

Table ronde "Ports industriels" 15 mai 1972

Autor(en): **Keller, Paul**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **52 (1972)**

Heft 2: **Les ports industriels**

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886725>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Table ronde " PORTS INDUSTRIELS " 15 Mai 1972

Paul KELLER

Dépouvue d'accès direct à la mer, la Suisse n'a jamais cessé de s'intéresser de très près à la chose maritime. Située au carrefour des grandes voies continentales elle a vu passer par ses cols le trafic de la Grèce et de l'Éturie antiques avec la presqu'île des Cornouailles, la fameuse « route de l'Étain » que René Joffroy, l'inventeur du trésor de Vix il y a moins de vingt ans, nous a révélée. Aventure maritime encore que cet étonnant exode des 368 000 Helvètes vers les Charentes et dont il ne restait que 110 000 au soir de la bataille de Bibracte que nous conte Jules César, en 58 avant J.-C.

L'intérêt des Suisses pour la chose maritime, dans des temps plus récents est, au fond, assez simple. Dans son aspiration à l'indépendance politique le pays, de tous temps, était contraint à diversifier au maximum ses sources d'approvisionnement et ses débouchés d'exportation pour dépendre le moins possible des puissants qu'étaient et que sont encore ses voisins immédiats. C'est la répartition du risque politique que comporte toute dépendance économique que la Suisse a ainsi tenté de pratiquer, non sans succès d'ailleurs. Durant les années les plus sombres de la dernière guerre mondiale, alors que les puissances de l'Axe dominaient tous les pays limitrophes, la Suisse, grâce aux multiples liens économiques qu'elle avait tissés à travers le monde, réussissait le tour de force à dépendre du voisin arrogant et omniprésent pour moins de la moitié de ses exportations.

Si aujourd'hui les marchandises provenant de Suisse ou destinées à la Suisse transitent aussi bien par Gênes et Rotterdam que par les ports français sur l'Atlantique et la Méditerranée, il n'en était pas ainsi lors des années noires. La France nous avait offert Sète mais ce port, pour des raisons techniques se révéla rapidement insuffisant. Finalement, la flotte sous pavillon suisse fut autorisée à utiliser Marseille, Port-Saint-Louis et Bordeaux parmi les ports français, mais également Gênes et les ports neutres du Portugal et d'Espagne d'où les liaisons avec la Suisse étaient toutefois des plus précieuses.

Évoquer la flotte suisse, prête à sourire. En Suisse probablement autant qu'à l'étranger. Pourtant, elle témoigne d'une réalité économique qui nous est connue : près de 40 pour cent de nos exportations — par tête d'habitant les plus importantes des pays continentaux — sont dirigés vers des pays non européens. Le tonnage de jauge brute, de 210 000 tonneaux en 1970, a été pratiquement doublé depuis la guerre. L'annuaire économique franco-suisse nous révèle une dizaine d'armements suisses à l'heure actuelle. Plusieurs sociétés suisses de commerce de gros et de transit, qui totalisent un volume d'échanges ne touchant pas la Suisse approchant les exportations suisses proprement dites, disposent de leurs propres navires.

Cette réalité-là nous est connue. Il en est d'autres que nous devons avoir présentes à l'esprit lorsqu'en commun nous envisageons les grandes mutations portuaires actuelles. Non point, parce que la configuration de « grand delta » dessiné à grands traits par des esprits avertis de l'importance croissante des liaisons entre les ports et les complexes économiques intérieurs, évoque singulièrement la configuration de cet empire lotharingien que le Téméraire ambitionnait — et qui se serait étendu de la Mer du nord à la Méditerranée — et qui finalement s'est heurté à l'opposition des Suisses qui voyaient là une entrave majeure à leur commerce Est-Ouest aussi bien qu'un dangereux concurrent à leur voie de passage Nord-Sud par le Saint-Gothard... Ce type d'argument, voire de motivation politique, pour éclairer qu'il ait pu être à la fin du XV^e siècle, n'est plus de mise.

Marins d'eau douce, les Suisses ont leurs nostalgies et leur économie maritimes. Nous n'en exagérons ni la portée ni les dimensions. Mais la mer n'a cessé de nous fasciner et, de ce fait, un peu, elle est aussi la nôtre.

Au siège de la Chambre de commerce suisse en France les principaux dirigeants de l'économie portuaire française se sont réunis le 15 mai pour une « table ronde ».

Il s'agissait de recueillir des propositions au sujet des projets actuels d'extension des zones portuaires, de l'implantation « d'industries sur l'eau » et des perspectives économiques qui s'en dégagent.

L'ensemble de ces projets intéresse évidemment l'économie suisse.

Strasbourg — Au sud, 800, et au Nord 700 ha industriels en perspective

M. DELMAS, directeur commercial du port autonome de Strasbourg.

A une cinquantaine de kilomètres au sud de Strasbourg, une zone industrielle portuaire, dite de Marckolsheim, placée en bordure du Rhin, en aval immédiat de la chute hydraulique de Marckolsheim, a été conçue et a commencé à être aménagée. Elle représente une surface utile de l'ordre de 800 hectares.

L'amorce de cette zone a été aménagée de façon à constituer un échantillon et pouvoir accueillir les premières industries. Cette zone est uniquement adaptée à des industries de grande et très grande surface.

Dans le même ordre d'idées, le port de Strasbourg a commencé à avoir des difficultés d'occupation, étant donné le développement de Strasbourg. Le port de Strasbourg, pour le VI^e Plan, a conçu, en dehors des compléments d'équipement

à Strasbourg même, la création d'une nouvelle zone portuaire industrielle, au nord de Strasbourg, à 15 ou 20 kilomètres seulement de la ville.

L'aménagement de cette zone sera rendu possible par la poursuite de la canalisation du Rhin en aval de Strasbourg sur le secteur franco-allemand et c'est là une zone de 700 hectares environ qui va être aménagée au cours du VI^e puis du VII^e plan. Cette zone se situe bien, car elle est à proximité d'industries importantes, et elle correspondra à une vocation mi-commerciale, mi-industrielle, c'est-à-dire que le plan en a été conçu de façon à pouvoir s'adapter à la demande. Néanmoins, il est certain que les terrains et équipements dont nous disposons à Strasbourg étant à priori suffisants pour assurer la fonction commerciale, ce sera surtout sur la fonction industrielle que sera porté l'accent. Ce projet est un élément très important pour le port de Strasbourg car il constituera le véritable relais de la zone traditionnelle portuaire, et en fait un second port qui, dans l'avenir, prendra une extension au moins aussi importante que le port actuel.

Les problèmes des financements ne sont pas encore totalement réglés. Nous espérons qu'en ce qui concerne les infrastructures proprement dites, il nous sera possible d'obtenir certaines aides de l'État, mais cela ne pourra porter que sur ces infrastructures et en particulier sur l'écluse d'accès qu'il sera nécessaire de construire à partir du Rhin. Pour le reste, nous comptons réaliser l'aménagement de cette zone, en commençant comme à Marckolsheim par un échantillon, de façon à ne pas engager à priori des sommes trop importantes, à donner une image de ce que sera cette zone et à permettre une première implantation très rapide.

Par la suite, les extensions pourront se faire, comme elles se sont faites pour la General Motors à Strasbourg, qui a été l'occasion d'une extension très importante du port, qui a été financée par le produit de la vente de terrains à la Société, les échéanciers de paiement de la Société correspondant aux échéanciers des travaux. Il restera un relais à trouver au départ pour réaliser l'amorce de cette nouvelle zone et pour ceci nous aurons recours dans la mesure du possible à l'autofinancement. Mais pour une large part, celle qui ne sera pas couverte par l'autofinancement, ni par les quelques subventions que nous pouvons espérer, nous aurons recours à l'emprunt.

Paris — La difficulté : Politique d'aménagement du territoire

M. DREYFOUS-DUCAS, directeur du port autonome de Paris.

Le port autonome de Paris, compte tenu de l'extension de la zone portuaire, représente 44 millions de tonnes, c'est-à-dire qu'il est à égalité avec Duisburg. C'est donc la plus grosse concentration fluviale européenne.

Le port autonome de Paris est constitué par le regroupement des établissements portuaires de la région parisienne, depuis Mantes en aval jusqu'à Melun en amont sur la Seine, jusqu'à un morceau de l'Oise dont Pontoise, Cergy Pontoise et sur la Marne jusqu'à Meaux. En ce qui concerne les problèmes généraux, on retrouve les mêmes qu'à Strasbourg, c'est-à-dire la nécessité de création de zones industrielles en dehors de celles qui existent déjà et dont les deux principales regroupées sont Gennevilliers et Bonneuil, et plus des établissements linéaires qui sont nombreux.

Pour l'avenir, les zones industrielles à aménager sont Limay-Pontoise, Saint-Ouen-l'Aumône. En ce qui concerne l'amont, il y a des zones en cours d'équipement, mais qui ne sont pas dépendantes du port autonome, en particulier la zone de Viry-Châtillon, mais le port envisage plusieurs zones industrielles importantes, l'une au sud de Paris à Vigneux, sur 200 hectares et une petite, en face de Viry-Châtillon, avec une trentaine d'hectares, et en ce qui concerne la Marne, une petite zone près de Meaux.

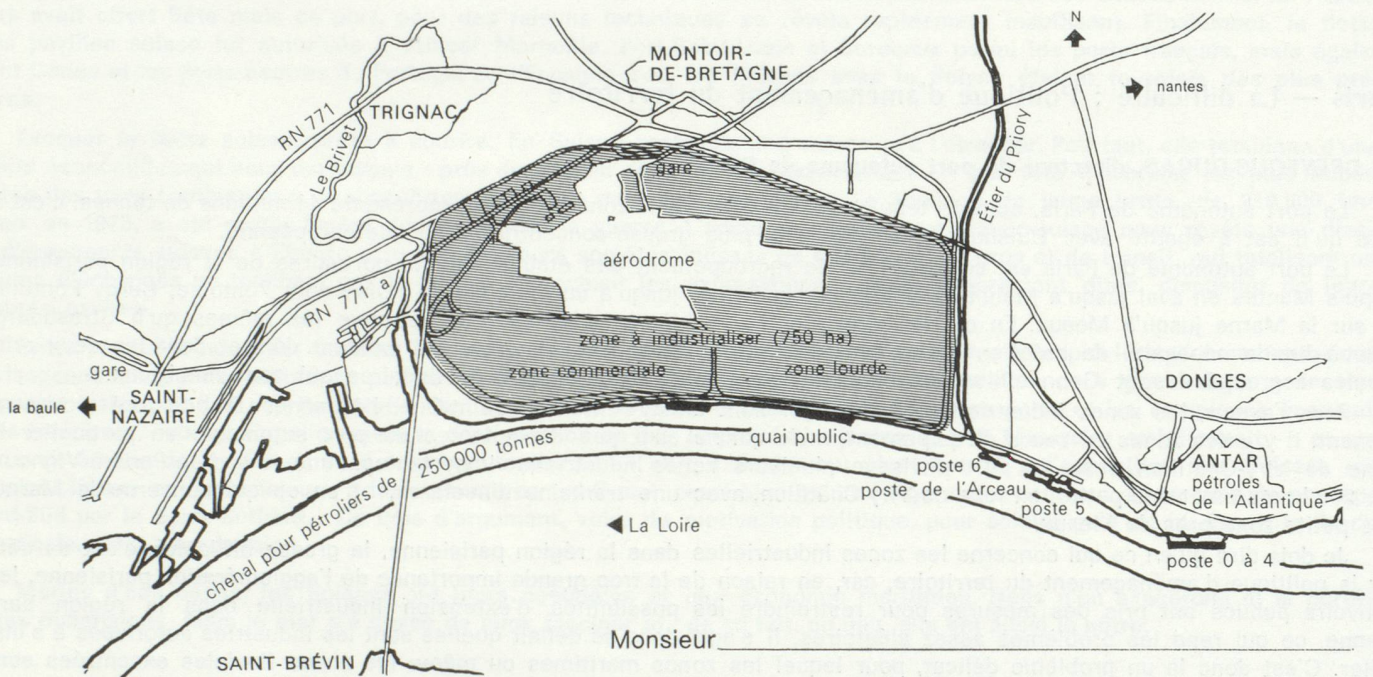
Je dois dire qu'en ce qui concerne les zones industrielles dans la région parisienne, la grosse difficulté, c'est de définir la politique d'aménagement du territoire, car, en raison de la trop grande importance de l'agglomération parisienne, les pouvoirs publics ont pris des mesures pour restreindre les possibilités d'extension industrielle dans la région parisienne, ce qui rend les problèmes assez aléatoires. Il s'agit donc de définir quelles sont les industries autorisées à s'installer. C'est donc là un problème délicat, pour lequel les zones maritimes ou même les zones fluviales excentrées sont favorisées.

Nous sommes aussi des marins d'eau douce et nous avons des vues analogues, à ce point de vue là, à celles de la Suisse. Je dirai tout d'abord que la région parisienne intéresse moins la Suisse que la région alsacienne ou celle de Marseille, et que les préoccupations de votre Chambre de commerce sont certainement plus axées sur Strasbourg et le Rhin d'une part, ainsi que sur les liaisons avec la Méditerranée et Marseille. On n'envisage pas actuellement de liaison de navigation à grand gabarit entre la Suisse et la région parisienne —, si ce n'est lorsque nous aurons fait notre liaison avec Strasbourg — par conséquent je comprends que les préoccupations de la région parisienne vous intéressent moins, tout au moins dans la mesure où une liaison fluviale valable ne peut être établie.

En ce qui concerne le financement, le problème est le même que celui de Strasbourg. Pour ces zones industrielles, nous aurons des moyens de financement analogues, c'est-à-dire que lorsqu'il s'agira de zones industrielles importantes comme celle de Vigneux, nous envisageons le recours à des emprunts à long terme, avec évidemment un développement prudent par morceaux, pour ne pas trop obérer les finances du port. Le problème difficile étant celui de l'achat des terrains avant même leur équipement, ce qui représente donc une lourde charge. Il importe donc de savoir quelles sont vraiment les possibilités de développement industriel sur ces zones, dans la mesure où ces possibilités seraient énormes, mais où il importerait de savoir ce que les pouvoirs publics permettraient.

L'autofinancement devrait, selon nous, être réservé aux installations purement portuaires, c'est-à-dire à l'équipement des quais, et aux ouvrages de navigation proprement dits. En ce qui concerne les zones industrielles, la politique à mon sens doit être différente, car elle doit être un budget annexe au budget principal, de façon à ne pas paraître une charge trop lourde sur l'ensemble du budget portuaire.

Bon à découper pour PDG voulant absolument découvrir le m² industriel portuaire le moins cher d'Europe.



Le prix de location des terrains est de l'ordre de 1 franc par mètre carré et par an.

Avec 1 500 hectares, la zone polyindustrielle portuaire de Montoir-Saint-Nazaire devient un outil de première valeur au service des échanges internationaux maritimes; conçue pour que des navires de 100 000 tonnes puissent y accoster en toute sécurité, elle possède tous les équipements de manutention les plus modernes qu'ils soient: leur rendement atteint 1 000 tonnes à l'heure.

Compte-tenu des possibilités offertes, il est difficile de trouver mieux en Europe!

Monsieur _____

Entreprise _____

Activité _____

Adresse _____

Tél. _____

désire visiter la zone industrielle portuaire
pour cela dispose de _____ jours
du _____ au _____

n'a pas le temps de se déplacer, veuillez lui
permettre de juger sur documents.



Zone polyindustrielle portuaire de Montoir-Saint-Nazaire, 2 place de l'Edit de Nantes, à Nantes (44) France

Nantes-Saint-Nazaire — Accueil pour industries

M. Yves LAINE, directeur commercial du port autonome de Nantes-Saint-Nazaire.

Nous avons eu depuis l'autonomie du port en 1966, une politique lourde favorisant les implantations industrielles et visant à créer sur la rive droite de l'estuaire, immédiatement en amont de Saint-Nazaire, une zone industrielle importante qu'on appelle Montoire. Sur cette zone industrielle qui devrait atteindre 1 500 hectares en fin de phase, sur les 5 000 prévus à l'horizon 2 000, cette zone est actuellement depuis le début de l'année accessible à des minéraliers utilisant les cotes maximales de l'estuaire, soit un tirant d'eau de 12 mètres. Ce quai a été construit en partie pour les besoins d'une implantation d'une usine d'engrais et de phosphate. De plus, une deuxième implantation vise à faire éclater sur la façade atlantique divers produits minéraux. Le quai est prévu pour des minéraliers de 100 000 tonnes.

En 1971, nous avons eu la palme du développement en tonnage parmi les grands ports français, puisque nous avons atteint 19,5 % de progression et 1972 devrait montrer une progression du même genre puisqu'au bout de 4 mois nous étions à 30 % de progression, mais il se créera une égalisation au cours de l'année qui fait que nous descendrons aux environs de 20 %.

La fonction industrielle se développe sur toutes les rives de l'estuaire mais nous accordons depuis quelque temps une attention particulière à la fonction de transit qui a toujours été insuffisante à Nantes. Les lignes régulières sont nettement insuffisantes puisqu'elles ne desservent que l'Afrique du Nord et l'Afrique Noire, la Scandinavie, l'Espagne et que le reste du trafic est vraiment du trafic de tramping. Nous voudrions développer les lignes régulières et en particulier les lignes containers. Les espoirs pour le VI^e Plan : un trafic de 20 millions de tonnes, le quai de Montoire multiplié par 2 ou 2,5, c'est-à-dire 2 ou 3 postes à quai pour des minéraliers de fort tonnage. Nous avons déjà pour le pétrole l'accès des pétroliers de 250 000 tonnes, mais allégés, même pas mal allégés, car le prochain qui arrivera au début juin n'aura que 115 000 tonnes. Progressivement, nous creusons des accès et Nantes occupera une fonction qui sera beaucoup plus une fonction d'accueil d'industries pouvant recevoir des navires de tonnages relativement faibles, car nous sommes limités à 15 000 tonnes à Nantes, c'est-à-dire compte tenu des nécessités de stockage, de rotation, il y aura toujours des industries qui peuvent s'installer sur des zones industrielles de ce genre.

Rouen — Position privilégiée entre Le Havre et Paris

M. VALLS, directeur des travaux au port autonome de Rouen.

Entre Le Havre et Paris, Rouen jouit d'une situation portuaire favorable offrant ses structures d'accueil à la fois aux unités maritimes et aux unités fluviales. Il faut six heures aux bateaux de mer pour remonter jusqu'à Rouen. A la fin du VI^e Plan, des unités de 25 000 tonnes pourront emprunter cette voie.

La véritable vocation des ports est le transit, de recevoir des marchandises diverses, coûteuses qui nécessitent des services efficaces. Il est très difficile pour un port d'équilibrer son budget, vu les tarifs pratiqués à l'échelon européen. Il est donc fondamental d'implanter des industries autour du port, qui reçoivent et exportent des marchandises. Le port peut donc pour équilibrer son budget tabler sur un trafic sûr. D'autre part, les grosses et moyennes industries se déplacent vers la mer. Le gouvernement français a comme options de développer le bassin de la Basse-Seine et les zones portuaires de Paris au Havre, en passant par Rouen.

Le port autonome de Rouen gère pour sa part non seulement la zone industrielle de l'agglomération rouennaise, mais également la zone industrielle importante qui est celle de Port Jérôme, à mi-chemin du Havre et de Rouen, et enfin une grande zone industrielle qui est encore peu développée actuellement qui est celle d'Honfleur, juste en face de la grande zone industrielle havraise.

Nous nous efforçons de développer ces zones actuellement.

Sur le plan financier, nous sommes propriétaires de la totalité des terrains de nos industries actuelles, car nous avons été amenés à acheter ces terrains pour pouvoir déposer les produits du dragage de la Seine. Nous avons donc remblayé ces terrains qui étaient auparavant inondables, ce qui fait que nous sommes propriétaires d'un certain nombre d'hectares assez important. Ces zones sont déjà desservies par la voie d'eau. Il a été assez facile de les desservir par la voie ferrée qui se trouvait à proximité et nous avons été aidés par l'implantation de grosses raffineries dès le début. Ces dessertes seront encore améliorées par les autoroutes A 13 et A 15. Il nous reste bien entendu à investir de façon à faire des aménagements complémentaires sur ces zones. Là aussi nous ne pouvons compter sur l'aide de l'État, il nous faut donc faire des emprunts et nous les faisons avec prudence car nous n'avons pas de grosses capacités d'autofinancement ; nous avons donc des terrains relativement peu équipés et nous attendons que des industriels se décident à prendre des options ou à venir, pour faire des investissements progressifs, de façon à éviter de faire de trop gros investissements dès le départ et de se trouver ensuite avec des difficultés pour rembourser les emprunts, si le remplissage de la zone industrielle ne suit pas le rythme prévu.

Marseille-Fos — Rythme de croisière à partir de 1973

M. TARDIEU, directeur commercial du port autonome de Marseille.

Avec 75 millions de tonnes, Marseille se place en tête des ports français et, après Rotterdam, au deuxième rang des ports européens. Mais si l'on ne tient pas compte des hydrocarbures, Marseille, du point de vue de son trafic, se situe au niveau des autres ports français. Mais d'ici à 1975, l'administration du Port autonome compte doubler le chiffre du trafic de 1970 et atteindre 100 millions de tonnes d'hydrocarbures et 30 millions de tonnes de marchandises diverses.

Ce sont (peut-être)
VOS
marchandises...

*...sont-elles
bien assurées ?*

ASSURANCE
DE MARCHANDISES
TRANSPORTEES
PAR VOIE
MARITIME

Helvetia Saint-Gall
Assurances Transports
8^{BIS} RUE DE CHATEAUDUN - 75 - PARIS 9^e

Direction pour la France :

CRÉDIT DU NORD

LA GRANDE
BANQUE FRANÇAISE
DU SECTEUR PRIVÉ

LILLE

28, place Rihour
Télex n° 81.007
82.417

PARIS

59, boulevard Haussmann (8^e)
Télex n° 29.302

Cet objectif devrait être atteint notamment grâce aux complexes industriels et portuaires de la zone, de Fos notamment. La Suisse, pour sa part, est directement intéressée par le triplement du pipe-line sud-européen dont la capacité passera de 35 à 90 millions de tonnes au début de 1973 (fourniture par cet oléoduc à la Suisse en 1971 : 2,7 millions de tonnes).

L'objectif des zones industrielles est centré essentiellement sur Fos. Fos dont l'étape actuelle représente 6 000 hectares dont 4 500 destinés à l'industrie. Sur ces 4 500 hectares, à ce jour un peu plus de 2 200 sont déjà réservés, en vente ou en location. Une grande partie est évidemment prise par le complexe sidérurgique, mais également par d'autres industries, notamment la société I.C.I. —, ce qui nous fait très plaisir, car c'est le premier grand groupe international à s'implanter à Fos, sur 150 hectares environ —, et l'Électricité de France, le gaz de France, etc.

Donc 50 % de commercialisation dès le début du VI^e Plan. C'est un point de départ intéressant. Il est certain qu'à près un stade de consolidation de 1 ou 2 ans, pour permettre à l'environnement d'accueillir et de loger les gens, nous pensons que de nouvelles installations pourront s'effectuer de façon à poursuivre de meubler cette zone et dès maintenant nous visons de réserver l'avenir en prévoyant l'extension vers le Nord sur une superficie également de 6 000 hectares qui devrait être opérationnelle pour le VII^e Plan.

Sur le plan de l'activité de réparations navales, celle-ci est très importante, puisque Marseille fait à peu près les 2/3 des réparations navales françaises. Je dis réparations navales, car bien que la Ciotat à 20 kilomètres de Marseille soit le deuxième constructeur naval français après Saint-Nazaire, nous ne sommes pas liés directement.

Par contre, sur le plan réparations navales, le port entretient des responsabilités directes au niveau de l'investissement, de l'exploitation.

Au cours de ce plan-ci, le port va consentir des efforts d'investissements importants, car nous commençons les travaux pour la construction d'une cale sèche pouvant accueillir des navires de 500 000 tonnes, qui se situera parmi les premières en Europe et qui permettra au port de Marseille d'accroître sa part sur le marché.

Enfin, sans parler chiffres, je citerai une perspective d'activité intéressante pour Marseille qui est le trafic par voie navigable. Ce trafic est encore faible mais quand les travaux d'aménagement du Rhône seront terminés, du moins jusqu'à Lyon, il y aura un facteur de développement et un intérêt pour la Suisse qui pourrait bénéficier là d'une voie de passage privilégiée. Grosso modo le VI^e Plan représente un milliard de francs. Sur ce milliard, il y aura environ 350 millions consacrés au bassin de Marseille et le reste, environ 700 millions, pour Fos.

En répartition d'activité, nous aurons sur le sol l'aménagement des installations actuelles, avec 1 ou 2 postes pour navires de 200 à 300 000 tonnes, puis, plus tard, probablement encore 2 autres. Nous entreprendrons probablement le démarrage d'une nouvelle étape destinée à l'accueil de navires de 500 000 tonnes et plus.

Sur le plan des marchandises industrielles, le rôle du port, c'est le rôle d'accueil général sur le plan des darses et de l'accès. Puis l'industrie privée doit relayer l'initiative publique, notamment dans l'aménagement des quais.

Sur le plan des marchandises diverses, il y a à signaler le développement de Fos avec 1 000 ou 1 500 mètres de quai et l'engagement de la darse n° 3.

Je crois qu'il est bon d'insister sur le fait qu'à partir de 1973, Fos aura pris son rythme de croisière pour l'essentiel, sauf peut-être pour le pétrole. Par conséquent, le coût de démarrage de Fos n'a pas été incroyablement élevé, car jusqu'à ce jour, le PAM a investi entre 500 et 600 millions sur Fos.

Nous en avons encore 200 à 300 à investir jusqu'en 1973, après quoi le rythme de croissance d'investissements doit être relativement limité. Il faut citer à cet égard que, bien sûr, parmi les travaux que nous devons faire figurent les travaux d'aménagement de la zone industrielle, viabilisation, fournitures, lutte contre la pollution, etc.

Donc passé cette période 1973, nous serons bien placés pour répondre à la demande avec une certaine souplesse, ce qui est une chance dans la compétition internationale où nous voulons nous situer maintenant.

En ce qui concerne la compétitivité, nous sommes bien placés par rapport à nos concurrents, Rotterdam ou Anvers, grâce aux conditions d'aménagement du site de Fos, qui se prête remarquablement bien à la fonction portuaire et industrielle.

Exemple : Le coût d'aménagement moyen est de 10 F/m², le coût de passage d'une tonne de pétrole brut pour des navires de 200 000 tonnes, pour le déchargement et l'amenée au pipe-line européen, se situe aux environs de 90 centimes la tonne. C'est un chiffre inférieur de 10 à 20 centimes à celui de Rotterdam (chiffres fournis par la Chambre syndicale du pétrole).

Je concluerai pas un mot sur le financement. Le milliard dont je vous parlais tout à l'heure sera financé grosso modo pour environ 400 millions par l'État, pour 200 millions par nous, pour 400 millions par des emprunts aux caisses publiques, et également par un recours au marché financier.

Nous y serons certainement contraints car si nous en sommes au doublement du trafic, nous en sommes de même au doublement des investissements. Nous investissions 120 millions en 1968 et en 1972 nous allons atteindre 250 millions.

Le Havre — 8 000 ha disponibles

M. GUEULLE, chargé des études générales au port autonome du Havre.

Le port autonome du Havre qui accuse pour 1971 un trafic de 60 millions de tonnes offre des possibilités d'accès à une vaste plaine alluviale qui s'étend sur une longueur de 25 kilomètres entre le port actuel et le pont de Tancarville. Cette zone va être ouverte à l'industrialisation qui est déjà en cours et aussi à la réception des gros navires. En effet, une écluse maritime de dimensions exceptionnelles — puisqu'elle fait 400 mètres de long et 76 de large et qu'elle permet le passage de navires de 20 mètres de tirant d'eau, c'est-à-dire de 220 000 à 250 000 tonnes — va ouvrir cette plaine à l'industrialisation et au commerce.

à Dunkerque l'expansion change de dimension

IDEONICS Paris photo desreumaux

Dunkerque est aujourd'hui à même de recevoir des navires de 125 000 tonnes. Dès 1974, le port sera accessible aux navires de 300 000 tonnes.

Dunkerque a déjà accueilli l'industrie sur 1 500 ha de terrains. 10 000 ha de zones industrielles sont disponibles ou en cours d'aménagement progressif dont 8 000 ha en site portuaire.

Dunkerque, zone économique littorale en pleine expansion. Pôle français du Nord-ouest européen.



PORT AUTONOME DE DUNKERQUE
Terre-plein Guillain - 59 DUNKERQUE (FRANCE) - Tél. 66.58.00, 66.64.00 - Télex 82.055



Je ne voudrais pas que l'on soit amené à penser qu'actuellement il n'y a rien, c'est-à-dire que l'on ouvre sur des cultures et des terres marécageuses. Nous en sommes loin puisque dès maintenant déjà 1 300 hectares sont équipés, comprenant une trentaine d'entreprises, qui groupent un ensemble d'emplois de 18 000. Bien sûr nous espérons que cette plaine pourra tenir son rythme. Nous avons envisagé un rythme de 100 à 150 hectares par an. Nous avons à peu près tenu ce chiffre jusqu'à maintenant avec toutefois des perspectives plus ambitieuses avec l'ouverture de l'écluse. Nous pensons arriver alors à 200 hectares par an, étant donné bien sûr que l'impact de certaines implantations est différent selon la superficie ou les terrains qui doivent être réservés en fonction d'une expansion ultérieure. Parmi les industries déjà en place figure la Compagnie française de raffinage qui a une raffinerie de 22 millions de tonnes. Il est évident qu'une raffinerie d'une telle importance attire des industries pétro-chimiques satellites, qui trouvent là la source de nombreux produits ou semi-produits.

A cet égard, le complexe pétrochimique qui a été installé montre bien cette communauté d'intérêts qui existe quand on en arrive à l'aménagement de plate formes de cette taille. En effet, il semble que pour ce complexe qui occupe une superficie de 105 hectares, le montant des investissements privés qui ont été faits ou en cours représente un milliard de francs.

En ce qui concerne les perspectives de développement et d'investissements au cours du VI^e Plan, le point qui nous tient le plus à cœur est la construction du terminal pétrolier, qui doit nous permettre de franchir ce seuil qui nous gêne actuellement en nous interdisant de pouvoir accueillir des pétroliers de plus de 250 000 tonnes.

Or d'après les ouvrages spécialisés, la taille des pétroliers, si elle a pu être légèrement freinée, est loin d'être arrêtée. Commandes ont été passées pour des pétroliers de 300 000 et 470 000 tonnes, mais dès que les ports seront en mesure de recevoir ces navires, ils ne seront que les pionniers. Je crois en effet humblement que en tant que portuaires, nous avons considéré longtemps la flotte mondiale comme une donnée, mais sans avoir aucunement l'impression de pouvoir influencer son développement. Il semble bien actuellement, puisque ces problèmes de chargement et déchargement des navires apportent des limites dans les tonnages et expliquent le frein actuel à l'accroissement de ceux-ci, que si plusieurs ports situés dans des zones de grande consommation étaient aménagés pour la réception de gros tankers, cette poussée des tonnages reprendrait.

Il n'est pas ambitieux, selon les projets en cours, de penser voir en 1975 ou 1976 des navires dépassant 500 000 tonnes, d'après les contacts que nous avons eus avec de grands armements étrangers, hors du domaine pétrolier.

Pour certains, ce serait le 700 000 tonnes qui serait parfaitement adapté au transport entre le Moyen-Orient et l'Europe.

Un mot en ce qui concerne le montant des investissements. Le VI^e Plan prévoit 710 millions de francs. Le terminal pétrolier n'est pas inclus et représente 350 millions pour l'infrastructure. A quelques millions près, on rejoint le milliard de Marseille.

Dunkerque — Zone portuaire de 8 000 ha pour industries

M. MILLOT, chef des études générales au port autonome de Dunkerque.

Le port actuel de Dunkerque est un port artificiel, constitué d'un ensemble de bassins à flot. En raison du degré de saturation des équipements, on peut considérer que 35 millions de tonnes par an constituent un plafond. Par ailleurs, les navires ne peuvent dépasser 110 000 tonnes, à cause des écluses et de l'avant-port. Vu le manque de place, il a fallu donc envisager de changer d'échelle, et de créer un nouveau port.

Depuis 5 ans, nous avons donc constitué un projet comportant un nouveau port situé à 15 kilomètres à l'Ouest de l'avant-port actuel. Pour vous situer la différence d'échelle, je vous dirai que l'avant-port actuel fait 80 hectares et que le nouvel avant-port, dont les travaux ont commencé en décembre 1970, a une superficie globale de 560 hectares. Nous n'avons pas hésité à concevoir aussi grand pour pouvoir accepter les navires les plus grands.

Cet avant-port donne accès à une énorme zone industrielle et portuaire d'environ 8 000 hectares. Malheureusement, nous n'avons pas l'atout d'être propriétaires de ces terrains ; c'est une zone relativement peu habitée et peu exploitée, surtout cultivée. Nous avons donc de gros problèmes d'acquisition de terrains.

Ce projet comporte donc une zone de 8 000 hectares dont la dominante sera évidemment un aspect de zone industrielle portuaire. Mais comme le port actuel est limité dans tous les domaines, notre projet aura un aspect complet. Il y aura trois très grands bassins, dont deux à marée pour éviter tout ennui aux navires, et ce projet comporte également un aspect de port de transit. Nous avons donc prévu 300 hectares qui sont réservés purement à des installations de transit, des installations destinées aux containers, au trafic roll on roll off, lift on lift off, au trafic pondéreux.

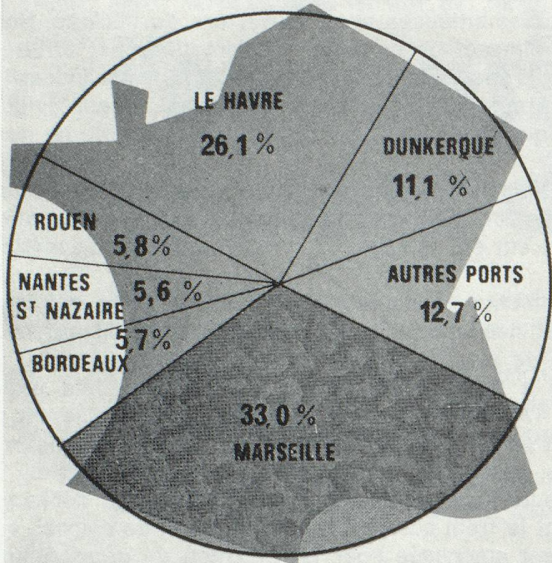
Nous allons être amenés à introduire dans le nouveau projet des trafics qui ont lieu maintenant dans le port actuel. C'est notamment le cas du ferry-boat, et des containers, qui permettent ainsi de dégager des possibilités de passage pour un plus grand nombre de navires dont le trafic ne peut être déménagé.

Ce projet va être réalisé d'ici à 15 à 20 ans. Pendant le VI^e Plan, nous pensons commencer par l'essentiel qui est l'avant-port dont les travaux ont débuté en décembre 1970. L'avant-port doit entrer en service en fin 1974 impérativement.

Pendant le VI^e Plan, nous allons réaliser derrière cet avant-port un premier tronçon d'environ 1 500 mètres de bassin, Nord-Sud, avec une face Ouest comportant environ 500 hectares de terrains industriels, une face Est entièrement réservée à un port de transit rapide, dans lequel nous commencerons dans une première phase trois postes pour les plus gros containers, plus un terminal ferry-boat (ferry-boat) qui représente actuellement 2 200 mouvements par an aux écluses sur un total de 10 000 en 1971 dans le port actuel) d'où une libération des écluses pour le trafic actuel.

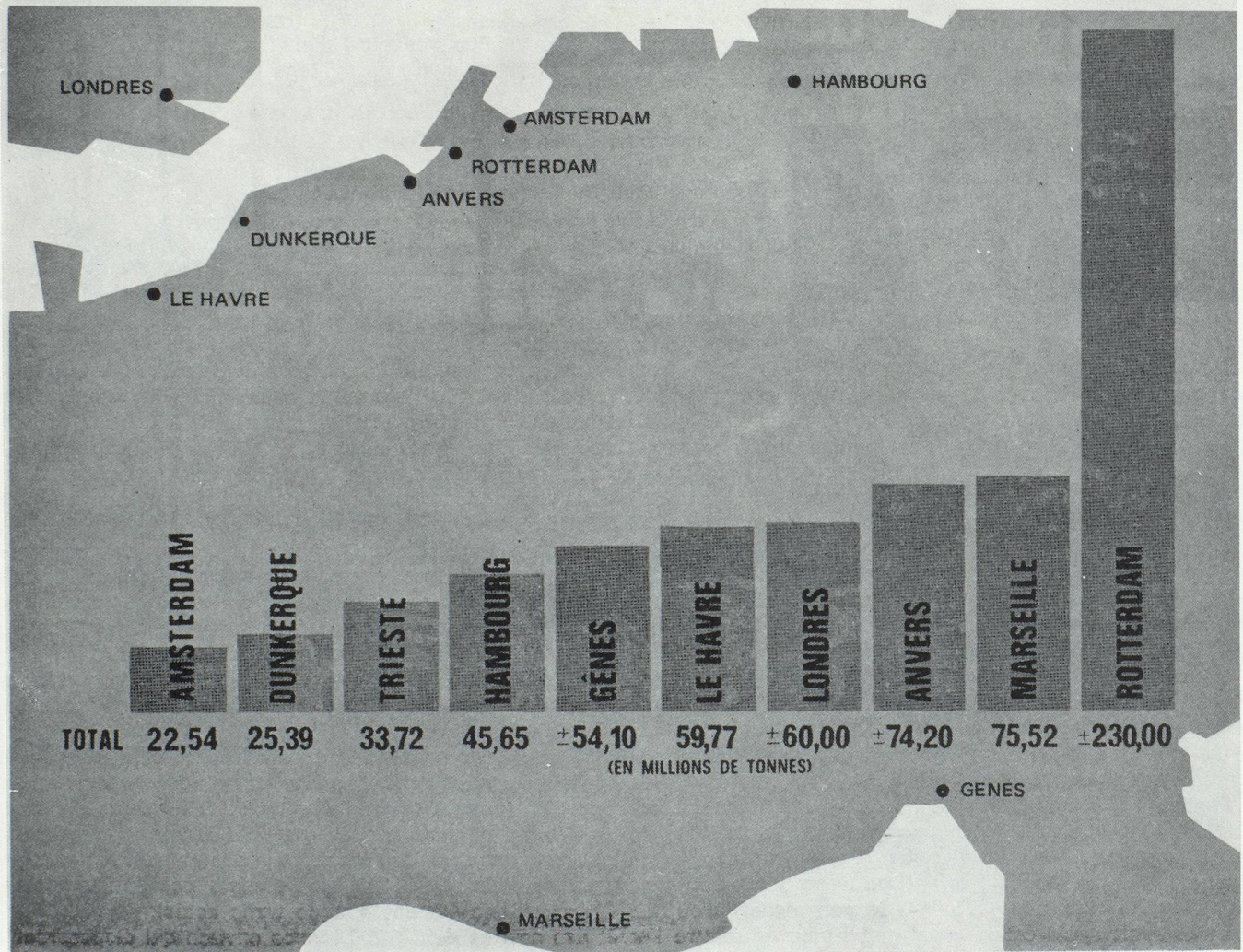
L'avant-port a été conçu aussi grand pour permettre l'arrêt des navires de 300 000 tonnes environ qui disposeront de 1 800 mètres de distance d'arrêt. Une des raisons de son étendue également, c'est de réserver la possibilité d'implanter un port pétrolier. Dunkerque considère qu'il a derrière lui un arrière pays important dans ce domaine et qu'il fallait pro-

TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS EN 1971 (HORS AVITAILLEMENT)



| Port | HYDROCARBURES | HORS HYDRO. | TOTAL |
|----------------------|---------------------------------------|-------------|-------|
| NANTES ST NAZAIRE | 10,41 | 2,40 | 12,81 |
| BORDEAUX | 9,86 | 3,05 | 12,91 |
| ROUEN | 4,64 | 8,69 | 13,33 |
| DUNKERQUE | 8,84 | 16,55 | 25,39 |
| AUTRES PORTS | - | - | 28,96 |
| LE HAVRE | 53,14 | 6,63 | 59,77 |
| MARSEILLE | 66,94 | 8,58 | 75,52 |
| TOTAL GÉNÉRAL | 228,69 (EN MILLIONS DE TONNES) | | |

TRAFIC DES PRINCIPAUX PORTS EUROPÉENS EN 1971



jeter cette nouvelle installation pour permettre le développement d'un port pétrolier, en complément. Dès le VI^e Plan, nous allons implanter dans l'avant-port un premier poste pétrolier capable de recevoir les plus grands navires.

Cela va constituer, en première étape, un port complètement indépendant du port actuel parce que nous avons été obligés de commencer par l'ouest, où se trouvent les profondeurs les plus importantes. Les deux ports, au cours des plans suivants, iront à la rencontre l'un de l'autre et au prix de la construction d'une future écluse, dont la dimension n'est pas encore arrêtée, ils formeront un jour un port unique, dont la capacité peut être évaluée à 200 millions de tonnes par an.

Au point de vue financement, ce qui caractérise le VI^e Plan, c'est la part très importante des infrastructures de base, notamment des accès, ce qui explique que le financement de l'État est relativement important. Le total des dépenses prévues pour les infrastructures de base au VI^e Plan, est de 619 millions de francs, dont 440 pris en charge par l'État, et 179 par le port. Pour les superstructures, c'est-à-dire les outillages, ils sont entièrement à la charge du port ; le plan a retenu des montants de 56 et 75 millions pour l'équipement des zones industrielles du projet, entièrement à la charge du port autonome.

Soit un total d'investissements de 750 millions prévus au VI^e Plan.

Toutefois, je dois dire que cela ne nous suffit pas, nous sommes en plus en train de négocier des financements privés pour l'apportement pétrolier et pour l'implantation du terminal du ferry.

J'ai oublié de vous dire que ce projet n'est pas fait dans le vide, sans clientèle potentielle précise.

Il y a déjà actuellement un certain nombre d'implantations arrêtées, dont les travaux vont débiter ces prochains mois. Il y a la Compagnie française de raffinage qui va implanter une raffinerie de 6 millions de tonnes en première étape, qui va occuper 250 hectares. Cette raffinerie sera raccordée par une canalisation au nouvel avant-port et c'est donc pour elle que nous sommes obligés de mettre l'avant-port en service en 1974.

Deuxième implantation décidée : les Ciments Lafarge qui utiliseront le port actuel. Troisième : une centrale thermique EDF, etc.

M. CAPUANO de la tribune de Genève : En ce qui concerne Dunkerque, comment pensez-vous soutenir la concurrence d'Anvers et Rotterdam pour les marchandises générales ?

M. MILLOT : Nous pensons que le terminal que nous allons réaliser offrira des avantages éclatants. Le terminal à containers sera situé en accès direct, sans écluse. La navigation en mer du Nord est très réglementée. L'accès à Rotterdam et Anvers passe par un chenal qui se trouve à 10 kilomètres de l'entrée de l'avant-port de Dunkerque, sans limitation de profondeur. Nous pourrions offrir 15 hectares par poste à quai. Rotterdam et Anvers se heurteront toujours à des difficultés d'accès.

M. CAPUANO : Avez-vous tenu compte de l'éventualité où le tunnel sous la Manche verrait passer un certain nombre de marchandises ?

M. MILLOT : Il est certain qu'au début, nous perdrons du trafic, entre autres pour le ferry-boat, mais cela ne se sentira pas beaucoup. Par ailleurs avec l'entrée de l'Angleterre dans le Marché Commun, les échanges augmenteront considérablement, et nous continuerons à avoir tout le trafic lourd.

Par ailleurs, sans trahir un secret, je peux dire que nous avons déjà des contacts avec des sociétés britanniques visant à terme à s'implanter sur le littoral français.

M. KELLER de la Correspondance Politique Suisse : Le VI^e Plan envisage un investissement portuaire de l'ordre de 4,7 milliards de francs, en accroissement de 100 % sur le V^e. Ne craignez-vous pas d'être à un certain moment suréquipés en matière portuaire ?

Exemple : le port de Bâle qui, au cours de la dernière décennie, a vu son trafic de marchandises baisser à l'exportation. Le recours au trafic aérien ne pourrait-il pas modifier le visage du trafic portuaire ?

M. DREYFOUS-DUCAS : Ce n'est qu'une illusion. Pour le trafic maritime, l'avion n'est pas un concurrent. C'est pour le trafic fluvial, que les autres moyens de transport sont une concurrence sévère.

Donc les marchandises peuvent gagner les ports maritimes par d'autres moyens, mais elles restent destinées au trafic maritime.

Par ailleurs, le fait que les voies fluviales n'aient pas toujours été aménagées comme il le fallait, a été un obstacle. Maintenant que de gros travaux sont en train, cela devrait changer, notamment sur le Rhin donc cela influera sur Bâle.

En ce qui concerne le trafic fluvial, ce trafic doit absolument s'organiser sur des bases commerciales. Pour le trafic maritime, les chiffres qui ont été énoncés représentent des chiffres quasi-certains, basés sur la demande et liés aux implantations industrielles. Le marché existe et peut être suivi avec une assez grande précision.

En ce qui concerne l'outillage, il y a une différence fondamentale entre les ports européens et les ports d'Outre Atlantique. Outre-Atlantique, les ports n'ont pas d'outillage, les bateaux se déchargent par eux-mêmes. En Europe, c'est l'inverse, donc qui dit grues, dit grutiers, d'où problèmes humains et problèmes d'adaptation.

Les professions qui ont trait aux ports ont beaucoup de mal à se réformer. Elles mènent parfois des combats retardateurs, d'où une lenteur dans les réformes, notamment visible dans l'artisanat des bateliers fluviaux.

Dans les ports maritimes, on en arrive à la vérité des prix car souvent des industries privées prennent le relai des industries des ports, d'où une limitation des conflits. Par ailleurs, en ce qui concerne le trafic fluvial, les conditions sociales et de travail sont en train de changer fondamentalement.

M. BELLWALD de la Feuille d'Avis de Lausanne : Ces grands complexes portuaires et industriels ne vont-ils pas créer des déséquilibres à l'intérieur du pays, au détriment de certaines régions ?

La France étant finalement un petit pays, les diverses zones d'influence vont finir par se rencontrer. Il faut donc une planification.

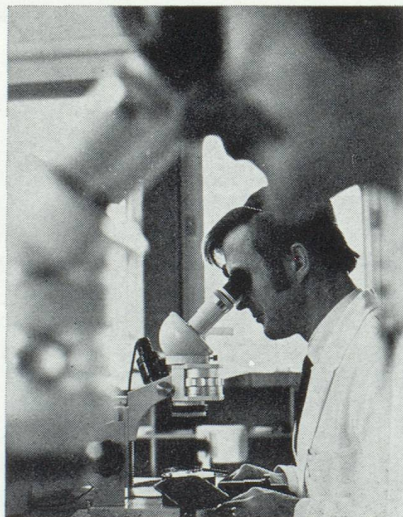


Confiance = capital

L'alpiniste ne peut, sans risquer sa vie, s'assurer de la qualité de son matériel. Le capital-confiance que représente la marque de son équipement joue ici un rôle primordial.

Il en va de même pour les produits d'ÉBAUCHES SA.

La qualité des matières premières soigneusement contrôlée, un parc comprenant les machines et automates les plus perfectionnés et dont les opérations sont mises en œuvre et surveillées par un personnel hautement qualifié, conduisent à la production d'ébauches de montres d'une parfaite interchangeabilité.



Ce que nous offrons en plus à nos clients: une longue expérience, une assistance technique totale, des laboratoires de recherche dont les réalisations sont à la pointe des derniers développements technologiques constituent les intérêts du capital-confiance dont nous jouissons largement auprès de notre clientèle.

11 000 collaborateurs, 33 fabriques et ateliers, 47 millions d'ébauches par an, deux montres suisses sur trois équipées par ÉBAUCHES SA, et surtout la gamme complète des produits horlogers, de l'ébauche du mouvement le plus simple à celle du mouvement le plus compliqué, de l'automatique à la montre-bracelet à quartz, justifient cet axiome: confiance = capital.



ÉBAUCHES SA

Direction générale: 2000 Neuchâtel

Centres de production à: Grenchen, Fontainemelon, Le Landeron, Corgémont, Moutier, Tramelan, Peseux, Fleurier, Arogno, Bettlach, La Chaux-de-Fonds, Tavannes, Les Bois, Les Bioux, Marin