

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 5 octobre 1972.

RAPPORT D'INFORMATION

FAIT

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
à la suite de la mission relative à la **construction navale** et aux
ports, effectuée en **Allemagne**, au **Danemark** et en **Suède** par
une délégation de cette commission du 15 septembre au
27 septembre 1971,*

Par MM. Fernand CHATELAIN, André BARROUX,
Alfred KIEFFER et Charles ZWICKERT,

Sénateurs.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, *vice-présidents* ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, *secrétaires* ; Charles Allières, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Sénat. — Rapport d'information - Construction navale - Ports - Allemagne - Danemark - Suède.

SOMMAIRE

	Pages.
Introduction	3
 Première partie : La construction navale.	
I. — Allemagne fédérale	11
II. — Danemark	25
III. — Suède	32
IV. — Conclusion	39
 Deuxième partie : Les ports.	
I. — Hambourg	45
II. — Copenhague	51
III. — Göteborg	57
IV. — Stockholm	62
V. — Conclusion	67
 ANNEXES	
I. — Arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires.	69
II. — Directive du Conseil des Communautés européennes.....	73

INTRODUCTION

Depuis de nombreuses années, votre Commission des Affaires économiques et du Plan s'intéresse à la construction navale et aux ports maritimes. En 1966 déjà, à l'occasion d'une mission effectuée au Japon, une délégation de la commission visitait deux des plus grandes entreprises japonaises de construction navale : les sociétés Ishi Kawajima Harima et Nippon Kokan (1). Par ailleurs, en 1968, une autre délégation se rendait en Belgique et aux Pays-Bas pour étudier la situation et les perspectives des ports d'Anvers, Amsterdam et Rotterdam (2).

Votre commission, soucieuse de compléter son information et de procéder à des comparaisons internationales souvent fructueuses, s'est intéressée cette fois aux chantiers navals et aux ports de l'Europe du Nord.

La délégation, composée de son président, M. Fernand Chatelain, de MM. André Barroux, Alfred Kieffer et Charles Zwickert et accompagnée de M. Jean Laporte, administrateur au Sénat, s'est rendue successivement à Hambourg, Copenhague, Göteborg et Stockholm.

La mission s'est déroulée selon le programme suivant :

Mercredi 15 septembre :

Réception à l'hôtel de ville de Hambourg. Déjeuner offert par le Sénat de Hambourg, représenté par M. le professeur Deneffe, Secrétaire d'Etat au Ministère de l'Economie et des Transports.

Visite de la ville de Hambourg.

Réception au Consulat général de France.

(1) Rapport d'information n° 203 Sénat (7 février 1967).

(2) Rapport d'information n° 196 Sénat (6 juin 1968).

Jeudi 16 septembre :

Visite du chantier naval Blohm et Voss.

Conférence sur le chantier Blohm et Voss et la construction navale allemande.

Déjeuner offert par le docteur Bartels, directeur du chantier Blohm et Voss.

Visite du port de Hambourg, ainsi que du terminal de conteneurs.

Dîner offert par M. Robert Picard, Consul général de France.

Vendredi 17 septembre :

Entretiens, à la Hamburger Hafen -und Lagerhaus - Gesellschaft, avec le directeur Schröder, en présence de deux représentants du Service du port et du chef de l'administration du port franc.

Séance de travail à la Chambre de Commerce.

Déjeuner offert par la Chambre de Commerce.

Samedi 18 septembre :

Visite du port de Lübeck-Travemünde et entretiens sur les questions portuaires.

Déjeuner offert par la municipalité de Lübeck.

Départ pour Copenhague.

Dimanche 19 septembre :

Visite de la ville de Copenhague.

Lundi 20 septembre :

Départ pour Odense, dans l'île de Fionie.

Visite du chantier naval « Lindö-Vaerftet ».

Séance de travail sur la construction navale danoise.

Déjeuner offert par le chantier naval Lindö-Vaerftet.

Visite de la ville d'Odense.

Retour à Copenhague.

Mardi 21 septembre :

Visite à l'administration du port de Copenhague. Visite du port en bateau.

Déjeuner offert par S. E. M. J.-L. Winckler, Ambassadeur de France.

Visite des Etablissements Burmeister and Wain.

Départ pour Göteborg.

Cocktail offert par M. Robert Serra, Attaché commercial à Göteborg.

Mercredi 22 septembre :

Visite des chantiers Götaverken à Arendal.

Déjeuner offert par la municipalité de Göteborg.

Visite des chantiers navals d'Eriksberg.

Dîner offert par M. Gunnar Beyer, Consul général honoraire de France.

Jeudi 23 septembre :

Visite du port de Göteborg. Séance de travail sur les questions portuaires.

Départ pour Stockholm.

Vendredi 24 septembre :

Entretiens sur l'organisation et les installations du port de Stockholm.

Visite de certains entrepôts du port franc.

Déjeuner offert par le port de Stockholm.

Visite à l'Administration nationale de la navigation maritime.

Samedi 25 septembre :

Visite du port en bateau.

Cocktail offert par M. Bourillet de Bechon, Chargé d'affaires de l'Ambassade de France.

Dimanche 26 septembre :

Visite de la vieille ville de Stockholm.

Lundi 27 septembre :

Visite des bâtiments du nouveau Parlement de Suède.

Départ pour Paris.

*
* *

Dans le domaine de la construction navale, la délégation avait le souci de comparer les différentes solutions mises en œuvre pour surmonter la crise qui a atteint l'ensemble des chantiers européens, au début des années 1960, à la suite de l'extraordinaire expansion de la construction navale japonaise. Elle a pu constater également que, dans un secteur qui ne bénéficie d'aucune protection douanière, la conjoncture est fatalement identique pour tous et qu'en conséquence des problèmes de même nature apparaissent simultanément dans les différents pays. Au moment où la délégation a effectué la visite de cinq chantiers navals (Blohm et Voss à Hambourg, Lindö à Odense, Burmeister and Wain à Copenhague, Götaverken et Eriksberg à Göteborg), la conjoncture pouvait se résumer en deux points :

- une production en forte expansion ;
- une rentabilité financière critique.

L'industrie de la construction navale bénéficiait, en effet, de l'expansion qui a atteint l'ensemble des activités maritimes jusqu'à la fin de 1971, mais elle subissait cruellement les atteintes de l'inflation. La forte croissance des coûts amenait, en effet, à livrer souvent à perte des navires commandés quelques années plus tôt à des prix fermes, non susceptibles de révision. Aussi certains des chantiers que nous avons visités ont-ils été contraints de prendre des mesures d'urgence pour remédier à des crises de trésorerie qui mettaient gravement en péril les sociétés elles-mêmes.

Pour les ports maritimes, votre commission a porté essentiellement son attention vers le régime administratif et financier des ensembles portuaires. Les ports visités ne sont pas en concurrence

avec les ports français ; c'est pourquoi la délégation a préféré s'intéresser à leur organisation et à leur administration plutôt qu'à leur équipement. On verra, à cette occasion, les relations privilégiées que les ports de Hambourg, Copenhague, Göteborg et Stockholm entretiennent avec les municipalités.

Qu'il nous soit permis, avant de présenter nos observations et nos conclusions, d'exprimer notre reconnaissance aux services diplomatiques et commerciaux qui ont apporté un concours efficace et précieux à notre délégation.

PREMIERE PARTIE

LA CONSTRUCTION NAVALE

- I. — **Allemagne fédérale.**
 - II. — **Danemark.**
 - III. — **Suède.**
-

I. — ALLEMAGNE FEDERALE

La construction navale allemande bénéficie d'une longue tradition. C'est, en effet, dans le dernier quart du XIX^e siècle qu'elle a pris son essor lorsque l'Allemagne, qui développait alors avec une remarquable rapidité son potentiel industriel, commença de s'intéresser aux activités maritimes.

L'empereur Guillaume II voulut faire de son pays, qui était la seconde puissance industrielle du monde derrière le Royaume-Uni, une nation capable de rivaliser également sur mer avec l'empire britannique. Pour cela, il encouragea le développement de la flotte de commerce, indispensable pour assurer le commerce avec les colonies, et commença de se constituer une importante flotte de combat. Sous l'effet conjugué de ces deux influences, l'industrie de la construction navale devait connaître une croissance rapide, se partageant entre les demandes civiles et les demandes militaires. La première guerre mondiale privilégia fort évidemment ces dernières et l'on verra, par exemple, le chantier Blohm et Voss abandonner la construction de paquebots pour se consacrer entièrement à celle de sous-marins.

Au lendemain de la guerre, il fallut reconstituer la flotte de commerce et l'industrie de la construction navale, forte du soutien que lui apportaient la sidérurgie et la mécanique allemande dont la réputation n'est pas à faire, redevint rapidement florissante. C'est ainsi qu'en 1938, avec un chiffre de lancement de 481.000 tonneaux de jauge brute, elle occupait le deuxième rang mondial et n'était devancée que par le Royaume-Uni, qui lançait cette année-là plus d'un million de tonneaux de jauge brute.

La seconde guerre mondiale devait interrompre durablement cette expansion. La plupart des chantiers étaient détruits et l'industrie métallurgique, qui était le soubassement de la construction navale, était pratiquement anéantie. De plus, les Alliés

imposèrent le démontage des installations qui n'avaient pas subi de destructions et interdirent la production de navires. Ce n'est qu'au début des années 1950 que ce secteur de l'industrie put reprendre vie. Depuis, l'essor a été tel que, vingt-cinq ans après la fin de la deuxième guerre mondiale, la construction navale allemande est dans les premières du monde, lançant 1.687.000 tonneaux de jauge brute et occupant près de 8 % du marché mondial.

Nous constaterons tout d'abord l'importance de cette construction en traçant une sorte de bilan de ses activités. Puis nous examinerons ses problèmes en retraçant la crise qui l'a atteinte au milieu des années 1960-1970 et les remèdes qui y ont été apportés. Nous exposerons alors les préoccupations dont les industriels allemands ont fait part à la délégation lors de son séjour à Hambourg. Enfin, nous retracerons l'histoire des chantiers Blohm et Voss que la délégation a eu l'occasion de visiter et qui constituent un exemple parfait des difficultés et des réussites de la construction navale allemande.

A. — Importance de la construction navale allemande.

1. — LANCEMENTS

D'après les chiffres de lancements, l'Allemagne fédérale occupe, en 1971, la troisième place mondiale avec 1.649.000 tonneaux de jauge brute, derrière le Japon (11.992.000 tonneaux de jauge brute) et la Suède (1.837.000 tonneaux de jauge brute). En 1960, l'Allemagne se trouvait devancée par le Japon et le Royaume-Uni, mais distançait largement la Suède. Au cours de la décennie 1960-1970, le Royaume-Uni s'est trouvé relégué à la quatrième place (et se trouve sur le point d'être dépassé par la France), mais la Suède a connu une croissance rapide qui lui vaut de partager avec l'Allemagne les deuxième et troisième places au hasard des lancements de l'année (1966 : Allemagne deuxième et Suède troisième ; 1967 : Suède deuxième et Allemagne quatrième ; 1968 et 1969 : Allemagne deuxième et Suède troisième ; 1970 et 1971 : Suède deuxième et Allemagne troisième).

Lancements.
(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

1960	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	TAUX de croissance 1960-1970.
1.092	1.023	1.184	1.002	1.352	1.609	1.687	1.649	+ 4,5 %

Source : Lloyd's Register of Shipping.

De 1960 à 1970, le taux de croissance annuel moyen de la construction navale allemande a été de 4,5 %, taux largement supérieur au taux moyen de la Communauté économique européenne (3,2 %), mais légèrement inférieur au taux de croissance de la construction navale française (4,9 %). Comme pour l'ensemble de la construction navale européenne, cette moyenne recouvre une totale stagnation, voire une légère régression, durant les cinq premières années de la décennie, suivie d'une forte croissance (18,6 %) de 1965 à 1970.

L'année 1971, au cours de laquelle les chantiers allemands ont connu de sévères difficultés financières que la flottaion du deutsche mark n'a pu qu'aggraver, a été néfaste à la construction navale allemande qui a connu une diminution du chiffre des lancements de 2,3 %.

Toutefois, le tonneau de jauge brute (t. j. b.) qui mesure un volume, ne permet pas une comparaison parfaite de la production des chantiers navals dès lors que les types de navires construits ne sont pas semblables. Le nombre d'heures de travail (et par là même la valeur ajoutée) nécessaire pour réaliser un tonneau de jauge brute varie en effet considérablement selon les dimensions et les catégories de navires. On a donc créé une nouvelle mesure, le tonneau de jauge brute pondéré (t. j. b. p.) qui est obtenu en multipliant le tonneau de jauge brute par un coefficient de compensation qui diminue avec la croissance des dimensions des navires et augmente avec leur complexité.

Or, il est à remarquer que l'Allemagne fédérale était, en 1970, le seul des grands pays producteurs dont les lancements, mesurés en t. j. b. p., apparaissaient supérieurs au chiffre fourni selon le critère du t. j. b. Ceci souligne l'importance des navires spécialisés dans la production allemande.

Lancements.
(En milliers de t. j. b. et milliers de t. j. b. p.)

	ALLEMAGNE DE L'OUEST		COMMUNAUTE ECONOMIQUE européenne.	
	T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.
1969	1.594	1.622	3.635	3.262
1970	1.814	2.050	4.017	3.947

Source : statistiques des Associations nationales.

**2. — PART DE L'ALLEMAGNE FÉDÉRALE
DANS LA PRODUCTION MONDIALE**

La part de l'Allemagne de l'Ouest dans la production mondiale oscille entre 7 et 8 %. Là aussi, la Suède et l'Allemagne occupent tantôt la deuxième place, tantôt la troisième place. Le chiffre de la production est obtenu en additionnant celui des mises sur cale et celui des livraisons et en divisant le résultat par deux.

Part de l'Allemagne de l'Ouest et de la Suède dans la production mondiale.

	1966	1967	1968	1969	1970	1971
Allemagne	8,4 %	6,6 %	8,5 %	8,2 %	7,8 %	7,1 %
Suède	7,9 %	8,2 %	6,9 %	7,1 %	7,4 %	8,1 %

Source : Lloyd's Register of Shipping.

3. — TONNAGE EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE

En janvier 1972, les chantiers allemands avaient 4.713.000 tonneaux de jauge brute en construction ou en commande, ce qui les plaçait au quatrième rang mondial derrière le Japon (30 millions de t. j. b.), la Suède (6,3 millions de t. j. b.) et la France (4.889.000 t. j. b.). Ce chiffre était en recul de 16 % par rapport au carnet de commandes de janvier 1971. Ce recul, qui est général (le Japon faisant toutefois exception), résulte du ralentissement

des échanges et de la baisse des frets que l'on a pu constater dès le second semestre de 1971. En tonneaux de jauge brute pondérés le carnet de commandes allemand est, en janvier 1972, le troisième du monde, derrière le Japon (13,580 millions de t. j. b. p.) et la France (4,495 millions de t. j. b. p.); la Suède, qui construit beaucoup de pétroliers de grandes dimensions se trouve largement distancée dès lors que l'on utilise cette unité de mesure.

Tonnage en construction et en commande.

(En milliers de tonneaux de jauge brute [t. j. b.]
et en milliers de tonneaux de jauge brute pondérés [t. j. b. p.])

CARNET de commandes janvier 1971.		COMMANDES PRISES en 1971.		CARNET de commandes janvier 1972.		POURCENTAGES d'accroissement 1972-1971.
T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.	
5.616	5.467	713	828	4.713	4.258	— 16,1 %

Source : statistiques nationales.

B. — Problèmes de la construction navale allemande.

Si la construction navale allemande avait connu une expansion rapide et apparemment sans problème au cours des années 1950, il ne devait pas en être de même durant la décennie suivante au cours de laquelle la crise qui atteignit l'ensemble de la construction navale européenne ne devait pas l'épargner.

1. — LA CRISE

Cette crise découlait principalement de l'effort d'expansion sans précédent entrepris par la construction navale japonaise. « A partir de 1963, et pendant les deux années suivantes, les constructeurs japonais s'adjugèrent près de la moitié des commandes passées dans le monde, ce qui provoqua une remontée en flèche de leur production, tandis que stagnait encore celle de leurs concurrents européens » (1). De 1963 à 1964, la production allemande reculait de 971.000 à 890.000 tonneaux de jauge brute.

(1) D. de Mas Latrie. *Construction navale européenne et construction navale japonaise*. Communication faite à l'Académie de Marine, le 10 décembre 1971.

Ce recul des chantiers allemands devant l'offensive japonaise, qui traduisait une moindre compétitivité, s'expliquait sans doute en partie par l'aide que le Gouvernement japonais prodiguait assez largement à ses chantiers, mais il révélait également le vieillissement de la construction navale allemande. Le diagnostic devait être le même en Allemagne que dans les autres pays européens (en particulier en France) et pouvait se résumer en trois points :

- il y avait un trop grand nombre de chantiers ;
- les chantiers avaient une capacité de production *insuffisante* et leurs installations étaient insuffisamment modernes ;
- enfin, l'assise financière des chantiers était incertaine et leur diversification insuffisante, ce qui créait des difficultés durables dès que la demande de navires était moins soutenue.

Pour illustrer ce diagnostic, il suffit de mettre en parallèle la production des trois plus importants chantiers allemands et des deux plus importants chantiers japonais en 1965 :

CHANTIERS ALLEMANDS	PRODUCTION (En t. j. b.)
Kieler Howaldtswerke (Kiel).....	238.700
Deutsche Werft (Hambourg).....	141.766
Rheinstahl Nordseewerke (Emden).....	108.960
CHANTIERS JAPONAIS	PRODUCTION (En t. j. b.)
Mitsubishi (Nagasaki)	618.226
Ishikawajima-Harima (Aioi)	487.906

Comme on peut le voir, le premier chantier japonais produisait, à lui seul, plus que les trois premiers chantiers allemands réunis.

Les économies d'échelle permettaient aux constructeurs japonais de consentir des prix de vente quelquefois inférieurs aux coûts de production des chantiers européens, donc entre autres des chantiers allemands. De plus, les constructeurs ne disposaient pas d'équipements suffisamment importants et modernes pour produire des unités d'un tonnage unitaire élevé. Au contraire, les

Japonais, qui avaient pressenti la forte croissance du tonnage unitaire des navires, avaient créé, dès le début des années 1960, une génération de cinq nouveaux chantiers capables de produire des unités de grandes dimensions.

2. — LES REMÈDES

Pour remédier à cette situation, les constructeurs allemands recoururent simultanément, d'une part, à des concentrations et fusions d'entreprises et, d'autre part, à une modernisation des installations ainsi qu'à une réorientation des activités.

a) *Les concentrations.*

C'est en 1966 et 1967 que l'on assiste aux fusions d'entreprises qui donneront naissance aux deux premiers groupes allemands de la construction navale. En février 1966, les chantiers Blohm et Voss absorbent ceux de Stülken fils ; par ailleurs, en 1967, Deutsche Werft A. G. fusionne avec les Howaldtswerke de Hambourg et de Kiel. Les deux groupes ainsi constitués se trouvent alors respectivement aux sixième et troisième rangs des chantiers navals mondiaux.

Depuis l'apparition de ces deux groupes, la construction navale allemande est dominée par cinq chantiers qui, à eux seuls, emploient plus de la moitié de la main-d'œuvre travaillant dans ce secteur (45.000 personnes sur 80.000 environ pour l'ensemble du secteur). Ces cinq chantiers sont :

- Howaldtswerke - Deutsche - Werft (Hambourg et Kiel) qui emploie 19.000 ouvriers et employés ;
- Blohm et Voss (Hambourg) qui emploie 7.500 personnes ;
- A. G. Weser (Brême) : 7.509 personnes ;
- Bremer Vulkan (Brême) : 5.500 personnes ;
- Rheinthal - Nordseewerke (Emden) : 5.000 personnes.

Il existe, en outre, un grand nombre de petites et moyennes entreprises qui font preuve, dans le cadre de la Communauté, d'une compétitivité satisfaisante. Ainsi, dans la seule ville de Hambourg, une trentaine de sociétés construisent des petits navires

portuaires ; fort évidemment, la concurrence internationale — et surtout la concurrence japonaise — ne touche pas ces petites et moyennes entreprises dont la clientèle est assez traditionnelle (activités de cabotage en particulier).

Au total, la construction navale représente aujourd'hui 1 % de l'industrie allemande ; mais dans certains *Lands*, elle occupe une place beaucoup plus importante, puisqu'elle représente 10 % des activités à Hambourg et 20 % à Brême.

b) *Modernisation.*

Les constructeurs allemands ont par ailleurs procédé à des investissements importants qui leur ont permis une rationalisation de leur production. Toutefois, il est à noter que cette rationalisation ne s'est pas faite en Allemagne, à la différence du Japon, par la création de nouveaux chantiers, mais par la modernisation des chantiers existants. Les gains de productivité ont été essentiellement obtenus grâce aux efforts des aciéries dans la préfabrication des appareils et aux progrès dans l'équipement de la construction navale.

Simultanément, les constructeurs allemands reconnaissaient la nécessité de la diversification et de la spécialisation. Ce sont là deux options d'apparence contradictoire, mais qui sont en réalité complémentaires.

c) *Diversification.*

La diversification offre aux chantiers navals des avantages évidents. Face à une demande de navires sujette à des fluctuations fortes et peu prévisibles, un groupe dans lequel la construction navale ne représente qu'une branche parmi d'autres peut à la fois mieux amortir les variations de la conjoncture par un déplacement interne de ses activités et supporter temporairement une dégradation financière de la branche construction navale afin de se placer en position de force lorsque le retournement de la conjoncture intervient. Au contraire, un chantier qui se consacre uniquement à la construction navale voit sa production s'amoinrir et doit affronter une crise financière redoutable qui le met en mauvaise posture pour profiter du regain des demandes de navires.

C'est pourquoi les constructeurs allemands ont reconverti une partie importante de leurs ateliers afin d'aborder divers secteurs nouveaux de production, tels que : éléments métalliques préfabriqués pour la construction d'immeubles d'habitation, d'écoles ou de bureaux, tôlerie et chaudronnerie, moteurs diesels à usage terrestre, machines-outils...

Les chantiers Blohm et Voss, dont nous parlerons longuement plus loin, comptent ainsi aujourd'hui parmi leurs activités la construction de turbines pour utilisations terrestres, la réalisation de réchauffeurs d'air, la production de machines lourdes diverses, de chaudières, de machines à souder pour l'automobile et de machines spéciales pour la fabrication de tuyaux en acier. Ces activités annexes représentent 30 % de leur chiffre d'affaires total.

Pour montrer l'importance de cette diversification, notons que le chiffre d'affaires des activités étrangères à la construction navale représente, avec 385 millions de deutsche marks, plus de 10 % du chiffre d'affaires total du secteur de la construction navale qui atteignait, en 1970, 3,6 milliards de deutsche marks (1).

d) *Spécialisation.*

La spécialisation constitue la seconde caractéristique de cette réorientation des activités. Nous en avons déjà aperçu les effets en observant la production et le carnet de commandes de l'Allemagne fédérale. Nous avons en effet constaté que les lancements de ce pays mesurés en tonneaux de jauge brute pondérés étaient plus importants que les lancements mesurés en tonneaux jauge brute. Ceci est le signe d'une spécialisation vers des navires complexes d'un certain type : navires porte-conteneurs, transporteurs de gaz, car-ferries... Ces navires, dont la construction demande un haut niveau technologique et un travail important, ont été plutôt délaissés par les constructeurs japonais qui s'étaient principalement tournés vers les super-pétroliers, les minéraliers et les gros transporteurs de vrac. Cette spécialisation permet donc à la fois d'utiliser la haute technologie allemande et d'éviter d'aborder de front la concurrence japonaise.

(1) Dont 2,446 milliards de deutsche marks pour la construction de navires et 635.000 deutsche marks pour la réparation.

C. — Préoccupations actuelles.

Par la conjonction de ces mesures, la construction navale allemande a pu se relever à partir de 1968. Toutefois, la situation financière des chantiers allemands est encore très incertaine. Il en est de même, il est vrai, pour l'ensemble des chantiers européens qui continuent de livrer jusqu'aujourd'hui des navires dont le prix de vente est souvent inférieur aux coûts de production. La construction navale a, en effet, souffert au premier chef de l'inflation mondiale puisque, jusqu'en 1969, sous l'effet de la concurrence japonaise, toutes les commandes ont été passées exclusivement à prix ferme, sans aucune clause de révision, même pour des livraisons éloignées.

A ce propos, nos interlocuteurs allemands ont déploré les effets de troubles monétaires, l'insuffisance de l'aide de l'Etat aux chantiers navals et appelé de leurs vœux la mise en œuvre d'une politique européenne commune de la construction navale face au Japon.

1. — LA CRISE MONÉTAIRE

La concurrence internationale — et en particulier la concurrence japonaise — étant particulièrement redoutable, les écarts de prix résultant des modifications de parité sont très durement ressentis. Au moment où la délégation sénatoriale s'est rendue en Allemagne, en septembre 1971, le handicap que devait supporter ce pays par rapport au Japon à la suite des ajustements monétaires atteignait 12 %. En effet, à la réévaluation de 1969 qui avait accru les prix allemands de 9,3 % s'ajoutaient les effets de la flottaison du mark qui avait subi une hausse de 8 %, tandis que le yen, qui flottait également, s'était apprécié de 5 % (1).

Aujourd'hui, toutefois, ce handicap a diminué puisque l'accord de décembre 1971 sur les parités a consacré une réévaluation de 7,66 % du yen et de 4,61 % du mark par rapport à l'or. Les positions relatives du mark et du yen, de 1969 à 1971, ne traduisent

(1) Un contrat conclu en dollars rapportait donc — pour un prix identique en monnaie américaine — 17,30 % de moins que prévu en marks aux chantiers allemands et 5 % de moins que prévu en yens aux chantiers japonais.

donc plus qu'une appréciation de 6 % du mark. En outre, les accords de décembre 1971 ont permis de retrouver des taux de change fixes, ce qui est très important pour un secteur où les exportations représentent 60 % de la production allemande.

2. — L'AIDE DE L'ÉTAT

L'aide de l'Etat aux chantiers navals s'exerce principalement en Allemagne (comme en France) par le canal des crédits à l'exportation.

Les chantiers allemands se sont longtemps plaints du fait que, en l'absence d'une aide adéquate du gouvernement fédéral, il leur était impossible d'offrir des conditions de crédit aussi avantageuses que celles proposées par leurs concurrents étrangers. En fait, afin de réduire le coût des crédits à l'exportation, le Gouvernement de la République fédérale d'Allemagne accorde, depuis 1961, des prêts et des bonifications d'intérêts qui permettent aux conditions des crédits à l'exportation des navires d'approcher du niveau des conditions prédominantes sur le plan international. Le Gouvernement allemand a, en décembre 1970, souscrit à l'arrangement conclu au sein de l'O.C.D.E. qui fixe trois conditions aux crédits à l'exportation des navires : taux de 7,5 % au minimum, acompte de 20 %, durée de huit ans. Le montant de la bonification d'intérêt dépend donc du taux d'intérêt courant pratiqué sur le marché des capitaux ; ces dernières années, ce montant a varié entre 1,5 et 3 %.

En mars 1970, le Gouvernement a approuvé le septième programme d'aide à la construction navale concernant les exportations de navires prévues pour la période 1973-1975. On s'attendait alors à ce que cette aide soit accordée pour des commandes dont la valeur totale s'élèverait à environ 1.200 millions de deutsche marks par an.

3. — UNE POLITIQUE EUROPÉENNE COMMUNE

Les constructeurs allemands que la délégation sénatoriale a été amenée à rencontrer se sont tous émus de la concurrence japonaise qu'ils jugent redoutable à la fois pour les prix et pour les conditions offertes. Ils ont souligné l'intérêt qu'ils accordent aux

efforts de l'O.C.D.E. pour harmoniser les systèmes de crédits à l'exportation, mais ils se sont montrés sceptiques quant aux efforts de cette organisation pour harmoniser les systèmes d'aides nationaux. A leurs yeux, les constructeurs européens ne pourront affronter à armes égales la concurrence japonaise que lorsque la Communauté Economique Européenne aura élaboré et mis en œuvre une politique commune de la construction navale. Leurs déclarations, à cet égard, rejoignent très exactement la position des constructeurs français dont le Délégué général déclarait récemment (1) :

« En ce qui concerne la construction navale, le succès d'une concertation à l'échelle mondiale implique, au préalable, la mise en œuvre d'une véritable politique commune européenne susceptible d'être opposée dans la négociation sur le plan international aux politiques protectionnistes des autres pays et plus particulièrement du Japon.

« Cette politique, qui serait élaborée à un niveau intergouvernemental et à laquelle participeraient au côté des administrations nationales, les représentants des chantiers, devrait avoir comme objectif de maintenir sur le continent une industrie en rapport avec l'importance de notre zone. Bien entendu, les mesures qui seront retenues devront tenir compte des intérêts de tous les agents économiques en cause, notamment des armateurs européens confrontés, eux aussi, à une concurrence mondiale sur le marché des frets ; elles devront, en outre, revêtir un caractère de crédibilité suffisante pour renforcer la position de nos négociateurs vis-à-vis de leurs partenaires. »

D. — Les chantiers Blohm et Voss.

Les chantiers Blohm et Voss sont parmi les plus anciens d'Allemagne. Ils ont été fondés en 1877 par Herr Blohm et Hermann Voss, deux ingénieurs qui avaient fait connaissance en Ecosse. Ce pays était en effet alors le centre mondial de la construction navale et il était courant que les ingénieurs spécialisés en ce domaine aillent y faire leurs études.

(1) D. de Mas Latrie, Délégué général de la Chambre syndicale des Constructeurs de navires et de machines marines. — Communication faite à l'Académie de Marine, le 10 décembre 1971.

Cf. également le rapport du Conseil d'administration de la Chambre syndicale pour l'année 1971.

Le capital a été fourni par la famille Blohm, vieille famille de commerçants qui pratiquait notamment le commerce du café avec l'Amérique centrale. La superficie du chantier était à l'origine de 24.000 mètres carrés. La conjoncture fut immédiatement favorable. A une époque où l'empire allemand avait de nombreux contacts avec ses colonies et où l'empereur Guillaume II souhaitait se constituer une flotte de combat importante, les chantiers Blohm et Voss se partagèrent entre la construction d'une flotte de commerce et celle d'une flotte de guerre. Grâce à une technique de haute qualification, ils gagnèrent la confiance des armateurs allemands et étrangers de telle manière que l'entreprise se développa à deux reprises (1895 et 1905) pour atteindre une superficie de 600.000 mètres carrés, qui correspond approximativement à la situation actuelle de l'entreprise. En 1967, à la suite de la fusion avec les chantiers Stülken que nous avons évoquée précédemment, la superficie est passée à 700.000 mètres carrés (la plus importante du port franc de Hambourg).

Parmi les principales activités des chantiers Blohm et Voss figurait la fabrication des paquebots. Cette fabrication fut suspendue lors de la première guerre mondiale, au cours de laquelle l'entreprise produisit des sous-marins. La construction de paquebots fut reprise après la guerre et ce sont les chantiers Blohm et Voss qui lancèrent le plus gros des paquebots de l'époque 1920-1935, qui devait s'appeler le *Liberté* lorsqu'il fut sous pavillon français. Pendant la deuxième guerre mondiale, il fut interdit de produire des navires civils et les chantiers Blohm et Voss se tournèrent à nouveau vers la production des sous-marins. Il sortait alors chaque jour un sous-marin de Blohm et Voss qui était le plus important chantier privé du monde.

Au lendemain de la guerre, la construction navale semblait être condamnée à la disparition en Allemagne. Les Alliés imposèrent en effet le démontage des installations et interdirent la construction de navires. Cette interdiction n'a été levée que tardivement et progressivement. C'est seulement à partir de 1951 que l'on a pu procéder à la construction de quelques machines, telles les turbines à vapeur. En 1953 fut accordée la permission de réparer des navires ; en 1954, celle de construire des navires. La famille Blohm, qui obtint alors l'autorisation de reconstruire ses installations, ne disposait plus des mêmes moyens financiers et passa

des accords avec la société Thyssen. Du fait de ces accords et des apports d'argent qui ont pu s'ensuivre (1), le capital est aujourd'hui ainsi réparti :

Thyssen	64,9 %
Blohm	18,1 %
Siemens	12,5 %
Dietlein (anciens propriétaires de la firme Stülken absorbée en 1966)	4,5 %

Le capital est de 61,4 millions de deutsche marks et le chiffre d'affaires de 500 millions de deutsche marks. L'entreprise emploie 7.500 personnes.

Blohm et Voss est à la deuxième place parmi les chantiers de la République fédérale. Ils ne procèdent pas seulement à la construction de navires, mais aussi à la réparation et à la fabrication de machines (50 % du chiffre d'affaires provient de la construction de navires, 20 % de leur réparation et 30 % d'autres activités et notamment de la construction de machines).

Dans le domaine de la construction de navires, les chantiers Blohm et Voss ont décidé de se spécialiser et de travailler dans les branches où se dessinait un avenir favorable ; ils ont, en conséquence, délaissé le secteur des pétroliers pour se consacrer aux navires spécialisés : navires réfrigérés, navires porte-conteneurs, car-ferries. Ils peuvent construire des navires d'un tonnage allant jusqu'à 150.000 tonnes. Il sort approximativement cinq à six navires par an des chantiers Blohm et Voss.

Pour la réparation, les chantiers disposent de dix docks flottants et d'une forme de radoub pouvant accueillir des navires de 250.000 tonnes.

Enfin, la construction de machines ne se limite pas à l'équipement de navires mais comprend des chaudières, des turbines, des machines à souder... Cette diversification de la production permet d'amoindrir les risques et de supporter dans de meilleures conditions les fluctuations conjoncturelles.

(1) En novembre 1970 notamment, où la part de Thyssen dans le capital est passée de 33 % à 64,9 %.

II. — DANEMARK

Ce sont les besoins permanents de la flotte danoise et des pêcheries qui ont donné naissance à une industrie de la construction navale au Danemark. Celle-ci se limita longtemps à la production de navires en bois, le Danemark ne disposant pas d'une infrastructure métallurgique comparable à celle des grands pays industrialisés, et en particulier à celle dont pouvait disposer l'Allemagne. C'est d'ailleurs pour répondre aux besoins des chantiers navals que fut créée l'usine de laminés de Frederiks Vaerk au début de la deuxième guerre mondiale.

S'ils dépendent moins de l'étranger qu'autrefois pour les matériaux qu'ils emploient, les chantiers navals danois comptent essentiellement sur les commandes extérieures.

La part de la construction navale dans le produit global de l'industrie danoise s'élève environ à 6 %.

Parmi les quelque trente entreprises de la branche, cinq jouent un rôle prééminent :

— *Burmeister and Wain*. — C'était à la fois (1) un chantier naval de construction et de réparation et un des principaux fabricants mondiaux de moteurs Diesel. Son chiffre d'affaires a été en 1967 de 681 millions de couronnes danoises ; son capital est de 70 millions de couronnes danoises. L'entreprise emploie 7.500 salariés.

— *Odense Staalskibsvaerft*. — C'est une filiale de l'armement A.-P. Möller qui est le plus important de Scandinavie. L'entreprise, qui possède des chantiers à Odense et Lindö, construit tous navires, cargos, minéraliers et pétroliers jusqu'à 500.000 tonnes de port en lourd. Son capital est de 95 millions de couronnes. Elle emploie 4.000 salariés.

(1) En 1971, comme nous le verrons plus loin, la fabrication de moteurs a été séparée de la construction de navires, à la suite des graves difficultés financières de la société.

— *Helsingor Skibsvaerft og Maskinbyggeri*. — C'est une filiale de la Compagnie des Vapeurs réunis (D. F. D. S.). Elle construit des bateaux de ligne, des car-ferries, des navires réfrigérés, des cargos, des chaudières, des moteurs Diesel, des usines d'incinération et du matériel de génie civil. Son capital est de 12,6 millions de couronnes. Elle emploie 2.600 salariés.

— *Naskov Skibsvaerft*. — C'est une filiale de l'East Asiatic Company. Elle produit des bateaux à moteur, des cargos et minéraliers à commande automatisée, des pièces et éléments pour la construction navale et des machines marines. Elle pratique également la réparation navale. Son capital est de 30 millions de couronnes et son chiffre d'affaires pour 1967 de 133 millions de couronnes. Elle emploie 2.000 salariés.

— *Aalborg Vaerft*. — Elle appartient à l'armement Lauritzen. Elle répare des navires jusqu'à 10.000 tonnes de port en lourd et construit, jusqu'à 12.000 tonnes, des paquebots, car-ferries, cargos, navires spécialisés et brise-glace. En outre, elle produit des chaudières marines et des générateurs au fuel. Son capital est de 10 millions de couronnes et son chiffre d'affaires pour 1968 est de 200 millions de couronnes. Elle emploie 3.000 salariés.

On peut remarquer que les chantiers navals danois n'ont, à la différence des chantiers français ou allemands, pas de liens avec des groupes sidérurgiques ou métallurgiques. Comme nous l'avons signalé, le Danemark ne possède en effet pas de groupe important en ce domaine. En revanche, les liens sont nombreux et fréquents avec les compagnies maritimes.

A. — Importance de la construction navale danoise.

1. — LANCEMENTS

Les chantiers danois ont lancé, en 1971, 805.000 tonneaux de jauge brut. Ce chiffre montre une progression de 56,6 % par rapport à 1970, année qui avait toutefois traduit un recul de la production danoise. De 1960 à 1970, le taux de croissance annuel moyen a été de 8,9 %, de beaucoup supérieur à celui de la Communauté élargie (3,2 %) à laquelle appartient le Danemark. Comme pour l'ensemble des pays européens, la progression s'est essentiellement manifestée dans la seconde partie de la décennie.

Lancements.

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

1960	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	TAUX de croissance 1960/1970.
219	260	411	488	483	600	514	805	+ 8,9 %

Source : Lloyd's Register of shipping.

D'après les chiffres de lancement, le Danemark occupe, en 1971, la dixième place dans le monde.

2. — PART DANS LA PRODUCTION MONDIALE

La part du Danemark dans la production mondiale est demeurée stable de 1966 à 1971 et oscille autour de 3 %. Rappelons que le chiffre de la production est obtenu en additionnant celui des mises sur cale et celui des livraisons et en divisant le résultat par deux.

Part dans la construction mondiale.

1966	1967	1968	1969	1970	1971
3,1 %	3,0 %	3,2 %	2,7 %	2,7 %	2,9 %

Source : statistiques du Lloyd's Register.

3. — TONNAGE EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE

En janvier 1972, les chantiers danois avaient 2.976.000 tonneaux de jauge brute en construction et en commande. Ce chiffre était en recul de 18,30 % par rapport au carnet de commandes de janvier 1971. Ce recul, qui provient largement du ralentissement des activités maritimes qui est survenu en 1971, surprend par son importance. En effet, la demande qui s'est manifestée en 1971 s'est portée principalement vers les pétroliers, type de navire dont le Danemark est un des principaux producteurs. On peut penser

toutefois que la faiblesse des commandes prises par les chantiers danois en 1971 s'explique par les délais considérables que les constructeurs devaient demander, compte tenu de l'ampleur des commandes passées précédemment (1).

Tonnage en construction et en commande.

(En milliers de tonnes de jauge brute
et en milliers de tonnes de jauge brute pondérés.)

CARNET DE COMMANDES janvier 1971.		COMMANDES PRISES en 1971.		CARNET DE COMMANDES janvier 1972.	
T.j.b.	T.j.b.p.	T.j.b.	T.j.b.p.	T.j.b.	T.j.b.p.
3.641	1.693	65	44	2.976	1.384

On remarquera que le carnet de commandes mesuré en tonnes de jauge brute pondérés n'atteint même pas la moitié du chiffre fourni selon le critère du tonneau de jauge brute, ce qui traduit l'importance des pétroliers de grandes dimensions dans la production danoise. En 1970, sur 518.300 tonnes de jauge brute terminés, on comptait 359.900 tonnes pour les pétroliers et seulement 158.400 tonnes pour les navires autres que les pétroliers. Au 1^{er} janvier 1972, le chantier d'Odense avait en commande ou en construction 18 pétroliers de 280.000 tonnes de port en lourd, ce qui représentait un tonnage total de plus de 5 millions de tonnes de port en lourd, soit 6,52 % du tonnage mondial en commande ou en construction pour les pétroliers d'au moins 200.000 tonnes de port en lourd.

B. — Les chantiers Odense à Lindö.

Les chantiers Odense ont été fondés en 1917 par M. A.-P. Möller. Le groupe A.-P. Möller se partage depuis cette date entre l'armement naval, qui est son occupation principale, et la construction navale. Le vieux chantier, qui a été construit à Odense en 1917-1918, a été utilisé jusqu'en 1966. On y a notamment construit, de 1948 à 1961, près d'une vingtaine de bateaux pour des armateurs français (essentiellement des pétroliers de 15.000 à 32.000 tonnes de port en lourd et un navire réfrigéré).

(1) Nous verrons que le chantier d'Odense, un des principaux producteurs de pétroliers de grande taille, a un carnet de commandes qui s'étale jusqu'à 1976.

Toutefois, la construction se trouvait limitée par la taille du chantier qui empêchait de produire des navires d'un tonnage supérieur à 45.000 tonnes de port en lourd. C'est pourquoi en 1956-1957, il a été décidé de construire un nouveau chantier à Lindö, dans l'île de Fionie.

Ce chantier a été construit en 1957-1958. On y a tout d'abord produit des navires de 50.000 tonnes de port en lourd, ce qui correspondait à la demande de l'époque. Puis, de 1964 à 1967, des navires de 90.000 à 100.000 tonnes de port en lourd pour la Norvège, pour le groupe A.-P. Möller ainsi que pour la compagnie Shell. C'est alors que la demande s'est portée vers les navires de 200.000 tonnes de port en lourd ; cinq commandes ont été passées (deux pour la compagnie Shell, deux pour A.-P. Möller et un pour un armateur grec) pour des navires d'un tonnage proche de 200.000 tonnes. La surface des docks et la taille des bassins n'étaient plus suffisantes pour que l'on puisse procéder à la construction de navires de plus grandes dimensions. Il fallait alors construire dans le vieux chantier d'Odense la partie avant du navire, puis l'amener à Lindö.

Aussi, vers 1966, il devint nécessaire de construire un bassin de plus grande taille afin de pouvoir produire les navires de la nouvelle génération. Mais, pour cela, il fallait être certain que des commandes seraient effectivement passées pour des navires de ce genre. A la suite d'un voyage aux Etats-Unis qui permit de prendre contact avec la clientèle de ce type de navires, les chantiers Odense enregistrèrent la commande de cinq navires de 250.000 tonnes en 1967.

Depuis ce dernier agrandissement, la capacité du bassin est beaucoup plus importante qu'il n'est actuellement nécessaire ; il est en effet possible de l'allonger si la demande continue de se porter vers de plus grosses unités et la largeur du portique a été calculée de manière à ce que l'on puisse construire des bateaux de 800.000 à 900.000 tonnes de port en lourd. Toutefois, pour le moment, la taille des navires construits et en construction est de 280.000 tonnes. Le premier de ces navires a été livré pendant l'été 1971 et le second en octobre 1971. Les chantiers Lindö peuvent produire quatre navires de 280.000 tonnes par an, mais il est prévu de passer à cinq navires par an. Au moment où la mission sénatoriale a visité le chantier, une vingtaine de navires de cette taille figuraient sur le carnet de commandes (pour la Norvège, le groupe

A.-P. Möller, la compagnie Shell et un armateur grec) (1). Grâce à ces commandes, le plein emploi du chantier est assuré jusqu'au premier semestre 1976. Le chantier a d'ailleurs décidé de ne plus prendre de commandes au-delà de cette date pour le moment.

Le groupe A.-P. Möller a des contacts périodiques avec les compagnies pétrolières, ce qui lui permet de construire des navires répondant précisément aux demandes de ces compagnies au moment de la livraison.

Les contrats sont passés à prix fixes en dollars ; les augmentations de prix des différents composants (moteurs, main-d'œuvre, acier...) ont été prévues et incorporées dans le prix global.

Le chantier emploie au total 4.700 salariés.

C. — Les chantiers Burmeister and Wain.

Fondée en 1843, première entreprise industrielle du Danemark avec plus de 7.500 salariés, et l'un des piliers de la renommée du pays, la société Burmeister and Wain a connu de graves difficultés financières à la fin de 1970. Ses activités — construction navale, moteurs Diesel et chaudières à vapeur — ont en effet conduit à des pertes très importantes résultant d'une modernisation insuffisante et de la hausse des coûts de production de la construction navale qui n'ont pu être répercutés sur le prix des navires, les contrats ayant été passés à prix fixe, sans clause de revision.

Le chantier avait déjà connu des difficultés à diverses reprises, notamment en 1967. La situation s'était améliorée en 1968, mais s'était à nouveau détériorée depuis 1969.

En décembre 1970, les dirigeants de la société demandèrent l'aide de l'Etat, évoquant la fermeture non seulement du chantier (plus de 3.000 personnes), mais de l'ensemble des activités de la firme (plus de 7.500 personnes employées au total). L'Etat a accepté de donner sa garantie, par l'intermédiaire de la Banque nationale

(1) Au 1^{er} janvier 1972, les chantiers Odense avaient en commande dix-huit pétroliers de 280.000 tonnes de port en lourd.

du Danemark, à un emprunt de 50 millions de couronnes danoises contracté auprès des grandes banques danoises, mais il a imposé une étude d'ensemble de la situation de la société.

Diverses mesures de réorganisation ont été prises en 1971 :

1° La fabrication des moteurs Diesel a été confiée à une nouvelle société, distincte du chantier naval. De ce fait, le chantier a reçu 180 millions de couronnes, produit de la vente des actions de la nouvelle société qui a reçu pour actifs les fonderies et ateliers de moteurs, les filiales étrangères ainsi que les droits de licence accordés à trente-six entreprises appartenant à vingt pays différents. Le capital de la nouvelle firme a été souscrit par un consortium constitué par les plus importantes firmes industrielles, commerciales et bancaires du Danemark.

2° A la suite des demandes faites par la société Burmeister and Wain, les armateurs danois et étrangers qui avaient passé commande de navires au chantier ont, pour la plupart, accepté des délais supplémentaires de livraison ou une révision des prix auxquels les contrats avaient été conclus.

3° Le conseil d'administration et la direction du chantier naval ont été profondément modifiés.

Malgré ces mesures qui témoignent en particulier du soutien apporté à l'entreprise par les autorités danoises (qui ont rompu à cet égard avec la tradition de non-intervention dans les affaires) et par les plus importantes affaires du pays, et bien que la société ait ainsi obtenu suffisamment de ressources financières pour surmonter la crise récente, on peut s'interroger sur l'avenir des deux sociétés.

La société « Burmeister and Wain - moteurs » prévoit une perte en 1971, le rétablissement de l'équilibre en 1972 et un bénéfice en 1973.

L'avenir de la société « Burmeister and Wain - chantier naval » demeure plus incertain. Sans doute le carnet de commandes était-il rempli jusqu'en fin 1973, mais les difficultés ne paraissaient pas totalement écartées.

III. — SUEDE

L'industrie du métal a toujours joué un rôle déterminant dans l'économie de la Suède. Cette tradition métallurgique explique le développement fort ancien de la construction navale suédoise. Déjà dans les années 1930, à une époque où la construction navale mondiale subissait une crise profonde, les chantiers suédois avaient connu une ère de prospérité. Mais c'est surtout après la deuxième guerre mondiale qu'ils ont connu une croissance remarquable.

Cette réussite s'explique par la conjonction d'une forte demande et d'une offre compétitive. La Suède n'a guère d'autre voie de ravitaillement que maritime et il a été d'autant plus nécessaire, au lendemain de la guerre, de rénover et développer la flotte nationale que l'armement maritime représente un des postes bénéficiaires des échanges extérieurs. D'autre part, les chantiers suédois ont trouvé en Norvège des débouchés considérables. Ce pays, qui est de loin le premier client, a absorbé depuis une quinzaine d'années de 50 à 60 % de la production.

Pour satisfaire cette demande, les chantiers suédois ont su adapter et rationaliser leur production. Ils ont d'abord su l'adapter en prenant très tôt conscience de l'évolution des transports maritimes vers l'emploi de navires de plus en plus grands. Bien avant les pays de la Communauté, ils ont orienté leur production vers les superpétroliers et les gros minéraliers qui ont constitué une part très importante de la demande mondiale. Simultanément, ils ont procédé à des investissements importants qui ont permis une rationalisation de leurs techniques. C'est ainsi qu'ils sont parvenus à la deuxième ou troisième place mondiale, suivant ou précédant les Allemands au hasard des statistiques annuelles.

Les grands pétroliers et les minéraliers représentent près de 90 % du tonnage produit par les chantiers suédois.

Au total, plus de 20.000 personnes travaillent dans l'industrie de la construction navale. Cette industrie présente un caractère de forte concentration régionale, tous les grands chantiers étant situés sur la côte ouest, de Göteborg et Uddevalla à Malmö dans

le Sud. Grâce à des fusions, des coopérations et à la mise en place d'installations nouvelles, les trois principaux constructeurs produisent 95 % du tonnage total. Ce sont :

— le groupe *Götaverken* qui comprend trois chantiers dont l'un à Göteborg, le second à Arendal et le troisième à Landskrona. Le seul chantier d'Arendal, le plus important, emploie 2.800 personnes ;

— les chantiers *Eriksberg*, qui emploient 5.500 personnes et dont le chiffre d'affaires a atteint près de 500.000 couronnes suédoises en 1969-1970 ;

— les chantiers *Kockums*.

A. — Importance de la construction navale suédoise.

1. — LANCEMENTS

D'après les chiffres de lancements, la Suède occupe en 1971 la seconde place mondiale avec 1.837.000 tonneaux de jauge brute, derrière le Japon (11.992.000 tonneaux de jauge brute), mais devant l'Allemagne fédérale (1.649.000 t. j. b.). En 1960, la Suède était devancée par le Japon, le Royaume-Uni et l'Allemagne fédérale, mais dès 1965 elle gagnait la seconde place qu'elle devait depuis conserver, à l'exception des années 1968 et 1969 où l'Allemagne fédérale l'a momentanément supplantée.

Lancements.

(En milliers de tonneaux de jauge brute.)

1960	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	TAUX de croissance 1960-1970.
711	1.170	1.160	1.308	1.113	1.293	1.711	1.837	+ 9,2 %

Source : Lloyds Register of Shipping.

Comme le montre le tableau ci-dessus, le taux de croissance annuel moyen des lancements a été, de 1960 à 1970, de 9,2 %. Ce taux est de beaucoup supérieur à celui des pays européens

producteurs (la moyenne pour la Communauté européenne a été de 3,2 %) et n'est guère dépassé que par le Japon (+ 19,7 %) et par des pays qui, en 1960, étaient des petits producteurs (Espagne et Finlande). Il est à noter par ailleurs que, contrairement à ce que l'on a pu constater chez les autres producteurs européens, la croissance a été plus forte pendant la première partie de la décennie que pendant la seconde. Si sur l'ensemble de la période, le taux de croissance annuel moyen a été de 9,2 %, il n'a été que de 6,8 % de 1965 à 1970. C'est en effet dans la première partie de la décennie qu'est intervenue la mise en place d'installations nouvelles (notamment le chantier d'Arendal qui représentait une conception entièrement nouvelle de la construction navale fondée sur l'adoption totale du principe du montage linéaire).

Toutefois, les lancements suédois apparaissent beaucoup moins importants lorsque l'on abandonne le critère du tonneau de jauge brute pour celui de tonneau de jauge brute pondéré. Comme le montre le tableau ci-dessous, le chiffre des lancements suédois baisse alors de moitié (et même, pour 1970, de près des deux tiers) alors que pour la Communauté Economique Européenne il ne subit qu'une faible variation en baisse. Cela s'explique pour l'orientation des chantiers communautaires vers des navires complexes (méthaniers, porte-conteneurs, car-ferries, navires réfrigérés...), tandis que les chantiers suédois produisent essentiellement des gros pétroliers et des gros minéraliers.

Lancements.

(En milliers de tonneaux de jauge brute
et en milliers de tonneaux de jauge brute pondérés.)

	SUEDE (1)		C. E. E.	
	T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.
1969	1.303	818	3.635	3.262
1970	1.698	626	4.017	3.947

Sources : statistiques des associations nationales.

(1) Il peut paraître surprenant que ces statistiques dénotent une notable réduction du tonnage lancé en t. j. b. p. tandis que le tonnage lancé en t. j. b. progresse fortement. Ce phénomène s'explique par l'inclusion dans les lancements de 1969 aux chantiers Kockums de deux méthaniers dont le coefficient de compensation est particulièrement élevé, alors qu'en 1970 l'activité de ces mêmes chantiers a été principalement axée sur la construction de grands pétroliers.

2. — PART DE LA SUÈDE DANS LA CONSTRUCTION MONDIALE

La part de la Suède dans la construction mondiale se maintient autour de 8 %, ce qui range ce pays au deuxième rang.

Part de la Suède dans la production mondiale.

1966	1967	1968	1969	1970	1971
7,9 %	8,2 %	6,9 %	7,1 %	7,4 %	8,1 %

Source : Lloyds Register of shipping.
mises sur cale + livraisons.

Production = $\frac{\quad}{2}$

3. — TONNAGE EN CONSTRUCTION ET EN COMMANDE

En janvier 1972, les chantiers suédois avaient 6.328.000 tonneaux de jauge brute en construction et en commande, ce qui les plaçait au second rang dans le monde derrière le Japon (30 millions de t. j. b.) et devant la France (4.889.000 t. j. b.).

Le critère du tonneau de jauge brute pondéré défavorise là encore la Suède qui se trouve rejetée en sixième position, derrière le Japon, la France, l'Allemagne fédérale, le Royaume-Uni et la Norvège.

Tonnage en construction et en commande.

(En milliers de tonneaux de jauge brute
et en milliers de tonneaux de jauge brute pondérés.)

CARNET de commandes janvier 1971.		COMMANDES prises en 1971.		CARNET de commandes janvier 1972.		POURCENTAGE d'accroissement 1972-1971.
T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.	T. j. b.	T. j. b. p.	
7.418	3.066	812	366	6.328	2.612	— 14,7 %

Sources : statistiques nationales.

B. — Les chantiers Götaverken.

C'est en novembre 1841 qu'un Ecossais qui avait émigré en Suède, Alexandre Keiller, obtint l'autorisation de « construire dans la ville de Göteborg un chantier pour la production de toutes sortes de machines en acier et autres métaux ». Les bateaux et les moteurs à vapeur pour la marine ont représenté une part importante des productions des chantiers Keiller. Le premier navire a été lancé en 1847. La famille Keiller est restée à la tête de l'entreprise jusqu'en 1906, date à laquelle une autre compagnie en prit le contrôle. C'est en 1916 que l'entreprise prit le nom de Götaverken.

Jusqu'en 1906, le chantier n'avait produit que de petits bateaux, mais la direction caressait l'espoir de créer un chantier capable de construire des navires de grande taille et d'affronter la concurrence internationale. A partir de 1910, l'entreprise remporta de nombreux succès, enlevant des contrats pour un brise-glace, pour des navires de guerre ainsi que pour des cargos de grandes dimensions. Outre les commandes des armateurs nationaux, les compagnies maritimes norvégiennes ont été — et sont encore aujourd'hui — parmi les principaux clients du chantier. Mais des navires ont été construits également pour les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, l'U. R. S. S., la France, la Finlande et bien d'autres pays. Les chantiers du groupe — à Arendal et Landskrona — construisent principalement des gros pétroliers, des cargos, des transporteurs de vrac, des pétroliers minéraliers et des navires réfrigérés. Götaverken n'a pas construit moins de 200 pétroliers depuis trente ans.

L'entreprise produit des moteurs Diesel de sa propre conception depuis 1939. Toutefois, depuis 1915, elle construisait des moteurs sous licence. Götaverken est le seul chantier suédois qui construit des moteurs de sa propre conception et tous les navires construits par le groupe Götaverken sont équipés de moteurs Götaverken.

Par ailleurs, Götaverken fabrique des chaudières à vapeur depuis 1851.

LE CHANTIER D'ARENDAL

Le chantier d'Arendal, inauguré en 1963, a mis en œuvre des techniques tout à fait nouvelles de construction navale dont la plus spectaculaire est le montage de navires par tranches : les tôles et profilés stockés à l'entrée du chantier passent dans les différents ateliers couverts où l'on procède à la construction de sections de navires. Chaque fois qu'une section est complète, on la pousse hors du chantier couvert et on prépare la section suivante qui, à son tour, sera poussée dans le bassin ouvert lorsqu'elle sera achevée. Ainsi le bateau sort peu à peu de l'atelier dans le bassin ouvert au fur et à mesure que la construction progresse.

Cette méthode offre trois avantages principaux :

1° Elle réduit au minimum le transport, puisque tous les éléments du navire sont intégrés, au fur et à mesure de la construction, en un seul et même lieu : le chantier couvert ;

2° Elle permet de travailler le plus possible à l'intérieur. C'est là un point très important dans un pays où l'on peut estimer qu'en moyenne 25 % du temps de travail sont affectés par la pluie, l'obscurité ou le froid lorsque les travaux sont effectués en plein air ;

3° Elle évite le déplacement de l'ouvrier. En effet, tandis que les méthodes traditionnelles obligent les ouvriers à se déplacer le long d'un navire immobile, à Arendal les hommes et les équipements restent à leur place et ce sont les composants du navire qui se déplacent vers eux.

UN BILAN FINANCIER INCERTAIN

Malgré sa technique révolutionnaire d'assemblage des super-pétroliers, le chantier Götaverken a traversé une crise financière grave. Le chantier suédois s'est heurté au problème majeur de tous les constructeurs : livrer, à un moment où l'inflation s'est déchaînée et donc où les coûts de production se sont fortement élevés, des commandes souscrites à prix fermes, non révisables. Götaverken a dû affronter deux handicaps supplémentaires :

1° Le coût élevé de la main-d'œuvre suédoise, une des plus chères du monde ;

2° La hausse du coût de l'argent sur le marché mondial. Les constructeurs suédois sont particulièrement touchés par l'élévation des taux d'intérêt du fait de l'absence d'un système de crédit destiné à l'exportation, tel qu'il existe dans les autres pays. En outre, comme il n'existe pas un marché financier suffisant en Suède, les constructeurs doivent se refinancer sur le marché de l'eurodollar.

Le Gouvernement suédois accorde des garanties afin de faciliter le refinancement d'une partie des créances contractées pour de nouvelles constructions, mais il incombe aux chantiers d'organiser eux-mêmes le refinancement des crédits de livraison faits aux armateurs aux taux en cours sur le marché mondial.

En janvier 1971, des rumeurs de faillite ont couru à propos des chantiers Götaverken. Finalement, la solution suivante a été adoptée au mois de juin : la compagnie de navigation Salen prend la majorité de Götaverken dont la direction est remaniée ; le Gouvernement accorde un prêt et sa garantie à un emprunt ; enfin, plusieurs clients (en particulier norvégiens, anglais et suédois) acceptent une révision en hausse des prix des contrats souscrits.

CONCLUSION

La délégation sénatoriale a, au cours de son déplacement, visité cinq chantiers qui sont parmi les plus importants d'Europe et pris des contacts avec les représentants de l'industrie de la construction navale en Allemagne fédérale, au Danemark et en Suède. A la suite des informations qui lui ont été fournies et des constatations qu'elle a pu faire, elle est en mesure de formuler **quelques remarques d'ordre général.**

Concernant *la taille des navires construits*, on sait que les quinze dernières années ont été placées sous le signe d'un gigantisme sans cesse plus affirmé, en particulier dans le domaine des pétroliers et également des minéraliers. Or aucun des chantiers que nous avons visités ne construit actuellement de pétroliers de plus de 280.000 tonnes de port en lourd. Certains ont préparé des plans d'agrandissement dont la réalisation permettrait la construction de navires plus importants, mais tous estiment que l'on assistera d'abord à un certain plafonnement de la taille des pétroliers — vers 250.000 tonnes ou 280.000 tonnes de port en lourd — et que la demande ne se portera éventuellement que plus tard vers des bateaux d'un plus fort tonnage.

Nous avons en outre observé que *plus un chantier était spécialisé dans la construction d'un type particulier de navires, plus il était moderne, rationnel et automatisé.* A ce propos, le cas du chantier danois Lindö, à Odense, qui ne fabrique que de gros pétroliers, est exemplaire. L'avenir ne nous paraît donc pas au « chantier à tout faire » qui produirait simultanément super-pétroliers, navires porte-conteneurs et méthaniers, mais à celui qui choisirait un ou deux secteurs sur lesquels se porte la demande et dans lesquels il peut acquérir une maîtrise particulière.

La troisième remarque porte sur *l'unité du marché.* Le marché est le même pour tous et la concurrence japonaise a fait partout l'objet de nombreuses doléances. La plupart des chantiers que nous avons vus pouvaient se targuer de posséder des carnets de commandes bien remplis, mais ils devaient faire face à d'inquié-

tants déficits. De plus, et c'est là une caractéristique propre à la construction navale de l'Europe du Nord, ils se heurtaient tous à de difficiles problèmes de main-d'œuvre. Celle-ci fait à ce point défaut que l'on a vu un chantier en acheter un autre dans le seul but de s'attacher sa main-d'œuvre. On peut se demander si cette pénurie n'est pas susceptible de gêner durablement les chantiers de l'Europe du Nord face à la concurrence de pays où la main-d'œuvre est abondante et, partant, moins coûteuse.

Enfin, pour conclure, il nous faut revenir sur *la crise qui a touché la construction navale ces dernières années*. On sait qu'il s'agit avant tout *d'une crise financière* et non d'une crise consécutive à une mévente. La cause première tient à cette concurrence japonaise — que tous, d'une voix unanime, jugent déloyale et vouent aux gémonies — qui a obligé à conclure des contrats à prix ferme, non revisables. Les chantiers, heureux de voir leurs carnets de commandes se gonfler, ont vite déchanté lorsqu'ils ont constaté qu'ils en arrivaient, l'inflation aidant, à livrer des bateaux à un prix inférieur aux coûts de production. Mais on peut remarquer que, placés dans les mêmes conditions de concurrence, certains chantiers ont continué de prospérer, tandis que d'autres se heurtaient à des difficultés de trésorerie qui mettaient quelquefois en péril l'existence même de l'entreprise.

Certains parlent alors de fautes de gestion et remarquent que la plupart des chantiers malades sont dirigés par des ingénieurs. Le prestige technique ne l'aurait-il pas emporté sur la rentabilité ? Le fait que le chantier le plus prospère que nous ayons visité, le chantier Lindö, ait été dirigé par un juriste et soit justement un des rares à ne pas avoir eu à sa tête un ingénieur ne peut qu'incliner en ce sens.

A la suite des difficultés financières qui ont atteint les chantiers, les directions ont été remaniées en Allemagne comme dans les pays scandinaves. Une nouvelle génération est arrivée aux commandes qui est davantage préoccupée par la gestion et la rentabilité. Ne peut-on penser dès lors que l'ère des ingénieurs est close et que celle des financiers et des gestionnaires s'ouvre ?

Toujours à la suite de cette crise, l'intégration des chantiers à des groupes s'est poursuivie. En Allemagne, les liens avec la métallurgie se sont resserrés et, au Danemark, des liens avec les armateurs se sont noués.

Si l'on voulait résumer l'évolution qui se dessine, on pourrait le faire en trois points :

- une spécialisation des navires construits qui consiste à découvrir un créneau dans le marché et à l'occuper de la meilleure manière possible (la France s'est ainsi spécialisée dans les méthaniers) ;
- une intégration dans des groupes puissants ;
- une attention croissante portée à la gestion et à la rentabilité.

DEUXIEME PARTIE

LES PORTS

- I. — Hambourg.
 - II. — Copenhague.
 - III. — Göteborg.
 - IV. — Stockholm.
-

I. — HAMBOURG

Le port de Hambourg est, de loin, le plus important d'Allemagne fédérale, puisqu'il assure à lui seul environ un tiers du trafic maritime total de ce pays. Il constitue l'extrémité septentrionale de cette chaîne de grands ports de la Mer du Nord qui commence à Anvers.

Hambourg n'est pas situé directement au bord de la mer, mais à 105 kilomètres de l'estuaire de l'Elbe. Entre celui-ci et Hambourg, à 74 kilomètres en aval de cette ville, débouche le canal maritime de Kiel, construit à la fin du XIX^e siècle, qui relie la Mer du Nord à la Mer Baltique. L'amplitude de la marée, qui est de 2,85 mètres à la hauteur de Cuxhaven, est encore de 2,30 mètres à Hambourg. De Hambourg à la frontière tchécoslovaque, l'Elbe est navigable sur 620 kilomètres ; de plus, en territoire tchécoslovaque, le fleuve est praticable jusqu'à Kolin et son affluent, la Vltava, jusqu'au-delà de Prague.

Avant la seconde guerre mondiale, Hambourg était le principal port de transbordement pour la partie de l'Europe située à l'Est de l'Elbe : région berlinoise, Saxe, Tchécoslovaquie, Silésie... Ces régions constituaient alors l'hinterland de Hambourg.

Au lendemain de la guerre, la ville hanséatique a perdu son hinterland du fait de la division de l'Allemagne. Cependant, elle garde une vocation naturelle au commerce avec les pays de l'Europe de l'Est et l'on peut noter que 20 % de son trafic se fait avec les pays du Comecon.

Le trafic est particulièrement intense avec la R. D. A., la Tchécoslovaquie, l'Autriche et la Suisse. On peut distinguer, dans la clientèle du port de Hambourg, trois groupes importants : les pays de la Communauté Economique Européenne, les Pays nordiques et les Pays de l'Est. La ville hanséatique se trouve en effet au confluent de ces trois ensembles de pays.

En 1945, Hambourg ne devait pas seulement faire face à une modification de son hinterland, mais reconstruire ses installations qui avaient été dévastées à 80 %. Le trafic, qui avait atteint 22 millions de tonnes en 1936, n'était plus que de 4 millions de tonnes en 1946. Ce n'est qu'en 1955, avec 24 millions de tonnes,

que la ville hanséatique retrouvait son record passé. Depuis, l'expansion a été rapide, comme le montrent les chiffres suivants (en millions de tonnes) :

1965	35,2
1966	37,6
1967	35,4
1968	38,1
1969	41,0
1970	47,0

La part des hydrocarbures est plus faible que dans la plupart des ports européens puisque le trafic des produits pétroliers n'a représenté, en 1970, que 19,8 millions de tonnes. Le tonnage est sensiblement réparti par tiers entre les hydrocarbures, les matières pondéreuses et les marchandises diverses.

En 1970, 18.900 navires ont mouillé dans les eaux du port de Hambourg.

L'activité du port est beaucoup plus orientée vers l'importation (deux tiers du trafic) que vers l'exportation (un tiers du trafic). Il existe en outre un important trafic de transit (essentiellement vers les pays de l'Est — surtout la R.D.A. — et les pays scandinaves) qu'explique le statut de franchise dont bénéficie une partie du port.

A. — Le port franc.

Fondé en 1888, il est le centre vital du port. Il occupe 1.460 hectares, soit un septième de la superficie totale. La quasi-totalité du transbordement des marchandises diverses et du stockage s'effectue à l'intérieur du port franc qui est entouré d'une clôture de 23 kilomètres de long et qui est divisé en deux parties : le « vieux port franc » et le « nouveau port franc ».

Le vieux port franc abrite 80 entreprises industrielles qui emploient 25.000 salariés et sont autorisées à fabriquer ou transformer. Leur chiffre d'affaires était estimé à 1,3 milliard de deutsche marks en 1967.

Dans le nouveau port franc, fabrication et transformation sont sujettes à autorisation spéciale, abstraction faite des chantiers de construction navale.

Le port franc de Hambourg est un des plus importants d'Europe. On y trouve toutes les installations de manipulation pour les marchandises détaillées. Il a été créé lorsque la ville a perdu son autonomie douanière. Une des conséquences de cette création a été le rassemblement à l'emplacement du port franc de toutes les marchandises qui, jusque-là, étaient éparpillées en de nombreux points de la ville. Aujourd'hui, la moitié du trafic total du port de Hambourg se fait dans le port franc au sein duquel se trouvent des entreprises de transbordement, des entreprises de stockage et des entreprises industrielles.

Le port franc ne reçoit pas des redevances, mais des loyers.

27.000 travailleurs se rendent chaque jour au port franc pour y travailler. Les principales entreprises qui y sont installées sont les deux grands chantiers navals Howaldtswerke-Deutsche-Werft et Blohm & Voss qui emploient 16.000 personnes, une importante usine de machines Man (2.000 personnes) et les raffineries Shell et Texaco (1.500 personnes).

Actuellement, le montant des investissements atteint chaque semaine 4 millions de deutsche marks. On peut estimer approximativement qu'une moitié de ces investissements provient de fonds publics tandis que l'autre moitié est due à des entreprises privées. L'infrastructure (moyens de transport dans le port, bassins...) est en effet financée par le Sénat de Hambourg (qui est le gouvernement de la ville) tandis que les superstructures sont à la charge des entreprises privées. Parallèlement, l'administration des ports est l'affaire du Sénat de Hambourg par l'intermédiaire du Ministre de l'Economie, tandis que l'exploitation du port revient à des entreprises privées.

La ville de Hambourg est propriétaire de la plus grande entreprise de transbordement et de manutention du port, la Hamburger Hafen-Und Lagerhaus A.G. Cette société anonyme, dont le Sénat possède toutes les actions, assure le tiers du transbordement des marchandises diverses.

B. — La réforme de l'organisation du port.

Jusqu'en juin 1970, la ville de Hambourg prenait à sa charge la construction des superstructures (hangars, entrepôts, édifices divers) destinées à la Hamburger Hafen-Und Lagerhaus A. G. (H.H.L.A.). Celle-ci ne payait ni loyer ni redevance et déterminait le niveau des divers tarifs applicables dans le port.

En 1970, le Parlement a adopté un nouveau règlement portuaire qui est entré en vigueur le 1^{er} juillet. A cette date, la situation était la suivante :

1° La ville de Hambourg est propriétaire de la totalité des terrains du port franc et d'une importante fraction de ceux qui sont situés dans les limites du port. Ces terrains ne peuvent être vendus, mais peuvent être affermés. Cette règle impérative permet à l'Etat d'en contrôler l'usage — eu égard aux dépenses importantes engagées pour leur aménagement — et d'éviter qu'ils ne soient détournés de leurs fins. Une telle politique foncière permet en outre de réaliser rapidement les superstructures jugées indispensables et d'accroître les surfaces utiles dans le cadre d'une planification d'ensemble (ainsi en a-t-il été pour les installations de réception et de manutention des conteneurs) ;

2° La ville de Hambourg possède le pouvoir de décision en ce qui concerne l'aménagement des infrastructures du port. En revanche, la ville ne finance plus la modernisation ou l'extension des superstructures de la H.H.L.A. ;

3° La ville de Hambourg fixe ou approuve les droits et tarifs applicables aux divers services portuaires en fonction du seul critère de la compétitivité (en particulier à l'égard des ports d'Anvers et Rotterdam). Toutes les entreprises installées dans le port, y compris la H.H.L.A., sont tenues de les appliquer ;

4° La H.H.L.A. a perdu tous ses privilèges ; elle est désormais soumise aux règles de la concurrence et doit acquitter un loyer pour les terrains et les bâtiments qu'elle occupe.

Les entreprises de manutention ne sont plus locataires de la H.H.L.A., mais directement locataires de la ville de Hambourg.

C. — L'administration du port.

L'administration du port est confiée à la ville de Hambourg. L'administration de la navigation est partagée entre le Gouvernement fédéral et la ville.

L'administration du port dépend essentiellement, au sein de l'administration du Land, du Département de l'Economie et des Transports qui comprend, entre autres, un « service chargé des

constructions portuaires et de l'aménagement de voies fluviales et des voies ferrées » et un « service du port, de la navigation et des transports ». Ce dernier service comprend trois directions :

- une direction chargée des questions générales de transport ;
- une direction du port ;
- une direction chargée de la navigation maritime et aérienne.

La **direction du port** est compétente pour définir la politique portuaire ; elle prend les décisions de principe et règle les cas d'espèce ; elle coordonne l'activité des divers bureaux.

Ses principales attributions sont les suivantes :

- établissement des programmes de promotion et d'investissements ;
- questions d'organisation et de structure ;
- maintien de la compétitivité ;
- installation de nouvelles entreprises ;
- relations publiques ;
- tarifs, droits et redevances portuaires ;
- sécurité. Questions concernant les ouvriers et les dockers ;
- service de la navigation ; autorisation d'amarrage, affectation des pilotes (organisés en confrérie) ;
- *bureau du port franc* (entrées, sorties, service douanier, délivrance de tous certificats, surtout dans le cadre de la C. E. E.).

D. — Le recrutement de la main-d'œuvre.

Au total, près de 14.000 dockers travaillent dans le port franc. Environ 12.000 dockers sont employés de façon permanente par les entreprises opérant dans le port. Au fur et à mesure de leurs besoins, ces entreprises s'adressent en outre à une société qui leur procure la main-d'œuvre supplémentaire qui leur est nécessaire. Cette société est l'employeur direct de 2.000 dockers qui travaillent chaque jour dans une entreprise différente et constituent en quelque sorte une réserve. Ces dockers touchent leurs salaires de cette société qui, à son tour, en récupère le montant auprès des entreprises qui font appel à ces dockers supplémentaires.

Tout docker a droit à un salaire garanti correspondant à six jours ouvrables ou plutôt à six vacations. Si un ouvrier n'a pas travaillé pendant six vacations, la société lui paie la différence en prélevant sur un fonds spécial alimenté par toutes les entreprises travaillant dans le port. Grâce à ce système, *il n'y a pas eu une seule grève dans le port de Hambourg depuis 1945.*

Lorsqu'il y a des pointes, on embauche en outre des auxiliaires par l'intermédiaire d'un bureau du service de la main-d'œuvre installé dans le port même.

Le travail s'effectue de jour et de nuit en trois équipes :

— du lundi au vendredi, selon l'horaire suivant : première vacation : 7 heures à 15 heures (pause de 11 heures à 11 h 30), deuxième vacation : 15 heures à 23 heures (pause de 19 heures à 19 h 30), troisième vacation : 23 heures à 7 heures (pause de 3 heures à 3 h 30) ;

— le samedi et le dimanche, le nombre des vacations est porté à quatre et les pauses sont de 15 minutes le samedi et de 30 minutes le dimanche.

II. — COPENHAGUE

Le port de Copenhague ressemble à un port fluvial, mais en réalité c'est un port ouvert qui se trouve entre deux îles. Il est divisé en quatre parties :

— le port du Sud qui est le port industriel par lequel sont acheminées les marchandises ;

— le port intérieur qui est un port de passagers. Le trafic y atteint 8 millions de passagers par an. Il assure notamment les relations entre la Suède et le Danemark et le trafic intérieur vers le Jutland ;

— le port extérieur où se trouve le port franc dont le terrain appartient au port de Copenhague ;

— enfin, le port Nord des ferry-boats où se fait le trafic roll-on/roll-off.

Le nombre des bateaux entrés dans le port est de 35.000 pour 1969 ; leur tonnage total est de 21,3 millions de tonnes.

Le trafic de marchandises a atteint le chiffre record de 11,9 millions de tonnes en 1969. En outre, le trafic de passagers s'est élevé au total à 12.600.000 personnes (ce chiffre comprend le trafic intérieur qui représente près d'un million de personnes par an).

Outre les quais pour navires conventionnels, le port possède dix-neuf postes de roll-on/roll-off qui desservent vingt lignes de bateaux. Un quai pour le déchargement des conteneurs a été mis en service en 1970.

Le port possède une grue flottante pouvant lever 120 tonnes, une grue pour conteneurs de 32 tonnes, 142 grues pour les marchandises générales (de 1/2 à 50 tonnes) et 48 grues pour les pondéreux.

Le régime du port de Copenhague, qui comportait un certain degré d'autonomie dès 1858, a été fixé par la loi n° 109 du 29 avril 1913 modifiée par la loi n° 78 du 29 mars 1924. Ce dernier texte précise, dans son article premier, que « le port de Copenhague est un organisme autonome dirigé par un Conseil d'administration ». Toutefois, au sein de la zone du port, le port franc a une organisation distincte que nous analyserons séparément.

A. — Le régime administratif.

Le régime administratif du port de Copenhague le rapproche sensiblement de celui d'un établissement public, mais nous verrons que son autonomie est renforcée pour les questions financières.

Ce mode d'administration est propre au port de Copenhague. Les autres ports principaux du Danemark sont :

- soit administrés pour le compte de l'Etat par le Ministère des Travaux publics (ports d'Helsingor, Esbjerg, Frederikshavn) ;
- soit administrés par les municipalités, sous le contrôle de l'Etat (ports d'Aarhus, Odense, Aalborg, Fredericia par exemple).

1° LES ORGANES ADMINISTRATIFS

Le port de Copenhague est placé sous l'autorité d'un Conseil d'administration composé d'un président et de seize membres.

Le président est de droit le « président supérieur » de la ville de Copenhague qui, nommé par le Roi, est chargé du contrôle de l'administration de la capitale ; son statut de fonctionnaire d'Etat et ses fonctions peuvent être comparés, dans une certaine mesure, à ceux d'un préfet.

Les seize membres du Conseil sont nommés, pour six ans renouvelables, à concurrence de :

- deux par le Gouvernement (un par le Ministre des travaux publics et un par le Ministère du Commerce, qui est aussi chargé des questions maritimes) ;
- quatre par le Parlement (composé d'une seule Chambre, le « Folketing ») qui sont normalement des parlementaires, voire d'anciens parlementaires ;
- deux par le Conseil municipal de Copenhague ;
- deux par le Conseil des magistrats municipaux (ce Conseil se compose du bourgmestre et de ses dix adjoints qui sont élus par le Conseil municipal de Copenhague) ;
- deux par la Chambre de Commerce de Copenhague ;
- deux par l'Association des armateurs ;
- deux par la Fédération des industries danoises.

Ce Conseil élit un vice-président en son sein.

Le port est dirigé par un Directeur général nommé, sur proposition du Conseil, par le Ministre des Travaux publics.

Le personnel du port (150 personnes, non compris 130 ouvriers) a un statut peu différent de celui des fonctionnaires d'Etat ou des employés municipaux.

2° LES FONCTIONS

Le Directeur général est chargé de l'administration du port. Il prépare et exécute le budget ; il nomme aux emplois, sauf pour les postes les plus importants qui sont pourvus par le Conseil sur proposition du Directeur général. Il est responsable devant le Conseil, mais seul le Ministre des Travaux publics peut mettre fin à ses fonctions. Comme il n'est pas nommé pour une durée déterminée, il exerce ses fonctions jusqu'à sa retraite si le Ministre des Travaux publics n'use pas de son pouvoir de révocation.

Le Conseil, qui se réunit en principe une fois par mois, vote le budget du port et prend les décisions les plus importantes : investissements, nouvelles constructions, achats de terrains, baux d'une durée supérieure à deux ans... Il est, de façon générale, compétent pour toutes les questions concernant le port qui ne sont pas expressément attribuées au Ministre.

Le Ministre des Travaux publics a, en effet, une compétence d'attribution dans les matières suivantes pour lesquelles son approbation est requise :

- emprunts ;
- établissement des règlements internes (police du port, etc.) ;
- modification des taxes de port applicables ou introduction de nouvelles taxes ;
- élargissement de la zone du port ;
- questions dont le règlement a de l'importance en ce qui concerne l'utilisation du port comme port de guerre ou la défense du territoire ;
- cession de surfaces maritimes, de terrains, de quais ou de toute autre propriété immobilière appartenant au port ;
- exécution des mesures prises par le Conseil d'administration du port, que le Directeur général, dans une protestation écrite et fondée, remise au Conseil d'administration, a déclaré être incompatibles avec les intérêts du port.

B. — Le régime financier.

Le port est tenu d'équilibrer son budget. Les recettes sont constituées par les taxes du port et les revenus des locations. Le surplus du compte d'exploitation sert à financer le compte d'investissement.

Le port possède un patrimoine immobilier important qu'il loue aux sociétés privées utilisatrices. Il faut cependant noter que le port ne possède qu'une partie des quais, les autres étant la propriété de sociétés privées ou de particuliers.

Le budget et les comptes annuels sont de la seule compétence du Conseil et du Directeur général, le Ministre n'ayant aucun rôle à jouer sauf pour les emprunts.

Il n'y a donc pas de contrôle général et permanent exercé sur la gestion par des autorités de tutelle (Etat ou commune).

C. — Le port franc.

Le port franc de Copenhague, créé par une loi du 31 mars 1891 et inauguré en 1894, est situé géographiquement à l'intérieur du port de Copenhague, mais il est, administrativement, hors du territoire douanier danois. La nouvelle réglementation douanière qui a supprimé, à compter du 1^{er} avril 1971, les nombreux entrepôts sous douane qui existaient au Danemark, n'a en revanche pas modifié fondamentalement le régime douanier du port franc qui conserve ainsi ses caractéristiques.

Si le terrain sur lequel sont installés les équipements du port franc appartient au port de Copenhague, le régime administratif du port franc est en revanche tout à fait distinct.

Aux termes de la loi n° 141 du 31 mars 1960, une concession d'exploitation de quarante ans à compter du 1^{er} mai 1960 a été attribuée à la Københavns Frihavn-Aktieselskab (Société d'administration du port franc). La concession sera prorogée pour une nouvelle période de quarante ans, sauf demande du Ministre ou de la société.

1. — LA MISSION DE LA SOCIÉTÉ D'ADMINISTRATION

La Société d'administration du port franc a pour mission, conformément à l'article 3 de la loi du 31 mars 1960, « la construction et l'exploitation des entrepôts, des hangars de transit et autres bâtiments, l'installation et l'exploitation de grues et autres matériels servant à décharger les navires, la construction et l'exploitation de voies ferrées et la consolidation des voies situées sur les quais et des emplacements servant à l'entrepôt des marchandises et à leur transport, ainsi que l'exécution de tout travail lié au déchargement et au chargement à bord des navires ou à terre, y compris tout travail afférent à la réception et à la livraison de marchandises provenant des entrepôts et emplacements de la société ou à destination de ceux-ci ».

2. — LE RÉGIME ADMINISTRATIF ET FINANCIER

La Société d'administration du port franc (Københavns Frihavn-Aktieselskab), fondée le 25 avril 1881, a un capital social de 4 millions de couronnes danoises entièrement détenu par le port de Copenhague. Les statuts actuels ont été approuvés par le Ministre des Travaux publics le 24 août 1961.

a) Les organes administratifs.

Le Conseil d'administration se compose d'au moins six et au plus neuf membres, dont :

- deux sont désignés par le Ministre des Travaux publics ;
- quatre sont désignés en son sein par le Conseil d'administration du port de Copenhague ;
- les trois autres (au plus) sont choisis par l'assemblée générale.

Le Conseil élit ses président et vice-président. Il désigne un directeur général et ses adjoints éventuels.

Le Conseil a compétence générale pour toutes les questions touchant au port franc. Le Directeur général est chargé de l'administration quotidienne.

b) *Les contrôles.*

Le Ministre des Travaux publics exerce un contrôle assez étendu sur la société :

— il approuve les statuts et les modifications qui peuvent leur être apportées (y compris la modification du capital social) ;

— il approuve la nomination du directeur général ;

— il approuve les emprunts et les baux d'une durée supérieure à quinze ans, les ventes immobilières et les hypothèques ;

— il fixe, en accord avec le Ministre des Finances et le Conseil d'administration du port de Copenhague, le territoire et les règles générales d'administration du port franc ;

— il approuve, en accord avec le Conseil d'administration du port de Copenhague, les taxes d'entrepôt et de manutention, les baux et autres actes de location des entrepôts ;

— il autorise, en accord avec le Ministre des Finances, l'établissement des magasins de détail et d'entreprises industrielles dans la zone du port franc.

Par ailleurs, le port de Copenhague intervient à divers titres :

— les règles relatives à la police du port de Copenhague sont applicables dans la zone du port franc, sous l'autorité de la police du port de Copenhague ;

— les taxes et droits perçus sont partiellement reversés au port de Copenhague, responsable du bon fonctionnement de l'ensemble de la zone portuaire et de l'entretien des chenaux et des quais ;

— le projet de budget du port franc est soumis au port de Copenhague ;

— le plan des constructions et installations nouvelles doit être soumis au port de Copenhague.

Enfin, la Société ne peut autoriser personne à remplir une des missions qu'elle a reçues au titre de la concession sans l'accord du Ministre et du Conseil du port de Copenhague.

Comme on le voit, le fonctionnement de cette société de droit privé est fortement marqué par ses obligations de concessionnaire du port franc. Enfin, pour éviter des infractions à la réglementation douanière, le service des douanes exerce un contrôle très étroit sur les entrées et les sorties de marchandises.

III. — GÖTEBORG

Si Göteborg est la seconde ville de Suède, derrière Stockholm, c'est aussi le premier port suédois. Il a été construit au début du xvii^e siècle pour des raisons essentiellement militaires. Mais dès que la sécurité est revenue, la fonction commerciale a occupé la première place. Très vite, de nombreux commerçants étrangers venant des Pays-Bas, d'Allemagne, d'Angleterre et d'Ecosse vinrent à Göteborg, contribuant largement à l'épanouissement de la ville.

En 1970, le trafic du port de Göteborg a atteint le niveau record de 24 millions de tonnes. Ses exportations représentent 4,5 millions de tonnes, les importations 16 millions de tonnes et le trafic intérieur à la Suède 3,5 millions de tonnes.

Quatre ports sont en fait réunis sous le nom de port de Göteborg : le port de marine marchande et de voyageurs, le port franc, le port pétrolier et le port de pêche.

Le port de marine marchande et de voyageurs est le plus important de Scandinavie. La partie la plus moderne du port, appelée Port Skandia, est équipée pour la manutention des conteneurs, pour le roll-on/roll-off et pour le lift-on/lift-off. Les opérations de chargement et de déchargement se font grâce à cent soixante grues électriques de 5 tonnes et cinq grues flottantes d'une puissance de 260 tonnes.

Le port franc, administré par une société privée appartenant à 100 % au port de Göteborg, est en service depuis 1922. Il permet aux importateurs de disposer de stocks sans avoir à immobiliser les sommes importantes que représenterait l'acquittement des droits de douane.

Le port pétrolier, lui aussi le plus important de Scandinavie, est situé sur la rive nord du fleuve Göta. Il peut recevoir des pétroliers de 200.000 tonnes de port en lourd.

Le port de pêche est d'importance moyenne (30.000 tonnes de poissons par an).

A. — Régime administratif.

Le port est possédé par la ville et la commune. Un comité communal spécial a été institué pour la gestion du port. Ce comité porte le nom de Direction du port de Göteborg (Göteborgs Hamnstyrelse).

La Direction du port de Göteborg comprend dix membres et cinq suppléants. Sept de ces membres sont nommés par le Conseil municipal, deux par la Chambre de Commerce et un par les autorités gouvernementales.

L'un des membres nommés par la Chambre de commerce répond de la navigation et l'autre du commerce. La nomination d'un membre par les autorités gouvernementales est le fait d'une tradition historique datant de l'époque où l'Etat nommait les membres de la direction gérant la navigation sur le fleuve Göta. De nos jours, et si l'on tient particulièrement compte du trafic de conteneurs transocéaniques sur Göteborg, le port a pris une importance, sur le plan national, encore plus grande que par le passé et c'est pourquoi il est justifié que l'Etat soit représenté à la direction. Il faut noter cependant que le représentant du Gouvernement au sein de la Direction intervient en son nom personnel et non au nom du Gouvernement.

Les membres de la Direction sont aujourd'hui nommés pour une période de trois ans. Le président et le vice-président sont choisis parmi les membres de la Direction.

Le Directeur du port est responsable devant le conseil d'administration ; son mandat, renouvelable, est de cinq ans. Le personnel du port est d'environ 600 personnes (les 1.200 dockers ne relèvent pas de l'administration du port).

La gestion du port est régie sur la base de prescriptions émises par le Conseil municipal. La Direction du port répond de sa gestion devant le Conseil municipal.

Selon ces prescriptions, la Direction du port a, en tant que telle ou par mandataire, tout pouvoir d'agir au nom de la commune ou d'intenter toute action en justice au nom de celle-ci en ce qui concerne toutes questions du ressort de la gestion exercée par la direction. La direction du port se présente alors au nom de la commune agissant par l'intermédiaire de la Direction du port.

B. — Régime financier.

La Direction du port doit rendre compte de ses activités à la commune. Ces activités sont basées sur des plans d'exploitation prévus pour des périodes de quatre à cinq ans et des budgets détaillés concernant l'année d'activité suivante. Les plans et budgets se réfèrent aux recettes et coûts d'exploitation annuelle, investissements, travaux de développement administratifs et techniques, ainsi que personnel. De plus, chaque projet d'investissement de la Direction du port doit recevoir l'approbation de la commune — du Conseil municipal. L'activité du port est soumise au contrôle des commissaires aux comptes de la commune.

La direction du port a pourtant — sur le plan économique — une certaine autonomie.

C'est ainsi que, selon une ordonnance gouvernementale, les comptes du port ne doivent pas être confondus à ceux d'une autre activité poursuivie par la commune. La liquidité du port ne doit être utilisée que pour répondre aux besoins du port, ce qui revient à dire que la commune ne doit pas imposer la navigation.

Le port, en tant que tel, ne peut prélever sur la navigation des droits trop élevés. Selon la disposition mentionnée ci-dessus, les droits portuaires doivent être calculés de telle sorte que les recettes annuelles provenant de ces droits et autres recettes d'exploitation correspondent à une somme de :

- 1° Coûts d'exploitation et d'entretien du port ;
- 2° Taux d'intérêt raisonnable sur le capital d'installations après déduction d'amortissements effectués, et,
- 3° Amortissements raisonnables sur les installations.

Il est de plus permis que les recettes en droits portuaires dépassent les coûts susnommés de 12 % au maximum. De tels excédents ne doivent pourtant être employés qu'à la couverture des pertes pouvant survenir dans l'activité portuaire.

L'activité portuaire ne fournit donc pas de contributions à la commune, mais la commune ne fournit pas non plus de contributions à l'activité portuaire. Les coûts que le port supporte pour

exercer son activité, pour entretenir les installations portuaires, pour rendre rentable le capital d'installations et l'amortir sont en effet couverts par les droits portuaires.

En ce qui concerne les investissements, ceux-ci ont été financés dans la proportion d'environ 50 % par les propres excédents du port alors que pour le reste, des emprunts ont été contractés. Il faut ici pourtant signaler que la Direction du port n'est pas habilitée à contracter elle-même des emprunts. La Direction du port doit, en conséquence, adresser au Conseil municipal une demande d'attributions sur les emprunts obligataires et autres emprunts dont la commune peut bénéficier. A cet égard, les règles qui régissent la Direction du port sont les mêmes que celles qui régissent la gestion des autres communes. Les emprunts reçus sont amortis et rendus rentables par le port selon l'usage habituel. Les emprunts peuvent, dans certains cas, courir sur une période aussi limitée que cinq ans et dans d'autres cas extrêmes sur une période de trente ans.

Le port de Göteborg satisfait pleinement aux directives qui ont été données en 1963 à la politique gouvernementale sur le trafic en Suède. Selon cette politique, chaque branche de trafic et chaque moyen de transport doit couvrir ses frais et une libre concurrence doit régner entre les moyens de transport. En ce qui concerne les ports, cela comporte qu'une réglementation du trafic limitatrice de concurrence dans les ports ne doit pas être appliquée, que le port ne doit pas être subventionné par l'Etat ou les communes et que ceux qui font appel au service des ports doivent, en payant des droits, répondre des frais qu'ils occasionnent aux fonds publics.

Les recettes du port proviennent essentiellement de cinq sources :

- les taxes perçues sur les produits ;
- les taxes perçues sur les bateaux ;
- l'utilisation des installations portuaires ;
- les travaux effectués à l'extérieur du port ;
- le port de pêche.

Ce sont les autorités du port qui fixent le montant des taxes frappant les différents produits à leur entrée ou à leur sortie ; toutefois, le ministère royal de la marine a un droit de regard sur

le montant de ces taxes et peut éventuellement les modifier dans le cas où elles auraient pour effet de désavantager les exportations suédoises. Du fait de l'importance des mouvements du port, ces taxes sont considérées comme peu élevées ; leur montant varie selon les produits et, pour un même produit, selon qu'il s'agit d'une importation ou d'une exportation. Ainsi pour 100 kilogrammes de bananes, la taxe sera de 80 öre (environ 0,8 F) à l'importation et 10 öre (0,1 F) à l'exportation. Elle peut atteindre au maximum 200 öre (environ 2,14 F) par fraction de 100 kilogrammes de jouets importés et n'être que de 1 öre (0,01 F) par fraction de 100 kilogrammes de sable importé.

Le port perçoit en outre une taxe sur le poids des bateaux. Son montant varie selon le type du bateau et selon sa provenance ou sa destination (port suédois ou étranger). Elle est donc perçue lors de chaque arrivée et lors de chaque départ, sauf pour les bateaux venant effectuer une réparation. Dans ce dernier cas en effet, seule la taxe au départ est perçue, afin de favoriser les chantiers navals locaux.

L'exploitation du port de pêche a rapporté en 1970 environ 1,6 million de couronnes suédoises. Le port de Göteborg se chargeait également de la vente du poisson ; depuis 1971, cette vente est confiée à une société privée.

Pendant l'exercice 1970, les recettes du port de Göteborg ont été les suivantes (en millions de couronnes suédoises) :

— loyers	12,9
— taxes portuaires	40,1
— location de grues.....	7,6
— port de pêche.....	1,6
— recettes communes.....	4,4
— travaux effectués à l'extérieur du port.....	11,7
	<hr/>
	78,3

Le bénéfice net a été de 0,06 million de couronnes suédoises.

IV. — STOCKHOLM

Stockholm, capitale de la Suède, occupe une position centrale sur la côte est de la Suède. La ville, située entre le lac Mälär et la mer Baltique, a une population de 740.000 habitants, tandis que le Grand Stockholm comprend 1.344.700 personnes.

Depuis le ^{xiv} siècle, Stockholm est le centre commercial de la Baltique. Au ^{xvii} siècle, le port s'est considérablement développé pour devenir au ^{xviii} siècle le port du fer, au ^{xix} siècle celui de l'acier, mais aussi du bois provenant de l'exploitation de la forêt suédoise, tandis que se développait la construction des navires.

Aujourd'hui, plus de cinquante lignes maritimes relient régulièrement Stockholm aux ports de l'Europe, du continent américain, de l'Orient, de l'Afrique, de l'Asie et de l'Australie. Le port de Stockholm a pour « hinterland » la Suède du Nord et la Suède centrale, fortement industrialisées, qui groupent près de 4 millions d'habitants.

A. — Trafic.

En 1970, le port de Stockholm a reçu 31.000 bateaux (dont 7.800 pour le trafic international) qui ont totalisé 17,2 millions de tonnes de port en lourd.

Le trafic de marchandises a atteint le chiffre record de 7,11 millions de tonnes (6,45 millions d'entrées et 0,6 million de tonnes de sorties). En dépit de la relative faiblesse de leur volume, les marchandises exportées représentent une valeur considérable. En effet, la plupart des exportations sont constituées de machines et d'autres produits manufacturés et l'essentiel des importations consiste en biens de consommation pour la population du Grand Stockholm et en matières premières pour les industries de la région.

Enfin, Stockholm est également un port de passagers. Le trafic de passagers a atteint 937.000 en 1970. Il comporte notamment les liaisons avec la Finlande, l'U. R. S. S., l'Angleterre et la France, mais aussi un trafic local à travers l'important archipel de Stockholm (plus de 20.000 îles).

B. — Les installations.

1. — LES QUAIS

La longueur totale des quais atteint environ 16 kilomètres dont près de 13 du côté de la mer Baltique. Environ 6 kilomètres de ces quais sont destinés aux passagers et aux marchandises diverses tandis que les autres sont principalement consacrés au chargement et au déchargement des pondéreux. Il existe une vingtaine d'installations portuaires séparées, parmi lesquelles on peut noter :

« *Le port de Värta* » : principal port pour le vrac. C'est aussi le port le plus important pour les importations d'huiles minérales. En outre, c'est un terminal pour le trafic de ferry-boats en provenance de la Finlande. Les quais ont une longueur totale de 2,2 kilomètres.

« *Le port franc* » : c'est le plus grand et le mieux équipé pour les marchandises générales. Les quais, qui comprennent une rampe de roll-on/roll-off ont une longueur de 1,7 kilomètre. Le port franc possède de remarquables installations d'entreposage (entrepôts, hangars, silos...). Les entrepôts sont chauffés ; on trouve également des chambres froides et des pièces réfrigérées. D'une certaine manière, le port franc est utilisé comme grand entrepôt. Il y passe chaque année environ 500.000 tonnes.

« *Le port à huile de Loudden* » : deux pétroliers de 35.000 tonnes de port en lourd peuvent décharger leur cargaison en même temps.

« *Le port de Skeppsbron* » : un quai de 570 mètres destiné aux passagers et marchandises variées destinées à la Finlande ou en provenant. Le trafic y est très important ; en 1970, il a atteint 447.000 passagers et 21.000 véhicules à moteur.

« *Le port de Stadsgard* » : il dispose de 1,9 kilomètre de quais. La partie ouest du port, qui n'offre pas une place suffisante pour les méthodes modernes de chargement et de déchargement, n'est plus utilisée pour le trafic de marchandises générales avec l'Europe. Le trafic de passagers, en particulier avec la Finlande, continue cependant d'y être assuré.

« *Le port Nord de Hammarby* » : (1,7 kilomètre de quais) est utilisé à la fois pour les marchandises générales et les pondéreux.

« *Le port Sud de Hammarby* » : (1,4 kilomètre) est utilisé pour l'acier et les automobiles.

2. — L'ÉQUIPEMENT

L'administration du port est en possession de 139 grues modernes, dont 6 sont des grues flottantes. La plus grande de celles-ci, la « *Lodbrok* », est munie d'une machinerie qui lui permet de manœuvrer indépendamment du remorqueur. Elle a une puissance de 260 tonnes.

Le port dispose de magasins et d'entrepôts modernes et spacieux, y compris des locaux chauffés, ainsi que des entrepôts frigorifiques, avec de vastes espaces en plein air. Dans le port franc, se trouve un magasin avec deux sous-sols et cinq étages au-dessus du sol ; ce bâtiment offre une surface de 42.000 mètres carrés et un volume de 195.000 mètres cubes.

C. — Régime administratif.

Le port appartient à la ville de Stockholm et est administré depuis 1909 par une administration communale qui a à sa tête le Conseil du port.

Ce Conseil est composé d'un président, nommé par le Conseil municipal, et de six membres nommés pour deux ans, à raison d'un par le Gouvernement suédois, d'un par la Chambre de commerce de Stockholm et de quatre par le Conseil municipal.

L'administration est responsable des installations portuaires et pourvoit à la mise en eau libre par les brise-glace pendant l'hiver. Sur le plan financier, elle reçoit les redevances portuaires et détermine les charges que le port doit acquitter.

La direction est assurée par le Directeur général responsable devant le Conseil d'administration.

C'est la Société du port franc de Stockholm, société anonyme dont les actions sont en totalité aux mains de la municipalité, qui a l'usage du port franc, de ses entrepôts et de ses installations. Cependant, l'entretien et les constructions neuves sont du ressort de l'administration du port.

Le personnel du port est d'environ 300 employés et 500 ouvriers. Au total, près de 3.000 personnes travaillent dans l'enceinte du port (en incluant le personnel des douanes, les dockers...).

D. — Régime financier.

Les recettes du port de Stœckhlom proviennent de plusieurs sources qui sont :

- les taxes sur les marchandises ;
- les taxes sur le poids des bateaux ;
- les utilisations des installations portuaires ;
- les services rendus (pilotage, remorquage, brise-glace, branchement à terre de l'eau et de l'électricité...).

Les recettes du port franc proviennent :

- des loyers (location des surfaces d'entrepôt) ;
- des stockages et manipulations ;
- des services du port.

Le régime financier du port est semblable à celui d'une administration communale, tels les Ponts et Chaussées par exemple. Les rentrées sont affectées au budget de la ville et le port présente chaque année à la ville un budget prévisionnel dans lequel sont incluses les demandes d'investissement. Le port doit en effet obtenir l'accord de la municipalité pour les crédits qui permettront de procéder aux investissements qu'il estime nécessaires. Il est à noter que le port ne peut émettre d'emprunts ; c'est la ville de Stockholm qui emprunte et affecte, s'il en a été ainsi décidé, le produit de l'emprunt aux investissements du port.

Le budget de fonctionnement atteint environ 70 millions de couronnes suédoises et les investissements s'élèvent à 12 millions de couronnes suédoises.

Les résultats ont été les suivants en 1969 et 1970 (en millions de couronnes suédoises) :

	1969	1970
— recettes provenant d'opérations commerciales.	1,1	1,8
— recettes d'exploitation du port.....	66,3	72,1
	<hr/> 67,4	<hr/> 73,9
— frais d'exploitation.....	65,2	70,3
	<hr/> 2,2	<hr/> 3,6
Bénéfice d'exploitation.....		

Une analyse des postes permet de constater que les recettes les plus fortes proviennent de la perception des droits portuaires (14,4 millions de couronnes suédoises en 1969, 15 millions en 1970) tandis que les dépenses les plus importantes ressortissent aux salariés (26,8 et 29 millions de couronnes suédoises).

La gestion proprement dite du port accuse un déficit de 2,4 millions de couronnes suédoises, tandis que la gestion des entrepôts fait ressortir un bénéfice de 3,9 millions.

CONCLUSION

Au terme de cette étude, nous nous limiterons à quelques brèves réflexions.

Dans tous les ports, quels que soient leur importance et leur mode de gestion, c'est dans le domaine des **conteneurs** qu'ont porté les efforts les plus importants et les investissements les plus lourds. Cela n'est guère étonnant si l'on considère que, dans tous les pays industrialisés, le trafic de conteneurs, qui représente le mode d'acheminement le plus moderne, bénéficie d'une croissance remarquable.

Les municipalités occupent une place primordiale dans la gestion portuaire, à Hambourg comme en Scandinavie. Dans la ville hanséatique, c'est la municipalité — qui est en même temps le Gouvernement du *Länd* — qui administre le port, fixe ou approuve les droits et tarifs applicables aux divers services portuaires et possède le pouvoir de décision en ce qui concerne l'aménagement des infrastructures. A Copenhague, le port est autonome, mais les autres ports danois sont, pour la plupart, dirigés par les autorités municipales. Le port de Göteborg est autonome et possède un budget qui lui est propre et une personnalité juridique, mais son conseil d'administration est composé aux deux tiers de représentants du conseil municipal et ce dernier assure, le cas échéant, les subventions qui sont nécessaires à l'accomplissement d'investissements importants. Enfin, à Stockholm, il n'y a même plus de budget autonome pour le port dont les finances sont intégrées au budget municipal.

En troisième lieu, chacun des ports que nous avons vus possède une zone où les marchandises peuvent séjourner sans qu'il soit besoin d'acquitter des droits de douane. Ces « **ports francs** » favorisent le développement du trafic de transit et, lorsque des entreprises peuvent s'y installer, l'implantation de zones industrielles dans l'immédiat voisinage des ports.

Enfin, notre voyage nous a fait sentir combien il était nécessaire qu'une politique portuaire soit conçue au niveau national. La Suède nous a fourni, à ce propos, un exemple *a contrario*. Bien

que ressentant la nécessité d'une concentration des investissements vers quelques ports dont l'équipement devra s'adapter à l'évolution, extrêmement rapide ces dernières années, des transports maritimes, ce pays n'est pas encore parvenu à élaborer une politique portuaire générale. En effet, les ports étant presque tous municipaux, chaque municipalité met un point d'honneur à investir consciencieusement dans son propre port et l'on assiste à un saupoudrage des investissements qui est quelquefois proche du gaspillage. De même, on peut se demander si la construction à Brême et à Hambourg d'installations coûteuses et rivales de réception de conteneurs est bénéfique pour le pays tout entier.

Sans doute la concurrence n'est-elle pas dépourvue de vertus et est-elle génératrice d'une saine émulation, mais en un domaine où les investissements sont considérables et extrêmement coûteux, une certaine coordination doit être réalisée afin d'éviter les doubles emplois. Un juste équilibre doit être maintenu dans l'intérêt des utilisateurs des installations portuaires comme dans celui des nations concernées.

ANNEXE I

ARRANGEMENT CONCERNANT LES CREDITS A L'EXPORTATION DE NAVIRES

Tel qu'il a été amendé par la Résolution du Conseil de l'O. C. D. E.
en date du 16 décembre 1970.

1. Pour tout contrat relatif à tout navire neuf qui fera l'objet de négociations à partir du 1^{er} janvier 1971, les gouvernements qui participent à cet Arrangement conviennent de supprimer les facilités officielles (1) en vigueur en matière de crédits à l'exportation de navires, et de n'instituer dans ce domaine aucune autre facilité officielle nouvelle permettant :
 - (i) De porter la durée maximale de remboursement à plus de huit ans à compter de la livraison et d'effectuer ce remboursement autrement que par versements de montants égaux à intervalles réguliers qui seraient normalement de six mois et dans aucun cas de plus de douze mois ;
 - (ii) De verser avant la livraison moins de 20 % du prix du contrat ;
 - (iii) De percevoir un taux d'intérêt, net de toutes charges (2) inférieur à 7,5 %.
2. Ce taux d'intérêt minimum de 7,5 % s'appliquera au crédit bénéficiant d'un soutien officiel et accordé par le constructeur à l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit fournisseur) ou par une banque ou une autre partie tierce du pays du constructeur à l'acheteur ou à une autre partie tierce du pays de l'acheteur (cas d'une transaction avec crédit acheteur), que ce soutien officiel soit accordé à la totalité du crédit ou seulement à une partie de celui-ci.
3. Le taux d'intérêt minimum s'appliquera également aux crédits accordés avec le soutien des gouvernements participant à l'Arrangement, dans le pays du constructeur à celui-ci ou à tout autre tierce partie, afin de permettre d'accorder des crédits à l'armateur ou à tout autre tierce partie dans le pays de l'armateur que ce soutien officiel soit accordé à la totalité du crédit ou seulement à une partie de celui-ci.
4. Au cas où d'autres organismes publics participeraient à l'application de mesures visant à promouvoir les exportations, les gouvernements participants conviennent d'user de toute leur influence pour empêcher que les exportations de navires ne soient financées à des conditions contrevenant aux principes énoncés ci-dessus.

(1) Les facilités officielles sont celles qui permettent que l'assurance, la garantie ou le financement des crédits soient effectués par les gouvernements, par des institutions gouvernementales ou avec toute autre forme de participation directe ou indirecte du Gouvernement.

(2) Par taux d'intérêt, net de toutes charges, on entend la partie du coût du crédit (à l'exclusion de toute prime d'assurance-crédit et/ou toute charge bancaire) qui est payée à intervalles réguliers pendant toute la durée du crédit et qui est liée directement au montant du crédit.

5. Les gouvernements participants, reconnaissant qu'il est extrêmement souhaitable qu'une limite soit imposée aux conditions de crédit à l'exportation de navires, conviennent également de faire tous leurs efforts pour qu'aucune condition plus favorable que celles décrites ci-dessus ne soit offerte aux acheteurs par d'autres moyens.
6. Il est bien entendu qu'il ne faut pas recourir aux politiques et aux pratiques d'aide pour circonvenir l'Arrangement. Si, toutefois, un gouvernement participant à l'Arrangement désire exceptionnellement et pour des raisons réelles d'aide, accorder des conditions plus favorables dans un cas particulier, il peut le faire à condition qu'il fasse part de sa décision à tous ses partenaires avec un préavis suffisant. Dans ce cas, le terme « préavis suffisant » signifie que les autres gouvernements participant à l'Arrangement doivent être informés au moins six semaines avant que l'octroi de fonds à cette fin ne soit autorisé.
7. Il sera également fait part avec un préavis suffisant de toute décision, prise pour des raisons exceptionnelles autres que celles spécifiées à la clause 6, permettant d'accorder des conditions plus favorables que celles de l'arrangement, quelle qu'en soit la nature. Dans ce cas, le terme « préavis suffisant » signifie que les autres gouvernements participant à l'Arrangement doivent être informés de cette décision avant que la commande ne soit définitivement passée (1) et à temps pour qu'ils puissent concourir effectivement à ces conditions. En cas d'adjudication, ils doivent être ainsi informés au moins sept jours avant la date de clôture des soumissions. Aucun soutien (y compris l'aide) ne sera accordé à une commande qui est définitivement passée (1) à des conditions plus favorables avant que les autres gouvernements participant à l'Arrangement n'en aient été informés à l'avance comme il est prévu à la présente clause et, dans le cas de l'aide, comme il est prévu à la clause 6 ci-dessus.
8. Tout gouvernement participant à l'Arrangement peut, à condition de faire part de sa décision à tous les autres gouvernements participants avec un préavis maximum et en fournissant tous les renseignements possibles, accorder dans un cas particulier des conditions plus favorables afin soit d'opérer un alignement sur celles des transactions bénéficiant d'un soutien officiel, soit de pallier les infractions aux conditions précitées qui pourraient être commises par d'autres gouvernements participants ou bien de faire face à la concurrence de pays non participants.

II

9. Tout gouvernement participant à l'Arrangement peut obtenir de tout autre gouvernement participant des informations relatives aux conditions de tout soutien officiel accordé à un contrat d'exportation d'un navire afin de s'assurer que ces conditions ne contreviennent pas aux principes de l'Arrangement. Les gouvernements participants s'engagent à fournir, dans la mesure du possible et dans les meilleurs délais, toute information ainsi demandée. Selon les règlements et pratiques de l'O. C. D. E., tout gouvernement participant peut demander au Secrétaire général d'agir en son nom en la matière mentionnée ci-dessus et de communiquer les informations ainsi obtenues à tous les participants à l'Arrangement.
10. Chaque gouvernement soumettra au secrétaire général un protocole décrivant le système qui lui permet d'accorder un soutien officiel aux transactions d'exportation de navires et la façon dont il se propose de mettre en œuvre l'Arrangement.

(1) Une commande est considérée comme étant définitivement passée dès que l'acheteur s'est irrévocablement engagé par un accord écrit et signé, à acheter à l'exportateur et à payer conformément aux conditions y spécifiées, même si l'accord est soumis à des réserves que seul l'exportateur a le droit de retirer.

A condition qu'il n'y ait pas d'objection de la part d'un des gouvernements participant à l'Arrangement, ces protocoles d'application seront annexés à l'Arrangement et en feront partie intégrante. Chaque gouvernement participant s'engage à informer le secrétaire général de tout changement apporté au système qui lui permet d'accorder un soutien officiel et aux moyens de mise en œuvre de l'Arrangement.

III

11. Cet Arrangement prendra effet, soit dès que tous les membres du Groupe de travail n° 6 auront notifié au secrétaire général leur adhésion, soit dès que les gouvernements ayant notifié au secrétaire général leur adhésion décideront qu'ils forment une majorité représentative des membres du Groupe de travail n° 6; un gouvernement qui ne partagerait pas l'avis des autres concernant la formation d'une majorité représentative ne serait pas lié par leur décision. Les autres membres de l'O. C. D. E. pourront également adhérer à cet Arrangement.
12. Cet Arrangement sera revu toutes les fois que des gouvernements participants en feront la demande et, de toute façon, au moins une fois par an. Tout gouvernement participant peut retirer son adhésion après avoir informé ses partenaires de son intention par un préavis de trois mois de calendrier. Pendant cette période, le Groupe de travail n° 6 se réunira à la demande de tout autre gouvernement participant pour revoir l'Arrangement et tout autre gouvernement participant peut, après avoir fait part à ses partenaires de son intention, retirer son adhésion à l'Arrangement à la même date effective que le gouvernement qui, le premier, a donné préavis.

ANNEXE II

**DIRECTIVE DU CONSEIL DES COMMUNAUTES EUROPEENNES
DU 28 JUILLET 1969
RELATIVE A L'OCTROI D'AIDES A LA CONSTRUCTION NAVALE
VISANT A CORRIGER LES DISTORSIONS DE LA CONCURRENCE
SUR LE MARCHÉ INTERNATIONAL**

Le Conseil des Communautés européennes,

Vu le traité instituant la Communauté économique européenne, et notamment ses articles 92 et 112,

Vu la proposition de la commission,

Considérant que la situation de la construction navale s'est sensiblement aggravée dans la Communauté par rapport au reste du monde, particulièrement en raison des distorsions de la concurrence sur le marché international ;

Considérant que la protection de la construction navale dans la Communauté présente un intérêt commun ;

Considérant qu'il est impossible de protéger ce secteur industriel contre la concurrence extérieure par des mesures tarifaires ou d'autres mesures de politique commerciale sans porter préjudice aux armateurs de la Communauté qui exercent leur activité sur un marché de caractère international ;

Considérant que le préjudice subi par les chantiers navals de la Communauté du fait des distorsions de la concurrence constatées sur le marché international peut être estimé actuellement à 10 % des prix fixés contractuellement pour la vente de bâtiments de mer neufs ou pour certains travaux de transformation ;

Considérant que l'octroi d'aides en vue de compenser le préjudice dû aux distorsions de la concurrence ne doit pas modifier les conditions des échanges au sein de la Communauté dans une mesure supérieure à celle exigée par la stricte réalisation de cet objectif ;

Considérant que les mesures envisagées peuvent bénéficier tant aux livraisons intérieures qu'à celles destinées aux exportations,

A arrêté la présente directive :

Article premier.

Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, dans les conditions énoncées à l'article 2, les aides destinées à compenser les distorsions de la concurrence constatées sur le marché international de la construction navale.

Article 2.

1. Des aides peuvent être octroyées pour les marchés suivants :
 - a) Construction, dans un chantier naval de la Communauté, de bâtiments de mer présentant les caractéristiques suivantes :
 - navires de commerce pour le transport de passagers et/ou de marchandises, de 100 tonneaux de jauge brute ou plus ;
 - bateaux de pêche de 50 tonneaux de jauge brute ou plus ;
 - bateaux-dragueurs de 150 tonneaux de jauge brute ou plus ;
 - remorqueurs de 500 CV ou plus ;
 - b) Travaux de transformation de bâtiments de mer d'un des types décrits sous a) et d'un tonnage de 3.000 tonneaux de jauge brute ou plus, à condition que ces travaux soient effectués dans un chantier naval de la Communauté et qu'ils entraînent une modification radicale du plan de charge, de la coque ou du système principal de propulsion de ces bâtiments.
2. Pour chaque marché relevant du paragraphe 1, les aides octroyées peuvent atteindre au total 10 % des prix fixés contractuellement, avant le commencement des travaux, pour la vente de bâtiments de mer neufs ou pour les travaux de transformation.

Article 3.

Les Etats membres communiquent à la commission, dans la mesure nécessaire, les règles et les modalités d'application des régimes d'aides en faveur du secteur industriel en cause.

Ces règles et modalités d'application doivent faire apparaître clairement si le montant maximal des aides ainsi que le champ d'application fixés à l'article 2 sont respectés.

Article 4.

1. La présente directive est applicable jusqu'au 31 décembre 1971.
2. Avant la fin de l'année 1971 et sans préjudice de l'examen permanent prévu à l'article 93, paragraphe 1 du traité, la commission examine la situation du marché international et soumet au Conseil un rapport accompagné, le cas échéant, de propositions relatives aux mesures à prendre pour la période ultérieure.

Le Conseil dispose d'un délai de six mois pour statuer sur ces propositions.

Lorsque ces propositions sont présentées au Conseil, la durée de validité de la présente directive est prolongée, au-delà du 31 décembre 1971, jusqu'au jour de l'entrée en vigueur de la décision du Conseil et au plus tard jusqu'au 30 juin 1972.

Article 5.

Les Etats membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 28 juillet 1969.

Par le Conseil :
Le président,
P. LARDINOIS.