 10"
3. Maximum	10,30 m/33' 9"		11,60 m/38'	
II. — Descente par marée directe (2).				
a) De Rouen (120 km).....	7,65 m/25' 1"	7,15 m/23' 6"	8,50 m/27' 11"	8,00 m/26' 3"
b) De Port-Jérôme :				
1. Minimum	8,00 m/26' 3"		9,30 m/30' 6"	
2. 50 % du temps.....	9,10 m/29' 10"		10,40 m/35' 1"	
3. Maximum	10,10 m/32' 1"		11,40 m/37' 1"	

(1) Ne concerne que Rouen. — Les conditions de montée de nuit à Port-Jérôme sont les mêmes que celles autorisées de jour.

(2) Les grandes unités descendant de Rouen à pleine charge auront la possibilité, suivant certaines conditions particulières, de stationner de l'ordre de 4,00 h à mi-parcours, pour sortir avec un tirant d'eau, en 1969, de 9,10 m et, en 1972, de 9,40 m (30' 10").

2° CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES INSTALLATIONS MARITIMES

Longueur des quais maritimes : 10 kilomètres (outre 2.600 mètres en construction dont 600 seront mis en service en 1969) ;
Postes d'accostage : 123 dont 2 postes roll-on/roll-off ;
Slip : 2 dont 1 privé ;
Docks flottants : 3 ;
Grues : 211 ;
Manutention de colis lourds et conteneurs : 1 ponton motorisé de 30 tonnes et 1 chariot à chargement latéral (side-loader) de 25 tonnes ;
3 bigues de 150, 30 et 12 tonnes ;
Voies ferrées : 210 kilomètres.

3° MOYENS DE STOCKAGE

Céréales : capacité globale de 85.000 tonnes, dont un silo de 40.000 tonnes ;
Vins : chais publics de 170.000 hectolitres, dont un chai de 100.000 hectolitres ;
Hangars : 150.000 mètres carrés dont :
— hangar à bananes (climatisé) : 21.000 mètres carrés ;
— hangar à fruits et primeurs avec une cellule de désinsectisation (150 mètres carrés) et des frigorifiques d'une capacité de 1.000 mètres cubes : 15.000 mètres carrés ;
— hangar à papier de presse : 4.300 mètres carrés.

4° AMÉNAGEMENTS EN COURS

Amélioration des conditions d'accès (voir 1°) ;
Construction de 2.400 mètres carrés de quais à marchandises diverses dont :
— 1 quai de 600 mètres à Petit-Couronne ;
— 1 quai de 1.800 mètres dans le cadre de la reconversion du bassin de Rouen-Quevilly.

L'aménagement de zones industrielles portuaires est certainement l'un des grands problèmes du port de Rouen.

Le port compte actuellement 500 hectares de zones industrielles occupées.

Les zones immédiatement disponibles comprennent 300 hectares à Rouen même et 200 hectares dans les ports de l'aval. Le port a cherché depuis longtemps à trouver des solutions à ce problème en favorisant la réservation de terrains vers l'aval. Environ 1.000 hectares seront disponibles à court terme.

Toutefois, ces disponibilités sont insuffisantes pour pouvoir faire face au développement du trafic industriel et à celui du trafic commercial.

De nouvelles surfaces importantes, relativement proches de Rouen, devront être réservées dans le cadre du schéma directeur de la basse Seine.

IV. — Gestion et exploitation du port.

1° STATUT JURIDIQUE

Le port de Rouen est autonome comme tous les grands ports français. Le statut d'autonomie, qui découle de la loi du 29 juin 1965, est appliquée depuis le 1^{er} avril 1966.

Le Port autonome de Rouen est un établissement public *sui generis* doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière. Ce statut a eu pour effet de trans-

férer au port autonome, outre l'ancien Service maritime des Ponts et Chaussées, les activités exercées précédemment par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Rouen, au titre de son service portuaire et dans le cadre de la concession d'outillage public qui avait été conféré à cette compagnie consulaire.

Le Port autonome de Rouen a la responsabilité non seulement de l'établissement de Rouen, mais de ceux de l'aval aussi bien que du fleuve jusqu'à la mer.

2° ORGANES DE GESTION

Le Port autonome de Rouen est administré par un conseil d'administration de 24 membres assisté par un directeur.

Le Conseil est composé :

- pour moitié par les membres désignés par les Chambres de Commerce et d'Industrie et les collectivités locales de la circonscription, et le représentant du personnel et celui des ouvriers du port ;
- pour l'autre moitié, de membres représentant l'Etat et de personnalités choisies parmi les principaux usagers et désignées par l'Etat en fonction de leur compétence dans le domaine portuaire, la navigation, les transports et l'économie régionale ou générale.

3° PROBLÈMES BUDGÉTAIRES

L'autonomie a pour but de placer les ports français dans une meilleure position de concurrence, grâce à une aide de l'Etat plus importante que dans le régime précédent.

Depuis le 1^{er} avril 1966, la charge financière des dépenses d'infrastructure est répartie entre l'Etat et le port autonome à raison de :

- 80 % Etat et 20 % port autonome pour les opérations relatives aux chenaux d'accès et plans d'eau des avant-ports, de protection contre la mer et écluses d'accès, et au creusement des bassins ;
- 60 % Etat et 40 % port autonome pour les autres ouvrages d'infrastructure (construction de quais...) et les engins de radoub.

Dans le régime antérieur, l'aide de l'Etat était dans tous les cas limité à 50 % pour les grands ports.

L'Etat supporte les frais d'entretien des chenaux d'accès, des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer et des engins de dragage.

Le port autonome a à sa charge la totalité des opérations de superstructure (grues, hangars...) comme auparavant la chambre de commerce concessionnaire.

V. — Perspectives d'avenir.

Le port de Rouen se trouve dans une période de mutation. Les améliorations très importantes récemment apportées aux conditions d'accès en ont fait un port de long cours, donc de lignes régulières et de marchandises générales, alors que Rouen a été longtemps un port de cabotage et de trafics de masse.

Le trafic attendu pour le court terme peut être évalué à l'horizon 1975 à 20.000.000 de tonnes environ, dont 15.000.000 de tonnes de marchandises industrielles et 5.000.000 de tonnes de marchandises diverses.

ANNEXE IV

NOTE CONCERNANT LE PORT AUTONOME DE NANTES-SAINTE-NAZAIRE

I. — Situation et hinterland.

Le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire s'étend sur l'estuaire de la Loire maritime entre les ponts de Nantes et la mer, soit sur une distance d'environ 75 kilomètres.

L'hinterland du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire comprend tout naturellement les pays de la Loire, mais également une partie de la Bretagne, du Bassin parisien, des pays du Centre et du Poitou.

Sur les rives de la Loire maritime se sont installées de puissantes industries qui vivent du trafic maritime par les marchandises importées ou exportées.

Ainsi se trouve établie la double vocation du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire : port industriel et port de transit.

II. — Trafic.

Le trafic total des marchandises embarquées ou débarquées par voie maritime en 1967 s'est élevé à 11.522.774 tonnes contre 11.408.882 tonnes en 1966. Ce tonnage se décompose en 8.812.059 tonnes aux entrées et 2.710.715 tonnes aux sorties.

Ce tonnage a été apporté aux entrées par 3.575 navires et à la sortie chargé sur 3.579 navires représentant un total de 7.154 mouvements.

Dans ce total, il faut noter aux entrées :

	(En tonnes.)
— le pétrole brut intervenant pour.....	6.046.966
— les produits raffinés du pétrole pour.....	1.292.000
— les phosphates pour.....	259.000
— les sucres et mélasses pour.....	124.000
— les tourteaux et produits oléagineux pour.....	198.876
— le charbon pour.....	272.566
— les bois pour.....	114.055

A la sortie, on notera :

— les produits pétroliers raffinés pour.....	2.041.561
— les fers blancs pour.....	81.357
— les engrais pour.....	55.521
— le sulfate d'ammonium pour.....	51.506
— les produits pétrochimiques pour.....	70.377
— le matériel militaire pour.....	53.764

Si l'on se réfère aux pays de provenance des marchandises débarquées dans le port de la Loire maritime, on trouve :

	(En tonnes.)
— la France.....	852.741
— l'U. R. S. S.....	700.149
— l'Algérie	1.575.692
— l'Arabie saoudite.....	1.220.304
— la Tunisie.....	693.169
— le Liban.....	633.668
— les U. S. A.....	560.386
— la Libye.....	525.584
— la Syrie.....	465.845
— l'Irak	424.954
— le Maroc.....	174.731
— le Venezuela	140.929

Les tonnages importants sont dus avant tout au trafic du pétrole brut.

— le Sénégal.....	81.485
— les Pays-Bas.....	60.308
— l'Espagne	54.858
— l'Italie	52.029
— la Réunion.....	52.337

Aux sorties on notera :

— la France.....	1.508.227
— la Grande-Bretagne.....	401.772
— la Belgique.....	136.810
— les Pays-Bas.....	74.489
— l'Irlande	50.850
— l'Espagne	30.631
— le Canada.....	30.100

Les moyens de transport vers l'intérieur sont surtout le fer et la route, cette dernière a pris un grand développement ces dernières années.

Les voies navigables, du fait de la faiblesse de leur gabarit dans le réseau de l'Ouest de la France, sont peu utilisées.

III. — Installations et équipement.

Le port autonome dispose de plus de 9 kilomètres de quais publics, de 100 engins de levage et de 75.000 mètres carrés de hangars publics. Six postes spécialisés permettent d'accueillir à Donges les pétroliers (du chaland au tanker de 75.000 tonnes). Trois docks flottants de 1.700 tonnes à 11.000 tonnes et quatre formes de radoub, dont l'une de 350 mètres de longueur et 50 mètres de largeur, permettant toutes les constructions et les réparations navales.

Le port de Nantes, situé le plus à l'amont, est accessible dès 1968 à toutes marées (92 % du temps) aux navires de 8,28 mètres de tirant d'eau.

Le port de Donges est accessible dès 1968 aux tankers de 11,78 mètres de tirant d'eau, toujours pour 92 % des marées.

Enfin, le port de Saint-Nazaire voit s'achever les travaux de déroctage qui vont le rendre accessible à toutes marées à des navires de 9,53 mètres de tirant d'eau.

IV. — Gestion et exploitation du port.

Le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire a reçu de la loi de juin 1965, à dater du 1^{er} avril 1966, son régime actuel.

Le port autonome est géré par un conseil d'administration et placé sous l'autorité d'un directeur. L'ensemble de ses installations appartient au Domaine public maritime.

L'Etat intervient pour aider financièrement le port, à la fois dans les travaux d'entretien et dans les travaux d'amélioration, en prenant en charge une partie des dépenses suivant un pourcentage variable selon la nature des ouvrages réalisés.

Le port autonome a ses recettes propres, provenant de la perception des droits de port (droits de quai et droits de péages) prélevés sur les navires de mer et sur les marchandises. Il perçoit, en outre, les taxes d'usage pour les grues, les hangars, l'occupation des terrains, etc.

Le port possède des zones industrielles très importantes sur lesquelles sont établies les industries majeures comme les Chantiers de l'Atlantique, à Saint-Nazaire, ou la raffinerie Antar, à Donges.

Immédiatement à l'aval de Nantes, à la sortie Ouest de la ville, une zone industrielle de 220 hectares est en cours d'aménagement, 50 hectares sont déjà occupés par des industries du bois et du papier.

Entre Donges et la mer, en bordure du chenal profond permettant la venue des navires de 75.000 tonnes, est en cours de réalisation une zone industrielle de 400 hectares, avec un développement possible à l'arrière, de 1.000 hectares, à proximité de la ville de Saint-Nazaire, des chantiers de constructions navales et de la puissante industrie qui y prospère.

Des entrepôts et des installations frigorifiques existent à Nantes et à Saint-Nazaire, appartenant à la Chambre de Commerce et d'Industrie ou à des particuliers.

V. — Perspectives d'avenir.

La croissance du trafic du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire est particulièrement remarquable, puisqu'en 1957 ce trafic était seulement de 5.456.673 tonnes, c'est-à-dire qu'il a doublé de 1957 à 1967.

C'est sur le développement des zones industrielles et l'amélioration du chenal que porte l'effort maximum des réalisations du port autonome. Au cours du prochain Plan, on peut espérer voir venir en Loire maritime, dans la partie profonde du chenal, les navires de 100.000 tonnes, qu'il s'agisse des pétroliers ou des minéraliers, qui pourraient ainsi alimenter une industrie lourde à créer en bordure du fleuve.

ANNEXE V

NOTE CONCERNANT LE PORT DE BORDEAUX

I. — Situation et hinterland.

Bordeaux est situé sur les deux rives de la Garonne, à 98 kilomètres de l'Océan Atlantique et à 25 kilomètres en amont du confluent de la Garonne et de la Dordogne (Bec d'Ambès).

Le port de Bordeaux, collecteur de toutes les activités de la région, est en relation principale avec le Sud-Ouest et le Centre de la France, par six artères ferroviaires de grand trafic, par la voie fluviale de la Garonne et des canaux du Midi et un réseau routier très dense.

II. — Trafic.

Le trafic total maritime des marchandises s'est élevé, en 1966, à 7.730.000 tonnes, plaçant Bordeaux au sixième rang des ports français. Ce trafic qui est relativement équilibré peut s'analyser comme suit (en tonnes) :

Au débarquement.

Total hydrocarbures	3.025.000
— pétrole brut	2.650.000
— produits pétroliers raffinés.....	375.000
Total marchandises sèches.....	1.572.000
— arachides	150.000
— bois	185.000
— charbons	147.000
— minerais de fer.....	118.000
— pâtes à papier, papier, cartons.....	140.000
— phosphates	210.000
— sucre brut.....	80.000
— tourteaux, etc.	89.000
— autres marchandises débarquées.....	453.000
Total débarqué.....	4.597.000

A l'embarquement.

Hydrocarbures (produits raffinés).....	1.712.000
Total marchandises sèches.....	1.101.000
— bois	114.000
— céréales	327.000
— engrais	183.000
— vins et spiritueux.....	87.000
— autres marchandises embarquées.....	390.000
Avitaillement (soutes et provisions de bord).....	320.000
Total embarqué	3.133.000

Bordeaux est desservi par un vaste réseau de lignes régulières qui assurent chaque mois quatre-vingt-dix liaisons avec la plupart des pays d'outre-mer.

Bordeaux a conservé de son passé des liens très étroits avec la côte occidentale d'Afrique (25 à 30 départs par mois), l'Afrique du Nord (12 départs par mois) et les Antilles, de même qu'avec l'Angleterre, la Belgique, la Hollande, l'Allemagne et les pays scandinaves.

Le port de Bordeaux est également port fluvial et de navigation intérieure, et, à ce titre, il convient d'ajouter au trafic maritime un trafic de navigation intérieure qui s'est élevé, en 1966, à 4.667.300 tonnes, ce qui porte le trafic total du port à plus de 12 millions de tonnes.

III. — Installations et équipements.

Le port de Bordeaux avec ses annexes s'étend sur tout l'estuaire de la Gironde, de Bordeaux à l'océan, soit sur près de 100 kilomètres.

Il comprend :

- a) Un port fluvial, situé en amont du pont de pierre, sur 5 kilomètres.
- b) Un port maritime, situé en aval sur 21 kilomètres.
- c) Les annexes de :
 - Bec d'Ambès (port pétrolier) ;
 - Blaye ;
 - Pauillac ;
 - Le Verdon (appontement pour pétroliers de 65.000 à 100.000 tonnes à l'heure actuelle).

1° CARACTÉRISTIQUES DES INSTALLATIONS MARITIMES

Longueur de quai : 10 kilomètres.

Postes à quai : 80.

Grues bord à quai : 150.

Grues flottantes : 4 (de 15 à 250 tonnes).

Formes de radoub : 4 (dont une de 247 mètres).

2° HANGARS ET TERRE-PLEINS, ENTREPÔTS

Hangars couverts : 140.000 mètres carrés (dont 7.000 mètres carrés climatisés).

Terre-pleins de stockage : 386.000 mètres carrés.

Entrepôts de la chambre de commerce : 41.020 mètres carrés.

Entrepôts magasins généraux privés : 33.942 mètres carrés.

3° INSTALLATIONS SPÉCIALISÉES

1 poste à minéralier avec terre-pleins de stockage de 70.000 tonnes.

1 poste à bois tropicaux avec terre-pleins de stockage (3 hectares) et un hangar de 5.000 mètres carrés.

4 postes à pétroliers (dont un pour navires de 65.000 à 100.000 tonnes).

1 poste céréalier (avec silos de stockage capacité 600.000 quintaux).

4° CAPACITÉ DE RÉCEPTION

Tous les navires avec 9,50 mètres de tirant d'eau peuvent remonter à Bordeaux, c'est-à-dire à 100 kilomètres à l'intérieur des terres.

A Bassens : possibilité de recevoir des minéraliers de 20.000 à 25.000 tonnes.

A Pauillac : pétroliers de 30.000 tonnes.

Au Verdon : pétroliers de 65.000 à 100.000 tonnes (prochainement pour pétroliers de 110.000 à 200.000 tonnes).

IV. — Gestion et exploitation du port.

Le port de Bordeaux est soumis depuis le 1^{er} juin 1966 au régime de l'autonomie défini par la loi du 29 juin 1965 et le règlement d'administration publique du 8 novembre 1965.

C'est un établissement public de l'Etat, investi de la personnalité civile et doté de l'autonomie financière.

Il est administré sous le contrôle de l'Etat par un conseil d'administration de 24 membres, et un directeur ayant chacun des attributions définies. Il dispose d'un budget distinct, et centralise en quelque sorte, tant les services de l'Etat gérés dans les ports secondaires par le service maritime des Ponts et Chaussées (capitainerie de port, travaux d'entretien et d'extension) que ceux de l'outillage public qui sont dans les ports secondaires concédés aux chambres de commerce.

Les principales ressources sont les droits de quai et péages perçus sur les navires de mer et les marchandises, ainsi que les taxes d'outillage.

V. — Perspectives d'avenir.

Le trafic maritime de 1967 accuse des chiffres analogues à ceux de l'année précédente. On a constaté une diminution (du fait de l'augmentation importante de la consommation régionale) des expéditions par mer des produits pétroliers raffinés, ce qui a incité l'industrie pétrolière à reconstruire une raffinerie de petite capacité existantes à Pauillac, pour avoir dès 1970 une nouvelle raffinerie d'une capacité de 4 à 5 millions de tonnes/an. Les trois raffineries de la Gironde seront alimentées par le Verdon pour les gros arrivages de brut.

De nouvelles industries (caoutchouc synthétique, noir de fumée, engrais phosphatés, etc.) se sont implantés au cours des quelques dernières années, dans la zone industrielle portuaire de Bassens.

De vastes terrains sont encore disponibles pour les industries desservies par la voie d'eau, les chances de Bordeaux dépendant pour l'avenir de l'industrialisation de la région Aquitaine.

ANNEXE VI

NOTE CONCERNANT LE PORT DE MARSEILLE

I. — Situation et hinterland.

Située à proximité de l'embouchure du Rhône, Marseille occupe une position éminemment favorable qui en fait le débouché maritime naturel des régions économiques de l'Est, du Sud-Est de la France et de la partie occidentale du Sud de l'Europe.

Cette situation favorable est complétée par un réseau de voies de communications permettant des liaisons aisées par voies fluviales avec l'aménagement du Rhône et de la Saône jusqu'à Chalon, par voie ferrée électrifiée et, enfin, par route, l'autoroute A 7 étant en cours d'achèvement dans sa partie Lyon—Marseille.

a) TRAFIC (activité générale).

Marseille se place parmi les premiers ports européens avec 62.400.000 tonnes de trafic total, dont 55.000.000 tonnes à l'entrée et 7.400.000 tonnes à la sortie ; ce trafic est réalisé par 21.434 entrées et sorties (en 1966).

Le volume des marchandises traitées se décompose comme suit (chiffres de 1966) :

Hydrocarbures	54.900.000 tonnes.
Autres pondéreux	2.700.000 tonnes.
Marchandises générales	4.800.000 tonnes.

Chaque année 7.750 départs annoncés, assurés par 250 lignes régulières, permettent aux chargeurs d'être certains du transport de leurs marchandises dans les meilleurs délais.

Ces départs se répartissent comme suit, par destination :

Corse et Afrique du Nord	2.437
Europe	760
Méditerranée	1.958
Afrique	1.415
Asie	615
Océanie	183
Amérique	382

b) FONCTION

Le trafic du port de Marseille traditionnellement orienté vers la zone franc subit actuellement une mutation ; les échanges avec le Maghreb sont relayés par une expansion du trafic sur l'étranger, et ce malgré les difficultés rencontrées au cours de 1966 et 1967 (crise de Suez et évolution économique des pays africains et asiatiques).

Le transport des hydrocarbures par l'oléoduc Sud-Européen a conduit à une augmentation du transit à destination de la Suisse et de l'Allemagne, mais la mise en service de l'oléoduc de Trieste va freiner cette évolution.

II. — Moyens de transports utilisés vers l'intérieur.

a) VOIES NAVIGABLES

Les transports des marchandises vers l'arrière-pays ont été effectués pour 1966 à raison de 1.000.000 de tonnes par voie navigable : Rhône.

b) CHEMINS DE FER

La voie ferrée : deux grands axes : Méditerranée—Paris et Espagne—Italie assurent la desserte de l'arrière-pays. L'électrification de la voie Méditerranée—Paris est pratiquement achevée. 6.500.000 tonnes ont été acheminées à partir de Marseille vers les diverses régions de France et les pays limitrophes.

c) ROUTE

Marseille dispose de deux grands axes de liaison et la desserte vers Paris par l'autoroute A.7 est en cours d'achèvement, 9.000.000 de tonnes ont été acheminées en 1966.

d) OLÉODUC

Le trafic de l'oléoduc Sud-Européen a été de 31.000.000 de tonnes pour 1966 dont :

- 9.800.000 tonnes à destination de la France ;
- 20.600.000 tonnes à destination de l'Allemagne ;
- 700.000 tonnes vers la Suisse.

III. — Installations et équipements.

Les bassins du port autonome de Marseille s'étendent sur 50 kilomètres, du Vieux-Port à l'embouchure du Rhône.

a) CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES INSTALLATIONS MARITIMES

Surface totale de plan d'eau : 607 hectares.
Longueur de quais : 15 kilomètres.
Postes d'amarrage : 140.
Cales sèches : 9.
Dock flottant : 1.
Portiques : 2 de 20 tonnes et 1 de 40 tonnes (début 1969).

b) MOYENS DE STOCKAGE

Citernes d'huile minérale : 4.800.000 mètres cubes.
Citernes d'huile végétale : 21.000 mètres cubes.
Capacité de stockage de minerais : 4.000.000 tonnes.
Hangars et magasins : 450.000 mètres carrés.

Silos à grains (capacité totale) : 87.000 tonnes.

Silos à sucres : 30.000 mètres cubes.

Longueur des voies ferrées : 123 kilomètres.

Chais à vins : 62.000 hectolitres.

c) CAPACITÉ DE RÉCEPTION

Les bassins de Marseille-Ville ont une profondeur maxima de 12 mètres (au quai de Mourepiane). Un quai de 1.000 mètres avec tirant d'eau de 16 mètres sera prochainement achevé.

Le bassin de Lavéra reçoit à quai les unités de 100.000 tonnes, et au Sea-Line les unités de 150.000 tonnes.

Le bassin de Fos offre un tirant d'eau de 15 mètres au quai minéralier, et peut y recevoir des navires de 100.000 tonnes, et de 23,50 mètres pour un des postes pétroliers permettant la réception des bateaux de 210.000 tonnes en pleine charge.

Le bassin de Port-Saint-Louis-du-Rhône offre des tirants d'eau de 7 mètres à 8,50 mètres.

IV. — Gestion et exploitation du port.

a) STATUT

Marseille est devenu port autonome en vertu de la loi du 29 juin 1965.

C'est un établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial doté de la personnalité civile et de l'autonomie financière.

Le port a une vocation promotionnelle économique de par son caractère industriel et commercial.

b) GESTION

La gestion du port autonome de Marseille est confiée à un conseil d'administration, ce conseil comprend vingt-quatre membres :

- cinq représentants de l'Etat ;
- huit des chambres de commerce et d'industrie ;
- deux des collectivités locales ;
- sept de diverses catégories d'usagers du port ;
- deux des salariés du port.

Le conseil d'administration élit un bureau composé d'un président assisté d'un vice-président et d'un secrétaire ; sa compétence est très étendue.

Les décisions du conseil d'administration sont exécutées par un directeur nommé par décret. Les divers services sont placés sous son autorité.

c) PROBLÈME BUDGÉTAIRE

Tous les travaux de superstructure sont à la charge du port autonome.

Pour tous les travaux d'infrastructure de base la participation de l'Etat est de 80 % et de 60 % pour les autres travaux d'infrastructure.

Le fonds de concours du port autonome se limite à 20 ou 40 %.

Les recettes ordinaires sont constituées par les recettes de location des outillages, hangars et formes de radoub appartenant au port ainsi que par les droits de péage, perçus sur les navires, les marchandises et les passagers.

Personne morale dotée de l'autonomie financière, le port autonome de Marseille doit assurer l'équilibre de ses recettes et de ses dépenses.

d) RÉGIME DOUANIER

Toutes les facilités offertes par les nouvelles dispositions du code des douanes sont à la disposition des usagers du port autonome de Marseille.

e) L'AVENIR DU PORT

Avec un trafic de 61.300.000 tonnes en 1967, Marseille occupe la première place parmi les ports français, et probablement, bien que les chiffres définitifs de tous les ports ne soient pas connus, la deuxième place parmi les ports européens, et ce malgré les difficultés qui ont jalonné l'année 1967 tant sur le plan interne, avec les difficultés sociales du mois de février 1966, que sur le plan international dont nous avons déjà fait mention.

Les travaux entrepris dans la vaste zone du golfe de Fos, en 1965, en vue de la création de l'europort du Sud, permettent d'envisager un grand avenir pour le port de Marseille et pour sa région économique.

Les bassins sont aménagés pour recevoir les plus gros navires commerciaux minéraliers, pétroliers, les navires spécialisés dans les nouveaux modes de transport et une zone de 7.000 hectares offre des possibilités d'implantation aux industries les plus diverses.

Les premiers déchargements de minerais doivent intervenir dès avril 1968, le premier poste pétrolier sera mis en service au cours du deuxième semestre.

Des implantations industrielles sont d'ores et déjà programmées.

Ces possibilités ne pourront être mises en valeur que si l'effort entrepris par l'Etat et le port autonome au V^e Plan se poursuit et s'intensifie, tant en ce qui concerne la zone industrielle et portuaire, que la réalisation des liaisons fluviales, routières et ferroviaires avec l'arrière pays du port.

ANNEXE VII

TRAFFIC MARCHANDISES COMPARE DES PRINCIPAUX PORTS MARITIMES FRANÇAIS ET DES PORTS D'ANVERS, ROTTERDAM ET AMSTERDAM EN 1967

Entrées et sorties. (En tonnes.)

PORTS	HYDRO- CARBURES	PONDEREUX en vrac.	MARCHANDISES générales.	TOTAL
<i>1° Grands ports français.</i>				
Dunkerque	8.000.000	4.500.000	4.500.000	17.000.000
Le Havre.....	31.500.000	3.100.000	2.900.000	37.500.000
Rouen	4.380.000	4.300.000	2.760.000	11.440.000
Nantes—Saint-Nazaire	9.400.000	1.750.000	350.000	11.500.000
Bordeaux	5.200.000	1.400.000	1.100.000	7.700.000
Marseille	54.900.000	2.700.000	4.800.000	62.400.000
<i>2° Grands ports étrangers visités par la délégation.</i>				
Rotterdam	78.700.000	40.200.000	22.500.000	141.400.000
Anvers	23.500.000	17.300.000	17.900.000	58.700.000
Amsterdam (1).....	3.000.000	7.300.000	4.200.000	15.000.000

(1) 1966.

ANNEXE VIII

FRAIS RELATIFS AU DECHARGEMENT D'UN NAVIRE PETROLIER DANS CERTAINS PORTS FRANÇAIS ET ETRANGERS

(Référence : navire de 48.000 tonnes de port en lourd.)

Montant à acquitter par tonne de port en lourd.

	DUNKERQUE	LE HAVRE	ANVERS	ROTTERDAM
	(En francs.)			
I. — A la charge du navire.	2,13	1,64	1,05	0,68
II. — A la charge de la marchandise	0,70	0,68	0,12	0,29
Total	2,83	2,32	1,17	0,97

N. B. — Ces chiffres communiqués par la Chambre syndicale des Transports pétroliers sont valables pour le seul trafic au long cours. Ils ont été établis sur la base des droits et péages en vigueur au 1^{er} janvier 1967.

Les éléments suivants ont été pris en compte : droits de quai, péages, taxes d'usage des bassins, pilotage, remorquage, amarrage, agence, courtage et redevances diverses.