

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 34 (1954)
Heft: 11: La Suisse et les ports français

Artikel: Une grande enquête de la Chambre de commerce suisse en France : le trafic suisse par les ports français est-il susceptible de se développer?
Autor: Bornand, Georges
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-888545>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Une grande enquête de la Chambre de commerce suisse en France

LE TRAFIC SUISSE PAR LES PORTS FRANÇAIS est-il susceptible de se développer?

Toute l'activité de la Chambre de commerce suisse en France tend au développement des relations économiques entre la Suisse et sa grande voisine de l'Ouest. Aucun des éléments qui constituent les échanges commerciaux et financiers entre les deux pays ne la laisse indifférente. Le transit, par les ports français, des marchandises à destination ou en provenance de la Suisse est un de ces éléments, mais c'est peut-être l'un de ceux qui a été jusqu'à maintenant le moins étudié. Les conditions de son développement n'ont jamais été examinées systématiquement, et si des efforts sérieux ont déjà été tentés pour augmenter le trafic suisse par tel ou tel port français, aucune étude d'ensemble n'a été entreprise, aucun lien n'est venu coordonner des démarches intéressantes, mais faites uniquement sur un plan régional ou en faveur d'un trafic déterminé. Bien plus, en l'absence d'une connaissance approfondie des conditions de ce transit, les initiatives locales, auxquelles nous venons de faire allusion, se sont souvent concurrencées les unes les autres au détriment de l'intérêt général.

C'est la raison pour laquelle la Chambre de commerce suisse en France a effectué l'enquête

dont nous publions ci-dessous les résultats. Cette étude est consacrée uniquement au trafic des marchandises : celui des voyageurs, qui est important pour les ports de Boulogne, Cherbourg, Le Havre, Bordeaux et Marseille, a été entièrement laissé de côté.

Les conclusions de notre enquête sont positives :

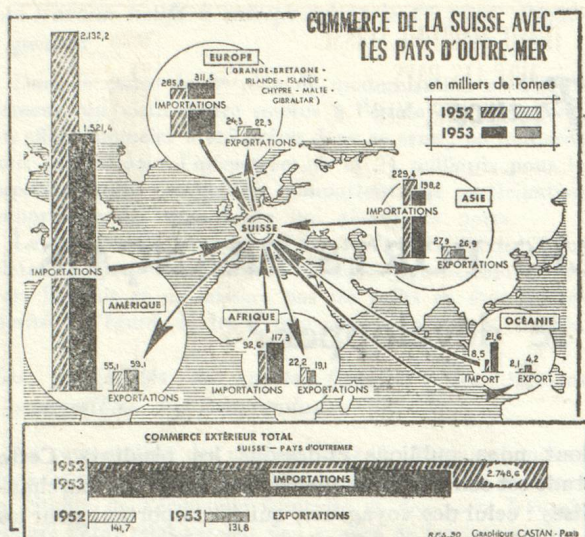
le trafic suisse par les ports français est susceptible de se développer, au profit non seulement des ports et des entreprises de transports français, mais aussi de l'État. La Suisse ne sera d'ailleurs pas la dernière à tirer avantage d'une telle évolution, car son intérêt est de conserver le maximum de portes ouvertes sur l'extérieur et par conséquent d'entretenir des relations suivies avec tous les ports susceptibles de participer à l'acheminement de ses importations et de ses exportations.

Nous sommes particulièrement heureux que les conclusions de ce travail, qui a été conduit d'une ma-

nière totalement objective, soient en définitive favorables aux ports français et à leurs relations commerciales avec notre pays. Nous souhaitons que cette étude soit profitable à ces relations en renseignant aussi exactement que possible les milieux du commerce maritime suisse sur les possibilités que leur offrent

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
INTRODUCTION.	257
LES CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES DU TRAFIC MARITIME SUISSE.	258
I. — Le commerce de la Suisse avec les pays d'outre-mer.	258
II. — Les principales voies d'accès du commerce Suisse /	
Pays d'outre-mer	258
1 ^o la voie du Rhin	259
2 ^o les ports italiens	259
3 ^o les ports français	260
LES RÉSULTATS DE NOTRE ENQUÊTE.	260
I. — Les prix	261
1 ^o le taux de fret	261
2 ^o les frais portuaires à la charge de la marchandise.	264
3 ^o les frais d'acheminement du port à la frontière suisse	266
4 ^o les frais de transport à l'intérieur de la Suisse.	268
5 ^o le taux de change.	268
6 ^o conclusion en ce qui concerne les prix.	268
II. — Les installations et le personnel des ports français.	269
1 ^o l'équipement	269
2 ^o les grèves	270
3 ^o la qualité de la manutention, le rendement de la main-d'œuvre, la sécurité de la marchandise	270
III. — Quelques facteurs divers	270
1 ^o la fréquence et la régularité des lignes.	270
2 ^o le rôle des transitaires, les préjugés de la clientèle suisse	271
3 ^o les bourses et marchés à terme	271
CONCLUSIONS	272



les ports français, sur les travaux considérables qu'ils ont faits pour reconstruire leurs installations et les développer, sur l'intérêt qu'il y aurait à prendre plus souvent contact avec eux pour étudier

leurs prix, etc. Nous espérons également que ce enquête encouragera les milieux portuaires français à poursuivre leurs efforts pour augmenter leurs affaires avec notre pays. Certes, ces dernières n'atteindront jamais, comme nous le verrons, un volume considérable, mais elles peuvent constituer un appoint intéressant. D'autre part, certaines conditions devront encore être remplies, mais nous sommes persuadés qu'elles peuvent l'être rapidement.

Nous avons procédé à notre enquête en deux temps. Nous nous sommes d'abord adressés, en Suisse, aux 20 personnalités les mieux placées pour connaître les différents éléments du problème. Leurs opinions ont été consignées dans une note qui a été remise, du côté français, à tous les ports, organismes et sociétés particulièrement intéressés au trafic suisse, et qui ont été priés de nous faire part à leur tour de leurs observations. C'est le résultat de cette double enquête que nous publions ci-dessous.

Nous tenons à remercier ici très sincèrement toutes les personnes qui nous ont aidés dans notre tâche en nous fournissant rapidement les renseignements que nous leur avons demandés.

LES CARACTÉRISTIQUES ACTUELLES DU TRAFIC MARITIME SUISSE

Avant de présenter notre enquête et ses résultats, il nous paraît indispensable d'analyser rapidement les caractéristiques essentielles du trafic maritime suisse actuel.

I. — LE COMMERCE DE LA SUISSE AVEC LES PAYS D'OUTRE-MER

Pour 1952 et 1953 le commerce de la Suisse avec les pays d'outre-mer s'établit de la manière suivante (en tonnes) :

	IMPORTATIONS		EXPORTATIONS	
	1952	1953	1952	1953
Europe (1) . . .	285.898	311.520	24.385	22.344
Afrique	92.613	117.384	22.229	19.159
Asie	229.402	198.209	27.913	26.953
Amérique . . .	2.132.202	1.521.425	55.147	59.114
Océanie	8.518	21.661	2.114	4.268
Total	2.748.633	2.170.199	141.788	131.838

(1) Grande-Bretagne, Irlande, Islande, Chypre, Malte, Gibraltar.

Ces chiffres, tirés de la statistique officielle du commerce extérieur de la Suisse, sont probablement légèrement inférieurs à la réalité. Ils ne tiennent pas compte, en particulier, du commerce de la Suisse avec les pays scandinaves et les États européens du

bassin méditerranéen, qui est acheminé en partie par mer, mais dans une proportion difficile à déterminer. Il est permis d'affirmer, toutefois, que le trafic maritime suisse total représente en moyenne, par année, un tonnage de l'ordre de 2.700.000 à 3.000.000 de tonnes, dont environ 180 à 200.000 tonnes à l'exportation. Il s'agit donc d'un trafic relativement limité.

Si l'on rapproche ces indications des chiffres du commerce extérieur total de la Suisse, on peut dire que le tiers environ de ses échanges a lieu avec les pays d'outre-mer.

II. — LES PRINCIPALES VOIES D'ACCÈS DU COMMERCE SUISSE/PAYS D'OUTRE-MER

Les marchandises que la Suisse échange avec les pays d'outre-mer empruntent actuellement les voies essentielles suivantes :

— la voie du Rhin via Anvers, Rotterdam et en partie Amsterdam,

— la voie ferrée ou routière pour ces mêmes ports, notamment pour Hambourg et en partie pour Brême,

— les ports italiens, essentiellement Gênes et Savone et pour certaines destinations aussi Venise,

— les ports français,

— en outre, les services aériens, notamment pour les montres, mouvements de montres, produits pharmaceutiques et en général pour les marchandises en petites quantités et de grande valeur.

1° La voie du Rhin :

La voie du Rhin est évidemment celle qui draine la majeure partie du trafic maritime suisse. Nous ne disposons pas de statistiques très précises à cet égard, mais plusieurs estimations qui nous ont été données s'accordent pour fixer, en 1953, la part du Rhin de 1.800.000 à 2.000.000 de tonnes environ, soit approximativement 60 à 65 % des chiffres globaux que nous avons retenus ci-dessus.

Nous précisons bien qu'il ne s'agit en l'occurrence que des échanges Suisse-Pays d'outre-mer. Les importations et les exportations suisses totales par le Rhin sont évidemment beaucoup plus importantes, car elles comprennent également le commerce avec les pays riverains du grand fleuve. Dans l'ensemble, les ports de Bâle ont enregistré l'année dernière :

- à la montée : 3.653.800 tonnes (41 % du trafic total d'importation).
- à la descente : 269.300 tonnes (38 % du trafic total d'exportation).

Pour l'année dernière, le tonnage suisse traité par les ports d'Anvers et de Rotterdam se répartit de la manière suivante :

	A destination de la Suisse	En provenance de Suisse	Total
Anvers.	1.073.753	44.415	1.118.168
Rotterdam	696.500	79.100	775.600
Totaux.	1.770.253	123.515	1.893.768

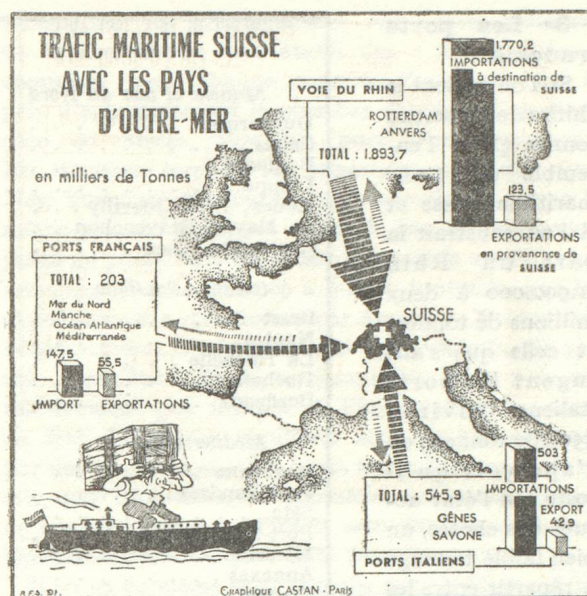
La structure des importations suisses par le Rhin montre bien que cette voie d'accès est particulièrement indiquée pour les marchandises de masse. Les 3.653.800 tonnes de marchandises de toutes provenances importées en Suisse par Bâle en 1953 se répartissent, en effet, comme suit (en tonnes) :

Charbon, cokes, briquettes	1.321.827
Céréales, fourrages	626.723
Combustibles liquides	805.975
Divers	899.218
Total	3.653.743

Quant aux exportations suisses effectuées l'année dernière par le Rhin, elles comprennent les tonnages ci-dessous :

Produits de l'industrie chimique et électro-chimique	18.377
Aliments et fourrages	55.849
Minerais, argiles	106.506
Divers	88.596
Total	269.328

La voie du Rhin a pris, au cours de ces cinquante dernières années, une place prépondérante dans le



commerce extérieur suisse. C'est un fait, une donnée dont il faut tenir compte dès l'abord dans l'étude du problème qui nous retient ici. Le prix de revient du transport fluvial pour toutes les marchandises pondéreuses est nettement inférieur à celui de n'importe quel autre moyen de transport. Nous verrons plus loin qu'il est donc pratiquement impossible, pour les ports français ou italiens, de concurrencer sérieusement le Rhin dans cette catégorie de produits.

2° Les ports italiens :

En 1953, le trafic suisse par les ports de Gènes et de Savone a donné les résultats suivants :

	A destination de la Suisse	En provenance de Suisse	Total
Gènes	277.373	42.980	320.353
Savone	225.628	—	225.628
Totaux.	503.001	42.980	545.981

Les principales marchandises importées en Suisse par cette voie italienne sont des céréales et farines, des oléagineux, du vin, des hydrocarbures, du coton. Pour les entrées par Gènes nous avons la répartition suivante en 1953 :

	Tonnes
Céréales et farines	127.776
Oléagineux	48.014
Vin	24.216
Hydrocarbures	18.776
Coton	12.001
Engrais	8.476
Fruits et agrumes	5.473
Autres marchandises	32.641
	277.373

3° Les ports français :

Si l'on retient le chiffre de 2.700.000 tonnes pour l'ensemble du trafic maritime suisse et si l'on soustrait la part du Rhin (1.900.000 à deux millions de tonnes) et celle que s'adjugent les ports italiens (environ 550.000 tonnes), on s'aperçoit qu'il reste, en l'état actuel des choses, un bien faible tonnage à répartir entre les ports français : 200.000 tonnes pour le trafic dans les deux sens. C'est effectivement ce chiffre que l'on

	IMPORT EN SUISSE (t.)	EXPORT DE SUISSE (t.)
<i>Manche et mer du Nord</i>		
Dunkerque	26.194	38.943 *
Calais	138	473
Boulogne	1.505	841
Dieppe	3.350	6.063
Rouen, Petit-Quevilly	2.896	316
Le Havre, Gravenchon	6.326	4.748
Cherbourg, Caen	216	352
	40.625	51.736
<i>Océan Atlantique</i>		
Brest	36	—
Nantes	2.028	—
La Rochelle	20	6
Rochefort	818	—
Bordeaux	356	65
	3.258	71
<i>Méditerranée</i>		
Narbonne	68	—
Port-Vendres	1.731	—
Sète	11.307	70
Port-Saint-Louis	6.994	115
Marseille	42.165	3.505
Annexes	41.384	—
Toulon	4	—
Nice, Cannes	11	22
	103.664	3.712
Total	147.547	55.519
Ensemble du trafic	203.066 tonnes	

(*) Ce chiffre comprend probablement une partie du trafic italien.

obtient en totalisant le volume des marchandises à destination ou en provenance de la Suisse qui ont passé par les ports français en 1953.

Deux cent mille tonnes sur un total de 2.700.000, c'est un peu plus de 7%. Cette part minime des ports français dans le commerce maritime suisse est-elle susceptible d'augmenter? Si oui, comment et dans quelle mesure? C'est précisément le problème que nous avons essayé de résoudre au cours de notre enquête.

LES RÉSULTATS DE NOTRE ENQUÊTE

Les éléments qui déterminent l'orientation et l'importance des principales lignes de trafic entre la Suisse et les pays d'outre-mer sont très nombreux et complexes. Un certain nombre d'entre eux sont des données qu'il n'est pas possible de modifier :

— la nature des marchandises échangées.

Le commerce d'importation suisse comprend pour plus de la moitié des matières premières et des fourrages, donc des marchandises de masse qui, comme nous venons de le voir, empruntent naturellement la voie rhénane. Le 90 %, en revanche, des exportations suisses sont constituées par des produits fabriqués, mais chers et d'un tonnage très réduit.

— **l'origine des marchandises.** Nous avons vu également que les échanges de la Suisse avec les pays d'outre-mer représentaient à peine le tiers du commerce extérieur total et qu'il s'agit en somme d'un trafic relativement limité. Certains courants de ce trafic sont, d'autre part, susceptibles de se modifier. Or, quand un trafic s'est amenuisé ou a même disparu, il est extrêmement difficile de le ressusciter.

— **les données géographiques.** Non seulement aucun des ports français n'est relié à la Suisse par une voie fluviale (le projet d'aménagement du Rhône ne paraît pas devoir être réalisé dans un avenir immédiat), mais la distance qui les sépare de la frontière de notre pays est en général plus grande que pour leurs concurrents directs : Gênes est à

257 kilomètres de Chiasso, tandis que Marseille est à 485 kilomètres de Genève. Anvers est éloigné de Bâle de 613 kilomètres, Dunkerque de 694. Quant aux ports français de l'Atlantique, ils sont tous à plus de 700 kilomètres de la frontière suisse.

Ces données nous sont imposées. Il y a d'autres éléments, en revanche, qui sont plus variables et influençables. Ce sont eux qui ont retenu essentiellement notre attention :

— **le problème des prix.** C'est évidemment là le problème essentiel. Toutes les personnes que nous avons interrogées en Suisse sont unanimes à penser que si le trafic suisse par les ports français n'est pas plus important, c'est en raison essentiellement des frais qui grèvent la marchandise et qui sont, paraît-il, plus élevés que pour les autres ports étrangers. Nous allons voir ce qu'il en est exactement en analysant successivement les différents éléments de ce problème : le taux de fret, les frais portuaires, les frais d'acheminement du port à la frontière suisse, les frais de transport à l'intérieur de la Suisse, le taux de change.

— les installations et le personnel des ports.

Nous examinerons également si l'équipement des ports français est susceptible de rivaliser avec celui des autres ports étrangers. La qualité comme la rapidité des opérations de débarquement et d'embarquement sont des éléments également importants.

— un certain nombre de facteurs divers, tels que la fréquence et la régularité des lignes, le rôle des transitaires, la présence d'une bourse ou d'un marché à terme influent enfin sur le trafic qui nous intéresse.

I. — LES PRIX

1° Le taux de fret :

Il y a deux façons d'exploiter un navire : le « *tramping* » et la ligne régulière. Les taux de fret ne sont pas déterminés dans les mêmes conditions suivant qu'il s'agit du premier ou du second mode d'exploitation.

Le *tramping* obéit à des règles très souples. Le navire « *tramp* », dit vagabond, va de port en port à la recherche de cargaisons homogènes : charbon, minerais, céréales. Le taux de son fret varie suivant la loi de l'offre et de la demande. Le « *tramp* » profite de frets élevés quand le marché est à la hausse, mais il subit plus durement que le navire de ligne la chute des cours internationaux. C'est précisément le cas actuellement. Par contre, il n'est pas dépendant des fluctuations du trafic entre deux ports. Si, pour une raison ou pour une autre, l'activité maritime sur l'une des branches de ses circuits commerciaux cesse, il peut trouver du jour au lendemain un trajet de remplacement.

La *ligne régulière* établit des liaisons périodiques et permanentes entre deux ou plusieurs ports. Elle peut être créée lorsqu'un certain équilibre est assuré entre le fret apporté et emporté par un navire et que cet équilibre se maintient durant une longue période de l'année. Les lignes régulières assurent la fortune d'un port : non seulement elles consolident les trafics naissants, mais elles facilitent les courants d'échanges, créent des habitudes, des liaisons commerciales, développent des rapports d'intérêts, multiplient les rapports humains. En règle générale, et à l'exception de un ou deux « *outsiders* » les taux de fret des lignes régulières sont des taux de conférence, c'est-à-dire qu'ils sont les mêmes pour tous les ports.

Ce sont avant tout les lignes régulières qui entrent en ligne de compte dans le transit suisse par les ports français, puisque les marchandises de masse, susceptibles de faire l'objet de cargaisons complètes, passent surtout par le Rhin.

C'est ainsi, par exemple, que tout le trafic Suisse-États-Unis est assuré par quelques lignes régulières groupées au sein de la Conférence Suisse-Nord-Atlantique, dont les règlements et tarifs s'appliquent à toute marchandise qui est embarquée dans un port quelconque entre Gênes et Hambourg, les ports espagnols étant exceptés. Le taux de fret est ainsi le même quel que soit le port d'embarquement choisi et les ports français sont, ici, à parité avec les autres ports européens. Mais cette parité artificielle annule l'avantage que devrait leur donner, à cet égard, leur position géographique avancée.

De plus, d'ordre de la Conférence Suisse-Nord-

Atlantique, les agents suisses des lignes, membres de la Conférence, ont établi des « *inland rates* » communs pour chaque marchandise, basé sur le prix d'acheminement le plus bas depuis le lieu d'origine en Suisse, jusqu'au port d'embarquement. En d'autres termes, les exportateurs suisses vers New-York, en particulier, sont assurés de payer le même prix de transport depuis le lieu de production jusqu'au port d'arrivée, quelle que soit la voie d'acheminement. La Conférence a admis, toutefois, que les expéditions par voie fluviale par Anvers ou Rotterdam, bénéficieraient d'« *inland rates* » plus réduits. En raison, cependant, du facteur rapidité, cette voie est relativement peu utilisée. A l'importation, les taux de fret des lignes régulières sont également fixés par des conférences et les ports français ne sont, de ce fait, pas désavantagés. Toutefois, ces arrangements ne comprennent pas, dans le sens États-Unis-Suisse, l'acheminement du port à la frontière suisse.

Il en va de même pour le trafic avec le Maroc et les colonies françaises de l'Afrique occidentale et équatoriale, où le transport est assuré sur pied d'égalité entre les compagnies françaises et les compagnies étrangères. Ce sont aussi des lignes régulières dont les taux de fret sont ceux de conférence. Ces taux peuvent être tantôt moins élevés que les frets internationaux au *tramping*, comme ce fut le cas pendant la guerre de Corée, tantôt plus élevés comme c'est le cas actuellement.

a) LES ÉLÉMENTS QUI INFLUENT SUR LE TAUX DE FRET.

Les taux de fret, dans le commerce de *tramping*, sont déterminés avant tout, comme nous l'avons vu, par la loi de l'offre et de la demande. Ils sont toutefois fonction d'un certain nombre d'éléments qui sont la distance, le fret de retour, les frais d'escale, la cadence de déchargement ou d'embarquement. Ces facteurs ont aussi leur importance dans le trafic des lignes régulières, bien que celles-ci pratiquent des taux de conférence uniformes : ces lignes se développent, en effet, en plus grand nombre dans les ports où ces éléments seront les plus avantageux. Or, plus un port dispose de lignes régulières, plus il s'impose dans le trafic international. Examinons donc maintenant si les ports français sont désavantagés ou non sur ces différents points :

— La distance.

La distance ne joue pas, en l'occurrence, un rôle déterminant. Certes, un navire qui quitte Montréal avec une cargaison de blé pour la Suisse, devra parcourir 3.210 milles marins s'il se rend à Anvers, contre 3.853 milles s'il va à Marseille. Pour un navire, à moteur Diesel, de 9 à 9.500 Tdw, d'une consommation journalière moyenne de 13 tonnes de Marine Diesel, ce supplément de distance coûte à l'armateur 2.115 dollars. Mais si l'on faisait ce calcul pour un cargo en provenance d'Amérique du Sud, c'est en revanche Marseille qui serait favorisé. Cela dépend donc essentiellement de la provenance du navire et

si tel ou tel port français est désavantagé sous le rapport de la distance dans certaines relations maritimes, cet élément joue en revanche en sa faveur dans d'autres cas.

En règle générale, on peut même affirmer que les ports français, en particulier ceux de l'Atlantique et de la Manche, sont fort bien placés géographiquement, dans les relations entre l'Europe et les continents américain et africain, mais pour les lignes de conférence ils ne profitent pas de cet avantage naturel.

— *Le fret de retour.*

La possibilité de trouver du fret de retour, est incontestablement, pour un cargo qui transporte des cargaisons homogènes, un élément essentiel et il est certain que les ports français de la Méditerranée ou de l'Atlantique n'offrent pas, à cet égard, les mêmes ressources aux armateurs que les ports du Nord, qui ont derrière eux un hinterland industriel extrêmement important. Ce facteur explique la préférence des armateurs pour Anvers, Rotterdam, Hambourg, de même que l'augmentation du taux de fret qu'ils demandent parfois, à titre de compensation, pour les autres ports.

Cette remarque est déjà moins valable pour les lignes régulières, mais il ne fait pas de doute que celles-ci seront d'autant plus nombreuses et fréquentes que l'équilibre entre les marchandises à débarquer et à embarquer sera mieux assuré. Le trafic appelle le trafic, c'est incontestable.

Relevons, à ce propos, que le port de Dunkerque est, dans ce domaine, le port français le moins handicapé. En effet, ses exportations dépassent ses importations, abstraction faite des hydrocarbures (pour 1953 : 1.875.000 tonnes à l'exportation contre 1.600.000 tonnes à l'importation). Les navires qui font escale à Dunkerque sont donc généralement assurés d'y trouver du fret de retour. Ce port vient d'ailleurs, en France, en seconde position pour le tonnage exporté; ce tonnage est de ce fait relativement élevé si on le compare au nombre de bateaux qui le fréquentent (trafic ferry-boats mis à part) : 1.750.000 tonnes pour 2.700 navires, soit 650 tonnes de fret de retour par navire.

— *Les frais d'escale.*

Le taux de fret tient compte aussi des frais d'escale, c'est-à-dire des frais portuaires qui incombent au navire, et qui comprennent : les frais de pilotage et remorquage d'une part (services immédiats et sollicités d'entreprises privées ou de même caractère), les droits de ports d'autre part. Ces derniers se décomposent à leur tour, en France, en :

- droits de quai perçus par l'État (sauf au Havre et à Bordeaux, ports autonomes), qui sont uniformes pour tous les ports;
- taxes sanitaires;
- taxes de péages perçues par les ports autonomes ou les Chambres de commerce sur les navires;
- taxes d'embarquement dans certains cas.

Il faut être, ici, extrêmement prudent dans les comparaisons. Il n'est pas possible de donner un état comparatif détaillé des frais incombant aux navires dans les différents ports qui nous intéressent, car ils varient en fonction de l'heure d'entrée dans le port, du jour d'arrivée, du poids et de la nature de la cargaison à bord, etc. En outre, certains de ces frais existent dans un port et pas dans un autre. Les tarifs portuaires sont souvent calculés sur des bases différentes, rendant les comparaisons très difficiles. La répartition des frais portuaires, comme nous le verrons plus loin, n'est pas la même partout entre le navire et la marchandise. En outre, les tarifs d'entreprises privées ou de même caractère et les taux publiés sont presque toujours des maxima qui sont souvent réduits pour des raisons de concurrence, sans que l'importance de ces rabais soit rendue publique.

Un armateur suisse a bien voulu, toutefois, nous donner quelques chiffres qui montrent que les frais d'escale sont sensiblement plus élevés dans les ports français que dans les autres ports étrangers. Il s'agit des frais d'escale d'un navire d'environ 9.300 à 9.500 tonnes de port en lourd, ayant à bord 9.000 tonnes de céréales à décharger et qui s'établiraient de la manière suivante :

Rotterdam	1.300 \$ U. S. A.
Anvers	2.100 \$ U. S. A.
Gênes	1.100 \$ U. S. A.
Marseille	4.640 \$ U. S. A.

Les chiffres ci-dessus sont le résultat de moyennes prises entre plusieurs escales au même port, dont aucune cependant ne remonte au-delà du 1^{er} janvier 1952. Ils sont calculés sur la base de la valeur actuelle du dollar U. S. A. par rapport aux différentes monnaies, dans lesquelles les frais d'escale ont été payés. Ces frais comprennent tous les postes de dépenses que les armateurs font habituellement figurer sous le nom de « frais portuaires » (droits de port, de remorquage, de pilotage, droits de quai, de péage, contribution obligatoire aux institutions de caractère social du port et des entreprises utilisées, taxes et surtaxes de tous genres, etc.) ainsi que la commission d'agence du consignataire du navire et les quelques frais accessoires d'une escale (correspondance, télégrammes, taxis, frais consulaires, expertise des panneaux d'écoutes et de l'arrimage de la cargaison en cale, etc.). Or, les chiffres relevés par cet armateur suisse mettent en évidence une différence considérable entre le coût d'une escale à Marseille et celui d'une escale dans les ports du Nord ou à Gênes.

Certes, il s'agit là d'un cas particulier et il serait dangereux de généraliser cet exemple. En France, le montant des droits de port varie considérablement en fonction du tonnage de marchandises déchargées et du nombre des escales, alors qu'à Anvers et Rotterdam il n'existe pratiquement qu'un droit sur la jauge. Ainsi, un cargo débarquant moins de 500 tonnes est moins taxé au Havre qu'à Anvers.

L'exemple choisi ci-dessus (chargement de 9.000 t.)

fait état de la situation la plus défavorable possible pour les ports français. Mais, il n'en reste pas moins que d'autres calculs nous ont été montrés, dont quelques-uns faits par une commission d'enquête officielle française (sous-commission Nathan pour l'étude de la disparité des prix français et étrangers), et que les conclusions sont les mêmes : les frais portuaires qui incombent au navire sont nettement plus élevés dans les ports français que dans les ports belges, hollandais ou italiens.

Malgré les grandes difficultés que l'on rencontre ici en matière de comparaisons, nous pouvons donc considérer comme acquis que les ports français sont nettement plus chers en matière de frais d'escale. La cause essentielle de cette disparité réside dans le fait que l'État français fait un effort financier beaucoup moins grand en faveur de ses ports, que ce n'est le cas dans les autres pays, notamment en Belgique et en Hollande (où les municipalités interviennent également), d'où la nécessité pour les ports de percevoir sur les navires et les marchandises des droits et taxes élevés.

En France, l'État prend, en principe, entièrement à sa charge l'entretien de l'infrastructure et notamment les frais de dragage. Mais il ne participe que jusqu'à concurrence de la moitié, au maximum, aux frais d'amélioration de cette infrastructure. Quant aux dépenses de superstructure (achat et entretien de l'outillage), elles incombent entièrement aux usagers.

A Anvers, en revanche, l'État belge et la ville se chargent non seulement de l'entretien de l'infrastructure mais de toutes les dépenses entraînées par son développement et sa modernisation. L'État intervient même dans les frais de pilotage, alors qu'en France les stations sont exploitées par des associations locales de pilotes, sans aucune aide pécuniaire extérieure. D'autre part, le budget du port d'Anvers est une annexe du budget de la ville : or, ce port a fait, en 1952, un déficit de 138 millions de francs belges et en 1953 de 244 millions environ, sommes qui ont été absorbées par la ville, dont le déficit est lui-même comblé par l'État. En France, le budget des collectivités locales concessionnaires doit être non seulement équilibré, mais encore permettre le financement d'un grand nombre de travaux.

Certes, la conception française, qui consiste à faire payer aux usagers le prix des avantages dont ils bénéficient, est plus rationnelle, mais elle a malheureusement pour conséquence, comme nous l'a fait remarquer M. le Président de la Chambre de commerce de Marseille, « de placer les ports français dans une situation défavorable vis-à-vis de leurs concurrents étrangers puisque, dans ces derniers, l'État ou les autorités locales prennent en charge le déficit résultant de l'insuffisance de participation aux dépenses demandée aux navires ».

— La cadence de déchargement et d'embarquement des marchandises.

Quelques-unes des personnes que nous avons

interrogées en Suisse nous ont déclaré que la cadence de déchargement ou d'embarquement des marchandises était plus lente dans les ports français que dans les ports du Nord.

Si cette affirmation a probablement été vraie il y a trois ou quatre ans, au moment où les ports français n'avaient pas encore reconstruit leurs installations entièrement détruites pendant la guerre, elle n'est absolument plus fondée à l'heure actuelle.

La cadence de déchargement dans le port de Marseille, par exemple, est aussi rapide, sinon plus, que dans n'importe quel autre port. Un gros effort de mécanisation a permis d'accroître très sensiblement la rapidité des opérations dans le grand port phocéen, qui est maintenant certainement plus rapide que Gênes. Marseille vient, en particulier, de mettre en service 4 nouveaux aspirateurs à grains, d'un débit unihoraire de 250 t./h., qui permettent de décharger en quinze heures un bateau de 9.000 tonnes. Nous en avons eu un exemple tout récent : le S/S « Italmare » (bateau italien immatriculé à Gênes!) est arrivé à Marseille avec une cargaison de 10.000 tonnes de blé en vrac destiné à la Suisse; les opérations de déchargement, dans les silos de la Chambre de commerce de Marseille, ont commencé le samedi 14 août dernier à 8 h. 30 et elles étaient terminées le lundi 16 août à 15 h. 30, sans qu'il ait été besoin de travailler la nuit ou le dimanche; la mise en silos s'est effectuée en 18 h. 30 de travail effectif, soit à la moyenne horaire de 550 tonnes, avec des heures de pointe comprises entre 800 et 900 t./h.

Les ports du Nord ont, en matière de céréales notamment, un avantage en ce sens qu'ils peuvent décharger directement la marchandise des navires dans les chalands. Mais est-ce là un avantage très important du point de vue de la manutention? Ces céréales doivent, de toutes façons, tôt ou tard être mises en wagons à Bâle pour être acheminées à l'intérieur de la Suisse tandis que par la voie marseillaise le chargement se fait immédiatement sur wagons.

Bordeaux dispose aussi de deux aspirateurs pneumatiques de 200 à 250 t./h. et la rapidité de déchargement des marchandises diverses y est aussi très satisfaisante. Il en va de même pour Dunkerque, qui a pourtant été littéralement anéanti pendant la guerre : ce port a rétabli son équipement entier et modernisé son outillage qui permet, pour bien des trafics, des cadences extrêmement rapides.

b) LE PRIVILÈGE DU PAVILLON.

Avant de conclure en ce qui concerne le taux de fret, il nous faut dire deux mots du privilège du pavillon, qui n'existe que dans le trafic avec l'Algérie. Le commerce maritime entre ce territoire et la métropole est entièrement réservé aux armements français, mais la concurrence que se livrent les diverses compagnies qui y participent est très vive et les taux de fret pratiqués ne sont pas sensiblement supérieurs à ceux des compagnies étrangères à destination de ports autres que les ports français.

M. le Président de la Chambre de commerce de Marseille nous écrit d'ailleurs à ce sujet ce qui suit : « Il convient d'insister tout particulièrement sur ce point, car des remarques nous ont été faites à plusieurs reprises en Suisse, à l'occasion d'un ou deux cas particuliers, notamment celui d'un bateau suisse chargé en Algérie de vin à destination de la Suisse et qui n'a pu décharger sa cargaison dans un port français. Ce cas particulier remonte à une époque où le tonnage disponible était encore insuffisant et les importations de vin rigoureusement contrôlées. »

Il convient, en effet, de ne pas toujours se référer à un passé où la situation présentait un caractère exceptionnel à la suite des événements de guerre. Mais nous aurons malheureusement encore l'occasion de constater, à plusieurs reprises, comme cela a déjà été le cas plus haut pour la rapidité des opérations de débarquement, que l'on juge trop souvent en Suisse les ports français sur la base d'expériences faites il y a un certain temps déjà, à un moment où les séquelles de la guerre subsistaient encore.

c) CONCLUSION EN CE QUI CONCERNE LE TAUX DE FRET.

Il est difficile, en définitive, de tirer des conclusions précises sur les différences de taux de fret suivant les ports utilisés. On peut affirmer néanmoins que les ports français, qui sont relativement bien placés géographiquement et qui ont fait récemment un très gros effort pour se retrouver à égalité avec leurs concurrents directs en matière d'équipement et de rapidité des opérations de débarquement, sont malgré tout désavantagés dans ce domaine du fret, en raison surtout des frais d'escale qui sont plus importants (essentiellement à cause d'une moins grande participation financière de l'État) et de la rareté du fret de retour. Cet handicap est surtout sensible dans le trafic de « tramping », puisque des taux de conférence uniformes ont été adoptés par les lignes régulières. Ce n'est donc pas un désavantage très grave pour le trafic suisse des marchandises dites « diverses » qui constituent l'essentiel du transit qui nous intéresse ici.

2° Les frais portuaires à la charge de la marchandise.

Nous avons examiné tout à l'heure le cas des frais d'escale, c'est-à-dire des frais portuaires qui incombent au navire et qui sont compris dans le taux de fret. Il nous faut étudier maintenant le problème des frais portuaires qui sont à la charge de la marchandise, c'est-à-dire du transitaire et, en définitive, de l'acheteur suisse dans tous les cas où les marchandises sont livrées CAF à l'import, ou de l'exportateur suisse quand il s'agit de livraisons FOB. Ces frais portuaires comprennent les frais de désarrimage et de prise en cale, de débarquement, de mise à quai ou sur wagons, sur camions ou sous hangar, l'arrimage, le classement et la reconnaissance des marchandises, le gardiennage, etc.

a) LA RÉPARTITION DES FRAIS PORTUAIRES ENTRE LE NAVIRE ET LA MARCHANDISE.

La part des frais portuaires à la charge du navire et celle qui incombe à la marchandise varient d'un port à l'autre. Elles ne sont pas les mêmes à Marseille qu'à Dunkerque et à plus forte raison entre les ports français et les autres ports étrangers. Cette répartition des frais portuaires rend extrêmement difficile toute comparaison.

Le rapport de la sous-commission Nathan, auquel nous avons déjà fait allusion plus haut, relève, par exemple, qu'à l'importation « le navire supporte, notamment à Anvers, certains frais tels que le gardiennage jusqu'à la livraison ou la réclamation, alors qu'en France ces frais restent à la charge de la marchandise. Si, en France, certaines lignes de navigation prennent à leur charge — compris dans le fret — le coût du déchargement depuis la cale du navire jusqu'à sous ses palans, d'autres lignes laissent à la charge de la marchandise la totalité des frais de manutention depuis la prise en cale. A Anvers, par exemple, et souvent pour des taux de fret identiques, toutes les compagnies de navigation qui assurent des services réguliers, prennent à leur compte ces frais de manutention et ce, non pas seulement jusque sous palan, mais y compris le décrochage de la palanquée sur les quais ou sur moyens d'évacuation.

« A l'exportation, les différences sont encore plus marquées; à Anvers, et d'une manière à peu près générale, les armements prennent à leur charge les frais d'embarquement et même une partie des frais d'approche. C'est ainsi que les marchandises déposées sur la partie du quai comprise entre l'avant et l'arrière du navire, et sur la profondeur du quai ou du hangar, sont mises à bord sans supplément, le prix de ces manutentions étant compris dans le fret. Il n'en est pas de même en France où les frets s'entendent, selon les compagnies et suivant les destinations, marchandises mises sous palan ou même en cale. »

On comprend, dès lors, que certains importateurs ou exportateurs suisses, qui ne paient à Anvers qu'une partie de la manutention (le reste étant à la charge du navire), fassent valoir que ces derniers frais sont dans les ports français plusieurs fois supérieurs à ce qu'ils sont dans le grand port belge.

D'une manière générale, et à l'exception de Dunkerque où le FOB est interprété comme à Anvers (marchandise livrée dans le périmètre du navire) et de certaines relations par Le Havre, la répartition des frais portuaires entre la marchandise et le navire est plus désavantageuse pour la première dans les ports français. A Marseille, par exemple, la totalité des frais de débarquement (ou d'embarquement) demeure à la charge de la marchandise, tandis que cette dernière n'acquitte, à Gênes, que le tiers environ des dits frais. Comme, très souvent, les marchandises sont livrées FOB à l'exportation ou achetées CAF à l'importation, le client tient surtout compte des frais qu'il doit acquitter en dehors du

parcours maritime. Cela explique, en grande partie, que les utilisateurs suisses aient le sentiment très net, comme ils nous l'ont affirmé, que les ports français sont plus chers que leurs concurrents étrangers. Cette remarque n'est toutefois pas valable pour les lignes de la Conférence Suisse-Nord Atlantique car les taux de fret, à l'intérieur de cette conférence, s'appliquent partout de quai à quai pour les marchandises normales.

La Compagnie générale transatlantique nous a déclaré qu'elle avait été amenée, pour conserver la clientèle suisse sur sa ligne Le Havre-New-York, à comprendre dans les taux de fret les frais d'embarquement depuis le quai. La marchandise n'a pas à supporter ainsi cette dépense qui est prise en charge par l'armement. Il en est de même pour le débarquement à New-York et c'est ce qui explique que la ligne de la Transatlantique, par paquebots rapides, Suisse-Le Havre-New-York et côte Est des États-Unis se soit maintenue dans des conditions satisfaisantes.

En l'occurrence la Compagnie de navigation a fait un effort. Mais ce n'est pas toujours possible et certains armateurs nous ont fait remarquer qu'ils payaient déjà des droits de quai plus importants en France qu'ailleurs (cf. ci-dessus p. 262, les frais d'escale) et qu'ils seraient obligés d'augmenter encore leur taux de fret si on les contraignait à prendre une plus grande proportion des frais de déchargement ou d'embarquement à leur compte, surtout dans les circonstances actuelles où le marché des frets est extrêmement bas et laisse des marges bénéficiaires très réduites.

b) LE COÛT DES OPÉRATIONS DE MANUTENTIONS PROPREMENT DITES.

Ceci dit, examinons maintenant si les entreprises de manutention dans les ports français pratiquent des prix plus élevés que leurs concurrents étrangers.

On s'aperçoit bien vite, en abordant ce point particulier, que les comparaisons sont ici non seulement difficiles, mais pratiquement impossibles. Prenons un exemple, tiré d'ailleurs du rapport Nathan :

Les frais de manutention (déchargement) à la tonne varient entre Marseille et Gênes de la manière suivante dans 4 cas précis (en francs français) :

	Marseille	Gênes	Différence de Marseille par rap. à Gênes
1 ^{er} cas :			
navire chargé de 2.389 tonnes de jute et de 58 tonnes de peaux	1.409	1.461	—52
2 ^e cas :			
navire chargé de 9.200 tonnes de sucre	839	675	+164
3 ^e cas :			
navire chargé de 2.000 tonnes de sucre	1.055	1.133	—78
4 ^e cas :			
navire chargé de 1.406 tonnes de marchandises diverses (huile en fûts, arachides, ca- cao, café, bois)	1.388	1.390	— 2

On se rend compte immédiatement combien il est difficile de tirer des conclusions de cette comparaison. Non seulement le prix à la tonne varie d'une marchandise à l'autre, dans un même port, mais pour un même produit (le sucre) des différences importantes peuvent être enregistrées suivant les conditions dans lesquelles a lieu le déchargement. En l'occurrence, le deuxième cas a donné lieu, à Marseille, à un transbordement direct sur wagons (réduction de 15 %) et en outre à une diminution du prix (10 %) pour cargaison homogène importante (supérieure à 3.000 tonnes), tandis que dans le troisième cas, toujours à Marseille, la marchandise a été transportée sous hangar et l'importance moindre de la cargaison n'a donné lieu qu'à une réduction de 5 % (pour cargaison homogène inférieure à 3.000 tonnes).

Il est donc pratiquement impossible de faire des comparaisons valables, puisque les prix de la manutention varient non seulement d'un port à l'autre, mais encore pour un même port suivant la nature du produit et les conditions dans lesquelles l'opération est faite. Tout au plus peut-on relever avec satisfaction, dans le tableau ci-dessus, que dans 3 cas sur 4 les prix pratiqués à Marseille sont plus avantageux qu'à Gênes.

Les tarifs des manutentionnaires sont, de plus, des maxima qui ne sont pas nécessairement appliqués. Très souvent des aménagements raisonnables sont consentis en fonction de l'importance d'un trafic. C'est ainsi, par exemple, que les manutentionnaires bordelais ayant eu l'occasion d'étudier récemment les conditions dans lesquelles la Suisse pourrait être approvisionnée en céréales transitant par Bordeaux, sont arrivés à des prix très bas. Et il ne fait pas de doute que des conditions tout aussi avantageuses pourraient être obtenues pour d'autres marchandises s'il s'agissait de tonnages d'une certaine importance. Et ce qui est vrai pour Bordeaux, l'est certainement aussi pour les autres ports français.

Relevons d'autre part, contrairement aux indications qui nous ont été fournies en Suisse, que l'équipement des manutentionnaires français ne les place pas en état d'infériorité vis-à-vis de leurs collègues étrangers. Si, du fait que les travaux de reconstruction ne sont pas encore complètement achevés, ils ne peuvent pas toujours disposer des postes à quai les mieux adaptés pour l'exécution des opérations de transit, nous avons pu nous rendre compte, d'après les renseignements qui nous ont été donnés, qu'au point de vue équipement proprement dit, matériel de levage et matériel mécanique de manutention, les entrepreneurs français disposent d'un équipement largement équivalent à celui de l'étranger. Nous aurons d'ailleurs l'occasion de revenir plus loin sur cette question d'installations, comme d'ailleurs sur le problème du rendement de la main-d'œuvre.

c) LES TAXES PERÇUES.

Le montant des taxes fiscales qui frappent la marchandise en transit par les ports français s'élève

à 9,35 % (contre 4,50 % à Anvers et rien à Gênes) ce qui ne fait qu'accentuer le handicap de ces ports que nous avons déjà relevé à propos des frais d'escale, et plus particulièrement des droits de quai perçus par l'État.

On peut se demander à ce propos, et certains de nos correspondants français n'ont pas manqué de le faire, si un régime de faveur ne pourrait pas être obtenu pour les marchandises en transit, tout comme les exportations de produits d'origine française bénéficient actuellement de compensations sous forme de remboursement des charges sociales et fiscales.

d) CONCLUSIONS EN CE QUI CONCERNE LES FRAIS PORTUAIRES A LA CHARGE DE LA MARCHANDISE.

Nous pouvons retenir, en résumé, qu'il est pratiquement impossible de comparer utilement les frais de manutention entre les ports français et étrangers, car ils varient très sensiblement de cas en cas. Les quelques exemples qui nous ont été cités ne nous ont pas permis, toutefois, de conclure que les manutentionnaires français pratiquaient des prix supérieurs à ceux de leurs concurrents étrangers, au contraire. Leurs tarifs ne sont d'ailleurs que des maxima qui sont souvent aménagés, leur équipement est bon, leur main-d'œuvre d'un rendement satisfaisant.

En revanche, la répartition des frais portuaires entre le navire et la marchandise, pour certaines relations tout du moins, désavantage sûrement les ports français qui voient encore leur handicap accentué par le taux élevé des taxes fiscales.

3° Les frais d'acheminement du port à la frontière suisse.

A défaut de voies fluviales, les ports français sont reliés à la Suisse essentiellement par le chemin de fer. Certains essais de liaison ont été faits par la route et il n'est pas exclu que ce mode d'acheminement se développe un jour, en particulier avec Marseille, et pour les marchandises chères qui peuvent supporter des prix de transports élevés. Mais pour l'instant seule la voie ferrée entre en ligne de compte.

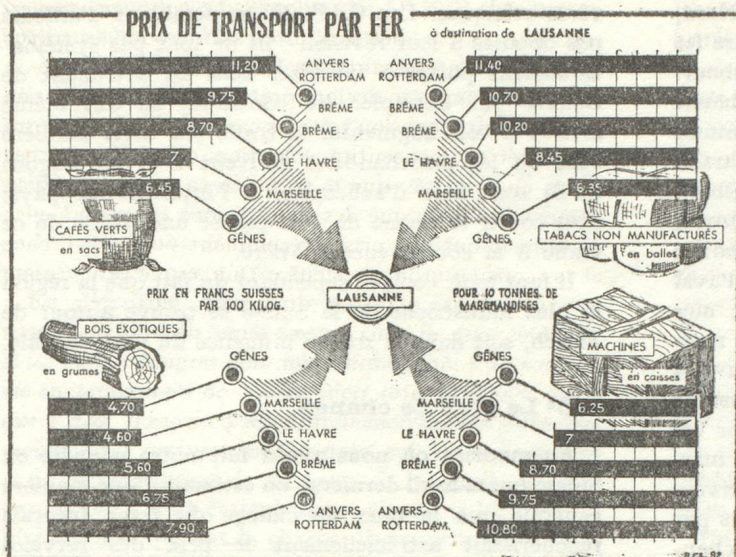
Plusieurs personnes que nous avons interrogées en Suisse nous ont rappelé que la S. N. C. F. pratiquait avant la guerre un système de ristournes automatiques, valable pour toutes les marchandises et qui rétablissait la parité avec les voies concurrentes. Si, par exemple, le transport d'une tonne de marchandise coûtait 80 francs suisses de Gênes à Lausanne et 100 francs suisses de Marseille à Lausanne, les chemins de fer français prenaient 20 francs suisses à leur charge pour se trouver à égalité.

Nous avons demandé à la Direction commerciale de la S. N. C. F. pourquoi ce système n'a pas été rétabli. Il nous a été répondu que les différences sont telles, actuellement, que l'on en arriverait à de véritables inepties. Il est impossible de revenir actuellement aux ristournes automatiques d'avant-

guerre et la S. N. C. F. a adopté une *politique commerciale plus souple* : des prix intéressants pour les trafics qu'elle juge intéressants. La Direction commerciale de cette Compagnie se déclare prête à examiner avec une grande compréhension tous les cas qui peuvent lui être soumis et elle consentira volontiers des rabais sur ses tarifs chaque fois que le trafic en cause en vaudra la peine. C'est ainsi que des dispositions exceptionnelles de transit ont été prises récemment pour les tabacs et les colis en groupages entre Dunkerque et la Suisse et que, dans d'autres directions, des réductions sensibles ont été accordées dans des circonstances et pour un tonnage minimum déterminés.

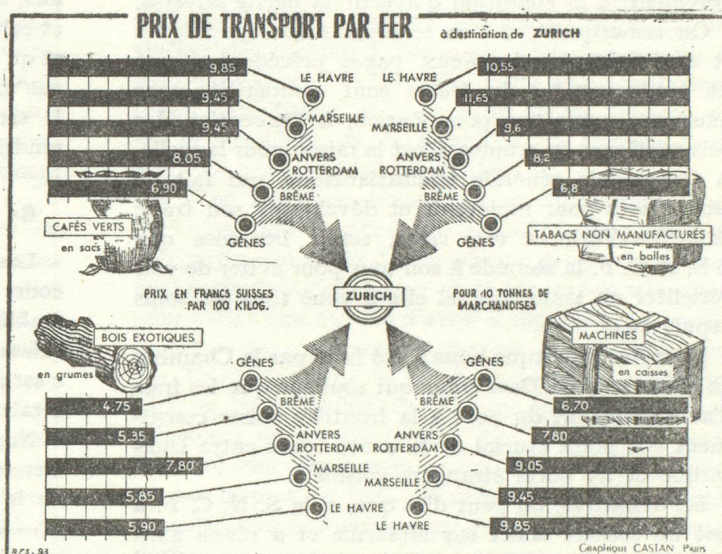
Nous avons établi, pour 2 ou 3 lots de marchandises, les prix par fer pour Lausanne et Zurich, par différentes voies. Voici les résultats :

	JUSQU'À LAUSANNE				
	Anvers Rotter- dam via Bâle	Brême	Gênes	Le Havre	Mar- seille
Classe 1. — Cafés verts en sacs :					
10 tonnes	11,20	9,75	6,45	8,70	7
15 tonnes	10,20	9,10	6,45	7,65	6,20
Classe 2. — Tabacs non manufacturés en balles :					
10 tonnes	11,40	10,70	6,35	10,20	8,45
15 tonnes	10,90	10,20	6,35	9,65	8,35
Classe 3. — Bois exo- tiques en grumes :					
10 tonnes	7,90	6,75	4,70	5,60	4,60
15 tonnes	6,85	6,30	4,20	5,10	4,20
Classe 4. — Machines en caisses poids et dimensions nor- maux :					
10 tonnes	10,80	9,75	6,25	8,70	7
15 tonnes	10,30	9,30	6,25	8,10	6,55
	JUSQU'À ZURICH				
	Anvers Rotter- dam via Bâle	Brême	Gênes	Le Havre	Mar- seille
Classe 1. — Cafés verts en sacs :					
10 tonnes	9,45	8,05	6,90	9,85	9,45
15 tonnes	8,45	7,40	6,90	8,75	8,60
Classe 2. — Tabacs non manufacturés en balles :					
10 tonnes	9,60	8,20	6,80	10,55	11,65
15 tonnes	9,10	7,85	6,80	9,20	11,55
Classe 3. — Bois exo- tiques en grumes :					
10 tonnes	7,80	5,35	4,75	5,90	5,85
15 tonnes	6,80	4,90	4,30	5,40	5,35
Classe 4. — Machines en caisses poids et dimensions nor- maux :					
10 tonnes	9,05	7,80	6,70	9,85	9,45
15 tonnes	8,60	7,50	6,70	9,30	9,10



Prix de transport par chemins de fer (en francs suisses par 100 kg.) pour les cafés verts, les tabacs non manufacturés, les bois exotiques et les machines en caisses, acheminées sur Lausanne et suivant les principales voies utilisées.

Mêmes prix pour les mêmes marchandises mais acheminées sur Zurich



On constate que la voie la meilleure marché, pour Lausanne et surtout pour Zurich, est incontestablement celle de Gènes. Il n'y a rien d'étonnant à cela puisque, comme nous l'avons déjà relevé, ce grand port italien n'est distant de la frontière suisse que de 257 kilomètres, tandis que Marseille est à 485 kilomètres (tarifairement car, en fait, l'itinéraire utilisé entre Marseille et Genève est de 553 km.). Mais pour une différence de distance qui va du simple au double, on remarquera que les tarifs de la S. N. C. F. sont à peine supérieurs : ils sont même à égalité avec Gènes dans certains cas. On peut donc affirmer que la S. N. C. F. a, en tout cas sur Marseille, un prix de revient kilométrique extrêmement réduit.

Pour Bordeaux, la situation est plus difficile. En effet, le coût de l'acheminement de ce port aux gares frontières suisses a réduit à néant, jusqu'à maintenant, les efforts très importants qui ont été faits pour

réduire les frais de déchargement. Malgré ces aménagements, que nous avons déjà relevés (cf. ci-dessus, p. 265) Bordeaux n'est pas arrivé à des prix compétitifs qui lui permettent de prendre part au transit suisse d'importation, uniquement à cause de ces frais de transports. Pour l'instant, le profil de la ligne Bordeaux-Lyon est tel que l'acheminement de trains lourds de l'ordre de 800 tonnes ne peut être envisagé. Or, seuls les trains complets de ce tonnage permettent d'obtenir un prix de la tonne kilométrique très inférieur, mais ils empruntent alors un itinéraire beaucoup plus long qui, en fait, ne les rend pas intéressants pour le transit suisse. La seule possibilité d'arriver à des prix intéressants via Bordeaux consiste à envisager des expéditions par wagons isolés complets pour les échanges de la Suisse avec le Maroc, la Côte occidentale d'Afrique et l'Amérique du Sud avec lesquels ce port entretient d'excellentes relations.

Pour les autres ports de l'Atlantique et du Nord, de Caen à Hambourg, il existe une entente entre les chemins de fer français, belges, allemands, luxembourgeois et les armateurs rhénans, qui règle le problème de la concurrence entre eux. Cette entente, dénommée A.V.E.R. (Accord concernant une répartition du trafic entre les chemins de fer et la navigation du Rhin), date du 1^{er} décembre 1947. Dans le cadre de cet accord, et depuis le 1^{er} mars 1951, les lots de marchandises pesant à l'amont moins de 12 tonnes et à l'aval moins de 5 tonnes sont en principe réservés aux chemins de fer. Au-dessous de ce poids, les marchandises sont réparties en trois catégories : 1^o les marchandises de masse pour lesquelles les chemins de fer se sont engagés à ne pas concurrencer les armateurs rhénans; 2^o un certain nombre de marchandises nommément désignées qui sont réservées aux chemins de fer même si elles sont expédiées par lots de plus de 12 tonnes; 3^o le reste des marchandises pour lesquelles les tarifs peuvent être fixés librement, à la condition d'avertir la partie adverse.

On remarquera, si l'on se reporte aux graphiques et aux tableaux des deux pages précédentes, que les tarifs par fer du *Havre* sont compétitifs pour Lausanne, mais pas pour Zurich, à l'exception des bois exotiques en grumes. C'est la raison pour laquelle, la Compagnie générale transatlantique, qui fait de gros efforts pour maintenir et développer son trafic Bâle-New-York et *vice versa*, serait heureuse que la S. N. C. F. la seconde à son tour pour éviter de voir périlcliter un trafic auquel elle a voué tous ses soins depuis 1947.

La même remarque nous a été faite par la Chambre de commerce de *Dunkerque* qui souligne que les frais d'acheminement du port à la frontière suisse constituent « le point crucial de la concurrence entre *Dunkerque* et les ports étrangers voisins ».

En définitive, on peut dire que, si la S. N. C. F. a fait un sérieux effort sur Marseille et a réussi ainsi à combler le handicap « distance » qui existe par rapport à Gênes, il n'en va pas tout à fait de même pour les ports de l'Atlantique et en particulier pour Le Havre.

4^o Les frais de transport à l'intérieur de la Suisse.

Il existe pour le trafic ferroviaire intérieur suisse des tarifs plus favorables pour Bâle que pour d'autres points de la frontière, comme Genève par exemple, en contrepartie desquels le port de Bâle protège les chemins de fer suisses contre la concurrence des camions, en taxant ceux-ci fortement lorsqu'ils viennent chercher la marchandise à quai. Ces mesures n'empêchent pas, toutefois, le trafic routier de se développer considérablement et d'enlever aux chemins de fer une part de plus en plus considérable des marchandises qui passent par Bâle (700.000 tonnes en 1953).

Ces tarifs spéciaux sont l'objet actuellement de

vives critiques. Les C. F. F. ne semblent d'ailleurs pas opposés à leur révision : ils ne sont pas systématiquement portés à favoriser Bâle au détriment de Genève par exemple. Au contraire, ils ont même intérêt à voir augmenter le trafic par cette dernière ville où les marchandises arrivent déjà en wagons qu'ils sont sûrs d'acheminer à l'intérieur du pays, sans courir le risque de voir passer une partie de ce trafic à la concurrence routière.

Il faut tenir compte cependant du fait que la région la plus industrielle de la Suisse se trouve autour de Zurich, soit dans la zone d'influence du port de Bâle.

5^o Le taux de change.

Au moment où nous avons fait notre enquête en Suisse (mars-avril derniers), on estimait d'une manière générale que le taux de change du franc français renchérisait artificiellement le prix des services portuaires dans une proportion de 15 à 20 %. Depuis lors, on sait que l'écart entre le taux de change officiel et celui du change libre s'est considérablement réduit et qu'il n'est plus que de l'ordre de 5 %. Il ne subsiste pas moins une légère surévaluation du franc français. Il est certain qu'un retour à une meilleure parité rendrait les ports français plus compétitifs.

6^o Conclusion en ce qui concerne les prix.

Les renseignements que nous avons recueillis au cours de notre enquête en Suisse et en France établissent d'une manière formelle que si le transit suisse par les ports français n'est pas plus développé, c'est avant tout à cause des prix. Affirmer le contraire serait nier l'évidence.

Nous avons essayé de localiser le mal. Lequel des éléments constitutifs de ce facteur prix est à l'origine de la disparité constatée?

— *Le fret?* Non. Du moins pas dans une mesure très sensible. Mais ce devrait être un élément favorable vu la situation géographique des ports français qui sont ici desservis par les taux de conférence. Nous avons constaté, aussi, un certain désavantage pour les ports français du fait que les frais d'escale sont plus élevés et que le fret de retour est insuffisant. Mais cela est, en définitive, assez peu important, car ce sont surtout les lignes régulières qui entrent en ligne de compte, vu la nature des marchandises suisses susceptibles de passer par les ports français, et ces lignes pratiquent des taux de conférence uniformes. La cherté des frais d'escale et la rareté du fret de retour influencent surtout le trafic de « tramping », mais celui-ci est de toutes façons attiré par la voie du Rhin qui est imbattable pour les marchandises de masse.

— *Les frais portuaires à la charge de la marchandise?* Oui. Essentiellement parce que, d'une part, la répartition de ces frais entre le navire et les marchandises est souvent plus désavantageuse pour ces dernières dans les ports français et, d'autre part, les taxes

fiscales perçues sont plus élevées. Le tarif des manutentionnaires semble hors de cause.

— *Les frais d'acheminement du port à la frontière suisse?* Dans une certaine mesure, et davantage pour les ports de l'Atlantique que pour ceux de la Méditerranée. Mais là, le remède doit se trouver dans une politique commerciale très souple de la S. N. C. F.

— *Les autres éléments (frais de transport à l'intérieur de la Suisse, taux de change)?* Aussi, dans une certaine mesure, mais pas d'une façon déterminante.

En définitive, nous arrivons à la conclusion suivante : *s'il y a disparité de prix entre les ports français et les ports étrangers pour les marchandises à destination ou en provenance de Suisse, c'est essentiellement parce que l'État français participe financièrement dans une moins large mesure que les pays voisins à l'entretien et au développement de ses ports.* Si les droits de quai perçus par l'État étaient moins élevés, si les collectivités locales qui ont la charge d'administrer les ports étaient davantage soutenues par le gouvernement, les frais d'escale seraient moins importants. Or, une diminution de ces frais permettrait aux armements de revoir la répartition des frais portuaires entre eux et la marchandise au profit de cette dernière. Quant aux taxes fiscales prélevées sur la marchandise en transit, pourquoi ne seraient-elles pas allégées, du moment que les exportations françaises proprement dites bénéficient déjà d'importantes ristournes?

La situation actuelle oblige les Chambres de commerce à contracter des emprunts dont le *taux de l'intérêt est particulièrement élevé en France.* C'est aussi un facteur qui pèse durement sur le budget de ces compagnies, comme d'ailleurs sur toute l'activité économique française.

On peut évidemment estimer qu'il est plus logique de faire supporter à l'usager une partie des frais d'entretien et de modernisation des installations et surtout de l'outillage dont il bénéficie, mais du moment que l'étranger pratique différemment, pourquoi ne pas se battre sur le même terrain?

Il suffirait, en somme, d'assez peu de chose pour donner une impulsion salutaire au transit suisse par les ports français : un dégrèvement fiscal qui aurait des précédents, et une diminution des droits de quai qui paraît d'autant plus possible qu'il n'existe aucun lien nécessaire entre le produit annuel de ces droits et les crédits votés chaque année par le gouvernement pour l'entretien des ports.

Mais avant de porter, à cet égard, un jugement définitif, voyons encore rapidement ce qu'il en est des autres facteurs.

II. — LES INSTALLATIONS ET LE PERSONNEL DES PORTS FRANÇAIS

1° L'équipement.

Nous avons déjà eu l'occasion, en étudiant les problèmes de cadence de déchargement ou d'embarquement et des frais de manutention, de relever que

l'équipement des ports français ne le cédait en rien à celui des ports étrangers. Certes, il n'est pas question de rivaliser avec l'ampleur extraordinaire des moyens dont disposent Anvers ou Rotterdam, mais toutes proportions gardées les ports français peuvent être fiers de leur équipement actuel, surtout si l'on songe que la moitié des longueurs de quais, les 3/4 des engins de radoub et les 4/5 des superstructures (engins de levage, hangars et magasins) ont été entièrement détruits pendant la guerre, comme le relève M. Roger Meunier, Président de l'Union des Chambres de commerce maritimes et des ports français dans cette même Revue (cf. p. 255).

Nous n'avons pas la place ici de donner, même brièvement, un aperçu de l'équipement de chacun des principaux ports français et nous renvoyons, à ce propos, le lecteur aux monographies qui sont consacrées à ces ports dans ce même numéro.

Un seul point : on nous a signalé que la capacité de stockage était insuffisante dans certains cas. Il y a deux ou trois ans, par exemple, l'Administration fédérale des blés s'est trouvée dans l'obligation de stocker des céréales à l'étranger : elle n'a pas pu le faire dans le port de Marseille, faute de place. Il nous paraît intéressant de reproduire ici la réponse de M. le Président de la Chambre de commerce de Marseille sur ce point particulier :

« Il ne faut pas oublier que les installations d'un port n'ont pour fonction que de faciliter les opérations de chargement et de déchargement des navires. Elles sont surtout destinées à servir de moyens de transition pour éviter aux navires d'avoir à supporter des pertes de temps consécutives à la lenteur des réexpéditions.

« Toutefois, dans le cas particulier du trafic des céréales, les possibilités de stockage présentent indiscutablement un certain intérêt. Sur ce point, les ports du Nord sont très avantagés car, desservant essentiellement le port de Bâle, ils disposent des possibilités considérables de stockage qui existent dans ce dernier port.

« Nous pensons que la situation du port de Marseille se trouvera améliorée lorsque le silo que construit actuellement la Société d'exploitation des ports francs de Genève sera en service.

« D'autre part, nous croyons savoir que lorsque la Suisse envisage de procéder à des opérations de stockage, c'est souvent en raison d'une tension internationale, en prévision d'événements graves qui rendraient difficile le ravitaillement du pays et, dans ce cas, l'administration préfère stocker les marchandises à l'intérieur du pays plutôt qu'à l'étranger.

« Les possibilités offertes par le port de Bâle favorisent donc les importations massives de céréales par les ports du Nord.

« Nous comprenons cependant l'intérêt que présente pour un pays importateur dans certaines circonstances la possibilité de stocker dans le port de réception. Nous rappellerons à ce sujet l'effort que le port de Marseille a fait au cours des années 1939 et 1940 pour

faciliter au gouvernement helvétique le stockage de ses céréales dans nos installations.

« A cette époque, deux silos sur les trois dont nous disposions, ont été utilisés pour le stockage des blés suisses. De ce fait, pendant plusieurs mois, et afin de faciliter les opérations de ravitaillement de la Suisse, nous avons été conduits à débarquer dans des conditions précaires à la caisse les céréales destinées à notre propre pays. »

2° Les grèves.

Le risque de grève n'a pas non plus été considéré par nos interlocuteurs suisses comme un handicap sérieux au développement du trafic suisse par les ports français. On relève même que ce risque existe dans tous les ports et que celui de New-York vient, à cet égard, en tête de liste... Cet inconvénient a pu, peut-être, entrer en ligne de compte immédiatement après la Libération, mais il n'existe plus maintenant. Marseille, par exemple, n'a eu, depuis 1947, que des arrêts de travail très réduits et n'a plus enregistré de grève depuis 1950 : celle d'août 1953 était due à l'arrêt ferroviaire et non pas du travail des dockers. Il a d'ailleurs été fait face à cette dernière grève en utilisant les camions routiers qui ont pu assurer les transports des marchandises les plus importantes, en particulier des marchandises périssables, fruits et légumes.

3° La qualité de la manutention, le rendement de la main-d'œuvre, la sécurité de la marchandise.

La *qualité de la manutention* est aussi bonne dans les ports français qu'ailleurs, et personne ne s'en est plaint. Une seule remarque nous a été faite en Suisse : pourquoi décharge-t-on encore les sacs au crochet dans certains ports français ? Les sacs sont souvent troués et la marchandise gaspillée.

On nous a répondu, du côté français, qu'il était pratiquement impossible de supprimer complètement l'emploi du crochet. Il est encore utilisé à Amsterdam et si Dunkerque semble l'avoir abandonné, Marseille l'emploie encore mais avec précaution. « Il appartient au chef d'équipe », nous écrit la Chambre de commerce de Marseille, « d'exercer une vigilance constante afin que l'emploi du crochet soit fait à bon escient pour éviter que les sacs soient maltraités. Les entreprises du port de Marseille ont du reste donné à ce sujet des instructions très précises à leur personnel de maîtrise, et d'après les informations que nous avons pu recueillir le port de Marseille a la réputation d'être un port où les manutentions de sacherie sont faites avec soin tout en étant extrêmement rapides ».

En ce qui concerne le *rendement de la main-d'œuvre*, il n'est pas exact, comme on nous l'a affirmé dans certains milieux suisses, qu'il était moins bon dans les ports français.

A Dunkerque, par exemple, la main-d'œuvre docker est groupée en une sorte de corporation relativement

fermée, qui ne réunit que des éléments locaux, et qui met de la fierté à bien accomplir sa tâche, sans l'aide d'étrangers. On nous a cité le cas d'un déchargement de 40.000 caisses d'oranges d'Israël : en moins de onze heures, les colis étaient classés par marques et contremarques, rangés sur palettes, prêts à la réexpédition. Seule, peut-être, la question des horaires de travail et de sa souplesse nécessaire n'a pas encore trouvé de solution satisfaisante dans le grand port français du Nord.

A Marseille, les opérations ne sont pas faites avec moins de rapidité qu'ailleurs, en raison, en particulier, des moyens mécaniques utilisés (65 % des moyens mécaniques et 90 % des palettes de l'ensemble des ports français). Les équipes à terre sont exactement constituées par l'entrepreneur de manutention dans la limite des besoins. Seul encore, actuellement, l'effectif des équipes à bord n'a pas pu être exactement ajusté. C'est aussi le cas, d'ailleurs, au Havre, où certaines règles syndicales empêchent un rendement optimum des équipes, mais la situation est en voie d'évolution dans ce port à la suite d'un accord récemment conclu entre les syndicats d'ouvriers portuaires et les organisations d'employeurs, qui prévoit l'attribution de primes de rendement.

Quant à la *souplesse des horaires*, Marseille a pu fixer les siens en fonction des besoins des navires. Grâce, notamment, à l'existence d'un shift différé qui peut aussi bien débuter à 6 h. 30 le matin, qu'à 13 heures l'après-midi (ou à toute heure intermédiaire), grâce aux shifts nouveaux augmentés de deux heures supplémentaires (7 h. 30 à 18 h. 30), grâce enfin aux shifts de nuit et de dimanche, tous les besoins peuvent être satisfaits.

Enfin, au sujet des *vois et de la sécurité de la marchandise*, nous n'avons relevé aucune remarque défavorable à l'égard des ports français.

4° En conclusion, les installations et le personnel des ports français donnent satisfaction et ils peuvent rivaliser, à cet égard, avec n'importe quel autre port étranger.

III. — QUELQUES FACTEURS DIVERS

Outre les éléments prix, installations et personnels, un certain nombre d'autres facteurs interviennent encore dans le problème qui nous préoccupe.

1° La fréquence et la régularité des lignes.

Il ne fait pas de doute que les ports français ne disposent souvent pas de lignes aussi fréquentes et régulières que certains ports concurrents, tels que Anvers, Rotterdam, Hambourg et Gênes. C'est un point sur lequel notre attention a été attirée en Suisse.

Si on examine, toutefois, cette question d'un peu plus près, on s'aperçoit que les ports français ne sont, en définitive, pas mal placés.

Pour les liaisons avec l'Angleterre, *Dunkerque* offre

de larges possibilités. En période de trafic normal, deux départs de trains ferry sont assurés journalièrement dans chaque sens. Leur cadence peut être portée à 4, voire à 6 en cas de trafic intense. Dunkerque a aussi des liaisons fréquentes avec l'Afrique du Nord, la Côte occidentale d'Afrique, le Portugal, le Proche-Orient, l'Extrême-Orient et l'Argentine.

Si les départs de cargos du *Havre* sur New-York sont moins fréquents que des ports du Nord, par contre ce port français l'emporte incontestablement en ce qui concerne le service des paquebots, que les importateurs et les exportateurs suisses utilisent couramment pour le trafic des marchandises chères et pressées.

Le port de *Bordeaux* entretient aussi des relations directes et fréquentes avec de nombreux pays, mais surtout avec le Maroc (24 départs par mois) et la Côte occidentale d'Afrique (18 départs mensuels).

Enfin, *Marseille* dispose sur certaines destinations de lignes dont la fréquence et la régularité n'ont d'équivalent dans aucun autre port. C'est, en particulier, le cas pour les arrivées et les départs en provenance ou à destination des territoires français d'outre-mer et notamment de l'Afrique du Nord. Par ailleurs, la reprise de plus en plus importante des lignes de navigation d'escale permet à Marseille d'avoir des liaisons de plus en plus régulières et de plus en plus fréquentes avec un très grand nombre de pays.

En dehors de la fréquence et de la régularité des lignes, la *rapidité du transport* joue aussi un rôle déterminant. Les statistiques de la Conférence Suisse-Nord-Atlantique pour 1953 montrent que les ports de Gênes ou d'Allemagne, malgré la densité de leurs départs, sont desservis par la durée du transport maritime. Le Havre, grâce à sa position géographique, est favorisé d'une moyenne de 84 tonnes par départ, contre 48 tonnes seulement pour le groupe Anvers-Rotterdam.

Ces chiffres sont d'ailleurs théoriques, et ces moyennes ne correspondent pas à la réalité. En fait, environ 95 % du trafic suisse vers New-York est remis à 4 ou 5 lignes de paquebots rapides et les 8 ou 9 autres lignes, dont les navires sont plus lents, ne transportent presque rien.

2° Le rôle des transitaires, les préjugés de la clientèle suisse.

Actuellement, la plus grande partie du commerce d'importation suisse est entre les mains des transitaires. Ce sont des commerçants pour lesquels, comme d'ailleurs pour leurs clients, l'élément « prix » est souvent déterminant. Ils sont intéressés aussi en partie au trafic qu'ils apportent aux armateurs, et les avantages qu'ils en retirent sont souvent plus importants pour les ports où les armateurs ont intérêt à se rendre, c'est-à-dire les ports du Nord.

Il n'y a qu'un seul secteur d'importation qui soit actuellement entre les mains de la Confédération : c'est celui des céréales panifiables. Mais le parlement helvétique a donné récemment des instructions au

Conseil fédéral pour que ce monopole disparaisse et il est possible qu'il soit effectivement éliminé dans le trafic des marchandises chères et pressées. Le port du Havre est, d'autre part, le premier de France pour la fréquence des départs sur l'Amérique du Sud, la Côte d'Afrique et Madagascar.

Le marché suisse dépendant des transitaires, les ports français auraient intérêt à les inciter, par des contacts fréquents, à adresser plus souvent en France leurs demandes de prix. Il conviendrait peut-être de faire un véritable effort de propagande auprès de cette clientèle en l'informant aussi exactement que possible sur les possibilités de chaque port, en la tenant rapidement au courant par le moyen de bulletins ou de prospectus sur la moindre amélioration, bref en la « travaillant » davantage que ce n'est le cas actuellement. Des institutions du genre du Comité permanent franco-suisse pour le port de Marseille sont certainement utiles, mais elles ne remplaceront jamais le contact direct avec le praticien, qui est sollicité de plusieurs côtés à la fois et qui choisira, en définitive, la voie qui aura su le mieux faire valoir ses avantages.

Cet effort de propagande nous paraît d'autant plus nécessaire qu'il existe en Suisse, dans quelques milieux, un élément psychologique, sinon un préjugé, qui joue contre les ports français. Sans vouloir prétendre, comme certains, que même à égalité absolue de prix la voie du Nord accaparerait encore la majorité du trafic suisse, nous devons reconnaître qu'une certaine clientèle suisse, sauf celle qui est réellement initiée et qui a fait de bonnes expériences par les ports français, tourne très souvent ses regards vers les ports du Nord ou celui de Gênes, n'ayant pas foi dans les possibilités des ports français. Il est certain que de nombreux commerçants suisses, intéressés directement au trafic maritime, se font une idée inexacte de la part que les ports français peuvent prendre dans la compétition internationale. Il n'est pas rare de rencontrer certains Suisses qui visitent pour la première fois un port français et qui sont étonnés de ses installations et de ses possibilités qui sont souvent supérieures à ce qu'ils s'imaginaient.

3° Les bourses et marchés à terme.

L'existence de marchés à terme, avant la guerre, en particulier au Havre, avait incontestablement pour effet d'amener du trafic à ce port. Mais pour que ces marchés jouent pleinement leur rôle dans les transactions internationales, il faudrait que soit rétablie la liberté des changes. D'autre part, la plus grande partie des marchés suisses sont conclus ferme et de tels marchés n'intéresseraient donc qu'un faible nombre de nos compatriotes.

Il convient, toutefois, de rappeler ici la création relativement récente de la bourse des fruits et légumes d'importation du port de Marseille. Cette institution rend les plus grands services au commerce et connaît une activité de plus en plus importante en raison des

ordres qui y sont traités et qui proviennent de plus en plus largement de l'étranger.

Plus récemment encore, Le Havre a rouvert son marché à terme du café, fermé depuis quinze ans. Cette décision, qui avait été prise déjà en principe le 19 août 1951, est effective depuis le 16 novembre 1954. Le port du Havre, comme les professionnels d'ailleurs, espère beaucoup de cette réouverture... On cite l'année 1900, où les entrepôts du Havre ont abrité à eux seuls jusqu'à 1.700.000 sacs de café (100 millions de kilos), c'est-à-dire le tiers de la récolte mondiale d'alors. L'ouverture de ce marché à terme du café suscite un vif intérêt en Europe et principalement en Allemagne et en Belgique, car il sera le seul marché mondial où se traite-

ront les cafés *Robusta*, dont la production croît chaque année.

Outre le marché des cafés, Le Havre est le siège de nombreux marchés libres, dont les plus importants sont ceux du coton, du cacao, du rhum et de nombreuses « denrées coloniales » (poivre, épices, miels, etc.). Une mention spéciale doit être faite du marché des bois exotiques, coloniaux et américains qui est de loin le plus important en Europe et qui exerce une fonction exportatrice remarquable. Les négociants havrais sont en rapports fréquents avec la Suisse notamment et les chiffres de leurs exportations (de l'ordre de 1.000 tonnes par an) doivent s'ajouter à ceux qui sont donnés dans notre rapport pour le simple transit.

CONCLUSIONS

Nous sommes persuadés, au terme de cette enquête, que la cause des ports français n'est pas du tout mauvaise et que la part à laquelle ils peuvent prétendre dans le trafic maritime suisse peut être retrouvée. Certes, il ne s'agit pas d'attendre de ce trafic des tonnages considérables, mais ce peut être un appoint fort intéressant.

Que faudrait-il, en définitive, pour y parvenir?

— **le problème «prix»** est évidemment, sinon le seul, du moins le plus important problème à résoudre. Nous avons vu qu'il n'était pas insoluble et qu'il faudrait, en somme, assez peu de chose pour donner une impulsion salutaire au transit suisse. Ce « peu de chose » est peut être déjà beaucoup dès le moment où c'est l'État qui devrait l'accorder! Espérons néanmoins que des améliorations sensibles pourront être annoncées prochainement à cet égard : nous savons que plusieurs demandes ont été faites dans ce sens par les collectivités et les sociétés intéressées.

— **mais l'effort ne devrait pas être fait seulement par l'Etat**, il faut que tous les maillons de la chaîne y contribuent : armements, ports, chambres de commerce, S. N. C. F. Les bonnes volontés ne font d'ailleurs pas défaut et nous avons pu le constater au cours de notre enquête. Il y manque peut-être une étincelle qui donnerait le départ et qui pourrait être l'effort gouvernemental dont il est question ci-dessus. Il y manque aussi un élément de coordination, car :

— **ces efforts devraient se concentrer sur certains trafics**, sur ceux qui subsistent actuellement et qui ont prouvé par conséquent leur raison d'être, et notamment : le trafic Suisse-Angleterre par Dunkerque, la liaison rapide Suisse-U. S. A. par Le Havre pour les marchandises chères et pressées, le trafic avec le Maroc et l'Afrique noire par Rouen, les expéditions par wagons isolés complets, via Bordeaux, pour les relations avec le Maroc et la Côte

occidentale d'Afrique, le trafic de Sète pour les vins d'Afrique du Nord, enfin le trafic de Marseille également pour l'Afrique, l'Amérique du Sud et en général pour l'Extrême-Orient, pour les marchandises diverses, les céréales, les agrumes, les fruits et légumes et aussi les vins.

Nous nous permettons d'insister sur la nécessité d'une concentration des efforts. Rien n'est plus néfaste, en l'occurrence, que l'éparpillement. Certains ports secondaires français ont fait des efforts méritoires, ces derniers temps pour développer leur trafic avec la Suisse. Toulon, en particulier, a organisé récemment à Genève une réunion d'information et espère ainsi créer un nouveau courant d'affaires. Son actif délégué en Suisse nous a déclaré que son action ne visait en aucune manière à concurrencer les autres ports français et Marseille en particulier. Nous l'espérons vivement, car il nous paraît qu'il vaut mieux chercher d'abord à consolider et améliorer les trafics existants et songer seulement plus tard à en créer de nouveaux. C'est ce que semble avoir compris le Gouvernement français, puisque dans l'établissement du nouveau plan quadriennal, le principe a été adopté d'une priorité au profit des 4 grands ports français qui se trouvent le plus directement aux prises avec la concurrence des ports étrangers.

— Enfin, **un effort de prospection commerciale** de la clientèle des transitaires suisses couronnerait judicieusement le tout. Nous serions particulièrement heureux et notre but serait atteint si ce numéro spécial de la « Revue économique franco-suisse » pouvait en être le signal.

Paris, mars-octobre 1954.

(Renseignements recueillis et présentés par M. Georges Bornand, chef des services d'information de la Chambre de commerce suisse en France.)