

N A N T E S

Port de l'Allemagne du Sud et de la Suisse

CONFERENCE de Monsieur Ph. Jean GRANGE

Administrateur de DANZAS & Cie

Transports Internationaux

COMITE REPUBLICAIN

du, COMMERCE, de l'INDUSTRIE & de l'AGRICULTURE

Journée " Transports - Energie - Tourisme "

NANTES le 27 JUIN 1952

N A N T E S

PORT DE L'ALLEMAGNE DU SUD ET DE LA SUISSE

Il y a quelques semaines, lorsque je me suis penché sur ce problème que l'on m'avait demandé de traiter devant vous, j'ai accepté avec empressement, tant la question me paraissait naturelle. Puis, au fur et à mesure où j'accumulais ma documentation, il m'apparaissait que tout s'acharnait contre Nantes : les tarifs ferroviaires, la concurrence des ports hollandais et allemands, les initiatives récentes de certains ports français.

C'est alors que de toutes ces difficultés a surgi dans mon esprit cette certitude que Nantes avait sa place marquée dans l'avenir comme elle le fut dans le passé. Seulement, l'avenir de Nantes, il faut le considérer de très haut, non plus à l'échelle de son hinterland immédiat, bien qu'il soit important, mais à l'échelle nationale et plus encore à l'échelle européenne. Est-ce si difficile dans une ville qui s'honore d'avoir donné le jour à Jules Verne ? Est-il plus téméraire de "penser" l'Europe de demain, transformée par la suppression des frontières, rapprochée par l'utilisation de moyens communs, une Société Européenne des Chemins de fer, par exemple, équipée de locomotives utilisant l'énergie nucléaire, que d'orienter les esprits comme le fit jadis votre compatriote, vers la navigation sous-marine et la navigation aérienne ? Je ne le pense pas.

Avant d'examiner de plus près la situation du port de Nantes par rapport à ses principaux concurrents, dans l'ordre, Rotterdam, Hambourg, Marseille et Bordeaux, jetons un coup d'oeil sur certains problèmes d'ensemble.

Sur le plan national d'abord, la France doit-elle "pousser" deux ou trois ports seulement, afin de les doter d'un matériel puissant, répondant par avance à tous les problèmes de chargement et de déchargement accélérés, permettant une arrivée et une évacuation rapides et économiques par voies ferrées et par voies d'eau, ou doit-elle, au contraire, aménager les ports existants en les spécialisant ?

L'Allemagne a Hambourg et Brême, la Hollande, Rotterdam, la Belgique, Anvers, tous modernement équipés. Quelques chiffres afin de fixer les esprits :

En 1937, Hambourg manutentionnait 25 millions de tonnes,

Rotterdam, 47

Anvers, 28

alors que nos deux grands ports : Le Havre et Rouen réunis atteignaient à peine le chiffre de 15 millions, porté en 1950 à un peu plus de 17.

Certains préconisent, dans cette lutte au tonnage, celui-ci conditionnant l'équipement, de développer seulement :

MARSEILLE

DUNKERQUE

et un troisième port, celui de la Seine Maritime, englobant tout à la fois Rouen, Le Havre et Honfleur.

Si l'on veut participer à cette course au ruban bleu des ports, ce serait effectivement une solution. Nous lui préférons, quant à nous, un équipement rationnel et spécialisé de tous les ports dont les trafics, au cours des siècles, ont confirmé l'utilité.

Sur le plan social, sur le plan militaire, sur le plan économique, les avantages dominent nettement. Mais il est indispensable - la France n'étant plus assez riche pour faire de l'équipement en double emploi - que chacune des réalisations d'ensemble s'inscrive dans un plan d'ensemble développé minutieusement et avec ténacité.

Il ne peut être question, dans une étude aussi rapide, d'aller profondément dans chacun des problèmes soulevés, mais je tiens à attirer votre attention sur la fragilité d'un argument considéré par beaucoup comme le plus important : celui de nos prix de revient par rapport à ceux des ports étrangers.

Si l'on étudie le prix de transport des agrumes de Casablanca à Francfort, on constate, aujourd'hui, une différence de l'ordre de 3 à 4 francs par kilog suivant que l'on envoie le navire à Nantes ou à Rotterdam. C'est beaucoup. C'est trop et cela démontre évidemment que la

France doit, au plus vite, se mettre à la parité des prix mondiaux si elle ne veut pas disparaître.

Mais admettons même que ses prix soient, pour le moment, absolument incompressibles. Devons-nous, pour autant, laisser les agrumes du Maroc emprunter des bateaux étrangers, être manutentionnées par des dockers étrangers, transportées par des chemins de fer étrangers ? Ne pensez-vous pas que l'Etat devrait, sous forme de subvention, combler la perte, soit du bateau, soit du fer, puisqu'en fin de compte il le récupérerait largement par les impôts très lourds qu'il perçoit à tous les stades et par le développement de toutes les activités qui se greffent sur le transport lui-même ?

Un industriel qui part de la matière première pour arriver au produit fini n'a pas besoin de réaliser un bénéfice à tous les stades de transformation. Il suffit que, sur l'ensemble, il ait un profit. L'Etat coordonne de plus en plus les activités nationales (dans le transport des agrumes du Maroc pour l'Allemagne il est en fait bien souvent, le véritable propriétaire du bateau, il est celui de la S.N.C.F., il impose les salaires des dockers, prélevant sur chacun sa dîme). C'est donc à lui qu'il appartient de réduire ses exigences, afin de garder le trafic s'il ne veut pas tout perdre. S'il n'en est pas capable, il doit rendre aux entreprises privées, ces entreprises privées à qui l'on doit, tout particulièrement à Nantes, la prospérité des cités en même temps que la prospérité du Pays, toutes leurs activités avec ce que cela représente peut-être de profits, mais aussi de risques.

Un autre argument qui est souvent opposé à Nantes, comme à d'autres ports français du reste, est celui de la distance kilométrique qui le sépare des points frontiers, en l'occurrence, pour l'Allemagne du Sud qui nous préoccupe plus particulièrement : KEHL ,

Nantes en est à	898 km.
Marseille	à 828
La Rochelle-Pallice	à 944
Bordeaux	à 1011
Rouen	à 642
Dunkerque	à 606

Certains faits peuvent modifier cette rigueur kilométrique. L'électrification par exemple la corrige sensiblement. La rapidité d'écoulement, surtout pour des marchandises périssables, doit être également prise en considération.

Et puisque nous étudions le problème qui nous a été posé, davantage pour l'avenir que pour le présent, n'oublions pas que M. ARMAND, l'éminent Directeur Général de la S.N.C.F., affirmait dernièrement, en s'appuyant sur des statistiques " que pour utiliser rationnellement les ressources de l'Europe, il fallait, une fois réglés les problèmes politiques et en particulier celui des douanes, transporter davantage, plus loin et à meilleur prix".

L'Europe ne restera pas ce qu'elle est. Le port de Nantes pourra très bien, un jour, recevoir les agrumes et les primeurs, non pas seulement pour l'Allemagne du Sud, mais pour l'Allemagne de l'Est, la Pologne et certains Pays de l'Europe Centrale.

Mais revenons dans l'immédiat. Nous vous avons donné les distances kilométriques de certains ports jusqu'au point frontière de KEHL. Les services économiques du Maroc ont envisagé - ce qui est fort louable - l'établissement d'un prix ferme valable de tous les ports français sur KEHL, mais l'importance des différences risque d'aboutir à l'établissement de deux prix fermes, un pour les ports du Sud, un autre pour les ports du Nord. Nantes, à notre avis, peut tout aussi raisonnablement, être classé port du Nord que port du Sud, mais son intérêt, vous l'avez tout de suite senti, est d'être avec Dunkerque, Rouen et Le Havre. En attirant votre attention sur ce point précis, nous avons l'impression d'avoir dégagé la plus importante des conclusions de cet exposé.

Et Nantes peut revendiquer cette assimilation avec les ports du Nord. Nous avons eu entre les mains certaines statistiques fort intéressantes qui démontrent d'ailleurs que les ports du Nord, Nantes y compris, ont accentué leur suprématie sur les ports du Sud (Marseille, Bordeaux, Port-Vendres et Sète) au cours de la campagne 1951/1952, réalisant 60,9 % du tonnage en provenance du Maroc contre 52,2 % pour la Campagne 1950/1951.

Si Nantes était classé parmi les ports du Sud, l'équilibre serait rétabli, mais nous le répétons, votre port a tout intérêt, kilométriquement parlant, à garder le contact avec les autres ports du Nord.

Si Marseille vous adresse un jour quelques critiques, vous pourrez objecter que l'un de vos illustres compatriotes, le corsaire Jacques Cassard a contribué, en 1710, au salut de la Provence menacée par la famine.

Mais ceci est une autre histoire et nous allons vous ramener à notre époque, où le problème consiste moins à trouver notre nourriture que de découvrir des débouchés pour empêcher les produits de se perdre. Tout est là en effet : créer des besoins nouveaux en amenant, dans des régions jusqu'ici inaccessibles et à des prix abordables, des marchandises dont on ne pourra plus ensuite de passer. Pour l'Allemagne seule, la consommation des agrumes sera décuplée le jour où le prix en sera diminué seulement de 10 ou 20 %. Cela vaut bien, pour l'avenir de notre Algérie et du Maroc, que l'on se penche sur la question.

Afin d'attirer sur leurs quais les bateaux chargés de primeurs et d'oranges du Maroc, les représentants qualifiés de tous les ports ont fait l'impossible ces dernières années. Cette dispersion des efforts a été plus nuisible qu'utile. Il faut avoir une politique d'ensemble.

Au Maroc, l'exportateur n'est pas, dans la généralité des cas, maître du choix du port destinataire. L'O.C.E. établit un calendrier des départs des bateaux du Maroc, en se basant sur le principe du départ d'un bateau par jour vers un port destinataire bien défini. Comme il s'agit de denrées périssables, la marchandise, reconnue après contrôle, apte à être exportée, doit emprunter le premier bateau en partance et c'est le calendrier, établi à l'avance, qui fixe, en fait, le port destinataire.

Vous sentez que là, également, il y a quelque chose à faire pour qui veut avantager Nantes. Toute l'importance de la spécialisation des ports apparaît une fois de plus et nous le soulignons au risque de nous répéter.

Penchons-nous maintenant sur quelques chiffres :

Le MAROC a expédié :

	<u>Campagne 1950/51</u>	<u>Campagne 1951/52</u>
Sur la France	62.389 T.	57.450 T.
Sur l'Allemagne	32.172 T.	20.580 T.
Sur la Suisse	23 T.	73 T.

Le tonnage expédié sur la France a été dirigé :

	<u>Campagne 1950/51</u>	<u>Campagne 1951/52</u> (10 mois)
Sur Marseille	15.000 T.	11.720 T.
Sur Dunkerque	14.300	10.400
Sur Bordeaux	14.300	10.000
Sur Rouen	9.400	9.350
Sur Dieppe	6.650	9.250
Sur Nantes	2.000	4.720

Ce sont des chiffres arrondis. Vous remarquerez que les pourcentages des ports de Marseille, Dunkerque et Bordeaux ont sensiblement baissé au profit de Rouen, Dieppe et Nantes. Ceci démontre qu'il n'y a pas de situations acquises et que les courants de trafics se déplacent. Il faut en tenir compte afin que les modifications ne s'effectuent pas d'une façon anarchique.

D'après l'O.C.E., Nantes a reçu durant la campagne 1950/51, du Maroc seul, 9.000 tonnes de primeurs et d'agrumes. Par ailleurs, Nantes a reçu plus de 30.000 tonnes de bananes. Ces chiffres, après l'effort important d'équipement que vous vous êtes imposé, doivent et peuvent être très sérieusement augmentés.

A titre d'information, il vous intéressera de connaître, d'après les statistiques de la S.N.C.F., l'importance des trafics de la campagne 1951, réexpédiées par voie de fer pour les bananes et les agrumes, en provenance des différents ports, sur l'Allemagne et sur la Suisse. Ils englobent les produits en provenance non seulement du Maroc, mais de partout :

	BANANES		AGRUMES	
	SUISSE	ALLEMAGNE	SUISSE	ALLEMAGNE
DIEPPE		481 T.		212 T.
ROUEN		245 T.		392 T.
LE HAVRE		3.797 T.		397 T.
NANTES		9 T.		62 T.
BORDEAUX				57 T.
MARSEILLE	1.192 T.	16 T.	1.416 T.	5.319 T.
SETE				228 T.
PORT-VENDRES			91 T.	913 T.
	1.192 T.	4.548 T.	1.507 T.	7.580 T.

Vous remarquerez, par comparaison avec les chiffres cités (32.172 T. d'agrumes expédiées durant la même campagne du Maroc sur l'Allemagne) que la plus grande partie échappe aux ports français. Et nous insistons sur le fait que l'Allemagne, retrouvant très vite sa prospérité, est appelée à développer sensiblement sa consommation.

Vous avez sans doute été frappés par la médiocrité des tonnages expédiés par les ports français sur la Suisse. Pour les agrumes, ce pays achète surtout en Espagne et les transports s'effectuent en principe par voie ferrée.

Nous avons eu l'occasion de lire une étude faite en 1947 sur "les ports français et la Suisse" par M. de Senarclens, membre de la Chambre de Commerce Suisse en France. Vous serez certainement intéressés par certains extraits puisqu'aussi bien Nantes se propose de développer ses trafics avec la Suisse.

" La Suisse est un très petit pays, écrivait M. de Senarclens, mais sa pauvreté en matières premières et en produits du sol l'oblige à importer proportionnellement plus que tout autre pays. Les ports de l'Adriatique, de la Méditerranée, de l'Atlantique, de la Manche, de la Mer du Nord, s'efforcent d'attirer chez eux des marchandises en provenance et à destination de la Suisse. Les différentes compagnies de chemins de fer et de navigation

s'ingénient, par des tarifs préférentiels, à transporter les plus gros tonnages possibles.

Devant cette lutte d'intérêts, la Suisse n'a pas le droit de faire de préférences, de se laisser guider dans son choix par des raisons sentimentales ou d'assurer à qui que ce soit, par un contrat d'exclusivité, des avantages permanents. Une telle discrimination irait à l'encontre de ses intérêts vitaux, aussi bien politiques qu'économiques. Sans parler des premiers, la nécessité de ne pas aggraver la cherté de vie provoquée par la Situation de notre pays, fait un devoir à ses importateurs de donner la préférence à la voie la plus avantageuse ".

Ecoutez encore ce qu'écrivait dans la même étude, M. de Senarclens : " Pour notre part, nous croyons que le complexe Le Havre-Rouen-Paris est appelé à prendre une importance de plus en plus grande et à supplanter dans une large mesure les autres ports. Le Havre est un port en eau profonde, la Seine est une voie d'accès de premier ordre, la région industrielle desservie par ces trois ports est l'une des premières d'Europe et les voies d'acheminement de cette région conduisent directement vers l'Allemagne et la Suisse, vers le Centre de l'Europe. Sans doute, le Rhin offre-t-il une concurrence sérieuse à la voie ferrée Le Havre-Bâle, mais la voie française est la plus rapide de trois jours, dans le trafic New-York-Bâle".

Dans cette même étude, M. de Senarclens souligne la situation avantageuse de Nantes pour la Suisse et les possibilités d'acheminement par la transversale St-Nazaire Lyon. Rien ne s'oppose donc, au contraire, au développement des trafics par Nantes sur la Suisse, mais ce problème, comme tous les autres, mérite d'être repris sur un plan d'ensemble, étudié et poursuivi avec le souci d'arriver à des résultats permanents.

Il devrait se dégager de ce rapide exposé que le Port de Nantes a réellement une situation privilégiée pour l'acheminement des trafics sur l'Allemagne et la Suisse,

que le Gouvernement se doit de l'aider dans la concurrence qui lui est faite par les grands ports étrangers,

que la notion de distance kilométrique disparaît ou pour le moins s'estompe, lorsque la manutention rapide permet une moindre immobilisation des navires,

que la spécialisation des ports doit compenser la suprématie matérielle des grands ports mondiaux, tout en apportant sur le plan social et sur le plan militaire des avantages appréciables.

Il est normal que d'autres ports français revendiquent les mêmes appuis en offrant sans doute des avantages équivalents. Nous avons eu l'occasion de prendre connaissance d'un rapport présenté il n'y a pas très longtemps devant la Chambre de Commerce de La Pallice. Ce qui nous a frappé, c'est l'inquiétude manifestée devant le développement grandissant de Nantes " qui brigue de se substituer à Marseille pour les trafics sur l'Allemagne du Sud".

Nantes part en flèche, lit-on dans ce rapport, et La Pallice pourrait faire de même.

Autant cette émulation est normale et pourrait être bienfaisante, autant elle pourrait se révéler catastrophique si on laissait une concurrence s'établir sur les mêmes trafics, chacun des deux ports ne pouvant trouver une rentabilité des dépenses engagées. Il appartient aux Pouvoirs Publics d'arbitrer dans certains cas. Ce qu'il faut, avant tout, c'est obtenir des prix de revient très bas, par la spécialisation, nous l'avons dit, mais si nous repoussons l'idée de tout concentrer sur un ou deux ports, nous devons tout autant nous défendre contre une dispersion trop grande des mêmes activités.

Avant de terminer, je voudrais attirer votre attention sur l'Europe de demain qui se fera, avec ou sans guerre préalable, mais qui ne peut pas ne pas se faire. Les transports, maritimes, aériens et terrestres, se feront à l'échelle européenne. S'il est facile d'envisager une Société Européenne des Chemins de Fer et une Société Aérienne Européenne utilisant des matériels identiques, il sera moins aisé de répartir les trafics maritimes entre les différents ports européens. Anvers et Rotterdam seront toujours avantagés par le Rhin et la prochaine canalisation de la Moselle ne pourrait que les avantager un peu plus. Marseille restera toujours bien placé, Hambourg également, d'autres ports encore. Pour Nantes, puisqu'aussi bien il s'agit de Nantes aujourd'hui il faut bien préparer sa part dans les trafics européens de demain, tout en développant, dès maintenant, son rayon d'action pour la distribution des marchandises et des produits dans un hinterland qu'il doit être facile d'étendre.

C'est une lourde, mais intéressante tâche qui attend vos dirigeants, mais les dieux qui veillent sur la Cité ont placé à la tête du Ministère des Travaux Publics un Nantais éminent. Sans favoriser plus spécialement sa région, Monsieur André MORICE peut, en coordonnant les activités, en fixant sans plus attendre le plan d'ensemble de l'organisation future, contribuer au développement harmonieux de la Nation, dont le port de Nantes ne sera pas le dernier à profiter.
