

# SÉNAT

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1966-1967

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 11 mai 1967.

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),  
sur le projet de loi portant réforme du régime relatif aux  
droits de port et de navigation.*

Par M. Raymond BRUN,

Sénateur,

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Paul Mistral, Etienne Restat, Joseph Yvon, Henri Cornat, vice-présidents ; René Blondelle, Auguste Pinton, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Louis André, Emile Aubert, André Barroux, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégegère, Raymond Brun, Michel Chauty, Henri Claireaux, Maurice Coutrot, Léon David, Alfred Dehé, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Jacques Duclos, André Dulin, Emile Durieux, Jean Errecart, Marcel Fortier, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Roger du Halgouet, Yves Hamon, René Jager, Eugène Jamain, Michel Kauffmann, Henri Lafleur, Maurice Lalloy, Robert Laurens, Marcel Lebreton, Modeste Legouez, Marcel Legros, Henri Longchambon, Georges Marrane, François Monsarrat, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Marc Pauzet, Paul Pelleray, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Roger Poudonson, Henri Prêtre, Eugène Ritzenthaler, Maurice Sambron, Robert Schmitt, Abel Sempé, Charles Suran, René Toribio, Henri Tournan, Raoul Vadepléd, Jacques Verneuil, Charles Zwickert, N...

Voir les numéros :

Sénat : 200 et 249 (1966-1967).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
Introduction .....	3
A. — Définition et champ d'application des nouveaux droits.....	5
B. — Calcul du taux des droits et problème de la répartition des charges.....	7
C. — Modalités d'arbitrage et de contrôle de l'Etat.....	8
D. — L'insertion du texte dans le Marché commun.....	12
E. — Observations sur les articles.....	15
Amendements proposés par la Commission.....	21
Annexes :	
I. — Trafic « marchandises » des principaux ports maritimes français en 1966.....	23
II. — Structure comparée du trafic dans quelques ports français et étrangers en 1965.....	24
III. — Droits de quai et taxes de péage.....	25
IV. — Produit des différents droits et taxes sur les navires et les marchandises .....	26
V. — Exemples de frais à la charge des navires et des marchandises.....	27
VI. — Comparaison des principaux droits et frais à la charge du navire à Dunkerque, Anvers et Rotterdam en 1966.....	28
VII. — Evaluation des détournements du trafic au profit des ports étrangers..	29

---

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission, qui avait eu à examiner au fond le projet de loi relatif aux ports maritimes autonomes, avait regretté, à l'occasion de la discussion de ce texte, que le Gouvernement n'ait pas dans le même temps soumis au Parlement un projet de réforme de la fiscalité portuaire, ce second texte lui apparaissant comme le corollaire du premier.

Si le temps de réflexion que se sont accordé les pouvoirs publics a pris heureusement fin, il reste qu'en raison peut-être de l'évolution qui s'est manifestée dans les esprits ou de la manifestation de certains intérêts, le projet de réforme sur lequel nous sommes aujourd'hui appelés à donner notre avis n'est pas tout à fait conçu dans le même esprit que celui qui a abouti à la définition d'un nouveau statut des ports autonomes.

La loi de 1965 avait, en effet, comme objet essentiel de donner la priorité aux six premiers ports maritimes français et d'accorder à chacun de ceux-ci une certaine liberté de gestion en leur permettant, en particulier, de mieux adapter leurs ressources à leurs besoins.

Mais en dehors des dispositions de cette loi concernant l'autonomie portuaire, le point capital et sans doute le plus important consistait dans le nouveau régime financier qu'elle instituait et dont les dispositions essentielles sont, rappelons-le, les suivantes :

- le produit des droits de quai, qui était affecté autrefois au budget de l'Etat, est versé aux ports autonomes ;
- l'Etat assume entièrement les dépenses relatives à l'entretien des accès et des ouvrages de protection ;
- il participe suivant la nature des travaux à 60 % ou à 80 % aux investissements nécessités par la modernisation des infrastructures ;
- il couvre à 20 % ou à 60 % les dépenses afférentes au service des emprunts afférents aux mêmes opérations lancés avant la promulgation de la loi.

Si l'on se souvient que jusqu'en 1964, l'Etat n'intervenait qu'à 50 % dans les dépenses d'investissement, on voit que l'incidence du nouveau régime sur la situation des ports autonomes peut être

considérable dans la mesure, toutefois, où les crédits inscrits au budget seront suffisants.

On a pu calculer, en effet, que le statut de 1965, supposé acquis en 1964, aurait réduit de 60 % environ les charges financières de nos six principaux établissements maritimes.

Cependant, la portée bénéfique de la réforme paraît aujourd'hui compromise par une certaine insuffisance des dotations et l'on peut craindre, en particulier, que les travaux prévus au V<sup>e</sup> Plan ne puissent être menés à bien.

Quoi qu'il en soit, ce texte traduisait une nette tendance à la concentration que le projet actuel paraît remettre en cause en étendant aux ports soumis au régime commun des avantages, en particulier financiers, consentis primitivement et exclusivement aux seuls établissements maritimes jouissant du statut de l'autonomie.

Cette évolution peut surprendre au moment où la suppression totale des frontières « intérieures » du Marché commun va encore raviver la compétition déjà sensible entre nos ports et ceux des bouches de l'Escault et du Rhin sur lesquels la Belgique et la Hollande concentrent tous leurs efforts

Lorsqu'on connaît les avantages que représente déjà pour Anvers et Rotterdam notamment leur position à l'entrée de voies navigables profondes et étendues desservant l'une des régions les plus actives du monde, on mesure les difficultés auxquelles nous risquons de nous heurter en dispersant ainsi nos moyens.

Il nous apparaît enfin nécessaire, dans ce court préambule, de souligner que toute politique portuaire doit être dominée par le double souci de disposer d'établissements maritimes convenablement équipés mais aussi et surtout de favoriser le développement de nos échanges maritimes, ceux-ci entrant pour une part prédominante dans le total de nos exportations et de nos importations. Ceci nous conduira à examiner de très près la part des taxes et autres charges qui frappent respectivement les navires, les marchandises et les passagers en souhaitant que l'initiative laissée à chacun de nos ports n'exclut pas une certaine harmonisation des positions que les uns et les autres pourraient prendre en fonction de leur implantation ou de la nature de leur trafic.

Ces données introductives étant posées, il est nécessaire d'examiner l'économie générale du projet de loi qui nous est soumis.

Dans cette perspective, nous ferons porter notre analyse sur les quatre points suivants :

- définition et champ d'application des nouveaux droits portuaires ;
- calcul des taux des droits et problème de la répartition des charges entre les redevables ;
- modalités d'arbitrage et de contrôle de l'Etat ;
- insertion du texte dans le cadre européen.

#### A. — Définition et champ d'application des nouveaux droits.

Incontestablement, le régime qui vous est présenté se caractérise par son souci de simplification des droits portuaires.

En effet, dans la législation actuellement en vigueur, les droits et taxes perçus sont les suivants :

- 1° Droit de francisation.
- 2° Redevances perçues lors de la délivrance des titres de navigation (rôle d'équipage, permis ou carte de circulation).
- 3° Droit de permis de pêche des plaisanciers.
- 4° Droit de visite de sécurité de la navigation.
- 5° Taxe d'armement des navires de pêche.
- 6° Droit de quai (identique pour tous les ports) comprenant :
  - une taxe sur la jauge du navire ;
  - une taxe sur les marchandises ;
  - une taxe sur les passagers.
- 7° Taxes de péage (dont les taux varient suivant les ports) comportant :
  - une taxe sur la jauge des navires ;
  - une taxe sur les marchandises ;
  - une taxe sur les passagers ;
  - une taxe de stationnement sur les navires ;
  - une taxe de séjour sur les marchandises ;
  - une taxe *ad valorem* sur le produit du poisson débarqué ;
  - une taxe sur les carburants livrés à l'avitaillement des bateaux de pêche ;
- 8° Taxe spéciale sur les passagers ;
- 9° Droit de timbre de connaissance ;
- 10° Taxe spéciale de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement des navires.

Aux termes du projet qui vous est soumis :

— les quatre droits de francisation, de circulation, d'armement des navires de pêche et de visite de sécurité des navires sont regroupés dans une seule rubrique intitulée : droits sur les navires ;

— les droits de quai sont supprimés ainsi que la taxe de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement et le timbre de connaissance.

En revanche, sont maintenues, sous des appellations différentes, les taxes de péage, les taxes sur le poisson et la taxe sur les passagers.

Enfin, sont créés un droit de passeport concernant certains navires de plaisance étrangers et une redevance d'équipement au profit des ports de plaisance.

Par ailleurs et dans un souci d'unification, les taxes nouvelles s'appliqueront dans tous les ports autonomes et non autonomes sous réserve de quelques observations que votre Commission sera amenée à faire ultérieurement. De même, le régime fiscal applicable à chaque catégorie de navires est nettement précisé dans le projet de loi. A côté des droits perçus par tout navire, quelle que soit sa catégorie (droit de francisation et de navigation), il est prévu que les navires de commerce paieront un droit de port comprenant une taxe sur la jauge, sur les marchandises et les passagers et, éventuellement, une taxe de stationnement, que les navires de pêche seront assujettis à une redevance d'équipement basée sur le produit de la pêche et que les navires de plaisance ou de sport seront soumis à une redevance d'équipement au profit des ports de plaisance.

Cet effort de classification existe également en matière d'affectation puisque le droit annuel sur les navires est versé à l'Etat et les droits de ports affectés à l'entretien de ceux-ci, exception faite toutefois de 25 % des redevances sur les passagers. A ce sujet, notre Commission souhaite obtenir quelques explications du Gouvernement lors de l'examen des articles. Les considérations relatives au financement de l'E. N. I. M., insérées dans l'exposé des motifs du projet de loi, paraissent en effet assez ambiguës.

L'effort de simplification se manifeste également en matière de liquidation et de perception des droits, ces deux opérations étant cumulativement assurées par le service des Douanes.

Telles sont les principales dispositions qui apparaissent caractériser essentiellement le nouveau régime.

Mais cet effort de simplification est plus apparent que réel car derrière la dualité des droits, droits sur les navires et droits de port, on retrouve une partie assez importante des taxes actuelles.

Par ailleurs, et nous tenons à le souligner de nouveau, si la suppression des droits de quai reste sans effet sur les ressources des ports non autonomes, il n'en est pas de même pour nos six principaux établissements maritimes qui avaient obtenu par la loi de 1965 que le produit de ces taxes autrefois versé au budget général leur soit désormais effecté.

La mesure prise aura donc pour effet d'obliger nos grands ports à majorer, souvent de manière importante, les différentes taxes formant le droit de port alors que le niveau de celles-ci restera inchangé dans les établissements maritimes secondaires.

Par ailleurs, le remaniement des taxes résultant de l'application du nouveau régime va également poser le problème de la répartition des charges entre les navires, les marchandises et les passagers, c'est-à-dire, en fait, entre les armateurs et les chargeurs ou destinataires.

Compte tenu de ces observations, on conçoit donc que le calcul du taux des nouveaux droits rencontrera de sérieuses difficultés.

#### **B. — Calcul du taux des droits et problème de la répartition des charges.**

Bien que le projet de loi laisse aux intéressés le soin de proposer le taux du droit et au Gouvernement le soin de l'entériner, la répartition de la charge fiscale entre marchandise et navire, c'est-à-dire entre expéditeur, destinataire et armateur, pose un problème relativement important dans la mesure où la modification des taxes permet de remettre en cause la répartition des charges, telle qu'elle existe actuellement. Or, sans préjuger de la décision prise par les intéressés, deux séries d'observations doivent être présentées à ce sujet.

La définition du taux ne se pose pas de la même façon dans tous les ports français ; il suffit de consulter le tableau figurant à l'annexe V pour constater que selon la nature du trafic, le rende-

ment de certaines taxes sera plus favorable que celui de certaines autres. En d'autres termes, un port avancé tel que Le Havre tentera de retenir la marchandise en appliquant un régime de taxation réduit alors que Rouen, par exemple, cherchera tout naturellement à attirer de préférence les navires.

Cette part faite au particularisme portuaire, il ne faudra pas oublier que le port, quelle que soit la structure de son trafic, est d'abord un instrument de la politique économique, étant donné que les deux tiers de notre commerce extérieur s'effectuent par voie maritime. A la limite, on peut conclure que le niveau des taxes portuaires peut ne pas coïncider avec la politique économique d'ensemble de notre pays. On conçoit, dès lors, l'importance des actes administratifs pris par le pouvoir central pour entériner les propositions faites par les ports pour asseoir leurs recettes.

En l'occurrence, il s'agit, non seulement, d'assurer le financement des travaux portuaires mais encore d'éviter une concurrence nuisible et de tenir compte de la situation de nos établissements maritimes vis-à-vis de leurs concurrents étrangers. Ceci va amener votre Commission à examiner les modalités d'arbitrage et de contrôle de l'Etat.

### C. — Modalités d'arbitrage et de contrôle de l'Etat.

La suppression des droits de quai, devenus par la loi de 1965 recette ordinaire des ports autonomes, va obliger nos grands ports à leur substituer en quelque sorte les taxes de péage (droits de port dans le texte qui vous est proposé). Il convient donc d'étudier très schématiquement le régime qui s'applique actuellement en matière de droits de quai et de péages.

#### 1° *Droits de quai.*

Selon la législation actuelle, le produit des droits de quai perçus dans les ports soumis au régime commun est versé au budget. Il est en revanche affecté aux ports lorsque ceux-ci bénéficient du statut d'autonomie.

La réglementation actuelle de ce droit qui figure dans le Code des douanes, aux articles 270 et suivants, se présente comme suit :

— le droit de quai est perçu sur le navire d'après le tonnage de jauge nette et la nature et l'importance des opérations effectuées dans chaque port ;



- son taux est *uniforme pour tous les ports français* ;
- les taxes qui constituent le droit de quai sont fixées *par décret* pris sur propositions du Ministre des Finances et des Affaires économiques, du Ministre de l'Intérieur, du Ministre de l'Équipement, du Ministre des Transports, après avis conforme de la Commission des Finances et de la Commission de la Production et des Echanges de l'Assemblée Nationale et avis conforme des Commissions correspondantes du Sénat.

Toutefois, il est prévu que dans les ports autonomes, le taux des taxes peut être majoré par décret dans la limite de 15 % sans recourir à la procédure ci-dessus.

## 2° *Les taxes de péage.*

Les taxes de péage (art. 280 et suivants du Code des Douanes) se caractérisent par les traits suivants :

1° Leur perception s'effectue dans un port maritime au profit de l'établissement public gérant le port.

2° Ces taxes, dont les conditions d'assiette et les modalités d'application sont fixées par décret, peuvent comprendre des taxes sur les navires, les marchandises, les passagers, le produit du poisson débarqué et des taxes de séjour.

3° Les taxes sont instituées ou modifiées après avis des services compétents et, notamment, du service des Douanes, par un arrêté du Ministre chargé des Travaux publics et des Transports et du Ministre de qui relève l'organisme gestionnaire du port.

Ayant ainsi rappelé la physionomie générale des droits de quai et taxes de péage qui ont représenté dans les recettes portuaires de 1966, respectivement 77,921 millions de francs et 129,299 millions de francs, on constate donc que sur le total des recettes portuaires pour 1966, soit 239,365 millions, droits de quai et péage ont fourni l'essentiel, soit 207,280 millions de francs.

Comme nous l'avons souligné, la réforme proposée prévoit la suppression des droits de quai, ce qui implique, du moins dans les ports autonomes, le réaménagement des taxes de péage en fonction de la suppression des recettes afférentes aux droits de quai (53.750.000 en 1966). En d'autres termes, ce qui n'est plus

fourni par les droits de quai devra l'être par les péages et on conçoit que la définition de l'assiette du nouveau prélèvement ouvre un débat entre armateurs et chargeurs.

Deux problèmes sont donc à considérer :

— quelle sera la part respective du navire, des marchandises et des passagers dans le volume global des recettes de chaque port ;

— dans la définition du taux des diverses taxes, quel sera le rôle respectif des autorités portuaires responsables et du pouvoir central.

On aurait tort de croire que la réponse apportée à ces deux questions soit d'ordre exclusivement financier et comptable. Car deux dialogues successifs se dérouleront. A l'échelon portuaire, tout d'abord, on conçoit que les intérêts en présence soient différents. Certains ports, tel Rouen, peuvent avoir intérêt à attirer des navires et à pratiquer une politique d'incitation à l'escale. D'autres, au contraire, tel Le Havre, bien placés sur les routes maritimes et, au contraire, éloignés des centres de consommation, auront intérêt à taxer plus lourdement les navires que les marchandises. Selon l'une ou l'autre de ces deux politiques, on devine que les intérêts professionnels seront plus ou moins avantagés.

On conçoit donc la nécessité qu'à l'échelon gouvernemental, une décision d'homologation vienne donner force exécutoire aux propositions de taxation présentées par les ports. Il est incontestable, en effet, qu'à la limite, la gestion d'un port peut ne pas s'insérer dans la politique économique d'un pays et la procédure d'homologation a donc pour objet de réaliser l'équilibre entre les intérêts de chaque port et celui de la Nation. Il reste à savoir si les dispositions prévues par le présent projet de loi en matière d'homologation des taxes sont suffisamment étoffées pour répondre à ce souci.

Sans avoir recours à la procédure particulièrement lourde d'institution des droits de quai analysée ci-dessus, les promoteurs du projet de loi auraient eu intérêt, semble-t-il, à s'inspirer davantage de la législation actuelle en matière de fixation de taxes de péage qui prévoit une assez large confrontation des intérêts à l'échelon national.

Pour l'homologation des tarifs fixés par les ports, deux thèses sont ainsi en présence, l'une favorable à l'arrêté interministériel,

l'autre à l'arrêté ministériel. Notons d'emblée que la différence entre les deux formules dépasse très largement par sa portée le simple problème de la procédure.

Certains peuvent estimer, en effet, que la large autonomie dont disposeront désormais les ports dans la fixation de leurs recettes doit impliquer corrélativement une formule d'homologation des tarifs, formule à laquelle seront associés tous les départements ministériels intéressés. Selon les tenants de cette thèse, la politique portuaire n'intéresse pas seulement le ministère de tutelle mais, à des degrés divers, les autres ministères économiques et, au premier chef, celui de l'économie et des finances : ainsi, le financement de la politique portuaire, conçu à l'échelon local, recevrait un large « baptême » à l'échelon central.

A l'opposé, les partisans de la thèse du recours au *seul arrêté ministériel* font valoir que cette formule — dont la souplesse d'emploi s'harmonise avec les nécessités d'une action rapide — a le mérite de fonctionner actuellement, du moins dans les ports autonomes, et de n'avoir soulevé que peu de difficultés.

En effet, c'est seulement dans les ports non autonomes que l'arrêté entérinant le niveau des péages doit être soumis au double contre-seing du ministre de tutelle des ports et du ministre de tutelle de l'organisme gestionnaire.

Au moment où les pouvoirs publics s'efforcent de simplifier le régime fiscal portuaire, il serait, à notre avis, périlleux et mauvais pour le financement futur de nos installations portuaires s'assujettir l'homologation de tarifs — d'un montant modeste d'ailleurs si on les confronte à l'ensemble des recettes portuaires et surtout aux charges d'escale — à une procédure lourde, laborieuse et génératrice de sclérose plus que de protection.

Pourquoi d'ailleurs apporter aux ministres cosignataires du projet de loi une prétendue protection qu'ils n'ont pas réclamée lors des travaux d'élaboration du texte du projet de loi ?

En outre, la présence au sein des conseils d'administration des ports autonomes des représentants d'un certain nombre de ministères fournit une garantie non négligeable pour chaque département ministériel au stade initial, mais fondamental de l'élaboration des propositions à soumettre au ministère de tutelle concernant les taux des droits à appliquer.

De plus, la large consultation entreprise avant que ne soit signé l'arrêté d'homologation, permettra à toutes les administrations intéressées de faire connaître leurs avis.

Ayant longuement pesé les avantages et les inconvénients de chacune des deux formules, votre Commission a décidé de se rallier à la thèse de l'arrêté ministériel. Toutefois, considérant que sans avoir une valeur péremptoire, les arguments favorables à l'arrêté interministériel doivent être partiellement retenus, nous vous proposons de subordonner la signature de « l'arrêté ministériel » — qui sera en fait donnée par le ministre chargé des ports — à la consultation du ministre de l'économie et des finances et, dans les ports non autonomes, du ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public gérant.

Ainsi seront conciliés les soucis d'efficacité et de rapidité exprimés par les organismes portuaires et les impératifs économiques nationaux.

#### **D. — L'insertion du texte dans le Marché commun.**

En dépit du développement important de ses côtes souvent favorables à l'établissement de nombreux abris pour les navires, la France ne bénéficie pas pour ses ports maritimes de données géoéconomiques aussi favorables que ses voisins belge et hollandais. En effet, aucun de nos établissements maritimes ne dispose, comme Rotterdam et Anvers par exemple, de l'avantage considérable que constitue une large, profonde et longue liaison fluviale desservant le cœur industriel de l'Europe, liaison à laquelle s'ajoute l'important réseau ferroviaire et routier complémentaire empruntant les vallées de ces fleuves. L'hinterland de ces établissements maritimes s'étend ainsi à la partie occidentale de l'Allemagne, au Bénélux, à l'Est de la France et même à une partie de la Suisse. (40 % du commerce extérieur de la Suisse s'effectuent par Bâle.)

On voit donc quel handicap doivent surmonter nos ports de la Mer du Nord et de la Manche pour faire face à de tels concurrents et, d'une manière plus générale, compte tenu de l'effacement progressif des barrières douanières, le risque que court notre pays de dépendre, pour son trafic maritime, des grands ports du Rhin et des bouches de l'Escaut par lesquels passent déjà plus de 4 millions de tonnes de marchandises destinées à notre pays ou en provenant.

Ces observations montrent à quel point il est nécessaire de concevoir la politique portuaire à l'échelle nationale et non de la considérer en fonction de l'intérêt particulier de chacun de nos établissements maritimes.

Nous allons donc examiner dans quelle mesure le texte qui vous est soumis répond à cette préoccupation.

Tout d'abord, il convient de noter que, par la simplification qu'il apporte à notre régime fiscal portuaire, le projet de loi tend à aligner progressivement les ports de notre pays sur les autres établissements maritimes de l'Europe des Six.

Il reste à savoir, en second lieu, si le maintien de certains droits de port ne rend pas notre pays moins compétitif.

Enfin, il est intéressant de se demander si dans l'ensemble des charges d'escale, la fiscalité portuaire constitue bien l'élément prépondérant.

Pour en revenir à la réforme fiscale proprement dite, on doit reconnaître que la suppression des droits de quai et du droit de timbre sur les connaissements s'inspire des méthodes pratiquées par nos voisins étrangers pour lesquels le port doit retirer le principal de ses ressources de la location de ses installations fixes et le minimum de son activité maritime proprement dite. Par ailleurs, il faut noter également que l'indépendance plus grande qui va être laissée à chaque établissement est conforme à la méthode adoptée à Rotterdam et à Anvers, par exemple, où l'intervention de l'Etat est moins marquée que chez nous et où, en particulier, les tarifs d'utilisation des installations sont librement débattus entre les parties intéressées.

Mais, en dépit de ces suppressions, le système fiscal portuaire institué par le présent projet de loi laisse subsister un certain nombre des taxes à la charge des navires et des marchandises utilisant les ports français. Ceci est prouvé par les renseignements chiffrés ci-dessous (1) se rapportant aux charges grevant un certain nombre de bateaux de même type dans les trois grands ports de Rotterdam, Anvers et Dunkerque.

Enfin, quelle que soit l'importance des charges fiscales ou assimilées affectant les opérations portuaires, il est intéressant d'élargir le débat à l'échelle européenne et de considérer le volume global des charges d'escale dans lequel rentrent, notamment, outre les taxes et droits, les frais de manutention, les services du navire et le coût d'immobilisation.

---

(1) Cf. Annexe VI.

Le tableau suivant donne une première idée de la question en indiquant l'assiette et le volume des recettes (en millions de francs français) du Havre, d'Anvers, de Rotterdam et d'Amsterdam, en 1963 :

	LE HAVRE	ANVERS	ROTTERDAM	AMSTERDAM
	1963	1964	1963	1963
	(En millions de francs français.)			
<b>Recettes :</b>				
Droits de port.....	(1) 32,7	42,6	45,3	6,1
Locations de terrains et de quais .....	2,1	6,9	21,8	4,1
Locations de grues.....	9,1	23,1	8,4	3,4
Locations de hangars.....	8	11,3	3,2	6,1
Autres recettes.....	(2) 23,5	50,3	9,1	3,7
<b>Total.....</b>	<b>75,4</b>	<b>134,2</b>	<b>87,8</b>	<b>23,4</b>
<b>Dépenses :</b>				
Personnel .....	85,4	75,5	13,3	4,7
Intérêts et amortissements.....	17,3	26,5	41,7	11,2
Entretien et exploitation.....	22,7	28,7	27	6,9
Autres dépenses.....	>	10,6	5,2	0,5
Bénéfice ou perte.....	>	— 7,1	+ 0,6	+ 0,1
<b>Total.....</b>	<b>75,4</b>	<b>134,2</b>	<b>87,8</b>	<b>23,4</b>

(1) Droits de quai et péages.

(2) Compte tenu, en particulier, des travaux faits par l'entreprise pour elle-même.

Ces chiffres font apparaître que la part des droits de port dans les recettes portuaires proprement dites représente suivant les établissements maritimes de 27 à 50 % du total.

Mais si l'on tenait compte de l'ensemble des frais supportés par les armateurs et les chargeurs, on constaterait que le montant de ces droits ne représente qu'un élément mineur de l'ensemble des dépenses d'escale.

Ces réflexions nous permettent de dire que le projet de loi n'est pas de nature, comme le prétend l'exposé des motifs du Gouvernement, à améliorer sensiblement la situation de nos ports et à leur permettre de faire face à leurs concurrents étrangers. On peut même affirmer qu'il comporte, sur ce point, plusieurs éléments négatifs dans la mesure où il s'écarte de la ligne définie par le Gouvernement en 1965 lors de l'adoption du nouveau statut des ports autonomes.

Incontestablement, en effet, ce texte laisse à chaque port, qu'il soit autonome ou non, une liberté d'appréciation qui paraît peu compatible avec la nécessité où nous sommes de remédier à cette dispersion des efforts qui nous a si longtemps empêchés d'avoir une véritable politique portuaire. Pour ne prendre qu'un exemple, il est, en effet, étonnant et même inquiétant pour l'avenir de constater qu'avec 75,4 millions de francs de recettes, Le Havre traite 28 millions de tonnes de marchandises et que Rotterdam, avec 87,8 millions de francs, en expédie et en reçoit près de quatre fois plus.

Par ailleurs, en renforçant l'autonomie de chacun des ports français, le projet de loi va à l'encontre de la concentration des moyens qui a si bien réussi à nos voisins étrangers.

Mais quels que soient les inconvénients du système ainsi proposé et les reproches qu'on peut lui faire, il n'en demeure pas moins que l'Etat a procédé à une simplification des droits et accepté une moins-value fiscale que le projet de loi évalue à 35 millions de francs.

On souhaiterait donc qu'un effort corrélatif soit fait également par l'ensemble des professions intéressées au commerce maritime dont l'activité pèse d'un poids beaucoup plus lourd encore sur les frais portuaires.

#### **E. — Observations sur les articles.**

##### **Article premier.**

Dans cet article qui énumère les différents droits qui seront désormais perçus, votre Commission a fait porter l'essentiel de ses observations sur la redevance d'équipement des ports de plaisance.

Elle a estimé, en effet, que cette taxe ne devait pas être établie seulement, comme semble l'indiquer le texte, en fonction de la durée des séjours des navires de plaisance ou de sport dans les ports mais également suivant le tonnage de ces bateaux.

Elle vous propose, en conséquence, de rédiger comme suit le dernier paragraphe de cet article :

« Une redevance d'équipement des ports de plaisance perçue en fonction de la jauge de ces navires et de la durée de leurs séjours dans les ports ».

### Article 3.

Cet article prévoit les conditions de fixation et les modalités d'application du droit de francisation et de navigation prévu à l'article premier du projet de loi.

Pour la réalisation de ces deux séries d'opérations, le projet de loi qui nous est soumis se réfère à la procédure du décret. Or, l'article 34 de la Constitution prévoit que l'assiette, le taux et les modalités de recouvrement des impositions de toute nature relèvent du domaine législatif. Par leur caractère spécifique, les droits annuels sur les navires répondent aux critères retenus à l'article 34 de la Constitution.

Ces droits sont uniformes pour l'ensemble du territoire français, ils sont affectés au Trésor et ne correspondent pas au paiement d'un service rendu. En votant dans sa forme actuelle l'article 3 du projet, il y aurait donc en l'occurrence un dessaisissement incontestable des compétences du Parlement car le droit sur le navire se présente comme un véritable impôt. Par contre, le droit de port institué par le présent projet de loi, et dont il sera question dans les articles suivants, ne présente pas les mêmes caractères : il se présente comme *le paiement des services maritimes fournis par les ports*. A ce titre, il varie selon les établissements portuaires, en fonction de la nature même de leur trafic, de leur situation et de leurs équipements.

Sous réserve que le Gouvernement ne décide pas d'indiquer dans le texte l'assiette, les taux et les modalités d'application de ce droit votre Commission vous propose donc pour cet article la rédaction suivante :

« L'assiette, les taux et les modalités de recouvrement du droit de francisation et de navigation prévu à l'article premier ci-dessus sont fixés par la loi de finances. »

### Article 5.

Les réserves faites à propos de la procédure de fixation du taux et des modalités d'application du droit de francisation et de navigation s'appliquent également en ce qui concerne le taux et les modalités d'application du droit de passeport.



En conséquence, votre Commission vous propose d'adopter pour le premier alinéa de cet article la nouvelle rédaction suivante :

« L'assiette, les taux et les modalités de recouvrement du droit de passeport prévu à l'article premier ci-dessus sont fixés par la loi de finances. »

En outre, il apparaît nécessaire, pour tenir compte des modifications possibles pouvant intervenir dans la répartition des compétences gouvernementales, de remplacer les mots : « Ministre de l'Équipement » par les termes : « Ministre de tutelle de la Marine marchande ».

#### Article 7.

Ainsi qu'il a déjà été indiqué dans l'exposé général le paragraphe 1° de cet article concerne la procédure d'homologation des propositions des organismes portuaires concernant les taxes sur la jauge et les marchandises.

Pour concilier le souci de rapidité et de souplesse dans la fixation de ces taux et la nécessaire consultation du pouvoir central, votre commission vous propose de rédiger comme suit cet alinéa :

« Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés, sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressés, après enquête, par arrêté du Ministre de tutelle des ports pris après consultation du Ministre de l'Économie et des Finances ; dans les ports non autonomes, le Ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé sera également consulté. »

#### Article 8.

Dans cet article qui prévoit l'institution d'une redevance d'équipement à laquelle seront soumis les produits de la pêche débarqués dans les ports, le texte du projet précise que ces produits comprendront ceux de l'ostréiculture, de la mytiliculture et de la conchyliculture, autrement dit, les huîtres, les moules et les coquillages. Or, la perception d'une taxe sur ces produits et l'affectation de celle-ci aux ports pose un problème délicat en raison du fait qu'une partie importante des huîtres, moules et autres coquillages est débarquée en dehors des ports.

Dans ces conditions, votre Commission a estimé préférable de supprimer au premier alinéa toute référence explicite à ces produits.

#### Article 9.

Cet article indique les conditions dans lesquelles sera fixé le taux de la redevance à laquelle seront soumis les produits de la pêche d'origine animale frais, conservés ou manufacturés mais aucune disposition ne définit l'assiette de cette taxe.

Votre Commission estime que la question doit être précisée car la redevance peut être établie soit sur la valeur, soit sur le poids de produit débarqué. Il semble par ailleurs nécessaire de mieux préciser la qualité du signataire de l'arrêté ministériel.

Dans ces conditions, elle vous propose de rédiger comme suit l'article 9 : « L'assiette et le taux applicables dans chaque port... sont fixés... par arrêté du Ministre de tutelle des ports ».

#### Article 10.

Dès lors que le second alinéa de cet article stipule le remplacement éventuel de la redevance sur les produits de la pêche par le droit de port, il paraît superflu d'indiquer au premier alinéa, que le paiement de celle-ci exclut l'obligation d'acquitter un autre droit portuaire.

Par ailleurs, en supposant même qu'on retienne ce premier alinéa, il faudrait supprimer les mots : « sur les marchandises » car la rédaction actuelle donne à penser que les droits établis sur la jauge pourraient se cumuler avec la redevance sur la pêche.

Pour ces deux raisons, il semble préférable de supprimer le premier alinéa de cet article et de rédiger comme suit le deuxième alinéa :

« Des arrêtés pris pour chaque port peuvent prévoir le remplacement de la redevance, prévue à l'article 8, par une taxe sur les marchandises ou une taxe établie en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port. »

## Article 16.

Dans cet article relatif à l'affectation de la redevance d'équipement des ports de pêche et de plaisance, le deuxième alinéa traite du cas particulier où des navires de pêche débarquent leurs poissons dans un port différent de celui où ils sont habituellement ancrés.

Mais, selon la rédaction qui vous est proposée, la répartition du produit de la taxe entre le port d'attache et le port de débarquement, prévue dans ce cas, serait une simple possibilité.

Craignant que dans ces conditions les ports dits « ports dorts » ne puissent obtenir le versement des redevances qui doivent légitimement leur revenir, votre Commission vous propose de donner un caractère non plus seulement facultatif mais obligatoire à cette mesure en adoptant, pour le deuxième alinéa de cet article, la nouvelle rédaction suivante :

« Toutefois, *lorsqu'un navire... .. une partie de la redevance d'équipement... est affectée au port d'attache.* »

## Article 17.

Cet article traitant du cas particulier de la coexistence de la pêche et de la plaisance dans un même port, il paraît nécessaire de le préciser.

En second lieu, il y a une nette contradiction entre l'affirmation que le produit des redevances ne pourra bénéficier qu'aux installations relatives à la pêche et à la plaisance et le fait que ces recettes pourront être affectées à *tous* les équipements du port et à ses accès.

De plus, on voit mal comment la répartition peut être établie.

Pour toutes ces raisons, votre Commission vous propose de rédiger cet article comme suit :

« Dans les ports utilisés à la fois pour la pêche et la plaisance, le produit des redevances d'équipement relatives à la pêche et à la plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance. »

### Article 18.

Par souci de précision, votre Commission vous propose d'insérer à l'alinéa 3 de cet article, après les mots : « ou organismes considérés », les termes suivants : « — ces collectivités, établissements publics ou organismes entendus — ».

### Article 25.

Considérant que les dispositions de cet article n'apportent aucune précision supplémentaire au texte de loi et qu'au contraire il est fait référence à une notion particulièrement imprécise au plan juridique, celle des navires géants, votre Commission vous propose la suppression de cet article.

Il y a lieu de considérer, en effet, que l'ensemble des dispositions antérieures sont suffisamment précises et souples pour faire face à toutes les situations et à tous les types de navires sans qu'il soit nécessaire de prévoir une telle dérogation. Nous ne voyons pas, d'ailleurs, pourquoi on ne ferait pas également une exception, par exemple, pour les navires-containers.

En conclusion, votre Commission vous propose l'adoption des amendements suivants, au texte soumis à votre examen.

## AMENDEMENTS PRESENTES PAR LA COMMISSION

### Article premier.

**Amendement :** Rédiger comme suit le dernier paragraphe de cet article :

— une redevance d'équipement des ports de plaisance perçue en fonction de la jauge de ces navires et de la durée de leurs séjours dans les ports.

### Art. 3.

**Amendement :** Remplacer le premier alinéa de cet article par les dispositions suivantes :

L'assiette, les taux et les modalités de recouvrement du droit de francisation et de navigation prévu à l'article premier ci-dessus sont fixés par la loi de finances.

### Art. 5.

**Amendement :** Rédiger comme suit le premier alinéa de cet article :

L'assiette, les taux et les modalités de recouvrement du droit de passeport prévu à l'article premier ci-dessus sont fixés par la loi de finances.

**Amendement :** Au troisième alinéa, *in fine*, remplacer les mots :

... Ministre de l'Équipement.

par les mots :

... Ministre de tutelle de la Marine marchande.

### Art. 7.

**Amendement :** Rédiger comme suit le paragraphe premier de cet article :

1° Les taux de la taxe sur la jauge et de la taxe sur les marchandises applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté du Ministre de tutelle des ports pris après consultation du Ministre de l'Économie et des Finances ; dans les ports non autonomes, le Ministre de tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé sera également consulté ;

Art. 8.

**Amendement :** Au premier alinéa de cet article, supprimer les mots :

... — y compris les produits de l'ostréiculture, de la mytiliculture, de la conchyliculture — ...

Art. 9.

**Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

L'assiette et le taux applicables dans chaque port sont fixés sur proposition de la collectivité ou de l'établissement public intéressé, après enquête, par arrêté du Ministre de tutelle des ports.

Art. 10.

**Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

Des arrêtés pris pour chaque port peuvent prévoir le remplacement de la redevance, prévue à l'article 8, par une taxe sur les marchandises ou une taxe établie en fonction de la jauge brute du navire et de la durée de son séjour dans le port.

Art. 16.

**Amendement :** Rédiger comme suit le deuxième alinéa de cet article :

Toutefois, lorsqu'un navire débarque le produit de sa pêche dans un port autre que son port d'attache, une partie de la redevance d'équipement des ports de pêche perçue au port de débarquement est affectée au port d'attache.

Art. 17.

**Amendement :** Rédiger comme suit cet article :

Dans les ports utilisés à la fois pour la pêche et la plaisance, le produit des redevances d'équipement relatives à la pêche et à la plaisance ne peut être utilisé qu'à des dépenses effectuées respectivement dans l'intérêt de la pêche ou de la plaisance.

Art. 18.

**Amendement :** Insérer au dernier alinéa de cet article, après les mots :

... ou organismes considérés,...

les termes suivants :

... ces collectivités, établissements publics ou organismes entendus...

*(Le reste sans changement.)*

Art. 25.

**Amendement :** Supprimer cet article.

ANNEXE I

Trafic « marchandises » des principaux ports maritimes français en 1966.

(Entrées et sorties.)

PORTS	HYDRO-CARBURES	PONDÉREUX en vrac.	MARCHANDISES diverses.	TOTAL
Dunkerque .....	7.271.306	5.276.394	3.499.610	16.047.310
Le Havre .....	26.083.271	804.843	2.800.632	29.688.746
Rouen .....	4.690.456	4.751.352	2.435.688	11.877.696
Caen .....	556.497	1.441.346	95.370	2.093.213
Nantes - Saint-Nazaire ...	9.409.304	1.281.467	310.671	11.001.442
La Rochelle .....	1.006.506	1.089.546	234.860	2.330.642
Bordeaux .....	4.840.950	1.419.470	1.150.316	7.410.736
Bayonne .....	502.093	1.554.122	32.619	2.088.834
Sète .....	2.715.310	672.958	420.444	3.808.712
Marseille .....	55.396.574	2.211.851	4.810.228	62.418.653

## ANNEXE II

**Structure comparée du trafic dans quelques ports français et étrangers en 1965.**

(En tonnes.)

	ROTTERDAM	ANVERS	DUN- KERQUE	LE HAVRE	ROUEN	MARSEILLE	GENES
Pétrole .....	68.580.000	21.420.000	7.156.435	22.900.263	2.670.276	48.726.426	20.650.000
Charbons et minerais...	21.280.000	12.080.000	3.979.435	730.071	1.864.828	633.266	4.430.000
Autres marchandises ...	32.840.000	25.940.000	4.751.303	3.307.266	5.826.736	5.569.288	9.088.000
Trafic total ...	122.700.000	59.440.000	15.887.173	26.937.600	10.361.840	54.958.980	34.038.000



## ANNEXE III

### Droits de quai et taxes de péage.

*Produits dans différents ports français (en 1965).*

	DROITS DE QUAÏ	TAXES DE PEAGE
	(En francs.)	
Dunkerque .....	8.862.000	8.208.000
Caen .....	545.000	1.375.000
Nantes - Saint-Nazaire .....	3.850.000	6.406.000
La Rochelle .....	724.000	3.322.000
Bordeaux .....	3.217.000	6.065.000
Bayonne .....	489.000	2.087.000
Sète .....	1.265.000	2.161.000
Marseille .....	26.480.000	28.220.000

## ANNEXE IV

**Produit des différents droits et taxes sur les navires et les marchandises dans les ports français.**  
(Recettes de l'exercice 1966.)

DESIGNATION DES DROITS ET TAXES	RECETTES 1966.	PARTS REVENANT		
		au budget.	aux ports autonomes.	à l'E. N. I. M.
		(En millions de francs.)		
1. Droit de francisation.....	0,065	0,065	»	»
2. Titres de circulation.....	1,700	»	»	1,700
3. Taxe armement navires de pêche.....	0,171	0,171	»	»
4. Droit de visite de sécurité des navires....	0,545	0,545	»	»
Total des lignes 1 à 4.....	2,481			
5. Droit de quai.....	77,921	24,171	53,750	»
6. Péages (jauge, marchandises, passagers)..	113,676	»	113,676	»
7. Taxe sur le poisson débarqué.....	15,623	»	15,623	»
Total des lignes 5 à 7.....	207,220			
8. Taxe spéciale sur les passagers.....	6,749	»	»	6,749
9. Taxe de consommation sur les carburants livrés à l'avitaillement .....	7,569	7,569	»	»
10. Timbre de connaissance.....	15,346	15,346	»	»
Total des lignes 9 et 10.....	22,915			
Total des lignes 1 à 10.....	239,365	47,867	183,049	8,449

**ANNEXE V**

**Exemples de frais à la charge des navires et des marchandises dans les ports français. (En francs.)**

Nom du navire..... Type .....	ESSO LIBYEN Pétrolier. 48.800 33.670		FAUSTA Pétrolier. 32.177 19.345		Minéralier. 21.600 9.600		FRANCK DELMAS Cargo. 6.800 4.194		VIENNE Cargo. 5.595 3.813	
	Marseille (Lavéra). 70.000 (pétrole brut)		Le Havre. 50.000 (pétrole brut)		Dunkerque. 30.000 (minerai)		Le Havre. 5.000 (bois en grumes)		Marseille. 2.000 (coton) 500 (marchandises diverses)	
Marchandises embarquées (en tonnes).....	»		»		»		1.000 (marchandises diverses)		1.000 (marchandises diverses)	
Type de navigation.	Long cours.	Cabotage inter- national.	Long cours.	Cabotage inter- national.	Long cours.	Cabotage inter- national.	Long cours.	Cabotage inter- national.	Long cours.	Cabotage inter- national.
<b>A. — Frais à la charge du navire.</b>										
<b>Droit de quai :</b>										
Taxe fixée d'après le tonnage du navire.	14.141	7.071	8.125	4.062	4.032	2.016	(1) 1.410	(1) 705	3.204	1.602
Taxe fixée d'après le tonnage des marchandises .....	40.600	20.300	29.000	14.500	17.400	8.700	3.300	1.650	3.275	1.650
Péages locaux. — Taxe sur le navire.....	13.131	13.131	9.286	9.286	6.432	6.432	(2) 1.295	(2) 1.295	1.830	1.830
Total des droits et taxes.....	67.872	40.502	46.411	27.848	27.864	17.148	6.005	3.650	8.309	5.082
Frais de pilotage.....	3.300	3.300	2.624	2.624	3.876	3.876	1.034	1.034	1.494	1.494
Frais de remorquage.....	4.232	4.232	6.746	6.746	10.848	10.848	3.642	3.642	1.328	1.328
Frais de lamanage.....	1.004	1.004	464	464	590	590	238	238	146	146
Taxe d'usage des bassins ou du quai minéralier .....	10.500	10.500	22.846	22.846	12.000	12.000	»	»	»	»
Frais d'agence et de courtage.....	1.896	1.896	1.355	1.355	3.330	3.330	1.530	1.530	891	891
Total .....	88.804	61.434	80.446	61.883	58.508	47.792	12.449	10.094	12.168	8.941
Frais de manutention.....	»	»	»	»	»	»	»	»	25.967	25.967
Total à la charge du navire.....	88.804	61.434	80.446	61.883	58.508	47.792	12.449	10.094	38.135	34.908
<b>B. — Frais à la charge de la marchandise.</b>										
Péages locaux. — Taxe sur la marchandise.	31.500	31.500	19.000	19.000	5.400	5.400	2.900	2.900	2.780	2.780
Taxe d'usage des canalisations ou du quai minéralier .....	10.500	10.500	»	»	9.000	9.000	»	»	»	»
Frais de manutention.....	»	»	»	»	24.640	24.640	95.400	95.400	51.933	51.933
Total à la charge de la marchandise .....	42.000	42.000	19.000	19.000	39.040	39.040	98.300	98.300	54.713	54.713

(1) Réduction de 60 % pour ligne régulière (4 départs par mois).

(2) Réduction de 40,2 % en moyenne pour ligne régulière.

## ANNEXE VI

### Comparaison des principaux droits et frais à la charge du navire à Dunkerque, Anvers et Rotterdam, en 1966.

(Tous ces navires sont des « tramps. »)

(En francs.)

Jauge nette (en tonneaux jauge nette) .....	3.287	1.951	1.678	1.808	1.366	3.345	2.215	448	5.158	1.527
Déchargement ou chargement..	Déchargement.	Déchargement.	Déchargement.	Chargement.	Déchargement.	Déchargement.	Déchargement.	Chargement.	Déchargement.	Déchargement.
Marchandise .....	Minerai de chrome.	Panneaux de fibre de bois.	Cossettes de chicorée.	Blé.	Rondins de papeterie.	Gas-oil.	Coton.	Blé.	Phosphates.	Amiante.
Tonnage (en tonnes).....	4.150	1.007	527	3.900	2.740	8.076	933	951	5.000	675
Provenance ou destination.....	Cabotage international.									
<i>Dunkerque.</i>										
Pilotage .....	1.660	1.386	1.217	1.002	800	1.687	1.190	809	2.407	1.181
Remorquage .....	4.252	1.812	1.359	1.880	1.236	3.788	3.016	41	4.912	1.728
Droit de quai.....	1.894	994	659	780	1.081	3.044	1.006	190	2.533	721
Péage .....	2.202	1.112	835	»	915	2.242	1.108	»	3.456	786
	<b>10.008</b>	<b>5.304</b>	<b>4.070</b>	<b>3.662</b>	<b>4.032</b>	<b>10.761</b>	<b>6.320</b>	<b>1.040</b>	<b>13.308</b>	<b>4.416</b>
<i>Anvers.</i>										
Pilotage .....	1.538	1.405	2.060	1.770	1.580	3.180	1.440	630	5.070	1.210
Remorquage .....	3.500	1.450	1.350	1.400	990	2.300	1.850	450	3.500	1.230
Droit de port.....	4.930	2.926	2.517	2.712	2.049	5.017	3.322	672	7.737	2.290
	<b>9.968</b>	<b>5.781</b>	<b>5.927</b>	<b>5.882</b>	<b>4.619</b>	<b>10.497</b>	<b>6.612</b>	<b>1.752</b>	<b>16.307</b>	<b>4.730</b>
<i>Rotterdam.</i>										
Pilotage .....	2.311	889	1.305	1.126	996	2.015	914	397	3.222	786
Remorquage .....	1.640	677	631	660	495	1.100	865	214	1.625	574
Droit de port.....	3.710	1.356	1.160	2.060	1.520	3.660	3.200	587	3.900	1.102
	<b>7.661</b>	<b>2.922</b>	<b>3.096</b>	<b>3.846</b>	<b>3.011</b>	<b>6.775</b>	<b>4.979</b>	<b>1.198</b>	<b>8.747</b>	<b>2.462</b>

## ANNEXE VII

**Evaluation des détournements de trafic maritime  
au profit des ports étrangers de la mer du Nord (1).  
(Ports français du Rhin et de la Moselle exclus.)**

	1962	1963	1964	1965
	(En tonnes.)			
<i>A destination de la France par :</i>				
Amsterdam .....	15.315	41.126	21.185	13.124
Rotterdam .....	248.200	398.901	883.016	932.841
Anvers .....	1.129.689	1.433.172	1.544.432	1.355.471
Gand .....	413.134	240.529	331.424	209.506
<b>Total .....</b>	<b>1.806.338</b>	<b>2.113.628</b>	<b>2.780.057</b>	<b>2.510.942</b>
<i>En provenance de France par :</i>				
Amsterdam .....	1.579	2.662	2.387	6.210
Rotterdam .....	34.300	50.569	39.784	67.202
Anvers .....	1.344.327	1.388.575	1.553.900	1.801.923
Gand .....	121.713	123.551	193.859	198.921
<b>Total .....</b>	<b>1.501.919</b>	<b>1.565.357</b>	<b>1.789.930</b>	<b>2.074.256</b>
<b>Total général.....</b>	<b>3.308.257</b>	<b>3.678.985</b>	<b>4.569.987</b>	<b>4.585.197</b>

Pour apprécier la valeur du trafic ainsi détourné, il convient de noter qu'il s'agit pour une part importante de marchandises diverses dont le tonnage total traité dans nos ports maritimes est de l'ordre de 17 millions de tonnes.

(1) Les renseignements fournis à cette annexe proviennent d'une étude effectuée par l'association des grands ports français.

Suivant d'autres sources, le trafic détourné atteindrait 6 millions de tonnes et l'on peut en déduire que les chiffres figurant à cette annexe sont probablement sous-évalués.