La situation actuelle des ports français

Autor(en): **Meunier, Roger**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **34 (1954)**

Heft 11: **La Suisse et les ports français**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-888544

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Le port du Havre : le bassin Vétillart

LA SITUATION ACTUELLE DES PORTS FRANÇAIS

par

Roger Meunier

Président de l'Union des Chambres de commerce maritimes
et des ports français

Il est à peine besoin de souligner les très graves dommages subis par les ports français au cours de la guerre et au moment de la Libération. Restaient intacts en 1945, la moitié seulement des longueurs de quais, le quart des engins de radoub, et le cinquième des superstructures (engins de levage, hangars et magasins). Il est bon de rappeler également que 2.519 navires et engins flottants avaient été coulés dans nos ports.

Tous les ports de quelque importance avaient été touchés, mais les grands établissements étaient particulièrement éprouvés. A Dunkerque et au Havre, 60 % des quais avaient été détruits, et 70 % à Marseille. Il convient de se souvenir également que si une assez grande partie des ports concurrents voisins ont été bombardés, les ports français ont été parmi les seuls à avoir leurs ouvrages minés.

Les travaux de reconstruction réalisés

L'Administration des travaux publics estimait en 1946 que la restauration de la seule infrastructure des ports français représentait une dépense d'au moins 60 milliards de francs de l'époque, soit 250 milliards actuels, et exigerait six années de travaux; or, au 1er janvier 1953, c'est-à-dire sept ans plus tard, 70 % à 75 % seulement des infrastructures et des superstructures étaient restaurés, représentant une dépense de 190 milliards de francs actuels pour l'infrastructure et 60 pour la superstructure, les dépenses restant à faire s'élevant à plus de 100 milliards, dont 70 pour l'infrastructure.

Au 1er janvier 1954, il restait encore à restaurer 25 % des infrastructures et 30 % des superstructures (en pourcentage de dépenses). Les statistiques des travaux publics, à cette date, établissaient comme suit le pourcentage des ouvrages, bâtiments et engins à reconstruire par rapport à 1939 :

Longueurs de quais : 9,3 %; engins de levage : 27 %; hangars et magasins : 8,2 %; formes de radoub : 8 %.

A cette même date, sur les 2.519 navires et engins, représentant près de 1.300.000 tonnes, coulés à la Libération, il restait à entreprendre le renflouement de 154, soit 180.000 tonnes environ.

Il convient cependant de n'attacher à ces différents pourcentages que des valeurs indicatives; les ports n'ont pas été reconstruits dans l'état identique où se trouvaient leurs aménagements en 1939. D'autre part, il est difficile de distinguer entre les opérations de reconstruction pure et de modernisation. Mais il ne suffit pas de restaurer les ports français, même en améliorant la disposition de leurs aménagements pour leur permettre d'être comparables à leurs concurrents étrangers, il faut aussi, comme avant la guerre, procéder à des travaux d'amélioration et d'extension.

Les travaux neufs à entreprendre : le 2e plan d'équipement

Dans le cadre du 2e plan de modernisation et d'équipement qui vient d'être soumis à l'étude du Parlement, un effort financier a été prévu dans ce sens : 36 milliards sont prévus pour l'infrastructure et 24 milliards pour la superstructure. Ces chiffres comportent une participation importante des organismes qui gèrent les ports.

Le programme proposé montre qu'avant d'avoir complètement pansé ses plaies, la France se tourne résolument vers l'avenir et ne laissera pas ses ports en état d'infériorité à l'égard de leurs concurrents étrangers voisins.

Les possibilités des ports français : les services susceptibles d'y être rendus

La comparaison des chiffres du trafic des marchandises dans les ports français en 1938 et en 1953 met en évidence la vitalité de l'économie française et des ports français malgré l'état relativement peu avancé de leur reconstruction : 63,6 millions de tonnes en 1953 contre 48,5 millions en 1938, soit une progression de 30 %.

L'exécution du 2e plan doit permettre de satisfaire, dans des conditions chaque jour meilleures, les besoins du trafic. Le plan est en effet nettement orienté vers l'amélioration des services à rendre aux navires, notamment pour en faciliter l'entretien et la réparation dans les conditions les plus favorables et au commerce lui-même par l'augmentation du nombre des places à quai.

Un autre fait devrait d'autre part permettre de favoriser la venue des navires étrangers dans les ports français : l'aménagement des accès de ceux-ci (chenaux et plans d'eau, balisage, amélioration des profondeurs et des ouvrages de protection), constituent en effet une importante partie des dépenses inscrites au 2e plan de modernisation et d'équipement des ports maritimes.

Comme aucune doléance sérieuse n'est formulée au sujet des opérations administratives qui accompagnent nécessairement les opérations commerciales dans les ports français, on voit que ceux-ci doivent retenir l'attention du commerce international.

Les charges et les tarifs — généralement connus sous forme de maxima sur lesquels des réductions peuvent être accordées — y sont de même nature que dans les ports étrangers. Il en est de même des problèmes sociaux concernant les personnels travaillant dans les ports français.

Une loi du 6 septembre 1947 a d'ailleurs donné aux dockers français un statut qui contribue à assurer le commerce qu'il trouvera une main-d'œuvre particulièrement qualifiée, et qui — rappelons-le —, grâce aux efforts des Chambres de commerce maritimes et des Ports autonomes, dispose des engins de manutention et d'installations les plus modernes pour recevoir les marchandises, notamment en matière d'installations climatisées pour le transit des fruits et des primeurs, récemment réalisées avec le concours du Ministère de l'agriculture.

Dans ce domaine, les entreprises de manutention fournissent des efforts très importants que le second plan d'équipement encourage par des dotations spécialement destinées à ces entreprises.

En général, depuis quelques années, de grands progrès ont été acquis en ce qui concerne le stockage des marchandises, tant pour l'importance des installations que pour la sécurité et les garanties contre le vol.

Les frais d'acheminement des marchandises en provenance ou à destination du port bénéficient assez fréquemment de tarifications établies par les chemins de fer français, spécialement pour les ports français.

Enfin, sur un plan strictement commercial, le rétablissement des marchés à terme est commencé.

En conclusion, certes la reconstruction des ports français n'est pas terminée; néanmoins, leur état actuel leur permet d'offrir des services trop souvent sous-estimés. Tournés vers leur restauration, les responsables des ports français n'ont généralement pas entrepris de faire largement connaître leurs possibilités; que les intéressés prennent contact avec eux, sans même attendre la réalisation des objectifs du second plan; ils seront alors à pied d'œuvre pour en bénéficier.

Roger Meunier