

CHAPITRE 7 - REGIME GENERAL DU CABOTAGE FRANCAIS

7.1 STRUCTURE DE LA
P R O F E S S I O N

7.11 Les entreprises d'armement au cabotage

7.111 Taille des entreprises

7.1111 Caboteurs de moins de 500 t.j.b.

En 1965, les 43 caboteurs de la flotte appartenaient à 34 entreprises; chaque armateur était donc, en moyenne, propriétaire d'un seul navire.

On a assisté à une certaine concentration depuis 1955. En 1965, les 41 caboteurs en activité se répartissaient entre 25 entreprises. Le tableau ci-dessus indique la taille des entreprises d'armement.

TAILLES DES ENTREPRISES D'ARMEMENT DE CABOTEURS DE MOINS DE 500 t.j.b.							
Année	nombre d'entreprises possédant:					Nombre total d'entreprises	Nombre total de caboteurs
	1 Caboteur	2 Caboteurs	3 Caboteurs	4 Caboteurs	5 caboteurs		
1965	16	4	4	0	1	25	41
1-7-1968	15	7	2	3	0	27	47

Un certain nombre d'armements ont disparu, et il s'est produit par ailleurs quelques regroupements d'armateurs pour acquérir des navires plus modernes.

7.1112 Navires de 500 à 3000 t.j.b.

En 1965, les 95 navires de 500 à 3000 t.j.b. se répartissaient entre 39 entreprises d'armement, 20 entreprises n'ayant qu'un bateau; le 1er Juiller 1968,

28 entreprises se partageaient les 64 navires restants.

Le tableau suivant indique la taille des entreprises d'armement :

TAILLE DES ENTREPRISES D'ARMEMENT DE NAVIRES DE 500 à 3000 t.j.b.										
Année	Nombre d'armements possédant:								Nombre total d'entreprises	Nombre total de caboteurs
	1	2	3	4	5	6	9	12		
1965	20	4	6	4	3	1	0	1	39	95
1-7-1968	15	3	3	5	1	0	1	0	28	64

On constate que la taille des entreprises d'armement est en général beaucoup plus importante que celles armant de petits caboteurs. Par ailleurs la plupart de ces entreprises possèdent, en général, d'autres navires de tonnage plus important.

7.112 Statut juridique des entreprises

7.1121 Caboteurs de moins de 500 t.j.b.

La plupart des entreprises sont constituées sous forme de S.A.R.L. ou d'associations en participation. La formule du "capitaine-armateur", si répandue en Allemagne et aux Pays-Bas, n'est pas mise en pratique en France ; un seul petit caboteur est dirigé par son propriétaire.

7.1122 Caboteurs de 500 à 3000 t.j.b.

La plupart des entreprises possédant des caboteurs de plus de 500 t.j.b. sont constituées en S.A.R.L. ou en sociétés anonymes. Certaines possèdent par ailleurs une flotte très importante.

7.12 Organismes professionnels

Les armateurs de petits caboteurs se sont réunis pour défendre leurs intérêts au sein d'un "bureau national du petit cabotage français" (B.N.P.C.F.),

mais leur regroupement sur le plan commercial n'est encore qu'assez peu poussé.

La majorité des propriétaires de caboteurs de taille supérieure à 500 t.j.b. possèdent également des navires de fort tonnage affectés au long cours, et adhèrent en général à des organismes principalement intéressés par les problèmes de la navigation au long cours.

7.2 L ' A I D E
A U C A B O T A G E

7.21 Caboteurs de moins de 500 t.j.b.

7.211 L'aide en faveur du cabotage résultant du décret de 1955

7.2111 Origine et modalité

L'aide au cabotage a été instituée par le Décret n° 55-3 du 3 Janvier 1955 et a cessé le 1er Janvier 1968. Elle est constituée sur le plan financier par une allocation forfaitaire calculée en fonction de la jauge brute de chaque navire, des conditions de son exploitation et du trafic assuré.

Elle est réservée aux navires français âgés de moins de 20 ans, jaugeant moins de 500 tonneaux, à l'exclusion de ceux assurant principalement le transport des passagers ou des hydrocarbures en vrac, des remorqueurs et des navires naviguant habituellement dans les ports et rades ou à l'embouchure des fleuves, des navires appartenant à des entreprises effectuant principalement des transports pour leur propre compte.

L'aide au cabotage est calculée à partir d'une allocation de base par tonneau de jauge brute et par jour d'armement administratif de chaque navire, un parcours moyen minimum de 30 miles étant exigé pour chaque jour d'armement.

Les taux de l'allocation de base sont les suivants :

- pour les navires effectuant des trafics sur le cabotage international, sauf avec la Tunisie :
40 francs par tonneau de jauge brute pour les 400 premiers tonneaux.
120 francs par tonneau de jauge brute de 401 à 500 tonneaux.
- pour les navires effectuant d'autres trafics de cabotage :
40 francs par tonneau de jauge brute.

L'allocation de base est affectée de coefficients destinés à tenir compte du trafic assuré par le navire.

A l'origine ces coefficients donnaient un avantage important au trafic de cabotage international avec l'Europe du Nord, où il y avait une forte concurrence des caboteurs Allemands et Hollandais, par rapport au trafic avec l'Europe du Sud.

Les coefficients relatifs au cabotage avec l'Afrique du Nord étaient par ailleurs très faibles.

L'arrêté du 20 Novembre 1966 a modifié les coefficients de trafic définis antérieurement.

Il a été mis fin à la distinction entre la zone Nord et les autres zones car la concurrence étrangère s'exerce de façon aussi intensive dans tous les secteurs.

D'autre part, le partage des trafics franco-tunisien et franco-algérien avec les armements tunisiens et algériens imposait d'accorder aux navires affectés à ces deux trafics une aide égale à celle dont bénéficiaient les navires affectés au trafic national.

Les coefficients qui résultent de l'arrêté de 1966 sont les suivants :

- 1,3 pour le cabotage international sauf avec Tunisie et Algérie.
- 0,3 pour le cabotage port à port français (y compris la Corse)
 - port à port Départements d'Outre-Mer
 - ports français à ports algériens et tunisiens
 - entre ports algériens, entre ports tunisiens et
 - entre les uns et les autres.

Cette aide, dont le montant était de 2 millions de F. jusqu'en 1966, a été réduite à 1 million de F. en 1967 et supprimée depuis le 1er janvier 1968.

En 1967, pour compenser cette réduction, la Délégation à l'Aménagement du Territoire a accordé une aide de 1 million de Francs sur le Fonds d'Investissement pour l'Aménagement du Territoire et a accordé une aide de 0,8 millions de Francs en 1968.

Par contre, depuis le 1er Janvier 1968, les caboteurs de moins de 500 t.j.b. peuvent bénéficier de l'aide générale à l'armement analysée aux paragraphes 7.2121 et 7.2111.

7.2112 Evolution passée du montant des subventions

Le tableau suivant indique le montant des subventions accordées à l'armement entre 1955 et 1965.

REPARTITION DES SUBVENTIONS AU PETIT CABOTAGE					
Année	Cabotage national (francs)	Cabotage international (francs)	Moyen (francs)	Immobilisations pour réparations (francs)	Total (francs)
1955	496 603	601 773	267	92 439	1 191 082
1956	638 151	632 279	11 740	82 145	1 364 315
1957	587 636	536 505	27 038	46 388	1 197 567
1958	457 509	639 625	11 760		1 108 894
1959	427 764	645 802	13 969		1 087 535
1960	564 574	1 244 849	69 726		1 899 149
1961	501 019	1 336 837	69 300		1 907 156
1962	428 406	1 522 358	1 767		1 952 531
1963	451 818	1 549 595	2 407		2 003 820
1964	333 196	1 662 459	3 846		1 999 501
1965	323 397	1 655 687	28 146		2 007 230
Total	5290 074	12 027 771	259 966	220 972	17 718 783

Cette subvention qui était de l'ordre de 1,2 millions de francs avant 1960 s'est maintenue aux alentours de 2 millions de francs jusqu'en 1966. Elle était de 1 million de francs en 1967 avant d'être supprimée totalement.

La part de subvention allant au cabotage international a crû constamment. Ceci s'explique par le fait que la part du nombre de jours de mer pour le trafic international est passée de 26 % en 1956 à 33 % en 1960 à 51 % en 1965 comme le montre le tableau suivant :

	Nombre de jours en mer		
	1956	1960	1965
Tous trafics	13 246	14 568	8 688 (1)
Trafic international	3 380	4 798	4 474 (1)
% du trafic total	25,6	32,9	51,4

(1) La diminution du nombre de jours de mer entre 1960 et 1965 malgré l'augmentation des tonnages transportés s'explique essentiellement comme nous le verrons par la suite par le fait que la capacité moyenne de transport des navires s'est accrue entre 1960 et 1965 ainsi que le coefficient de remplissage.

Par le double jeu de cette évolution des trafics et des coefficients dont sont affectées les différentes catégories de trafic depuis 1955, les subventions versées, à l'origine réparties à peu près également entre cabotage national et international, ont de plus en plus bénéficié au cabotage international.

7.2113 Effets de l'aide sur l'évolution de la flotte de caboteurs

Nous distinguerons 3 périodes :

- Période de 1955 à 1965

Bien que le nombre de navires de moins de 500 t. j. b. se soit maintenu au cours de la période 1955-1966, la flotte de caboteurs s'est largement renouvelée. 85 % des navires ont été remplacés. Pour ce faire, les armateurs ont fait principalement appel au marché des navires de seconde main largement alimentés par les navires allemands et hollandais.

La jauge brute a augmenté de 60 % et le port en lourd a pratiquement doublé tandis que le nombre de navires restait de 43.

Nous avons, dans les tableaux suivants classé les flottes au 1er Janvier 1955 et au 1er Janvier 1966 par : jauge brute, port en lourd, puissance de l'appareil moteur et tranche d'âge.

1. Classement par tranche de jauge brute (nombre de navires)

	0 à 100 tjb	101 à 200 tjb	202 à 300 tjb	301 à 400 tjb	401 à 499 tjb
1.1.55	6	8	16	5	8
1.1.66	-	4	7	5	27

2. Classement par tranche de port en lourd (nombre de navires)

	0 à 200 tdw	201 à 400 tdw	401 à 600 tdw	601 à 800 tdw	801 et plus
1.1.55	12	19	7	2	3
1.1.66	2	9	7	7	18

3. Classement par puissance de l'appareil moteur (nombre de navires)

	0 à 250 CV	251 à 500 CV	501 à 750 CV	751 et plus
1.1.55	20	18	1	4
1.1.66	4	20	6	13

4. Classement par tranche d'âge (nombre de navires)

	0 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	16 à 20 ans	plus de 20 ans
1.1.55	13	4	3	9	15
1.1.66	5	13	12	9	4

On constate ainsi :

- un déplacement des jauges unitaires vers les tonnages les plus élevés. Le nombre de navires de plus de 400 tonneaux est passé de 8 à 27 alors que le nombre de navires de moins de 200 tonneaux est passé de 14 à 4. La jauge moyenne est passée de 260 à 405 tonneaux.

Ce fait est dû essentiellement à l'avantage donné à la tranche 400-500 tjb par le taux d'allocation de base (120 F au lieu de 40 F).

- un déplacement analogue des ports en lourd unitaires : 25 navires ont un port en lourd supérieur à 600 Tdw contre 5 en 1955.

- une augmentation aussi nette de la puissance de l'appareil moteur : le nombre de navires ayant une puissance moteur supérieure à 500 CV est passé de 5 à 19.

- un rajeunissement de la flotte : l'âge médian est passé de 16 ans en 1955 à 13 ans en 1956. Le nombre de navires de moins de 15 ans d'âge est passé de 20 à 30, bien que le nombre de navires de moins de 5 ans d'âge ait diminué de 13 à 5. Cela peut paraître surprenant mais s'explique par le fait que le renouvellement de la flotte française s'est fait principalement par l'acquisition de navires d'occasion étrangers.

- Période 1966-1967

On a assisté à une progression très importante de la flotte de petits caboteurs entre 1965 et 1968. Au 1er Janvier 1968 il y avait 48 caboteurs en activité, jaugeant 21 496 tonneaux de jauge brute (soit 448 tjb en moyenne) et de port en lourd global de 39 069 tdw (815 en moyenne). L'âge moyen de cette flotte était de 11,3 ans. Cette progression a coïncidé avec une régression très sensible de la flotte de caboteurs de plus de 500 tjb ; plusieurs navires ont été construits en 1966 et 1967.

- Premier semestre 1968

Alors qu'on aurait pu s'attendre à une évolution analogue à celle qui s'était manifestée dans les 2 dernières années, il semble que la suspension de l'aide à l'armement au cabotage ait ralenti très nettement le développement de la flotte. On constate même qu'un caboteur de 499 tjb a été vendu à l'étranger.

7.2114 Effets de l'aide sur l'évolution du trafic

Le tableau suivant indique pour les années 1956, 1960, 1965 et 1967 le trafic global annuel de la flotte avec distinction du cabotage sous monopole et du cabotage international :

	1956		1960		1965		1967	
	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%	tonnage	%
Trafic de cabotage sous monopole	540 000	90	621 080	75,6	580 269	56	498 930	39
Trafic de cabotage international	60 000	10	200 406	24,4	458 999	44	770 937	61
Total	600 000	100	821 482	100	1039268	100	1269867	100

Le trafic de cabotage national a très peu varié alors que l'accroissement du trafic international a été de 25 % par an. La part du tonnage du trafic international est passée de 10 % en 1956 à 61 % en 1967.

L'octroi de subventions plus élevées pour les navires pratiquant le cabotage international semble donc avoir eu un effet sur le trafic pour les petits caboteurs français.

Une étude portant sur 7 sociétés groupant 20 navires au total a montré en 1964 que la valeur brute du matériel naval figurait au bilan pour 20 millions de F et l'aide perçue (1,3 millions de F) représentait 6,5 % de cette valeur, ou 58 % des amortissements, ou 10 % environ des charges fixes d'exploitation.

On peut donc considérer que l'aide au cabotage a contribué à compenser le handicap du pavillon français par rapport au pavillon étranger.

7.212 Autres formes d'aide

7.2121 Remboursement partiel des charges de maladie

Pendant les 4 premiers mois suivant la mise à terre d'un marin malade, celui-ci était à la charge totale de l'armateur (salaire + frais médicaux)

Depuis la suppression de l'aide au cabotage, l'Etat prend à sa charge une partie de ces frais sous forme de remboursement partiel des cotisations des armateurs à la Caisse de l'Entraide Nationale des Invalides de la Marine.

7.2122 Remboursement de la taxe sur les salaires

La taxe de 5 % sur les salaires inférieurs à 5000 F/mois et

de 11 % sur les salaires supérieurs est remboursée par l'Etat depuis le 1er Janvier 1968.

7.2123 Aides à l'investissement

Les armateurs français ne peuvent généralement bénéficier que de crédits à moyen terme, les crédits à long terme (7 ou 8 ans) étant plus rares. Dans tous les cas, le volume des prêts ne peut excéder 50 % de la valeur d'achat du navire.

Des bonifications d'intérêt ramènent le taux à 4,5 %, mais peuvent être restreintes à des périodes de 4 ou 5 ans si l'on estime que l'armateur peut amortir son navire rapidement.

Ces bonifications d'intérêts sont accordées même dans le cas d'emprunts contractés pour la construction de navires à l'étranger ou l'achat de navires d'occasion. Il n'est pas possible d'évaluer quelle part du montant global des bonifications d'intérêt accordées à l'armement au commerce a bénéficié aux caboteurs de moins de 500 tjb.

Entre 1955 et 1965, les investissements nets des armateurs français ont atteint 32,5 millions de francs, dont les 2/3 pour l'achat de navires d'occasion. Ces achats ont porté en général sur des navires étrangers.

En effet, selon les armateurs la construction dans les chantiers navals français coûterait environ 30 % de plus qu'aux Pays-Bas où existent de nombreux petits chantiers particulièrement bien adaptés à la construction de caboteurs.

Par ailleurs, ils trouvent dans le marché de l'occasion largement alimenté par les flottes allemande et hollandaise toute une gamme de navires diversifiés à des prix qui correspondent à leurs possibilités financières.

En 1964, l'endettement de 7 entreprises représentatives de la profession était de l'ordre de 45 % de la valeur nette du matériel naval. Cet endettement s'est particulièrement accru ces dernières années.

7.22 L'aide aux caboteurs de 500 à 3000 tjb

7.221 Aide à l'armement (loi de décembre 1961)

7.2211 Origine, modalité et évolution

Les navires de 500 à 3000 tjb bénéficient de l'aide à l'armement définie par la loi de Décembre 1961. Cette aide comporte deux régimes :

- un régime automatique d'aide accordée suivant des barèmes en fonction de 2 critères : tonnage et vitesse du navire. Cette aide tend à favoriser les navires modernes, rapides et de grande taille.

- un régime sélectif d'aide accordée en fonction de critères commerciaux et de trafic lorsque les résultats du compte d'exploitation sont négatifs.

De 1961 à 1967, le montant de l'aide globale annuelle était de 40 millions de francs dont les 2/3 étaient affectés au régime automatique.

Par exemple, l'aide accordée en 1961 a été de 39 millions de francs dont 26 pour l'aide automatique dite aide à barèmes. Cette aide a été réduite de 70 % en 1967 et ne s'est élevée qu'à 11,5 millions de francs en 1968, dont 7,7 pour l'aide à barèmes.

Le tableau suivant donne des exemples d'aide à barèmes accordée en 1967. Les crédits affectés n'ont pas permis d'appliquer les barèmes intégralement. Ils ont dû être réduits de 70 %.

Tonnage en tdw	Vitesse en noeuds	Aide théorique par jour d'armement F/jour	Aide réelle accordée en 1967 en F/jour
1 200	10	60	18
2 000	12	83	15
3 000	13	97	29
4 000	15	103	31

D'autre part, ces barèmes sont affectés, comme pour l'aide aux petits caboteurs, de coefficients compris entre 0,4 et 1,8 suivant les zones de trafic.

7.2212 Effet de l'aide sur l'évolution de la flotte et du trafic des caboteurs de 500 à 3000 tjb.

Entre 1955 et 1968, la flotte des caboteurs de 500 à 3000 tjb n'a cessé de diminuer. Le nombre de navires est passé de 147 à 68, la baisse étant particulièrement sensible entre 1966 et 1968, période qui correspond à la diminution très forte de l'aide de l'Etat.

La jauge brute passait de 283 000 tjb en 1965 à 172 000 en 1966 et à 125 000 à 1968.

La jauge moyenne par navire est passée de 1925 tjb en 1955 à 1840 tjb en 1968. Le tableau I ci-dessous montre que la part des navires de plus de 2000 tjb est passée de 53 à 41 %.

D'autre part, cette flotte a considérablement vieilli, l'âge médian passant de 7 à 14,5 ans. Depuis 1968, un grand nombre d'unités récentes ont été vendues à l'étranger (souvent aux pays en voie de développement d'Afrique ou à des pavillons de complaisance). Il n'y a plus qu'un seul navire de moins de 5 ans dans cette flotte, et on constate par ailleurs que la proportion des navires de plus de 20 ans a beaucoup augmenté depuis 2 ans. (voir tableau ci-dessous).

I - Classement par jauge brute (nombre et %) .,

		500 à 1000 tjb	1000 à 1500 tjb	1500 à 2000 tjb	2000 à 2500 tjb	2500 à 3000 tjb	Total
au 1.1.55	nbre	20	34	15	36	42	147
	%	14	23	10	24	29	100
au 1.1.66	nbre	12	27	16	20	20	95
	%	13	28	17	21	21	100
au 1.7.68	nbre	3	21	11	13	15	68
	%	12	31	16	19	22	100

II - Classement par tranche d'âge (nombre et %)

		0 à 5 ans	6 à 10 ans	11 à 15 ans	16 à 20 ans	plus de 20 ans	cumul
au 1.1.55	nbre	60	48	6	6	27	147
	%	41	33	4	4	18	100
au 1.1.66	nbre	13	30	26	20	6	95
	%	14	32	27	21	6	100
au 1.7.68	nbre	1	13	23	19	12	68
	%	15	19	34	27,5	18	100

Il semble donc que les difficultés de cette catégorie de navires sont structurelles, contrairement à ce qui se passe pour les petits caboteurs.

7.222 Autres formes d'aide

Les navires de 500 à 3000 tjb bénéficient par ailleurs, des mêmes formes d'aide que les petits caboteurs (paragraphe 7.212)

CHAPITRE 8 - CONCLUSIONS - RECOMMANDATIONS

8.1 R A P P E L
DES RESULTATS

8.11 Cabotage national

La présente étude a montré que l'évolution des structures économiques d'un certain nombre de branches d'activité se traduirait notamment par un développement important des grands sites portuaires et industriels déjà existants. Ces zones portuaires et industrielles étant expéditrices de produits pondéreux intermédiaires (ciment, engrais, soufre, produits métallurgiques), il en résulterait un développement "naturel" des trafics par cabotage national depuis ces zones vers les industries plus légères implantées dans les régions côtières de l'ouest. Ce développement naturel du cabotage serait assez modéré, puisqu'il se ferait à un taux moyen annuel de 1,2 % jusqu'en 1975 et de 3,1 % de 1975 à 1985.

Il est à remarquer d'ailleurs que ce taux serait une moyenne pour l'ensemble des régions côtières et que le trafic déchargé dans les ports bretons se développerait à un rythme supérieur à la moyenne.

L'étude a par ailleurs montré qu'un abaissement de 50 % des charges portuaires qui sont très lourdes et qui pèsent d'autant plus dans le coût total de transport que la distance maritime franchie est plus courte, entraînerait un recul de l'hinterland du cabotage et un accroissement de son trafic de 500.000 tonnes environ en 1975 (2,5 millions de tonnes). Le taux de croissance du cabotage national serait alors porté à 4 % d'ici 1975.

L'un des objectifs fondamentaux de l'Aménagement du Territoire est par ailleurs de décentraliser la région parisienne en créant des emplois, notamment dans les régions de l'ouest et du sud-ouest particulièrement sous-industrialisées.

Inciter certaines industries à s'implanter en bordure des côtes dans l'hinterland du cabotage et le plus près possible des ports régionaux, semble donc une mesure complémentaire avec un abaissement des charges portuaires et qui permettrait la réalisation d'un double objectif : création d'emplois nouveaux et acheminement de marchandises à des prix intéressants.

L'accroissement du trafic rendrait nécessaire le développement de la flotte de cabotage utilisée pour le port à port français et une modification de sa structure dans le sens de l'accroissement de la part des petits navires de 500 t.j.b. susceptibles d'une meilleure utilisation.

8.12 Cabotage international

Le trafic des navires de moins de 3.000 t.j.b. entre la France et la zone de cabotage internationale, assuré par l'ensemble des pavillons en concurrence, s'accroîtrait avec un taux moyen annuel de 4,7 % d'ici 1975 et 1985.

Pour que le pavillon français développe son trafic à un taux au moins égal au taux général, la flotte devra s'accroître et subir des modifications dans le sens d'une diminution de la part des navires de 500 à 3000 t.j.b. susceptibles d'une moins bonne utilisation que les navires de 500 t.j.b. (700 à 1000 tonnes de port en lourd); une estimation du total des dépenses de transport par cabotage international (frets F.I.O. pondérés par les trafics sur chaque relation) a permis les évaluations suivantes :

- a) sur 344 millions de francs dépensés en frets pour le trafic international de navires de moins de 3000 t.j.b. chargés ou déchargés en France, 250 millions de francs soit 72 % sont allés à l'armement étranger.
- b) le montant total des devises payées à l'armement étranger serait approximativement de 75 millions de francs. Ces estimations, faites pour 1965, sont répétées-le assez sommaires.

8.2 RECOMMANDATIONS ... 8.21 Les mesures susceptibles de permettre le développement du cabotage et des activités industrielles régionales qui lui sont liées, concernent l'ensemble des agents économiques suivants : Etat, collectivités locales (Chambres de Commerce, départements, villes), Société d'armement au cabotage, Entreprises. Elles portent sur les domaines suivants :

- 1) Ports maritimes - (outillage, organisation et régime administratif)
- 2) Aide au cabotage - (prix de revient et développement de la flotte).
- 3) Information et incitation des entreprises
- 4) organisation de l'armement.

8.22 Mesures concernant les ports maritimes

8.221 Amélioration de la manutention

Les mesures les plus importantes concernent l'amélioration de la manutention dans le sens de :

- accroissement des cadences de déchargement de façon à limiter le temps de séjour, donc les charges d'immobilisation des navires au port, poste qui intervient pour 20 % dans le fret maritime (indépendamment des charges portuaires) (cf.paragraphe 4.31).

- abaissement des coûts de manutention

les mesures consistent en un effort d'investissement en outillage moderne et adapté aux petits caboteurs de la part des collectivités locales, pour l'outillage public et de la part des industriels utilisant leurs propres installations. L'abaissement du prix de la manutention devrait être un effet à moyen terme, à mesure du développement des trafics.

8.222 Régime administratif

a) droits de quai

l'abaissement des charges portuaires nécessaire résultera avant tout de l'amélioration de l'outillage (la manutention forme environ 50 % des charges portuaires sur le navire et sur la marchandise) mais pourrait parallèlement être obtenu par l'accentuation du régime actuel d'application des droits de port au cabotage. On pourrait envisager notamment :

- l'exonération complète et généralisée des droits de quai perçus par l'Etat pour les navires affectés au cabotage national,
- l'abaissement des taux de cette taxe applicable aux navires du cabotage international.

b) services portuaires

les services portuaires nécessités par les manoeuvres des navires (pilotage, remorquage) qui forment 20 % des frais portuaires à la charge du navire, dépendent largement des facilités naturelles du site portuaire. On devra donc dans les aménagements et extensions des bassins et des quais, réserver aux caboteurs les quais et estacades les plus faciles d'accès. Dans la mesure du possible, on pourrait parallèlement supprimer le caractère obligatoire du pilotage, ou relever la taille maximale des navires exemptés (150 tonneaux).

c) Entreprises auxiliaires

l'organisation des nombreuses corporations et entreprises auxiliaires et la limitation au minimum des dépenses qu'elles entraînent, constitue un problème délicat dont la solution favoriserait le cabotage. (Consignation, courtage et transit forment 15 à 20 % des charges portuaires sur navires et marchandises).

8.23 Aide au cabotage

8.231 Prix de revient du transport par cabotage

On a montré au chapitre 7 que les mesures d'aide destinées à améliorer la compétitivité des caboteurs français, ont été largement suivies d'effets dans le passé (rajeunissement de la flotte, accroissement du port en lourd global)

La subvention d'exploitation devrait donc être rétablie dans l'avenir, et principalement pour les moins de 500 t.j.b.

L'analyse faite au chapitre 6 a montré qu'il était souhaitable qu'une part de plus en plus importante du trafic de cabotage soit assurée par des navires de moins de 500 t.j.b. susceptibles d'une meilleure utilisation. Il serait donc souhaitable d'accroître les taux de la subvention versée aux petits caboteurs. La part du trafic assurée par des moins de 500 t.j.b., est de très loin, plus faible en cabotage international, où cependant l'effort le plus grand sera à faire, du fait de l'accroissement plus fort des trafics et de la diminution rapide des gros caboteurs. Il semble donc nécessaire de maintenir les coefficients de trafic favorisant le cabotage international et même d'accroître l'avantage réservé à ce dernier type de trafic.

- D'autres mesures paraissent pour alléger les charges d'exploitation des caboteurs et ainsi réduire leur handicap par rapport aux caboteurs hollandais et allemands :

- . permettre l'alignement des effectifs des équipages des caboteurs, en particulier des petits caboteurs sur leurs concurrents étrangers qui comptent en moyenne 3 hommes de moins à Bord.
- . adapter en France le régime fiscal du capitaine armateur qui a donné d'excellents résultats à l'étranger. (Le salaire du capitaine copropriétaire d'un navire ne serait pas considéré comme un bénéfice mais comme une charge d'exploitation.)

8.232 Développement de la flotte

Le développement de la flotte nécessaire pour faire face au trafic prévisible, serait largement favorisé par la reconduction et l'élargissement des facilités de crédit accordées à l'armement.

Les facilités de crédit (dont la durée et le taux seraient à accroître) devraient être accordée de préférence pour l'achat de petits caboteurs avec un jeu de primes favorisant le remplacement de navires de 500 à 3 000 t.j.b. par un tonnage équivalent en petits caboteurs.

8.24 Information et incitation des entreprises

Il serait nécessaire que l'Etat et les collectivités locales mettent en oeuvre des mesures spécifiques d'incitation et d'information visant à orienter l'implantation des entreprises susceptibles d'être intéressées par le cabotage dans les zones portuaires elles-mêmes. L'Etat pourrait fournir des subventions à la décentralisation, de même nature que celles du régime actuel des aides à l'expansion industrielle régionale (primes de développement, exonérations fiscales, etc...). Les collectivités locales pourraient aménager des zones portuaires en réduisant au minimum compatible avec l'importance des navires de cabotage, les contraintes d'accès par mer.

8.25 Organisation de la profession

Il est du plus haut intérêt que la profession s'organise elle-même, comme elle a commencé de le faire en créant, par exemple, des associations d'armateurs à gestion commerciale unique. De tels pools facilitent la recherche des frets, et en permettent une répartition plus rationnelle entre les navires, selon leur spécialité, leur localisation à un instant donné et conduisent en définitive à une économie sur les dépenses de transport pour les usagers.

8.3 CABOTAGE : L'étude détaillée des coûts de transport par cabotage, de INSTRUMENT D E la concurrence entre le cabotage et les moyens de transport terrestres ainsi qu'une analyse par branche des L ' AMENAGEMENT DU port terrestres ainsi qu'une analyse par branche des T E R R I T O I R E possibilités de développement d'activités industrielles dans les régions côtières de l'Ouest ont permis d'établir les points suivants :

I - Le développement naturel des grands sites portuaires

industriels (industries lourdes) qui ira en s'accroissant entraînera des possibilités importantes de développement de courants de trafic de matières pondéreuses par cabotage à destination d'industries plus légères.

II - Les catégories d'activités industrielles, qui seraient susceptibles d'utiliser le cabotage donc de donner lieu au développement ou à la création de telles industries légères dans les régions côtières de l'Ouest, seraient notamment :

Matériaux de construction : - Usines de broyage du clinker
- Unités de préfabrication de produits en béton.

Engrais : - Unités de transformation recevant les engrais en vrac pour mélange, ensachage, commercialisation.

Produits sidérurgiques : - Unités de transformation des produits sidérurgiques.

Pâtes papiers et cartons : - Eventuellement unités de production de papiers spéciaux pour l'exportation
- Eventuellement unités de transformation des papiers et cartons pour emballage, papiers peints....

Industries chimiques et pétrochimiques : - Unités de transformation des matières plastiques (chlorure de polyvinyle, polyéthylène, polystyrène) telles que :
. fabrication de films et plaques (extrusion)
. revêtement de sol (calandrage)
. fabrication de récipients pour liquides alimentaires (extrusion - soufflage)
- Eventuellement création d'une industrie pétrochimique lourde à Brest dans l'hypothèse de l'implantation d'une raffinerie dans ce port.

III - Le cabotage et en particulier les flottes de petits caboteurs apparaissent donc à la fois comme un mode de transport économique bien adapté à la desserte d'industries devant se développer rapidement des industries lourdes portuaires, et comme un moyen propre à développer des industries légères complémentaires des premières dans les régions côtières moins favorisées.

ANNEXES

Répartition de la flotte française de caboteurs par taille et par nature
de produits transportés au 1/1/66

Tableau 1-1

Taille des navires (t.j.b.)	Cargos secs		Bananiers Fruitiers Polythermes		Transporteurs de vrac		Tankers à vin		Sous-total cargos		Pétroliers et G.P.L. - G.N.L		Total	
	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.	Nombre	t.j.b.
<u>1. Navires de moins de 500 t.j.b</u>														
100 - 200	4	569							4	569	1	119	5	688
200 - 300	7	1.769							7	1.769	-	-	7	1.769
300 - 400	5	1.752							5	1.752	1	320	6	2.072
400 - 500	27	13.364							27	13.364	6	2.920	33	16.284
Sous-total	43	17.454	-	-	-	-	-	-	43	17.454	8	3.359	51	20.813
<u>2. Navires de 500 à 3.000 t.j.b</u>														
500 - 1000	7	6.877	1	856	-	-	4	3.258	12	10.991	4	3.300	16	14.291
1000 - 1500	21	26.126	1	1.129	1	1.234	4	4.899	27	33.388	10	12.189	37	45.577
1500 - 2000	11	18.829	1	1.998	2	3.792	2	3.805	16	28.424	13	22.598	29	51.022
2000 - 2500	13	28.383	1	2.059	3	7.091	3	6.889	20	44.422	6	12.941	26	57.363
2500 - 3000	8	22.664	-	-	11	29.491	1	2.630	20	54.785	6	16.430	26	71.215
Sous-total	60	102.879	4	6.042	17	41.608	14	21.481	95	171.960	39	67.458	134	239.468
Total navires de moins de 3.000 t.j.b.	103	120.333	4	6.042	17	41.608	14	21.481	138	189.414	47	189.414	185	260.281

Source = secrétariat à la marine marchande.

REPARTITION SELON L'AGE DES CABOTEURS DE MOINS DE 500 t.j.b. (Hors pétroliers)

Période de Construction	âge au 1/1/1966	Jauge brute (1000 t.j.b.)		%	
		par tranche	cumulé	par tranche	cumulé
avant 1945		1,3	1,3	10	10
1946 - 1950		4,2	6,0	24	34
1951 - 1955		3,3	6,3	19	53
1956 - 1960		5,8	15,1	34	87
1961 - 1965		2,3	17,4	13	100
TOTAL		17,4		100	

Source : Secrétariat à la Marine Marchande.

REPARTITION SELON L'AGE DES NAVIRES DE 500 à 3000 t. j. b. (hors pétroliers)

Période de Construction	âge au 1/1/1966	Jauge brute		%	
		par tranche	cumulé	par tranche	cumulé
avant 1945		7,4	7,4	4	4
1946 - 1950		40,7	48,1	24	28
1951 - 1955		43,0	91,1	25	53
1956 - 1960		56,0	147,1	32	85
1961 - 1965		24,9	172,0	15	100
TOTAL		172,0		100	

Source : Secrétariat à la Marine Marchande

EVOLUTION DE LA FLOTTE FRANCAISE
DE CABOTAGE DE 1955 à 1965

Tableau 2

(Caboteurs de moins de 500 t.j.b.)

Année (1er Janvier)	Nombre de navires	jauge brute (t.j.b.)	port en lourd (tonnes)
1955	43	11.195	14.907
1956	42	11.504	15.429
1957	43	11.829	15.679
1958	41	12.186	16.200
1959	42	13.924	19.650
1960	46	15.901	22.658
1961	42	15.155	21.653
1962	41	14.515	21.024
1963	40	14.642	22.478
1964	41	14.958	22.981
1965	38	14.411	22.499
1966	43	17.454	28.110

Source : secrétariat à la Marine Marchande

COMPARAISON DES FLOTTES DE CABOTEURS DE MOINS DE 1.500 T.J.B.
DANS LES PAYS DU NORD DE L'EUROPE (1960-1961)

Tableau 3-1

PAYS	Navires de 100 à 500 t. j. b.			Navires de 500 à 1.000 t.j.b.			Navires de 1.000 à 1.500 t.j.b.(1)			Sous-totaux tous navires de moins de 1.500 t.j.b.		
	Nombre	Tonnage (t.j.b.)	Tonnage moyen (t.j.b.)	Nombre	Tonnage (t.j.b.)	Tonnage moyen (t.j.b.)	Nombre	Tonnage (t.j.b.)	Tonnage moyen (t.j.b.)	Nombre	Tonnage (t.j.b.)	Tonnage moyen (t.j.b.)
Allemagne de l'Est	24	10.000	417	-	-	-	-	-	-	24	10.000	417
Allemagne de l'Ouest	1.139	315.000	275	148	125.400	850	108	141.200	1.310	1.395	581.600	416
Danemark	230	58.100	252	34	25.000	735	19	20.000	1.050	283	103.100	365
Finlande	152	34.000	224	10	12.000	750	42	54.000	1.280	210	100.000	476
Grande-Bretagne	245	77.000	312	275	197.000	716	291	421.000	1.450	811	695.000	855
Pays-Bas	800	354.000	403	34	27.900	820	44 ^x	74.000 ^x	1.680 ^x	958	456.500	476
Pologne	15	7.000	465	8	6.000	750	20	29.400	1.470	43	42.400	985
Suède	530	150.000	283	22	18.000	817	60	79.000	1.320	612	247.000	404
Sous-totaux tous pays	3.215	1005.700	313	537	411.300	765	584	818.600	1.400	4.336	2 235.600	515

x Navires de 1.000 à 2.000 t.j.b.

(1) Il paraît probable que ces statistiques incluent, pour certains pays, quelques navires de taille comprise entre 1.500 et 2.000 t.j.b.

COMPOSITION DES FLOTTES DE CABOTEURS DE DIVERS

Tableau 3-2

PAYS D'EUROPE EN 1963

Taille des navires (t. j. b.)	Allemagne Occidentale		Pays-Bas		Italie		Belgique		Norvège		France	
	Nombre de navires	%	Nombre de navires	%	Nombre de navires	%	Nombre de navires	%	Nombre de navires	%	Nombre de navires	%
1. Navires de moins de 500 t.j.b.												
Moins de 100	113	6,4	2	0,2	(non inclus)							
100-200	} 641	36,0	50	4,9							5	2,8
200-300			88	8,7							7	3,8
300-400	} 495	27,3	213	20,9							5	2,8
400-500			522	53,3							32	17,6
Sous-total navires moins de 500 t.j.b.	1.249	70,2	905	89,0	328	54,5	14	41,2	582	67,3	49	27,0
2. Navires de 500 à 3000 t.j.b.												
500-1000	180	10,1	26	2,6	110	18,3			58	6,7	16	8,8
1000-2000	} 350	19,7	51	5,0	133	22,2			145	16,8	66	36,5
2000-3000			35	3,4	30	5,0				80	9,2	50
Sous-total navires de 500 à 3000 t.j.b.	530	29,8	112	11,0	273	45,5	20	58,8	283	32,7	132	73,0
T O T A L	1.779	100	1.017	100	601	100	34	100	865	100	181	100

DATE DE MISE EN SERVICE DES CABOTEURS DE MOINS DE 500 T.J.B.
DANS DIVERS PAYS D'EUROPE

Tableau 3-3

Date de mise en service	Allemagne Occidentale (1)			Pays-Bas			Italie			Norvège (2)			France		
	Nombre de navires	%	Taille moyenne (t.j.b.)	Nombre de navires	%	Taille moyenne (t.j.b.)	Nombre de navires	%	Taille moyenne (t.j.b.)	Nombre de navires	%	Taille moyenne (t.j.b.)	Nombre de navires	%	Taille moyenne (t.j.b.)
Après 1959	211	21,7	420	141	15,6	467	15	4,6	422	(66)	11,4	296	8	16,3	474
De 1955 à 1959	159	16,3	425	321	35,5	464	17	5,2	480	(107)	18,4	298	13	26,6	486
De 1950 à 1954	147	15,1	396	211	23,3	436	46	14,0	475	(58)	10,0	252	12	24,5	410
De 1945 à 1949	78	8,0	365	66	7,3	394	88	26,8	326	(55)	9,4	225	9	18,4	380
De 1940 à 1944				28	3,1	370	71	21,6	348	(64)	11,0	224	1	2,0	296
De 1935 à 1939	121	12,4	260	70	7,7	286				(28)	4,2	248	3	6,1	169
De 1930 à 1934				32	3,5	226									
De 1925 à 1929	92	9,4	172	31	3	194	91	27,8	378				3	6,1	246
De 1920 à 1924				1	0,6					(204)					
Avant 1920	166	17,1	151	4							35,0	174			
T O T A L	974 sur 1.245	100	315	905	100	417	328	100	378	582	100	236	49	100	408

(1) Statistiques portant sur 974 navires immatriculés au "Verband Deutscher Küstenschiffer e.v."

(2) Statistiques portant sur 827 navires de moins de 500 t.j.b., incluant des bâtiments qui ne transportent pas de marchandises.

P O R T S	Navigation Internationale		Cabotage national		
	Entrée	Sortie	Entrée	Sortie	
Dunkerque	10.947	3.975	763	114	
Calais	947	136	7	5	
Boulogne	723	287	77	202	
Dieppe	396	94	1	-	
Le Havre (1)	23.990	1.576	1.157	883	
Rouen	Rouen	4.865	2.850	198	141
	Annexes	998	763	86	333
	Ensemble	5.843	3.613	284	474
Caen (2)	801	514	556	200	
Brest	525	115	328	242	
Lorient	222	20	353	4	
Nantes Saint-Nazaire	Nantes-Saint-Nazaire	1.839	191	202	10
	Annexes	5.133	341	146	819
	Ensemble	6.972	532	348	829
La Rochelle-la-Pallice	761	644	830	-	
Bordeaux	Bordeaux	1.536	939	57	5
	Annexes	2.737	290	63	1.326
	Ensemble	4.273	1.229	120	1.331
Bayonne	Bayonne	233	924	176	179
	Annexes	100	251	-	-
	Ensemble	333	1.175	176	179
Port-Vendres	25	17	-	1	
Sète (3)	2.702	449	238	161	
Marseille (4)	Marseille	3.366	1.878	56	290
	Annexes	44.678	2.024	79	2.734
	Ensemble	48.044	3.902	135	3.024
Nice	99	2	23	131	
Corse	50	6	630	77	
Autres ports	1.982	1.240	1.924	86	
T O T A L	109.648	19.529	7.950	7.950	

(1) Y compris Gonfreville-L'Orcher

(2) Y compris Caen-Mondeville, Ouistreham-Port et Ouistreham-Pétroles

(3) Y compris Frontignan, Agde, Palavas, le Grau d'Agde et Valras.

(4) Non compris les passagers militaires.

Catégorie de marchandises (a)		Tonnage reçu dans les ports selon l'origine des marchandises (1000t)			
Chapitre N.S.T.	Groupe N.S.T. ou position N.S.T.	Française	Etrangère	Total	
				1000 t.	%
0 - Produits agricoles et animaux vivants	- vins, moûts de raisin	36	-	36	
	- autres	9	-	9	
1 - Denrées alimentaires et fourrages		45	-	45	0,6
2 - Combustibles minéraux solides	- houille	27	523	550	6,9
3 - Produits pétroliers		587	5730	6317	79,5
4 - Minerais		-	-	-	-
5 - Produits métallurgiques	- Demi produits sidérurgiques laminés	70	-	70	
	- fonte, ferromanganèse	12	-	12	
	- Divers (alliages, ...)	8	-	8	
		90	-	90	1,1
6 - Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	- Ciment	200	-	200	
	- Soufre	168	-	168	
	- Sel	33	-	33	
	- Divers (Chaux, briques...)	29	-	29	
		430	-	430	5,4
7 - Engrais		12	-	12	0,1
8 - Produits chimiques			-	-	
9 - Machines et articles manufacturés divers			-	-	
Trafic vers la Corse	Divers	405	-	405	5,1
Divers non détaillée		101	-	101	1,3
T O T A L		1697	6253	7950	100,0

(a) Classées selon la nomenclature internationale des statistiques de transport (N.S.T.) divisée en 10 chapitres, 54 groupes et 176 positions - source : Direction des Douanes.

2.474

Evolution passée du trafic de cabotage national (1)
Comparaison avec d'autres grandeurs économiques

Tableau 4-3

Année	Trafic annuel de cabotage (2) (milliers de tonnes)	Grandeur de comparaison			
		Production Intérieure Brute (4)	Trafic maritime international (3) (en milliers de tonnes)		Produit national brut (5)
			Importations	Exportations	
1950	2.812	126,3	31,5	19,2 (1)	184,9
1951	3.661	134,4	41,2	18,9 (1)	195,9
1952	2.827	137,5	42,4	22,3	202,1
1953	2.357	141,7	40,4	22,8	207,4
1954	3.008	149,4	43,3	23,7	216,7
1955	3.880	158,3	46,2	27,1	227,9
1956	4.592	166,5	56,1	25,1	241,1
1957	4.368	177,2	57,6	23,5	253,3
1958	4.655	181,3	58,0	25,6	260,3
1959	4.861	187,3 (238,9)	56,4	25,6	267,4
1960	3.729	258,0	60,1	28,0	287,6
1961	5.725	269,8	66,8	31,8	300,6
1962	6.183	288,3	73,7	29,2	320,5
1963	7.749	304,5	93,5	31,3	337,3
1964	8.076	323,4	108,4	32,3	357,1
1965	7.950	334,8	119,0	33,0	369,3

(1) Avitaillement non compris

(2) Sources : Douanes

(3) Source : Direction des ports maritimes

(4) et (5) en milliards de francs au prix de 1959 - Source : INSEE - sauf PIB avant 1959 : en milliards de francs au prix de 1956.

2.474
Cabotage France

Evolution du trafic de cabotage national entre 1955 et 1965. Comparaison avec d'autres
grandeurs économiques

Tableau 4-4

	Grandeur étudiée	Unité	Valeur annuelle			taux d'accroissement moyen annuel (%)
			1955	1963	1965	de 1955 à 1965
Trafic de Cabotage	1. Total	1.000 t.	3.880	7.749	7.950	+ 7,4
	2. Hydrocarbures importés	"	2.370	5.000	5.730	+ 9,2
	3. Hydrocarbures français	"	930	450	587	- 4,5
	4. Charbons importés	"	-	1.130	527	-
	5. Charbons français	"	63	100	23	- 9,6
	6. Importations maritimes françaises	10 ⁶ t.	46,2	93,5	119,0	9,9
	7. Exportations maritimes françaises	10 ⁶ t.	27,1	31,3	33,0	2,0
	8. Produit national brut	(1)	227,9	337,3	369,3	4,9

(1) dizaine de millions de francs aux prix de 1959

2.474
Cabotage France

EVOLUTION PASSEE DU TRAFIC DE CABOTAGE NATIONAL
PAR CATEGORIE DE MARCHANDISES

Tableau 4-5

Catégorie de marchandises (a)		Milliers de tonnes par an					
n°	Nature	1955	1959	1962	1963	1964	1965
3	Produits pétroliers d'origine française importés	3.300 930 2.370	3.380 740 2.640	4.637 - -	5.631 631 5.000	6.216 746 5.470	6.317 587 5.730
2	Combustibles minéraux d'origine française importés	63 63 -	510 157 353	864 - -	1.250 150 1.100	928 50 878	550 27 523
6	Minéraux bruts et matériaux de construction	190	321	292	371	414	430
5	Produits métallurgiques	78	82	4	13	16	90
0 - 1	Produits agricoles et alimentaires	4	30	15	52	55	45
7	Engrais	2	-	-	-	6	12
4	Minerais	1	86	27	14	-	-
-	Trafic Corse (b)	221	-	235	329	396	405
-	Divers non détaillé	59	-	109	94	44	149
TOTAL		3.918	4.861	6.183	7.749	8.075	7.950
Total hors produits pétroliers		618	1.401	1.546	2.110	1.859	1.633

(a) Chapitre N.S.T. - (b) Les produits pétroliers vers la Corse sont compris dans le "total produits pétroliers".

REPARTITION DU TRAFIC DE CABOTAGE INTERNATIONAL (1) EN 1965

Tableau 5.1

PAR PAYS ET PAR CATEGORIE DE MARCHANDISES - IMPORTATIONS -

Pays d'origine	Trafic en milliers de tonnes selon le chapitre N.S.T.									Total
	0 et 1	2	4	5	6	7	8	9	Divers	
GRANDE BRETAGNE	52,3	799,7	3,1	51,6	298,9		31,2	76,7	27,8	1.391,3
IRLANDE	14,0		10,0	0,2		0,3	2,4	0,5	0,1	27,5
PAYS BAS	133,9	228,5	4,1	18,9	2,0	11,0	44,9	4,5	1,7	449,5
BELGIQUE	50,6	11,2	6,8	3,9	1,2	0,3	7,8	4,6	3,6	90,0
ALLEMAGNE	6,3	1,2	11,4	14,9			10,2	1,0	2,2	47,2
DANEMARK	16,5		0,3	0,2	0,1		15,5	0,4	0,2	33,2
NORVEGE	35,4		21,1	11,8	15,6		64,4	30,5	7,5	186,3
SUEDE	144,1	0,3	28,1	23,3	3,3		181,4	125,3	16,2	522,0
FINLANDE	89,5			2,6	0,3		75,0	96,2	4,4	268,0
U.R.S.S.	181,3	368,0	18,6	1,6	4,8		10,9	15,8		601,0
POLOGNE	54,2	252,0			0,7		3,3	5,6		315,8
ESPAGNE	33,6	1,3	34,7	0,7	81,4	0,5	2,3	5,5	8,3	162,3
PORTUGAL	35,2		4,3	0,1	37,3	0,4	17,4	6,4	6,9	108,0
ITALIE	15,1		58,5	5,0	58,1	19,3	20,6	2,1		178,7
ALGERIE	237,9	8,6	39,4	3,2	34,1	4,9	0,1	8,6	3,2	340,0
MAROC	412,0	28,7	94,5		18,9	635,1	1,8	9,0	36,7	1.236,7
TUNISIE	76,8	2,0	0,5	0,8	44,9	261,9	1,5	5,4	0,2	394,0
AUTRES PAYS MEDITERRANEENS	142,5	3,4	57,2	0,2	83,0	5,7	2,4	21,1		315,5
T O T A L	1.731,2	1.704,9	392,6	139,0	684,6	939,4	543,1	419,2	119,0	6.673,0

(1) Trafic limité aux navires de moins de 3.000 t.j.b.

REPARTITION DU TRAFIC DE CABOTAGE INTERNATIONAL (1) EN 1965

Tableau 5.2

PAR PAYS ET PAR CATEGORIE DE MARCHANDISES - EXPORTATIONS -

Pays de destination	Trafic en milliers de tonnes selon le chapitre N.S.T.									Total
	0 et 1	2	4	5	6	7	8	9	Divers	
GRANDE BRETAGNE	540,6	0,1	89,5	59,0	184,4	4,8	48,0	74,3	29,6	1.030,3
IRLANDE	106,1		0,2	0,8	39,1		5,2	3,1	0,1	154,6
PAYS BAS	39,8	3,1	47,4	20,3	84,1		13,6	1,2	17,1	226,6
BELGIQUE	10,0		0,1	14,6	7,2		0,6	3,5	1,5	37,5
ALLEMAGNE	686,5		80,1	17,9	34,0		0,3	0,9	2,1	822,3
DANEMARK	62,4			18,0	1,8	15,9	1,6	1,3	0,1	101,1
NORVEGE	37,2		13,1	35,9	29,6	0,9	5,0	3,0	2,9	127,6
SUEDE	12,3	0,6	22,1	14,6	173,4		4,3	2,1	3,3	232,7
FINLANDE	7,7			9,4	23,1	0,2	2,9	6,7	0,2	50,2
U.R.S.S.	25,7			0,2	0,5		3,9	4,9		35,2
POLOGNE	449,3			1,9			0,1			451,8
ESPAGNE	148,2	50,7	3,0	88,4	65,1		20,6	5,9	1,2	383,1
PORTUGAL	55,4	9,7	2,1	23,7	18,6	0,2	4,7	11,9	3,4	129,7
ITALIE	208,0			4,1	45,8		1,3	6,3		265,5
ALGERIE	310,0	0,3		32,8	21,0	30,4	41,2	104,0	0,3	540,0
MAROC	226,8		0,1	44,0	9,2	18,8	20,3	29,3	18,6	367,1
TUNISIE	30,8			11,8	9,0	0,1	14,2	51,3	1,7	118,9
AUTRES PAYS MEDITERRANEENS	184,9	0,7	4,0	102,8	70,4	24,6	37,6	63,3	0,5	488,8
T O T A L	3.142,2	65,2	261,7	500,2	816,3	95,9	225,9	373,0	82,6	5.563,0

(1) Trafic limité aux navires de moins de 3.000 t.j.b.

CALCUL DES FRAIS PORTUAIRES

Tableau 6.1

Nature des frais		Renvoi	Montant (milliers de francs)			
			499 T.J.B navire 950 T.D.W Breehorn 309 T.J.N		1.795 T.J.B navire 2.516 T.D.W psyché 800 T.J.N	
			Sortie Maïs 800 T.	Entrée Phosphate 860 T.	Sortie Soufre 2 300 T.	Entrée Phosphate 2 300 T.
Frais portuaires supportés par la marchandise	1.1 Péage sur la marchandise	a	0,842	0,543	1,451	1,451
	1.2 Frais de transit		0,020	0,190	0,047	0,250
	1.3 Frais de manutention - prix unitaire (F/t)	b	(4,50)	(2,71)	(1,50)	(2,71)
	- prix total		3,600	2,330	3,450	6,233
	1.4 Autres frais (préciser)		-	-	-	-
	Sous-total (1)		4,462	3,063	4,948	7,934
	Sous-total (1) en francs/tonne		5,57	3,56	2,15	3,45
Frais portuaires supportés par le navire	2.1 Manoeuvre de navires - pilotage	c	0,194	0,194	0,378	0,378
	remorquage	c	(0,333)	(0,333)	(0,368)	(0,368)
	amarrage	c	0,024	0,024	0,036	0,036
	2.2 Droits de quai		0,225	0,297	0,634	0,835
	2.3 Péage sur navire	a	0,285	0,285	0,737	0,737
	2.4 Consignation - frais d'agence		0,446	0,407	1,084	0,989
	2.5 Courtage		0,155	0,181	0,446	0,519
	2.6 Autres frais (préciser)		-	-	-	-
			1,529	1,388	3,315	3,494

Suivant taux actuellement en vigueur (sans préjuger de la refonte des droits de port et de navigation).

Certaines installations privées existent dans le port de Bayonne.

Pour le soufre et le maïs par exemple, les plus grosses quantités (la quasi totalité pour le soufre) sont manutentionnées par ces installations. Ce sont donc leur prix de revient qui ont été portés bien qu'il existe des tarifs pour la manutention par l'outillage public.

Pilotage obligatoire pour les navires de plus de 150 tonneaux (sauf changements à apporter par la loi en cours d'élaboration).

Remorquage - Non obligatoire - N'est pas utilisé pour des navires de la dimension de ceux considérés.

Amarrage - Non obligatoire - Est utilisé par tous les navires.

CALCUL DES FRAIS PORTUAIRES

Tableau 6.2

Nature des frais		Renvoi	Montant (milliers de francs)			
			Navire 499 T.J.B 900 T.D.W		Navire 1 800 T.J.B 2 500 T.D.W	
			Sortie m : mattes (t) 1 170	Entrée m : engrais (t) 485	Sortie m : blé (t) 2 250	Entrée m : spath (t) 2 000
Frais portuaires supportés par la marchandise	1.1 Péage sur la marchandise	(a)	351.00	194.00	675.00	600.00
	1.2 Frais de transit		(b)			
	1.3 Frais de manutention - prix unitaire (F/t)	7.33		11.58	7.82	7.33
	- prix total	8.576 00		5.616.30	17,595.00	14.660.00
1.4 Autres frais (préciser)			:			
Sous-total (1)			8.927.00	5.810.30	18.270.00	15.260.00
Sous-total (1) en F/t			7.63	11.98	8.12	7.63
Frais portuaires supportés par le navire	2.1 Manoeuvres de navire - pilotage	(c)	132.00	132.00	260.84	132.00
	amarrage		60.00	60.00	154.00	40.00
	2.2 Droits de quai		234.00	323.00	450.00	1.160.00
	2.3 Péage sur navire (droit de port)		98.40	60.00	285.60	218.70
	2.4 Consignation - frais d'agence	(d)	539.00	248.00	1.084.00	938.00
	2.5 Courtage	(d)	168.48	151.98	375.75	416.00
2.6 Autres frais (préciser)						
Sous-total (2)			1.231.88	975.28	2.610.19	2.904.70

Transit à l'intérieur du port seulement

- limite des opérations de manutention
- part des frais de manutention à la charge du navire
- engin utilisé le plus couramment Grues

Préciser si ces manoeuvres sont obligatoires ou pas obligatoires

Estimation

(m) marchandise (à choisir et à indiquer)

(t) tonnage de la cargaison

CHARGES PORTUAIRES SUPPORTEES PAR LE NAVIRE (a)

Tableau 6.3

SELON LA NATURE DES MARCHANDISES, LE TYPE DE NAVIRE ET LE PORT CONSIDERE

Nature des marchandises	Type de navire		Nom du port	Charges portuaires en francs (a)			
	Taille t.j.b.	Tonnage de la cargaison		par navire		par tonne	
				Entrée	Sortie	Entrée	Sortie
1	2	3	4	5	6	7	8
Fruits	499	854	Dieppe	1 857	-	2,17	-
	1 800	1 271	Dieppe	3 405	-	2,67	-
Charbon	1 800	2 500	La Pallice	4 128	-	1,65	-
	499	900	Granville	1 272	-	1,41	-
Ciment (sac)	499	700	Marseille	-	781	-	1,12
Pâte à papier	426	869	Concarneau	1 463	-	1,68	-
Blé	1 800	2 250	Port-la-Nouvelle	-	2 610	-	1,16
Engrais	499	860	Bayonne	1 390	-	1,61	-
Phosphate	1 800	2 500	Granville	3 354	-	1,34	-
Soufre	1 800	2 300	Bayonne	-	3 310	-	1,44
Bois	496	700	Nantes	1 300	-	1,85	-

(a) Ces charges comprennent : 1. Manoeuvre du navire - 2. Droits de quai - 3. Péage sur navire
4. Consignation, frais d'agence - 5. Courtage.

Tableau 6.4

COUTS DE TRANSPORT PAR CABOTEURS DE 500 T.J.B. EN TRAMPING (a)

Selon la distance, et le temps d'immobilisation aux ports

	Distance maritime aller (a) (mille marin)	Nombre de jours aller + retour	Cargaison 880 t.		Cargaison 650 t.	
			Amortissements		Amortissements	
			Avec	Sans	Avec	Sans
1 Coût en mer	50	0,416	1,0	0,8	1,3	1,1
	500	0,416	10,0	8,3	13,3	11,2
2 Coût d'immobilisation au port		1 x 2 = 2	4,0	3,2	5,4	4,6
		1,5 x 2 = 3	6,0	4,8	8,1	6,8
		2 x 2 = 4	8,0	6,4	10,8	9,0
3 Charges portuaires supportées par le navire (b)			3,0	3,0	3,0	3,0
4 Coût total à la tonne pour une rotation	50	2	8,0	7,0	9,7	8,7
		3			12,4	10,9
		4			15,5	13,1
	500	2	17,0	14,5	21,7	18,6
		3			24,4	21,0
		4			27,1	23,2

(a) Retour à vide

(b) Manoeuvres de navire, droits de quai et péages, consignation, courtage.

FRAIS PORTUAIRES SUPPORTES PAR LA MARCHANDISE

Tableau 6.5

SÉLON LA NATURE DES MARCHANDISES, LE TYPE DE NAVIRE ET LE PORT CONSIDERE

Type de marchandise	Nature de la marchandise	Type de navire		Sens du trafic entrée ou sortie	Nom du port	Coût en F/T		
		Taille t.j.b.	Tonnage cargaison			Manutention	Autres Frais (1)	Total
	1	2	3	4	5	6	7	8
Pondéreux en vrac	Charbon	1 800	2 500	entrée	La Pallice	2,80	0,50	3,30
	Charbon	499	900	entrée	Sables-d'Olonne	3,60	0,60	4,20
	Charbon	499	806	entrée	Cherbourg	2,90	0,10	3,01
	Soufre	1 795	2 300	sortie	Bayonne	1,50	0,65	2,15
	Phosphates	499	860	entrée	Bayonne	2,71	0,85	3,56
Sacs	Engrais (en sac)	499	485	entrée	Port-la-Nouvelle	11,58	0,40	11,98
	Ciment (en sac)	499	700	entrée	Marseille	14,30	0,90	15,20
Produits alimentaires	Blé	1 800	2 250	sortie	La Nouvelle	7,82	0,30	8,12
	Blé	1 800	2 000	sortie	La Pallice	8,70	1,20	9,90
	Fruits	499	854	entrée	Dieppe	8,30	0,50	8,80
	Fruits	499	547	sortie	Honfleur	10,25	-	10,25
Produits manufacturés	Produits métallurgiques	1 800	800	sortie	Marseille	19,50	3,70	23,20
	Bois	499	665	entrée	Honfleur	16,65	-	16,65
	Bois	499	783	entrée	Lorient	13,10	0,53	13,73
	Pâte à papier	499	870	entrée	Concarneau	10,90	-	10,90

(1) Péage sur la marchandise, frais de transit

HINTERLAND DES PORTS FRANCAIS POUR LE TRANSPORT PAR CABOTAGE NATIONAL
 DECOMPOSITION DU COUT TOTAL DE TRANSPORT

Tableau 7.1
 page 1

Produits	Hypothèse	Relation		Transport terminal départ (a)			Charges portuaires départ F/T	Fret maritime F/T	Charges portuaires arrivée F/T	Transport terminal arrivée					Coût total
		Origine	Destination	Chargement Usine F/T	transport d'approche					du port au centre intermédiaire(a)			Transport final (b)		
					d km	Coût F/T				d km	Coût de transport F/T	Coût de déchargement F/T	d km	Coût de transport F/T	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Clinker	faible	Dannes Boulogne	Brest	1,5	20	6,0	3,5	22,0	3,5	5	3,5	1,5	-	-	41,5
			Rennes (St Malo)	1,5	20	6,0	3,5	19,5	3,5	5	3,5	1,5	67	13,5	52,5
	faible	Le Havre	Rennes	-	-	-	3,5	13,0	3,5	5	3,5	1,5	67	13,5	38,5
			Angers	-	-	-	3,5	20,0	3,5	5	3,5	1,5	90	18,0	50,0
	forte	Le Havre	Rennes	-	-	-	1,75	11,0	1,75	5	3,5	1,5	67	13,5	33,0
Engrais	faible	Mazingarbe	Rennes	1,5	90	18,0	3,5	19,0	3,5	5	3,5	1,5	67	13,5	64,0
	faible	Rouen	Rennes	-	-	-	3,5	19,0	3,5	5	3,5	1,5	67	13,5	44,5
	forte	Rouen	Rennes	-	-	-	1,75	16,5	1,75	5	3,5	1,5	67	13,5	38,5
Produit métallurgique	faible	Dunkerque	Brest	-	-	-	3,5	24,0	3,5	5	3,5	1,5	-	-	36,0
		Dunkerque	St Nazaire	-	-	-	3,5	29,5	3,5	5	3,5	1,5	-	-	41,5
	forte	Dunkerque	Brest	-	-	-	1,75	20,5	1,75	5	3,5	1,5	-	-	29,0
		Dunkerque	St Nazaire	-	-	-	1,75	25,5	1,75	5	3,5	1,5	-	-	34,0

(a) Dans le cas d'une localisation portuaire de l'usine expéditrice les colonnes (1) (2) et (3) sont vides - dans le cas d'une localisation portuaire ou de l'absence d'un centre intermédiaire destinataire (dépôt, grossiste, etc...) les colonnes (8) (9) et (10) sont vides -

(b) du centre intermédiaire (ou du port) jusqu'au destinataire final

(c) à l'exclusion de la manutention terminale faite à l'arrivée.

HINTERLAND DES PORTS FRANCAIS POUR LE TRANSPORT PAR CABOTAGE NATIONAL
 DECOMPOSITION DU COUT TOTAL DE TRANSPORT

Tableau 7.1
 page 2

Produits	Hypothèse	Relation		Transport terminal départ (a)			Charges portuaires départ F/T	Fret maritime F/T	Charges portuaires arrivée F/T	Transport terminal arrivée					Coût total
		Origine	Destination	Chargement usine F/T	transport d'approche					du port au centre intermédiaire (a)			Transport final (b)		
					d km	Coût F/T				d km	Coût de transport F/T	Coût de déchargement F/T	d km	Coût de transport F/T	
				1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Produit métallurgique	faible	Le Havre	St Nazaire	-	-	-	3,5	25,5	3,5	5	3,5	1,5	-	-	37,5
		Le Havre	Bordeaux	-	-	-	3,5	30,0	3,5	5	3,5	1,5	-	-	42,0
	forte	Le Havre	St Nazaire	-	-	-	1,75	21,5	1,75	5	3,5	1,5	-	-	30,0
			Bordeaux	-	-	-	1,75	25,5	1,75	5	3,5	1,5	-	-	34,0
Soufre	faible	Lacq	Paimboeuf	1,5	80	8,0	2,0	24,0	2,0	5	3,5	1,5	-	-	42,5
		Lacq	Dunkerque	1,5	80	8,0	2,0	30,0	2,0	5	3,5	1,5	-	-	48,5
		Lacq	Marseille	1,5	80	8,0	2,0	54,0	2,0						72,5
	forte	Lacq	Fos	1,5	80	8,0	1,0	30,0	1,0	-	-	-	-	-	41,5

- (a) dans le cas d'une localisation portuaire de l'usine expéditrice les colonnes (1) (2) et (3) sont vides - dans le cas d'une localisation portuaire ou de l'absence d'un centre intermédiaire destinataire (dépôt, grossiste, etc...) les colonnes (8) (9) et (10) sont vides -
- (b) du centre intermédiaire (ou du port) jusqu'au destinataire final
- (c) à l'exclusion de la manutention terminale à l'arrivée.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TRAFIC DE CABOTAGE NATIONAL
PAR REGION COTIERE EN 1975 HYPOTHESE : FAIBLE

Tableau 8.1

n° NST	0-1			2	5	6			7	France Corse	Divers	Total Région	
Produits Régions	Vin	Pro- duit agri. et alimen	Sous total (a)	Char- bon	Produits métallur- giques	Ciment	Soufre	Sel	Sous total	Engrais			
Nord	-	-	-	-	-	-	-	5	70	-	-	-	70
Picardie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hte Normandie	9	-	9	-	-	-	160	20	180	-	-	-	189
Bse Normandie	-	-	-	31	-	-	-	-	-	-	-	-	31
Finistère	8	-	8	-	18	150	-	-	150	40	-	-	216
Morbihan	2	-	2	10	13	100	-	-	100	15	-	-	140
Côtes du Nord	2	-	2	11	14	105	-	-	105	35	-	-	167
Ille et Vil.	0	-	0	7	5	20	-	-	20	20	-	-	52
Bretagne Total	12	-	12	28	50	375	-	-	375	110	-	-	575
Pays de la Loire	-	-	-	29	110	25	85	5	115	-	-	-	254
Poitou-Charente	-	-	-	25	10	-	-	-	-	-	-	-	35
Aquitaine	-	-	-	33	40	-	-	-	-	-	-	-	93
Languedoc	4	-	4	-	40	-	-	-	-	-	-	-	4
Provence C.A.	10	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Corse (a)	-	-	-	-	-	(a)	(a)	(a)	225	-	395	-	620
Divers	-	10	10	-	-	(a)	(a)	(a)				109	119
Total Produit	35	10	45	166	210	400	310	30	965	110	395	109	2000

(a) Trafic non réparti par région

(b) Trafic de vins seulement, sauf pour la Corse (le trafic de produits agricoles et alimentaires ne figure pas)

(c) Certains produits vers la Corse sont indiqués dans la colonne "divers"

(d) Sauf Corse

PERSPECTIVE D'EVOLUTION DU TRAFIC DE CABOTAGE NATIONAL
PAR REGION COTIERE EN : 1985 HYPOTHESE : FAIBLE

Tableau 8.2

n° NST	0-1			2	5	6			7				
Produits	Vin	Produits agri. & alimen.	Sous total (b)	Char-bon	Produits métallurgiques	Ciment	Soufre	Sel	Sous total	Engrais	France Corse	Divers	Total Région
Régions													
Nord	-	-	-	-	-	-	95	5	100	-	-	-	100
Picardie	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hte Normandie	9	-	9	-	-	-	225	20	245	-	-	-	254
Bse Normandie	-	-	-	23	-	-	-	-	-	-	-	-	23
Finistère	8	-	8	-	25	250	-	-	250	70	-	-	353
Morbihan	2	-	2	8	15	110	-	-	110	40	-	-	175
Côtes du Nord	2	-	2	7	15	110	-	-	110	60	-	-	194
Ille-et-Vilaine	0	-	0	4	5	25	-	-	25	50	-	-	84
Bretagne total	12	-	12	19	60	495	-	-	495	220	-	-	806
Pays de la Loire	-	-	-	21	155	35	115	5	155	-	-	-	331
Poitou-Charente	-	-	-	27	10	-	-	-	-	-	-	-	37
Aquitaine	-	-	-	32	55	-	-	-	-	-	-	-	87
Languedoc	4	-	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Provence C.A.	10	-	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Corse	-	-	-	-	-	(a)	(a)	(a)	280	-	610	-	890
Divers	-	10	10	-	-	(d)	(d)	(d)	-	-	-	150	160
Total Produit	35	10	45	122	280	530	435	30	1275	220	610	150	2702

(a) Trafic non réparti par région

(b) Trafic de vins seulement sauf pour la Corse (le trafic de produits agricoles et alimentaires ne figure pas)

(c) Certains produits vers la Corse sont indiqués dans la colonne "divers"

(d) Sauf Corse.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TRAFIC DE CABOTAGE NATIONAL
PAR REGION COTIERE EN : 1975 HYPOTHESE : FORTE

Tableau 8.3

n° NST	0-1		2	5	6				7	France Corse	Divers	Total Région	
	Produits Vin	Produits agri. & alimen. (b)	Char- bon	Produits métallur- giques	Ciment	Soufre	Sel	Sous total	Engrais				
Nord	-	(a)	-	-	-	-	65	5	70	-	-	-	70
Picardie	-	"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hte Normandie	13	"	13	-	-	-	160	20	180	-	-	-	193
Bse Normandie	3	"	3	47	-	-	-	-	-	-	-	-	50
Finistère	8	"	8	-	21	185	-	-	185	80	-	-	294
Morbihan	4	"	4	16	13	135	-	-	135	30	-	-	198
Côtes du Nord	4	"	4	16	13	140	-	-	140	40	-	-	213
Ille-et-Vilaine	2	"	2	10	13	100	-	-	100	50	-	-	175
Bretagne Total	18	"	18	42	60	560	-	-	560	200	-	-	880
Pays de la Loire	2	"	2	44	145	40	85	5	130	-	-	-	321
Poitou-Charente	-	"	-	38	15	-	-	-	-	-	-	-	53
Aquitaine	-	"	-	79	55	-	-	-	-	-	-	-	134
Languedoc	4	"	4	-	-	-	-	-	-	-	-	-	4
Provence C.A.	10	"	10	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10
Corse (c)	-	"	-	-	-	(a)	(a)	(a)	225	-	395	-	620
Divers	-	15	-	-	-	(d)	(d)	(d)	-	-	-	150	165
Total Produit	50	15	65	250	275	600	310	30	1165	200	395	150	2500

(a) Trafic non réparti par régions

(b) Trafic de vins seulement, sauf pour la Corse (le trafic de produits agricoles et alimentaires ne figurent pas

(c) Certains produits vers la Corse sont indiqués dans la colonne ("divers")

(d) Sauf Corse.

PERSPECTIVES D'EVOLUTION DU TRAFIC DE CABOTAGE NATIONAL
PAR REGION COTIERE EN : 1985 HYPOTHESE : FORTE

Tableau 8.4

n° NST	0-1		2	5	6				7				
Produits	Vin	Produit agri. alimen.	Sous total (b)	Char- bon	Produits métal.	Ciment	Soufre	Sel	Sous total	Engrais	France Corse	Divers	Total région
Régions													
Nord		-	-	-	-	-	95	5	100	-			100
Picardie		-	-	-	-	-	-	-	-	-			-
Hte Normandie	13		13	-	-	-	225	20	245	-			258
Bse Normandie	3		3	35	-	-	-	-	-	-			38
Finistère	8		8		25	260			260	190			483
Morbihan	4		4	10	15	180			180	70			279
Côtes du N	2		2	11	15	180			180	75			283
Ille et Vi	2		2	7	15	120			120	70			215
Bretagne Total	8		18	28	70	740			740	405			1260
Pays de l Loire	2		2	34	200	50	115	5	170	-			406
Poitou- Charente	-		-	41	20	-	-	-	-	-			61
Aquitaine	-		-	-	70	-	-	-	-	-			118
Languedoc	4		4	-	-	-	-	-	-	-			4
Provence C.A.	10	10	10	-	-	-	95	-	95	-			105
Corse (c)	-		-	-	-	-	-	-	280	-	610	194	890
Divers	-	15		-	-	-(a)	(d)	(d)					209
Total produit	50	15	65	186	360	790	530	30	1630	405	610	194	3450

(a) Trafic non réparti par région

(b) Trafic de vins seulement, sauf pour la Corse (le trafic de produits agricoles et alimentaires ne figure pas)

(c) Certains produits vers la Corse sont indiqués dans la colonne "divers"

(d) Sauf Corse

STRUCTURE DE LA FLOTTE NECESSAIRE POUR ASSURER LE TRAFIC
DE CABOTAGE NATIONAL EN 1975 ET 1985

Tableau 9

Années et hypothèses sur le trafic		1 9 7 5				1 9 8 5			
		F a i b l e		F o r t e		F a i b l e		F o r t e	
		Trafics assurés (10 ³ t)	Capacités de port en lourd des flottes (10 ³ tdw)	Trafics assurés (10 ³ t)	Capacités de port en lourd des flottes (10 ³ tdw)	Trafics assurés (10 ³ t)	Capacités de port en lourd des flottes (10 ³ tdw)	Trafics assurés (10 ³ t)	Capacités de port en lourd des flottes (10 ³ tdw)
Hypothèse 1 (30 %)	Caboteurs < 500 tjb	1.400	21,9	1.750	27,4	1.890	27,2	2.415	34,7
	Caboteurs 500 - 3000 tjb	600	14,3	750	17,9	810	17,8	1.035	22,7
	Total	2.000	36,2	2.500	45,3	2.700	45,0	3.450	57,4
Hypothèse 2 (50 %)	Caboteurs < 500 tjb	1.000	15,5	1.250	19,5	1.350	19,4	1.725	24,8
	Caboteurs 500 - 3000 tjb	1.000	23,8	1.250	29,9	1.350	29,7	1.725	37,8
	Total	2.000	39,3	2.500	49,4	2.700	49,1	3.450	62,6
Hypothèse 3 (70 %)	Caboteurs < 500 tjb	600	9,4	750	11,8	810	11,6	1.035	14,8
	Caboteurs 500 - 3000 tjb	1.400	33,3	1.750	41,9	1.890	41,4	2.415	53,0
	Total	2.000	42,7	2.500	53,7	2.700	53,0	3.450	67,8

(a) part du trafic assuré par des navires de 500 à 3 000 tjb

STRUCTURE DE LA FLOTTE DE CABOTEURS NECESSAIRE POUR ASSURER
LE TRAFIC DE CABOTAGE INTERNATIONAL EN 1975 ET 1985

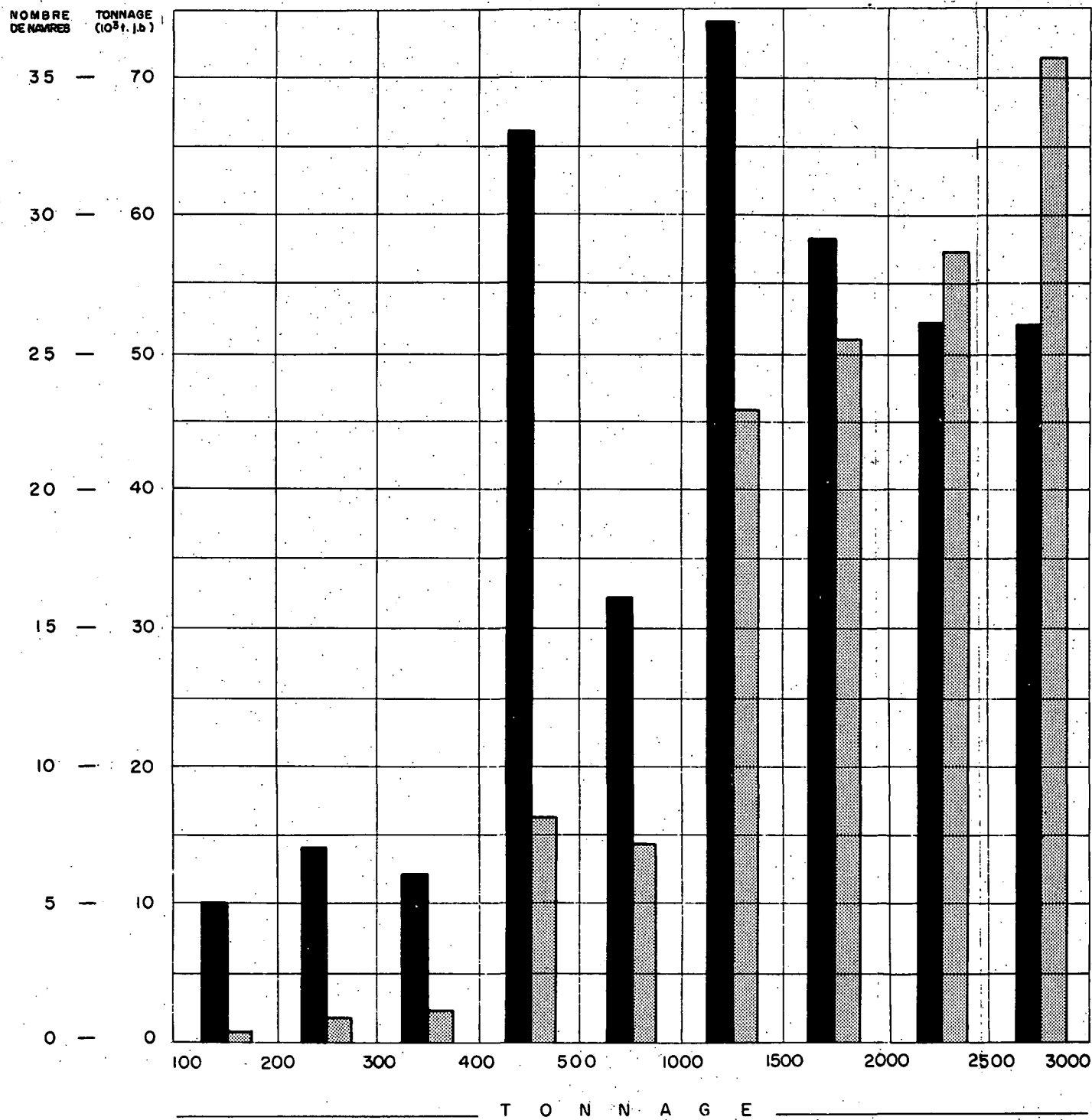
Tableau 10



Hypothèses sur les taux d'expansion		Taux d'expansion du trafic du pavillon français de 4,7%				Taux d'expansion du trafic du pavillon français de 8,2%				Taux d'expansion du trafic du pavillon français de 10,4%			
		1975		1985		1975		1985		1975		1985	
		Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw	Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw	Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw	Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw	Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw	Trafic 103 t	Port en lourd 103 tdw
Hypothèses sur la structure de la flotte (a)													
Hypothèse 1 (30 %)	Caboteurs 500 tjb	2.695	86,4	4.256	124,8	3.395	108,8	7.448	218,4	4.018	128,8	10.640	312
	Caboteurs 500 - 3 000 tjb	1.155	56,1	1.824	81,1	1.455	70,6	3.192	141,9	1.722	83,6	4.560	202,7
	Total	3.850	142,5	6.080	205,9	4.850	179,4	10.640	360,3	5.740	212,4	15.200	514,7
Hypothèse 2 (52 %)	Caboteurs 500 tjb	1.848	59,2	2.918	85,6	2.328	76,6	5.107	149,8	2.755	83	7.296	214
	Caboteurs 500 - 3 000 tjb	2.002	97,2	3.162	140,5	2.522	122,4	5.533	245,9	2.985	144,9	7.904	351,3
	Total	3.850	156,4	6.080	226,1	4.850	197	10.640	395,7	5.740	227,9	15.200	565,3
Hypothèse 3 (74 %)	Caboteurs 500 tjb	1.001	32,1	1.581	46,4	1.261	40,4	2.766	81,1	1.492	47,8	3.952	115,9
	Caboteurs 500 - 3 000 tjb	2.849	138,3	4.499	200	3.589	174,2	7.874	350	4.248	206,2	11.248	500
	Total	3.850	170,4	6.080	246,4	4.850	214,6	10.640	431,1	5.740	254	15.200	615,9

(a) part du trafic assuré par des navires de 500 à 3 000 tjb

REPARTITION DE LA FLOTTE FRANÇAISE DE CABOTEURS PAR CLASSE DE TONNAGE AU 1-1-66

Graphique 1-1

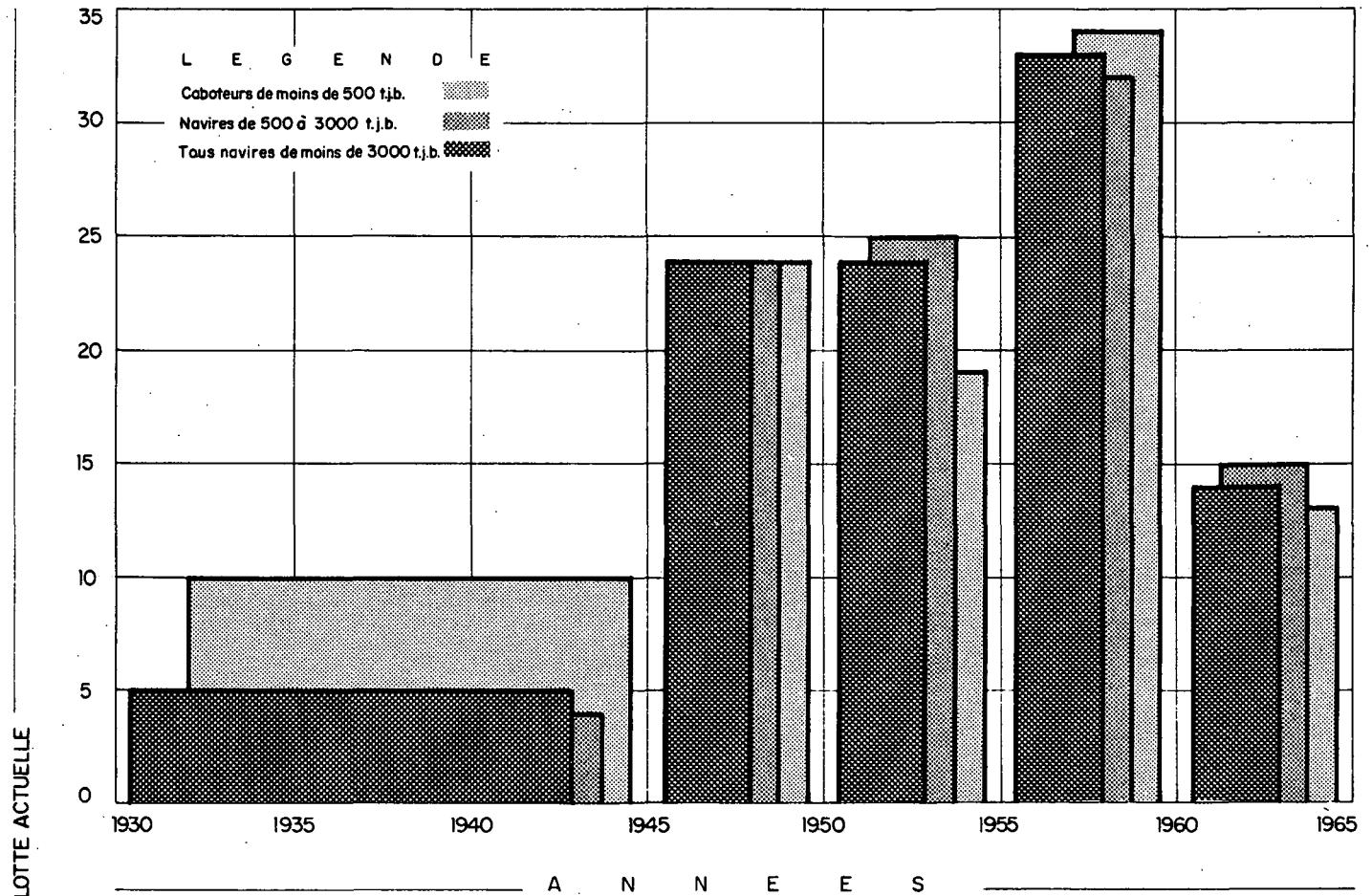


 NOMBRE DE NAVIRES
 TONNAGE (10³ t.j.b)

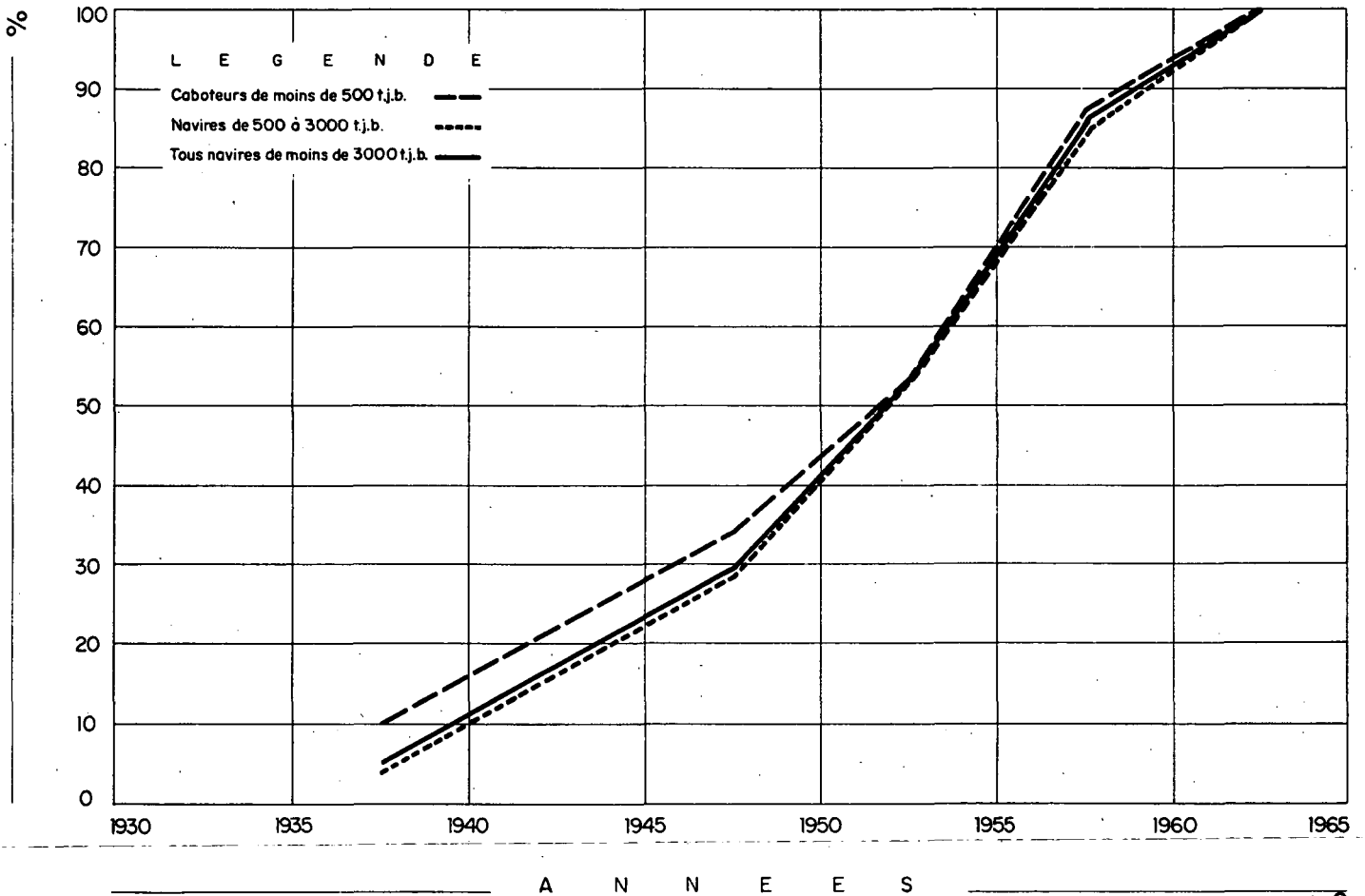
TONNAGE	NOMBRE DE NAVIRES	10 ³ t.j.b
100 - 200	5	0,7
200 - 300	7	1,8
300 - 400	6	2,1
400 - 500	33	16,3
500 - 1000	16	14,3
1000 - 1500	37	45,6
1500 - 2000	29	51,0
2000 - 2500	26	57,4
2500 - 3000	26	71,2
TOTAL	185	260,4

REPARTITION SELON L'AGE DE LA FLOTTE DE CABOTEURS FRANÇAIS AU 1.1.66. Graphique 1.2

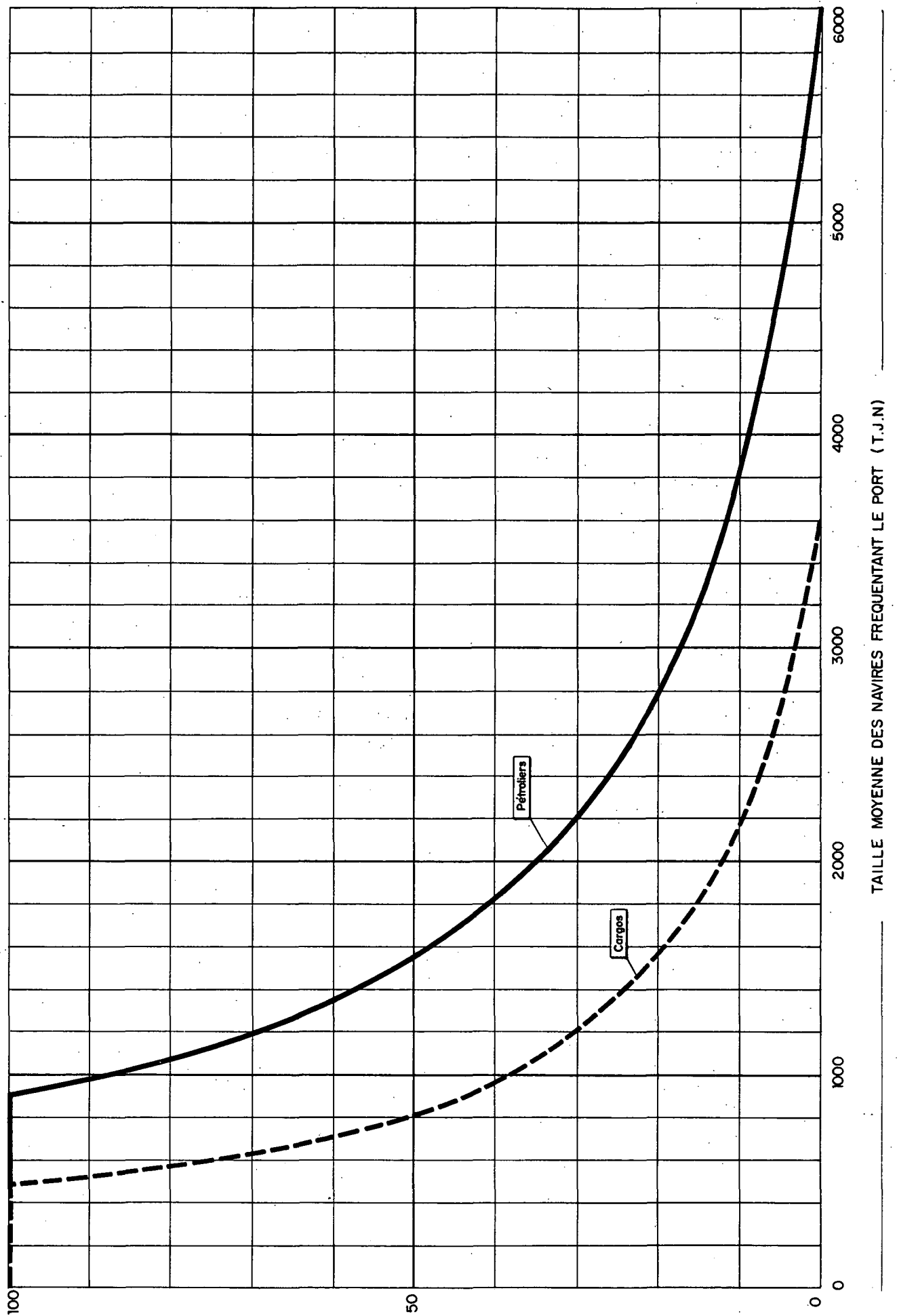
1.21 _DIAGRAMME DE REPARTITION DE LA JAUGE BRUTE TOTALE



1.22 _COURBE CUMULATIVE (JAUGE BRUTE)



PART DES NAVIRES DE MOINS DE 3.000 T.J.B DANS LE CABOTAGE INTERNATIONAL



PART DU TONNAGE INTERNATIONAL TRANSPORTEE PAR DES NAVIRES DE MOINS DE 3000T.J.B. A PARTIR D'UN PORT DONNE(%)

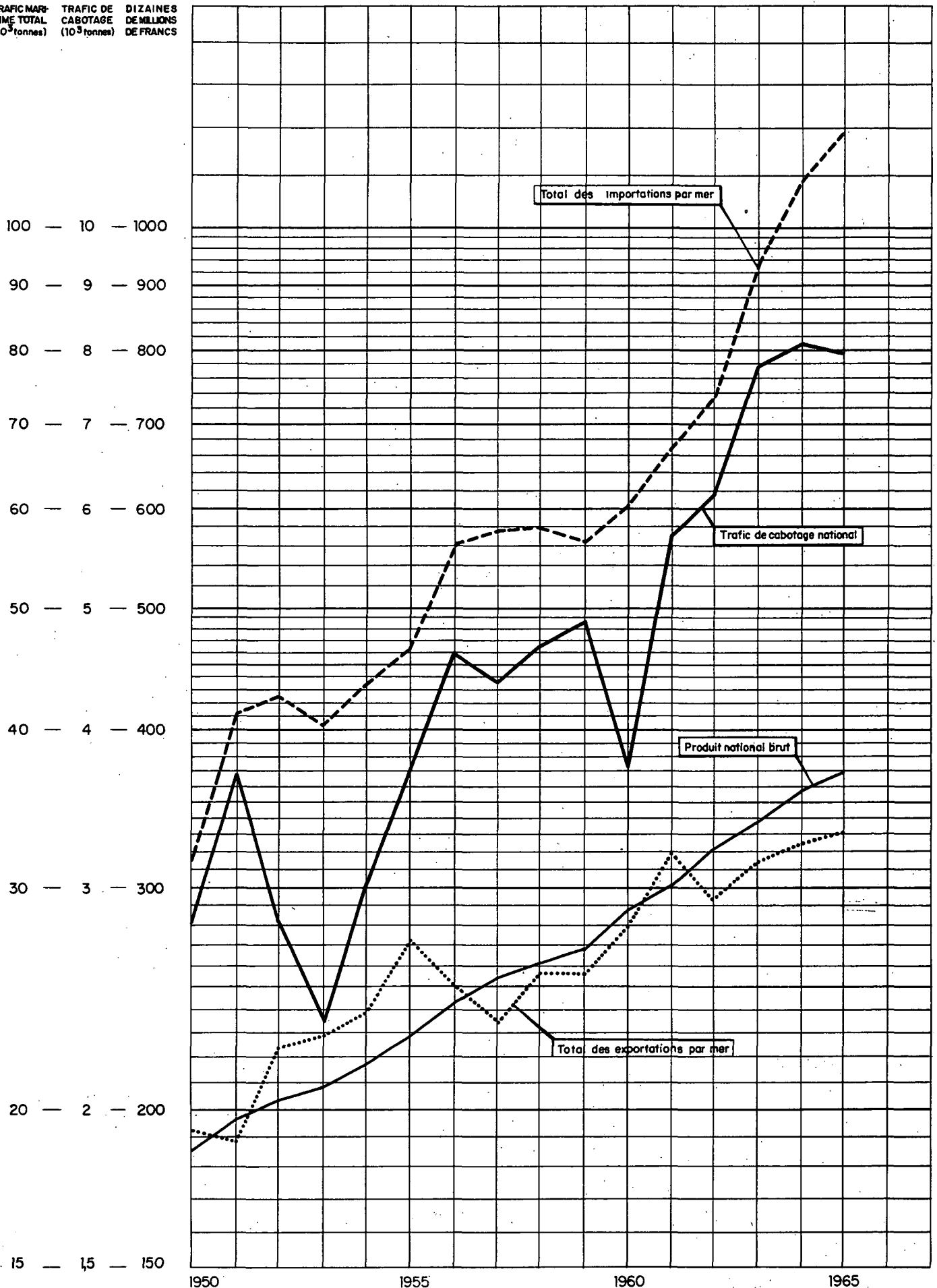
EVOLUTION PASSEE DU TRAFIC DE CABOTAGE COMPARAISON AVEC D'AUTRES GRANDEURS ECONOMIQUES

Graphique 2.2

TRAFIC MAR-
TIME TOTAL
(10³ tonnes)

TRAFIC DE
CABOTAGE
(10³ tonnes)

DIZAINES
DE MILLIONS
DE FRANCS



1950 1955 1960 1965

A N N E E S