

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1974-1975

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1974.

RAPPORT GÉNÉRAL

FAIT

au nom de la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation (1), sur le projet de loi de finances pour 1975, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. YVON COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 12

Equipement.

PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président* ; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, *vice-présidents* ; Pierre Prost, Louis Talamoni, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, *secrétaires* ; Yvon Coudé du Foresto, *rapporteur général* ; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscardy-Monsservin, Jacques Boyer Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yves Durand, Marcel Fortier, André Fosset, Roger Gaudon, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, René Monory, Mlles Odette Pagani, Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5^e législ.) : 1180 et annexes, 1230 (tomes I à III et annexe 17), 1235 (tome XI) et in-8° 169.

Sénat : 98 (1974-1975).

Lois de finances. — Ports.

SOMMAIRE .

	<u>Pages.</u>
I. — Le trafic des ports français	3
II. — Les crédits de fonctionnement	5
III. — Les dépenses d'équipement	8
IV. — La signalisation maritime	17
Audition du Ministre de l'Equipement	21
Annexe	23

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances m'a chargé de rapporter devant vous la partie du budget de l'Équipement qui a trait aux ports maritimes, tant en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement que les dépenses d'équipement. Une section particulière sera réservée aux crédits relatifs à la signalisation maritime.

I. — Le trafic des ports français.

Le trafic des ports français (pêche et avitaillement compris) a atteint, en 1973, 303 608 508 tonnes contre 256 598 814 tonnes en 1972, soit une augmentation de 18,3 %.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic des ports maritimes métropolitains pour les années 1973 et 1972 (en tonnes).

RUBRIQUES	TOTAL année 1972.	ANNEE 1973		
		Entrées.	Sorties.	Total.
		(En tonnes.)		
Trafic de marchandises....	249 233 877	239 123 836	56 125 922	295 249 758
Produits de la pêche.....	519 505	548 381	»	548 381
Avitaillement	6 845 432	»	7 810 369	7 810 369
Total	256 598 814	239 672 217	63 936 291	303 608 508

Le trafic des ports maritimes, qui avait atteint le niveau de 98,2 millions de tonnes en 1962, a franchi le cap des 200 millions de tonnes en 1970 et dépassé celui des 300 millions de tonnes en 1973. En onze années, il a augmenté de 205,5 %, soit une progression moyenne d'une année sur l'autre de 10,6 %.

Mais cette progression est très inégale d'un port à l'autre. Les six ports autonomes ont réalisé 88 % du trafic commercial de marchandises de l'ensemble des ports français en 1973 contre 86,8 % en 1972. Mais en fait trois ports seulement, Marseille, Le Havre et Dunkerque, sont véritablement en croissance : par rapport à 1972, ils ont assuré, en 1973, 95 % de l'augmentation totale du trafic des ports français. Le port de Marseille progresse d'une

année sur l'autre de + 21,4 %, celui du Havre de 34,6 % et celui de Dunkerque de 15 %. Cette situation satisfaisante globalement n'est pas sans poser de graves problèmes pour l'aménagement du territoire.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic commercial de marchandises (entrées et sorties) entre les différents ports pour l'année 1973, avec un rappel du trafic observé en 1972 :

PORTS (classement géographique).	ANNEE 1972 Entrées et sorties réunies.	ANNEE 1973		
		Entrées.	Sorties.	Total.
		(En tonnes.)		
Dunkerque	27 354 061	26 878 119	4 505 191	31 383 310
Le Havre.....	64 435 307	68 866 159	17 877 417	86 743 576
Rouen	13 895 053	6 811 523	6 593 983	13 405 506
Nantes - Saint-Nazaire	14 046 527	12 825 837	1 570 831	14 396 668
Bordeaux	13 835 630	10 732 855	2 859 407	13 592 262
Marseille	82 792 301	87 997 661	12 506 895	100 504 556
Autres ports métropolitains.	32 874 998	25 011 682	10 212 198	35 223 880
Total	249 233 877	239 123 836	56 125 922	295 249 758

Sur le plan européen, l'examen des résultats en tonnage du trafic pour 1972 et 1973 révèle que seuls les trois complexes portuaires de Marseille-Fos, Le Havre-Antifer et Dunkerque sont susceptibles de soutenir la comparaison avec les grands autres ports européens. Ces derniers progressent tous mais dans une moindre proportion pour les ports allemands. Néanmoins l'équipement portuaire français peut tenir une place de premier rang au niveau européen. Le port de Marseille-Fos, deuxième port européen, pourra connaître l'importance de Rotterdam, encore trois fois plus important que lui en 1973, lorsque la liaison fluviale Méditerranée-mer du Nord sera achevée.

Traffic comparés des ports français et étrangers en 1971 et 1972.

PORTS FRANÇAIS	1972	1973	PORTS ETRANGERS	1972	1973
Marseille	82,8	100,5	Rotterdam	268,5	309,8
Le Havre.....	64,4	86,7	Anvers	67,2	75,0
Dunkerque	27,4	31,4	Gênes	58,7	61,6
Nantes - Saint-Nazaire.	14,0	14,4	Hambourg	46,3	49,8
Bordeaux	13,8	13,5	Brême	24,1	26,4
Rouen	13,9	13,4	Amsterdam	21,0	21,4

II. — Les crédits de fonctionnement.

Les crédits de fonctionnement se répartissent entre : subventions versées aux ports autonomes et dotations affectées directement à l'entretien des autres ports.

A. — LES PORTS AUTONOMES

~~Rappelons que, conformément aux dispositions de la loi du~~ 29 juin 1965, l'Etat rembourse aux ports autonomes les dépenses d'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer et les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès. Il participe par ailleurs au remboursement des emprunts émis pour financer les opérations d'infrastructure engagées avant le nouveau régime d'autonomie. Enfin, l'Etat rembourse les dépenses de fonctionnement et d'entretien des services annexes confiés aux ports autonomes, c'est-à-dire les anciens services maritimes de navigation.

Pour 1975, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 127,8 millions de francs, en augmentation de 13,8 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration relativement faible des crédits, de l'ordre de 12,1 % contre 11,4 % l'année précédente, paraît devoir être insuffisante pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques, de l'évolution du trafic et des caractéristiques des nouveaux navires. Les gains de productivité liés à la modernisation des installations compenseront cependant difficilement l'insuffisance relative des crédits.

La répartition des crédits par port est donnée par le tableau suivant pour l'exercice 1975 :

PORTS	DOTATION (en millions de francs.)
Dunkerque	29
Le Havre.....	23
Rouen	25,6
Nantes - Saint-Nazaire	16
Bordeaux	22,2
Marseille	12
Total	127,8

B. — LES AUTRES PORTS

Les autres ports maritimes voient leur dotation abondée d'une somme de 3,28 millions de francs soit une progression de l'ordre de 9,2 % par rapport à l'exercice précédent.

La ventilation des crédits par grandes catégories se présente ainsi :

	SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	TOTAL
		(En francs.)	
Ports de commerce non autonomes..	24 367 000	2 094 000	26 461 000
Ports de pêche	7 826 000	672 000	8 498 000
Ports maritimes dans les Départements d'Outre-Mer.....	3 486 000	514 000	4 000 000
	35 679 000	3 280 000	38 958 000

La programmation de ces crédits sera effectuée en fin d'année après dépouillement d'une enquête qui serait actuellement en cours sur les besoins des différents ports.

Il semble donc que l'enveloppe des crédits de fonctionnement des ports ne soit pas déterminée en fonction des besoins actualisés de ceux-ci, mais en tenant compte seulement des contraintes budgétaires. Si ces dernières ne doivent pas être ignorées, la référence aux véritables besoins est indispensable pour éviter que par un arbitrage un peu sommaire ne soit gravement compromise la sauvegarde du patrimoine portuaire national.

Aussi pour assurer l'entretien indispensable, certains fonds de concours sont obtenus auprès des collectivités et organismes locaux pour le financement des opérations d'entretien des infrastructures.

En 1974, ces ressources complémentaires ont représenté 17 % des dépenses de l'Etat à ce titre. Le tableau ci-dessous précise l'origine de ces fonds de concours, leur montant et leur utilisation.

Ports maritimes non autonomes de commerce et de pêche.

EXPLOITATION

Fonds de concours de 1974.

PORTS	MONTANT du fonds de concours.	PROVENANCE (1)	DESTINATION
Boulogne	628 955	C. C. I. Boulogne..	Dragages.
Calais	1 012 500	C. C. I. Calais	Dragages.
Dieppe	420 000	C. C. I. Dieppe	Dragages.
Fécamp	90 000	C. C. I. Fécamp ...	Dragages.
Le Tréport.....	70 000	C. C. I. Le Tréport.	Dragages.
Dieppe, Fécamp, Le Tréport..	305 000	Département de la Seine-Maritime.	Dragages.
Ports divers de Seine-Maritime.	10 960	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Honfleur	118 263	C. C. I. Honfleur et Lisieux.	Dragages.
Digue des Flaques.....	400	Département de la Seine-Maritime.	Entretien.
Caen, Ouistreham.....	556 478	C. C. I. Caen.....	Dragages.
Ports divers Calvados.....	3 000	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Ports et ouvrages divers d'Ille- et-Vilaine	20 650	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Ports divers Côtes-du-Nord...	1 030	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Ports du Sud-Finistère.....	700 000	C. C. I. Quimper...	Rémunération de cer- tains personnels auxiliaires.
Ports divers Finistère.....	6 800	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Ports divers Vendée.....	18 627	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Rochefort	28 500	C. C. I. Rochefort..	Dragages.
Ports divers Charente-Maritime.	40 000	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Ports divers Gironde.....	16 500	Divers	Divers travaux d'en- retien.
Bayonne	150 000	C. C. I. Bayonne...	Dragages.

PORTS	MONTANT du fonds de concours.	PROVENANCE (1)	DESTINATION
La Nouvelle.....	650 000	Département de l'Aude.	Dragages.
Petits ports des Bouches-du-Rhône	813 454	Département des Bouches-du-Rhône.	Dragages.
Ports de Nice et Villefranche.	54 120	C. C. I. Nice.....	Amélioration des chaussées et terre-pleins.
Port de Cannes.....	60 000	C. C. I. Nice.....	Entretien des installations.
Ports divers Alpes-Maritimes..	40 000	C. C. I. Nice.....	Travaux divers d'entretien.
Corse	120		
Total fonds de concours.	5 815 357		
Entretien : fonds du Trésor...	34 293 047		

(1) C. C. I. : Chambre de commerce et d'industrie.

Les superstructures de ces ports (notamment hangars, engins de manutention et voies et réseaux divers) sont concédées à un organisme local qui est le plus souvent la Chambre de commerce et d'industrie ; le concessionnaire a la responsabilité de l'entretien et de l'exploitation de ces superstructures, dont il supporte donc les dépenses.

III. — Les dépenses d'équipement.

A. — PORTS DE COMMERCE

1° Ressources budgétaires.

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 495,6 millions de francs. L'augmentation par rapport à 1973 (62,1 millions de francs ou + 14,3 %) est supérieure à celle votée lors du budget précédent (+ 10,1 %).

Il est proposé d'affecter les dotations prévues aux opérations suivantes :

— *Dunkerque* : 114,8 millions de francs. — Une centaine de millions de francs représentent l'achèvement des travaux de l'avant-port accessible aux navires de 200 000 à 300 000 tonnes et de 400 000 tonnes à la fin de 1975. Une quinzaine de millions seront consacrés à l'aménagement de quais dans le futur « port rapide » réservé aux navires porte-conteneurs et aux bateaux embarquant directement des camions et des remorques.

— *Le Havre* : 102,9 millions de francs. — La moitié de la dotation prévue permettra de continuer les travaux du port pétrolier d'Antifer accessible aux navires de 550 000 tonnes à la fin de 1975. Une trentaine de millions de francs sont réservés à la modernisation des quais à conteneurs et à marchandises diverses.

— *Rouen* : 29,4 millions de francs. — Les crédits prévus permettent l'approfondissement du chenal de la Seine et l'amélioration des quais du bassin de Quevilly où le trafic par conteneurs se développe, notamment vers la côte occidentale d'Afrique.

— *Nantes - Saint-Nazaire* : 14,4 millions de francs. — 10,5 millions de francs sont prévus pour l'amélioration des accès et 4 millions pour les quais à Cheviré, sur la rive Sud de la Loire, près de Nantes.

— *Bordeaux* : 27,8 millions de francs. — La dotation prévue est réservée pour moitié aux travaux d'équipement du site du Verdon, à l'embouchure de l'estuaire de la Gironde.

— *Marseille-Fos* : 97 millions de francs. — Les travaux d'équipement prévus s'élèvent à 90 millions de francs. Il s'agit d'achever les travaux de la cale de réparation navale pour très grands navires dont la mise en service est prévue en 1975, d'allonger les quais à conteneurs à Fos, de lancer les travaux d'un quatrième poste pétrolier à Fos pour les navires de 80 000 à 150 000 tonnes, capables de traverser le canal de Suez lorsqu'il sera rouvert. Seront engagés aussi les premiers travaux de construction d'une station de déballastage et de dégazage des pétroliers (le prix d'une telle station est d'environ 15 millions de francs). 7 millions sont réservés à des acquisitions foncières à Fos.

La connaissance des engagements prévus pour 1975 nous permet de faire un premier bilan provisoire de l'exécution du VI^e Plan pour l'équipement portuaire.

Comme nous l'avons rappelé dans la première partie de ce rapport, les objectifs retenus pour le VI^e Plan dans le domaine des ports maritimes portaient essentiellement sur deux points : assurer de bonnes conditions de réception de la marchandise et des navires modernes de plus en plus spécialisés et favoriser la création de plates-formes compétitives pour l'industrie en poursuivant l'équipement prioritaire des trois complexes portuaires de Dunkerque, de la Basse-Seine et de Marseille-Fos, sans négliger pour autant des adaptations plus limitées dans les autres ports.

L'examen du tableau ci-joint révèle que ces priorités ont été respectées par le choix des opérations réalisées entre 1971 et 1975. Pour les six ports autonomes, le taux d'exécution de l'hypothèse basse du Plan, en francs constants, s'établit à 89,4 % au total. Ce bilan global couvre des disparités dans l'exécution qui conforte les réserves faites précédemment sur l'opportunité du choix des investissements à effectuer et de ses conséquences en matière d'aménagement du territoire.

Outre la réalisation des objectifs de Marseille-Fos, qui ont pris quelque retard sur la réalisation de l'ensemble des investissements prévus à ce titre (86 % de réalisation pour Marseille-Fos contre 98 % pour Le Havre-Antifer), il semble que l'on ait délibérément sacrifié l'équipement du port de Bordeaux (61 % de réalisation). Ce choix est particulièrement grave pour un arrière-pays qui connaît de graves difficultés de développement dont les liaisons sont difficiles (absence d'autoroutes de liaison) et qui tend, de ce fait, à se dépeupler.

Il y a lieu de se demander si « l'objectif de favoriser la création d'ensembles portuaires attractifs pour les industries et d'offrir aux transports de marchandises diverses des installations adaptées » n'est pas autant celui de ports en situation difficile que celui des ports les plus développés qui bénéficient, par ailleurs, de phénomènes d'entraînement économique provenant d'arrière-pays plus développés.

Ports maritimes.

Exécution du VI^e Plan. (En millions de francs.)

	VI ^e PLAN prévisions (hypothèse basse).	ENGAGEMENTS (crédits budgétaires).						TAUX d'exécution.		
		1971	1972	1973	1974	1975	Ensemble 1971-1975	Francs courants.	Francs constants.	
1. — a) Ports autonomes :										
Dunkerque	a	>	29,6	98,8	121,12	126,0	114,8	490,4	111,4	>
	b	440,0	28,7	91,5	105,9	99,3	83,9	409,3	>	93,0
Le Havre.....	a	>	161,8	58,6	88,4	79,7	102,9	491,4	113,4	>
	b	433,0	156,9	54,3	77,3	62,8	75,2	426,5	>	98,0
Rouen	a	>	14,3	17,8	21,0	27,5	28,26	108,86	110,0	>
	b	99,1	13,1	16,5	18,4	21,7	20,6	90,3	>	91,0
Nantes - Saint-Nazaire	a	>	7,8	19,7	16,8	34,8	13,48	92,58	106,9	>
	b	86,6	7,6	18,2	14,7	27,4	9,9	77,8	>	90,0
Bordeaux	a	>	13,1	18,0	27,8	20,6	27,81	107,31	72,3	>
	b	148,3	12,7	16,7	24,3	16,2	20,3	90,2	>	61,0
Marseille	a	>	92,7	122,8	67,4	35,3	97,0	415,2	99,0	>
	b	420,0	89,8	113,7	58,9	27,8	70,7	361,1	>	86,0
1. — b) Autres ports de com- merce										
	a	>	20,8	39,2	32,3	36,6	52,1	181,0	140,9	>
	b	128,5	20,1	36,3	28,2	28,8	38,0	151,4	>	118,0
2. — Ports de pêche										
	a	>	7,4	7,3	12,9	10,6	9,90	48,1	158,7	>
	b	30,3	7,2	6,8	11,3	8,4	7,2	40,9	>	135,0
3. — Ports de plaisance et petits ports										
	a	>	3,8	5,3	7,9	6,6	5,9	29,5	82,0	>
	b	35,9	3,7	4,9	6,9	5,2	4,30	25,0	>	70,0
4. — Matériel de dragage.....										
	a	>	2,1	8,3	72,6	11,9	3,9	98,8	100,0	>
	b	98,8	2,0	7,7	63,5	9,4	2,9	85,5	>	87,0
5. — Signalisation maritime.....										
	a	>	11,4	26,2	28,6	31,0	40,0	137,2	91,5	76,0
	b	150,0	11,0	24,3	25,0	24,4	29,2	113,9	>	>
6. — Autres opérations.....										
	a	>	0,8	1,7	2,6	64,9	63,4	133,4	103,0	>
	b	129,5	0,78	1,6	2,3	51,1	46,3	102,1	>	79,0
Total général.....										
	a	>	365,5	423,7	499,4	485,5	559,5	2 333,6	106,0	>
	b	2 200,0	353,6	392,5	436,7	382,5	408,7	1 974,0	>	90,0

a = francs courants.
b = francs constants.

Indice de transformation des francs courants en francs 1970 :

1971/1970 : 103,1 ; 1972/1970 : 108,0 ; 1973/1970 : 114,4 ; 1974/1970 : 126,9 ; 1975/1970 : 136,9.

2° *Autres ressources.*

En 1975, les ports maritimes et fluviaux disposeront de fonds d'emprunt dont la répartition sera arrêtée lors d'une réunion du Comité n° 8 du F. D. E. S. qui se tiendra seulement à la fin de l'année 1974. Il n'est donc pas possible de donner le détail de cette répartition.

La dotation prévue, soit 600 millions de francs, doit être consacrée pour 570 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 30 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux.

La décomposition prévue de cette dotation par organismes prêteurs est la suivante :

	Millions de francs.
— F. D. E. S.	100
— C. A. E. C. L.	110
— Marché financier	390

En octobre 1974, les prêts sont consentis aux conditions suivantes :

— F. D. E. S. : 9,75 % d'intérêts pour une durée de vingt ans dont trois ans de différé d'amortissement ;

— C. A. E. C. L. : 11,30 % pour les prêts d'une durée de quinze ans ;

— Emprunt groupé des ports autonomes : 11,40 % pour les prêts d'une durée de vingt ans dont cinq ans de différé d'amortissement.

Le budget de l'Etat ne participe pas au service des emprunts contractés par les ports autonomes. Il leur rembourse seulement, en application des articles 5 et 6 de la loi du 29 juin 1965 sur les ports autonomes, une partie des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations engagées antérieurement à l'institution du nouveau régime de l'autonomie et dont la charge a été transférée aux nouveaux établissements. Cette part est de :

— 60 % pour les infrastructures de base ;

— 20 % pour les autres infrastructures.

Un premier bilan de l'emploi des 520 millions de francs pour 1974 s'analyse comme suit :

1. Ports maritimes et fluviaux.

	F. D. E. S.	C. D. C.	C. A. E. C. L.	AUTRES emprunts.	TOTAL
(En milliers de francs.)					
Ports maritimes	100 000	»	68 000	322 000	490 000
Ports fluviaux	»	»	22 000	8 000	30 000
Total	100 000	»	90 000	330 000	520 000

2. Ports maritimes.

	F. D. E. S.	C. A. E. C. L.	AUTRES emprunts.	TOTAL
(En milliers de francs.)				
Dunkerque	20 000	»	40 000	60 000
Le Havre.....	60 000	»	105 000	165 000
Rouen	3 000	»	12 000	15 000
Nantes - Saint-Nazaire	2 000	»	17 000	19 000
Bordeaux	»	»	3 000	3 000
Marseille	15 000	»	95 000	110 000
Total ports autonomes.....	100 000	»	272 000	372 000
Chambre de commerce et départements et communes pour les autres ports...	»	68 000	50 000	118 000

B. — PORTS DE PÊCHE

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1975 s'élèvent à 9,9 millions de francs, une nouvelle fois en diminution par rapport à l'année précédente (10,1 millions de francs en 1974, 10,9 millions de francs en 1973).

Pour 1975, les principales opérations envisagées se présentent comme suit :

Boulogne-sur-Mer :

- restauration du terre-plein du quai Gambetta ;
- études préliminaires à l'élargissement du bassin Loubet.

Cette dernière opération est destinée à permettre de disposer d'éléments précis d'appréciation sur l'amélioration de l'équipement du port de Boulogne.

Fécamp :

- restauration du quai de Verdun.

Cette opération est destinée à maintenir en exploitation le quai de Verdun, ouvrage le plus actif du port de Fécamp.

Lorient :

- Dragages des bassins du port de pêche.

Cette opération doit permettre de recevoir au port de Lorient des unités de plus en plus grandes (60 mètres de longueur).

La Rochelle :

- restauration de l'écluse du bassin extérieur.

En plus de ces opérations rangées en catégorie I (Intérêt national) au sens du décret du 12 novembre 1970 portant déconcentration de certains investissements publics, une dotation appréciable est prévue pour des opérations d'équipement de ports de pêche rangés en catégorie II (Intérêt régional) et en particulier pour les ports de Bretagne.

Votre commission s'est inquiétée de la faiblesse des dotations qui sont consacrées chaque année aux ports de pêche, notamment aux plus petits d'entre eux. Elle a tenu à rappeler combien est importante la croissance de ces infrastructures pour le développement économique local et a cité des exemples étrangers tels que celui de la Norvège.

C. — PORTS DE PLAISANCE

Un seul chapitre du Ministère de l'Équipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-32.

Ce chapitre comporte une dotation de 5,9 millions de francs en autorisations de programme au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subvention qui sont en nette diminution par rapport au budget précédent. A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

L'infrastructure et les superstructures des ports de plaisance et des petits ports sont toujours concédées à un organisme local en général public (collectivité locale, chambre de commerce, syndicat mixte) et plus rarement privé. Il supporte l'ensemble des charges d'entretien et d'exploitation des équipements faisant partie de la concession. Ces dépenses ne peuvent pas être facilement isolées, car elles sont agrégées à d'autres dans les comptes financiers des concessions. Le contrôle de l'Etat porte essentiellement sur l'équilibre global des concessions et le niveau des tarifs pratiqués à l'égard des usagers.

Les opérations susceptibles de bénéficier de subventions sont des investissements de catégories II et III dont la programmation s'effectue au niveau de la région ou du département.

Le taux de subvention moyen de 20 %, qui n'est d'ailleurs applicable qu'aux seules dépenses d'infrastructure, n'apporte qu'un allègement des taxes d'usage acquittées par les utilisateurs d'autant plus faible qu'il est généralisé à toutes les catégories de bateaux, et de ce fait moins justifié au plan social. Aussi est-il jugé opportun de réserver l'intervention des crédits budgétaires aux opérations qui comportent des installations pour les clubs sportifs de caractère social (notamment clubs de jeunes) et qui offrent une proportion suffisante de places pour les navires de plaisance de faible taille, à des conditions financières plus favorables, ce qui est d'autant plus apprécié des usagers qu'ils sont en général moins fortunés que les propriétaires de grands bateaux.

En annexe, un premier bilan de la politique poursuivie pour le développement des infrastructures de plaisance depuis 1961 est présenté avec une description de leurs modalités de financement (annexe n° 1).

Votre commission a souligné combien était important le développement des équipements nautiques pour permettre l'épanouissement de notre jeunesse. Elle a demandé que le maximum de moyens soit mis à la disposition des collectivités locales pour que l'aménagement des ports de plaisance ne soit pas laissé pour une trop grande part à l'initiative privée.

D. — PORTS MARITIMES, DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER.

Les crédits destinés à l'équipement des ports maritimes dans les Départements d'Outre-Mer inscrits au chapitre 53-34 s'élèvent à 12,2 millions francs en autorisations de programme. En augmentation de 2,2 millions de francs par rapport au budget précédent, ces crédits sont destinés à des opérations considérées comme des investissements d'intérêt régional (catégorie II) qui sont soumis aux dispositions du décret du 13 novembre 1970 portant déconcentration des décisions de l'Etat en matière d'investissements publics.

La répartition géographique des autorisations de programme inscrites pour 1975 est prévue ainsi :

DÉPARTEMENT	AUTORISATIONS de programme (milliers de francs).
Guadeloupe	3 800
Martinique	400
Guyane	1 050
Réunion	6 000
A répartir	930
Total	12 180

Depuis 1971, les principales réalisations engagées ont porté sur la construction du port du Degrad des Cannes (Guyane), l'aménagement à la Guadeloupe du port de Pointe-à-Pitre (restauration du quai Transat et du quai minéralier), la construction d'un quai pour conteneurs et d'un poste à manutention horizontale à Fort-de-France (Martinique) et sur des extensions du port de la Pointe-des-Galets (Réunion).

Enfin, il est prévu en outre une dotation de 0,5 million de francs en autorisations de programme pour les ports de plaisance dans les Départements d'Outre-Mer.

Un premier bilan de l'exécution du VI^e Plan pour les ports maritimes des Départements d'Outre-Mer peut être établi. Sa réalisation est très inégale selon la nature des ports. L'insuffisance des équipements pour les ports de pêche porte préjudice aux perspectives de développement de ces départements qui pourraient trouver dans l'extension des activités de la pêche et de la transformation de ses produits les moyens d'équilibrer leurs balances d'échanges commerciaux gravement déficitaires.

BÉNÉFICIAIRES	VI ^e PLAN (hypothèse haute).	1971	1972	1973	1974	1975	TOTAL	POURCENTAGE réalisation.	
		(En milliers de francs.)							
Ports de commerce	a	10 750	16 220	14 100	10 700	9 080	60 830	143	
	b	42 570	10 426	15 019	12 325	8 431	6 618	52 819	124
Ports de pêche	a	3 520	1 600	1 050	»	3 030	9 209	61	
	b	15 150	3 414	1 481	918	»	2 213	8 026	53
Ports de plaisance	a	4 000	»	»	»	590	590	15	
	b	»	»	»	»	431	431	11	
Total D.O.M.	a	61 720	14 270	17 820	15 150	10 700	12 680	70 620	114
	b	»	13 840	16 500	13 243	8 431	9 262	61 276	99

a = francs courants.

b = francs constants.

Indices de transformation des francs courants en francs 1970 (Sources : Comptes de la Nation : 1971/1970 : 163,1 ; 1972/1970 : 108,0 ; 1973/1970 : 114,4 ; 1974/1970 : 126,9 ; 1975/1970 : 136,9).

IV. — La signalisation maritime.

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, au total, pour 1975 à 28,7 millions de francs pour la Métropole et à 6,4 millions pour l'Outre-Mer.

Sur la dotation prévue pour la Métropole, 7,2 millions de francs sont à transférer aux services interrégionaux d'études techniques. Les mesures nouvelles (1,7 million de francs) sont destinées, d'une part, à tenir compte de la hausse des prix à hauteur de 8 % et, d'autre part, à assurer l'entretien des bateaux baliseurs (0,4 million de francs).

Pour les crédits réservés à l'Outre-Mer, les mesures nouvelles s'élèvent à 0,7 million de francs dont 0,2 million de francs pour l'entretien des gros bateaux baliseurs, le solde 0,5 million de francs servant à tenir compte de la hausse des prix prévisible.

Pour les dépenses d'équipement de la signalisation maritime, 52 millions d'autorisations de programme sont prévus contre 40,3 millions de francs en 1974, soit une augmentation de + 29 % contre 9,3 % en 1974 et 3,6 % en 1973.

Sur ce total, 12 millions de francs sont réservés à l'Outre-Mer dont 6,84 millions de francs pour les Départements d'Outre-Mer (Guadeloupe : 2,28 millions de francs ; Martinique : 1,14 million de francs ; Guyane : 1,9 million de francs ; Réunion : 1,34 million de francs), 3,2 millions de francs pour les Territoires d'Outre-Mer ; 2 millions de francs pour les Etats associés.

Par nature, les opérations envisagées en 1975 sont les suivantes :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En milliers de francs.)
I. — Dépenses d'investissements en Métropole :	
Revalorisation des opérations en cours.....	1 500
Maintien du capital investi (grosses réparations des ouvrages et renouvellement du matériel).....	18 000
Adaptation des structures.....	4 500
Besoins nouveaux (notamment réalisation des dispositifs du balisage radio-électrique du nouvel avant-port de Dunkerque).....	15 000
Opérations diverses.....	1 000
Total I.....	40 000
II. — Dépenses d'investissements dans les Départements d'Outre-Mer :	
Revalorisation des opérations en cours.....	500
Maintien du capital investi (grosses réparations et renouvellement du matériel).....	1 700
Adaptation des structures (notamment nouveau baliseur, 1 ^{re} tranche).....	2 760
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	1 070
Contribution du Ministère de l'Équipement à la réalisation de la station Oméga de la Réunion.....	330
Opérations diverses.....	480
Total II.....	6 840

	AUTORISATIONS de programme.
	(En milliers de francs.)
III. — Dépenses d'investissements dans les Territoires d'Outre-Mer :	
Revalorisation des opérations en cours.....	500
Maintien du capital investi.....	1 300
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	1 200
Opérations diverses.....	200
Total III.....	3 200
IV. — Dépenses dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération :	
Revalorisation des opérations en cours.....	400
Contribution aux opérations de maintien du capital investi.....	800
Contribution au développement de la signalisation maritime.....	800
Total IV.....	2 000
Total général.....	52 040

Dans ce domaine, il nous est permis aussi de dresser un premier bilan de l'équipement des établissements de signalisation maritime pour le VI^e Plan (en millions de francs).

VI ^e PLAN objectifs.			DOTATIONS BUDGETAIRES						Réalisation (pourcentage) H. H./H. B.
H. H.	H. B.		1971	1972	1973	1974	1975	Total	
138,50	113,50	Métropole :							
		a	12,55	25,25	25,65	29,90	40,00	133,35	
		b	12,17	23,16	22,23	23,54	29,43	110,53	79,8/97,4
26,20	20,70	Départements d'Outre-Mer :							
		a	2,30	3,20	3,88	4,40	6,33	20,11	
		b	2,23	2,93	3,36	3,46	4,65	16,63	63,5/80,3
20,55	19,01	Territoires d'Outre-Mer :							
		a	2,10	3,30	3,10	3,10	3,20	14,80	
		b	2,04	3,03	2,68	2,44	2,35	12,54	61 /66
185,25	153,21	Total :							
		a	16,95	31,75	32,63	37,40	49,53	168,26	
		b	16,44	29,12	28,27	29,44	36,43	139,70	75,4/91,2

(1) Non compris 7 MF Oméga Réunion hors programme.

H. H. = Hypothèse haute ; H. B. = Hypothèse basse.

(a) Francs courants ; (b) Francs constants 1970.

Si le niveau de réalisation peut paraître acceptable pour la Métropole, il est très insuffisant pour l'Outre-Mer.

AUDITION DU MINISTRE DE L'EQUIPEMENT

Au cours de l'audition de M. Galley devant votre commission, le rapporteur spécial a demandé que soit réalisée une meilleure coordination entre les actions des diverses administrations compétentes pour les aménagements portuaires et que les conséquences de la réouverture probable du canal de Suez soient dès à présent évaluées.

Maurice Schumann a rappelé combien il était important d'adopter l'équipement des ports de la façade atlantique aux recherches pétrolières « off shore ». Dans la même perspective, M. Lombard a souligné combien il était urgent d'aménager une base de réparation navale de taille européenne sur l'océan.

M. Amic a exposé les difficultés que rencontrent les collectivités locales pour financer les ports de plaisance et déploré le manque de coordination qui existe en matière d'aménagement du territoire.

A la suite de ces interventions, le Ministre de l'Equipement a tenu à souligner la volonté des Pouvoirs publics de renforcer les infrastructures portuaires dans le double but de réduire la part des importations passant par les ports étrangers et de stimuler les économies régionales. Il a souligné l'accent mis sur les nouvelles techniques de transport maritime et sur les équipements portuaires spécialisés qu'il est nécessaire de développer pour répondre aux besoins de porte-conteneurs, méthaniers et aux formules de « roll on et roll off ».

M. Galley a tenu à préciser qu'un effort particulier serait fait pour le développement du port de Fos où il sera économiquement avantageux d'implanter des raffineries. Il s'est déclaré résolu à rendre effectif l'accès de tout le littoral au public et à favoriser la construction de ports de plaisance.

*

* *

Lors de l'examen des crédits réservés aux ports maritimes, votre Commission des Finances, et notamment MM. Coudé du Foresto et de Montalembert se sont inquiétés des moyens qui étaient réservés à l'entretien et au développement des ports de pêche. Ils ont souligné combien il était important, pour la jeunesse et pour les amateurs de voile de condition modeste, que l'aménagement des ports de plaisance ne soit pas laissé, autant qu'il est possible, à l'initiative privée.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits du budget de l'Equipement relatifs aux ports maritimes pour 1975.

ANNEXE

FINANCEMENT ET DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE PLAISANCE

I. — Rappel des modalités du financement par l'Etat des infrastructures de plaisance.

En matière de développement des équipements pour la plaisance, la politique du Gouvernement, approuvée par le Parlement, a été, sauf exception, de confier la maîtrise d'ouvrage des constructions de ports de plaisance :

— en priorité, aux collectivités publiques, essentiellement collectivités locales mais également chambres de commerce, syndicats mixtes, etc. ;

— à défaut, aux personnes privées.

Qu'il s'agisse de collectivités publiques ou de personnes privées, les opérations de construction et l'exploitation des ports de plaisance sont placées sous le régime de la concession avec tous les droits et obligations que comportent, pour les unes et les autres, le cahier des charges de chaque concession.

Il en découle le principe général du financement des ports de plaisance, lequel doit être assuré par le maître d'ouvrage sur ses fonds propres.

Toutefois, lorsque le maître d'ouvrage est une collectivité publique, mais dans ce seul cas (toute société privée étant exclue), l'Etat lui apporte un soutien financier qui revêt la forme :

— d'une subvention pour les seuls travaux d'infrastructure à un taux variant entre 10 et 30 % :

— d'un prêt à taux réduit consenti, jusqu'à ces derniers temps, par le F. D. E. S. (le relais sera en principe assuré par la Caisse des Dépôts et Consignations).

Exceptionnellement, lorsque la création de ports de plaisance implique sur certaines portions du littoral une transformation profonde de l'état naturel (le cas du Languedoc-Roussillon est typique à cet égard), l'Etat prend directement en charge le coût des travaux d'infrastructure.

Jusqu'à une époque récente (début 1974), les équipements pour la plaisance étaient répartis, selon l'importance des opérations, dans les quatre catégories d'investissements fixées par le décret de déconcentration du 13 novembre 1970.

L'Etat individualisait les subventions pour les opérations d'intérêt national classées en catégorie I (entraient notamment dans cette catégorie les opérations retenues par les missions interministérielles d'aménagement du littoral), les autres opérations étant programmées par les autorités locales : préfet de région pour les opérations de catégories II et III, préfet du département pour les opérations de catégorie IV.

Depuis l'intervention du décret n° 74-12 du 8 janvier 1974 classant uniformément en catégorie II les investissements pour la plaisance, c'est le préfet de région qui répartit l'enveloppe que lui attribue chaque année le Ministre de l'Équipement.

II. — Evolution des crédits.

II. 1. Infrastructures maritimes de plaisance.

C'est en 1961 qu'une ligne spéciale a été créée au budget du Ministère de l'Équipement (Direction des ports maritimes et des voies navigables) pour recevoir les dotations réservées à l'équipement des ports de plaisance. L'effort de l'État devait en effet porter en premier lieu sur l'équipement du littoral où les besoins étaient les plus pressants et où un très grand nombre de sites se prêtaient à l'implantation de ports de plaisance.

A partir de 1965, les dotations propres au budget de l'équipement ont été renforcées par l'appoint de crédits transférés du F. I. A. T. et du budget des charges communes pour certaines opérations prioritaires ou particulièrement intéressantes.

Le tableau A ci-joint fournit, année par année, depuis cette époque, le montant des crédits provenant de ces différentes sources.

La dotation budgétaire de départ : 1 200 000 F, a été assez modeste et a été reconduite en 1962 et 1963.

C'est en 1965 qu'a lieu un « décollage » des crédits (8 millions de francs, compte tenu des abondements F. I. A. T. et charges communes), année qui marque ainsi, avec une prise de conscience des besoins, le véritable départ d'une politique de la plaisance.

Des fonds plus substantiels permettant l'essor de cette politique, les premières règles précises sont posées par une circulaire du 29 décembre de cette même année, pour la constitution et l'instruction des dossiers de création de ports de plaisance.

Un nouvel élan est donné en 1966 et 1967, puis après une régression en 1968, liée aux événements de l'époque, le total des crédits progresse à nouveau régulièrement pour atteindre en 1973 (fonds du F. I. A. T. et du budget des charges communes compris) 20 300 000 F, soit près de 17 fois leur volume de 1961 et plus du double de celui de l'année 1965.

A signaler que pour les années 1971, 1972 et 1973, le volume de crédits consacré aux opérations classées à cette époque en catégorie I, donc importantes, représente environ 50 % du volume global de crédits de ces trois années (transferts compris).

II. 2. Infrastructures fluviales de plaisance.

Bien que l'ampleur des besoins ne soit pas comparable à celle reconnue pour les infrastructures maritimes, l'État s'est également attaché à développer les infrastructures fluviales de plaisance recherchées par certaines catégories d'usagers.

La ligne budgétaire correspondante n'a été créée qu'en 1971 et les dotations ont été successivement les suivantes :

Chapitre 63-90 a 60 :

1971 : 395 000 F ;

1972 : 500 000 F ;

1973 : 500 000 F ;

Chapitre 63-31 a 20, 1974 : 500 000 F (abondée d'un transfert du F. I. A. T. de 7 300 000 F destiné aux travaux du Canal Transaquitaine).

En outre, des travaux de restauration de la section centrale du canal du Nivernais entre Sardy et Cercy-la-Tour, d'un montant total de 3 millions de francs — soit 2 millions de crédits ouverts en 1971 et 1 million en 1972 sur le chapitre 53-30 — ont

été effectués par l'Etat. Cette affectation de crédits a été consentie à la suite de négociations engagées avec le département de la Nièvre qui a demandé et obtenu la concession de l'exploitation de cette section en vue de son exploitation pour la navigation de plaisance.

De même, des crédits d'un montant de 520 000 F ont été ouverts sur le même chapitre 53-30 en 1973 pour la remise en état des ouvrages de la Mayenne, dans le département de la Mayenne, qui a été accordée en concession à ce département.

En effet, pour éviter la fermeture de certaines voies navigables qui ne sont pratiquement plus fréquentées par le trafic commercial mais qui présentent un intérêt pour la plaisance et le tourisme, l'Etat cherche à en accorder la concession aux collectivités locales. Préalablement à l'octroi de ces concessions, l'Etat participe aux travaux de restauration pour une part s'élevant environ à dix fois les crédits annuels d'entretien.

Des concessions sont déjà intervenues dans ces conditions ou interviendront dans un avenir proche (1).

III. — Utilisation des crédits accordés pour des infrastructures de plaisance.

III. — 1. Programmation.

Pour les ports de plaisance maritimes et les petits ports du littoral, le tableau B ci-joint retrace, année par année, pour le V^e Plan et jusqu'à 1974 inclus pour le VI^e Plan, la répartition entre les régions des crédits alloués. On constate que l'effort d'équipement de l'Etat a porté, de préférence, sur les régions où la situation naturelle sur le plan géographique et hydrographique rendait difficile à l'initiative privée de financer des travaux d'infrastructure : Bretagne, Poitou-Charente, Languedoc-Roussillon et Corse.

Pour les infrastructures fluviales, lesquelles relevaient, jusqu'à l'intervention du décret du 8 janvier 1974, de la catégorie IV des investissements, les crédits ont été directement délégués aux préfets, de 1971 (début de la dotation) à 1973.

Du fait de leur classement en catégorie II à partir de 1974, les crédits sont désormais délégués aux préfets de région.

La répartition des dotations annuelles figure sur les tableaux C et C 1 ci-annexés.

On remarque une répartition à peu près homogène entre les diverses régions du territoire où s'est avéré utile un aménagement pour la plaisance soit par la création de ports fluviaux, soit par la mise en l'état de canaux et voies fluviales ou de lacs. L'effort d'équipement a porté essentiellement sur la Bourgogne, la Bretagne et la région Rhône-Alpes ; pour les autres régions, n'ont été réalisées que des petites opérations ponctuelles d'intérêt essentiellement local.

Il faut signaler toutefois, au titre de 1974, une importante délégation de crédits à la région Aquitaine : 7 300 000 F par transfert du budget des charges communes pour deux importants projets retenus par la mission interministérielle (2). C'est le premier effort financier d'envergure pour les infrastructures fluviales de plaisance.

(1) Le canal du Nivernais (section Cercy-la-Tour et Sardy) a été concédé au département de la Nièvre par le décret du 28 juin 1972.

La Mayenne, la Sarthe et l'Oudon dans le département de Maine-et-Loire ont été concédés à ce département par décret du 28 décembre 1973.

La Mayenne dans le département de la Mayenne a été concédée au département de la Mayenne par décret du 25 juin 1974.

La Sarthe dans le département de la Sarthe sera concédée avant la fin de l'année 1974 au département de la Sarthe.

Des pourparlers sont actuellement engagés avec le département d'Ille-et-Vilaine pour la concession du canal d'Ille et Rance.

(2) Liaison nautique Cazaux-Biscarosse et plan d'eau de port d'Albret.

III. — 2. Réalisations.

Pour une évidente raison de simplicité, il n'a pas été dressé la liste exhaustive des ports de plaisance créés grâce à l'aide financière de l'Etat ; par contre, à titre indicatif, est néanmoins donnée en annexe (document D) la liste des opérations d'une certaine importance que l'Etat a subventionnées (le taux moyen est voisin de 20 %).

Par contre, certaines données numériques d'ensemble illustrent bien quel est, au plan national, le volume des équipements pour la plaisance et la répartition de ces équipements par grande zone du littoral :

— Nombre de ports de plaisance en service recensés en 1973 : 162 comportant 56 371 postes à flot, dont 85 % environ réalisés à l'initiative des collectivités publiques et ayant bénéficié de subventions de l'Etat.

Répartition par grand secteur du littoral :

	Ports.	Postes à flot.
Mer du Nord - Manche	31	8 006
Atlantique	49	11 793
Méditerranée - Corse	82	36 572

D'une étude menée par le Service d'étude d'aménagement du littoral (Commissariat au tourisme) il a pu, par ailleurs, être déterminé pour 1973, par région d'aménagement, un indice d'équipement en ports de plaisance qui est le suivant :

$$\text{Indice d'équipement} = \frac{\text{Nombre de postes}}{\text{Nombre de bateaux de plus de 2 tonneaux (1)}} \times 100.$$

Côte d'Opale (Picardie)	82
Seine-Maritime (Haute-Normandie)	69
Basse-Normandie	145
Bretagne	88
Centre Atlantique (Pays de la Loire et Poitou-Charente)	80
Aquitaine	51
Languedoc-Roussillon	146
Provence-Côte d'Azur	149

Il ne faut pas toutefois tirer de conclusions trop catégoriques de cette étude, nécessairement approximative et en déduire, par exemple, un suréquipement du littoral Provence - Côte d'Azur où la fréquentation de bateaux étrangers, par conséquent non immatriculés en France (voir le renvoi 1) est très importante.

Une telle étude a malgré tout l'intérêt de faire ressortir que le taux de fréquentation des ports de plaisance est élevé et que les fonds que l'Etat leur a consacrés se trouvent justifiés.

Compte tenu de la constante progression du parc des bateaux de plaisance (61 000 bateaux de plus de 2 tonneaux en 1973, le doublement de ce parc étant prévisible à l'horizon 1985), l'effort d'équipement de ces ports doit en tout état de cause être poursuivi, mais selon de nouvelles orientations visant trois aspects essentiels :

— sur le plan « géographique », accentuation de la priorité donnée aux façades Nord et Ouest du littoral, moins équipées que le littoral méditerranéen, ainsi que le fait ressortir l'indice d'équipement ;

(1) Immatriculés dans la région considérée par référence aux statistiques de la marine marchande sur les immatriculations ; des écarts assez sensibles peuvent bien entendu exister entre ces immatriculations et le nombre réel de bateaux fréquentant tel ou tel port de plaisance.

— sur le plan de la « qualité » des aménagements, au sens large du terme, réalisation de ports plus petits (dont la capacité d'accueil ne devrait pas excéder 600 bateaux) et bien dimensionnés pour s'intégrer au site le plus harmonieusement possible ;

— sur le plan social, sans perdre de vue que la pratique de la plaisance passe par la possibilité d'avoir un bateau (mais là, il n'appartient pas au Ministre de l'Equipement d'envisager les mesures qui en favoriseraient l'acquisition) rendre les ports de plaisance eux-mêmes plus accessibles aux catégories d'usagers aux moyens modestes, aux jeunes et aux pêcheurs professionnels.

C'est dans cette voie que le Ministre de l'Equipement, par une circulaire du 14 janvier 1974, a demandé aux préfets de région d'orienter dorénavant l'aide accordée par l'Etat pour le financement des ports de plaisance (pièce jointe).

TABLEAU A

Subventions de l'Etat pour l'équipement des ports de plaisance : infrastructures.

ANNEES	IMPUTATION budgétaire.	BUDGET Equipement.	F. I. A. T.	CHARGES communes.	TOTAL
(En milliers de francs.)					
1961	Chap. 63 (art. 90-4)	1 200	»	»	1 200
1962	Chap. 63 (art. 90)	1 200	»	»	1 200
1963	Chap. 63 (art. 90)	1 200	»	»	1 200
1964	Chap. 63 (art. 90)	4 490	»	»	4 490
1965	Chap. 63 (art. 90)	4 540	1 470	2 000	8 010
1966	Chap. 63 (art. 90)	7 861	2 570	2 500	12 931
1967	Chap. 63 (art. 90)	3 500	6 104	600	10 204
1968	Chap. 63 (art. 90)	4 000	295	225	4 520
1969	Chap. 63 (art. 90)	4 000	3 074	80	7 154
1970	Chap. 63 (art. 90)	3 920	2 890	1 580	8 390
1971	Chap. 63 (art. 90)	3 755	3 740	485	7 980
1972	Chap. 63 (art. 90-50)	6 000	2 910	2 920	
				(1) 109	11 939
1973	Chap. 63 (art. 90)	7 200	6 791	6 310	20 301
1974	Chap. 63 (art. 32-10)	7 000	(2) 1 500	(2) 352	(2) 8 852
Total	59 866	31 344	17 161	108 371

(1) Fonds de rénovation rurale.

(2) A fin juillet 1974.

TABLEAU B

**REPARTITION PAR REGION DES SUBVENTIONS D'EQUIPEMENT POUR LES PORTS MARITIMES DE PLAISANCE
ET AUTRES PETITS PORTS Y COMPRIS FONDS TRANSFERES DU F. I. A. T. ET DU BUDGET DES CHARGES COMMUNES**

Nomenclature budgétaire. — 1961 à 1971 : chapitre 63-90 (art. 4) ; 1972 et 1973 : chapitre 63-90 (art. 50) ; 1974 : chapitre 63-32 (art. 10).

	MONTANT DES AUTORISATIONS de programme.					TOTAL V ^e Plan.	MONTANT DES AUTORISATIONS de programme.				TOTAL 1971-1974
	1966	1967	1968	1969	1970		1971	1972	1973	1974 (3)	
Nord	200	54	»	»	»	254	50	»	400	»	450
Picardie	»	»	»	70	»	70	50	»	45	200	295
Haute Normandie.....	18	12	600	»	390	1 020	300	500	550	356	1 706
Basse Normandie	84	»	10	158	272	524	517	700	758 (2) 2 000	1 000	4 975
Bretagne	2 623	3 853	1 271	3 787	1 479	13 013	(1) 750 329	2 054	2 332 (2) 2 000	2 000 (1) 1 400 337	» » 11 182
Pays de la Loire.....	282	614	50	379	424	1 749	616	1 150	800	2 038 1 838	6 442
Poitou - Charente	96	300	4 274	479	80	5 229	(1) 400 270	720	800 (2) 400	308	2 898
Aquitaine	711	885	»	850	850	3 296	100	450	(2) 5 800	2 680	9 030
Languedoc - Roussillon	5 094	3 600	354	155	706	9 909	(2) 2 175	(2) 120 400	(2) 460	1 990	5 145
Provence - Côte d'Azur - Corse ...	1 781	469	»	240	488	2 978	500	200	200	1 100	2 000
Corse seule à partir de 1969.....	»	»	»	1 176	2 890	4 066	(2) 480	(2) 280	(2) 2 820	500	4 080
Total en autorisations de programme	10 889	9 787	6 559	7 294	7 579	42 108	6 537	6 554	19 365	15 747	48 203

(1) Petits ports ; (2) Opérations de catégorie I ; (3) A fin juillet 1974.

TABLEAU C

Subventions pour les infrastructures fluviales de plaisance.

DEPARTEMENTS	1971	1972	1973	
			Budget Equipement.	F. I. A. T.
			(En milliers de francs.)	
Paris (service navigation).....	50	80		
Hautes-Alpes	»	70	80	»
Côtes-du-Nord.	»	»	30	»
Finistère	»	20	»	255
Haute-Garonne	»	»	30	»
Ile-et-Vilaine	»	20	30	»
Lot	»	25	15	»
Lot-et-Garonne	»	25	40	»
Morbihan.	»	10	30	»
Nièvre	50	»	40	»
Oise	25	80	80	»
Bas-Rhin	»	80	»	»
Rhône	100	»	»	»
Savoie	115	60	83	»
Haute-Savoie	35	50	42	»
Total des autorisations de programme	375	520	500	255
			755	
Dotation budgétaire.....	395	500	500	
Reliquat reporté.....	20	+ 20		

TABLEAU C 1

Subventions pour les infrastructures de plaisance.

REGIONS	REPARTITION DE LA DOTATION 1974	
	Budget Équipement.	Budget des charges communes.
	(En milliers de francs.)	
Picardie	50	207,6
Bretagne	100	203,9
Pays de la Loire.....	40	»
Bourgogne	(1) 240 + 150	»
Centre	30	»
Rhône - Alpes	100	»
Midi - Pyrénées	25	»
Aquitaine	7,5	7 300
	742,5	7 711,5
Dotation 1974. — Budget équipement, 500 ; plus transferts budget 1973, 250.		
Total délégué.....	8 454	

(1) Transfert 1973.

DOCUMENT D

PRINCIPALES REALISATIONS DE PORTS DE PLAISANCE MARITIMES
SUBVENTIONNEES PAR L'ETAT

Mer du Nord - Manche.

Boulogne, Saint-Valéry-en-Caux, Fécamp, Perros-Guirec, Saint-Malo - Bas-Sablons, Le Havre, Saint-Cast et Granville-Le Hérel.

Atlantique.

La Forêt Fouesnant - Bénodet, Douarnenez, La Trinité, Crouesty-en-Arzon, Morgat, La Baule, La Rochelle-Les Minimes, Arcachon, Larraldenia, Capbreton-Hossegor et Anglet.

Méditerranée.

Littoral.

Barcarès, Saint-Cyprien, Banyuls, Marseille - Pointe-Rouge, Porquerolles, Capbreton, Carnon, Grau-du-Roi et Marseillan.

Corse.

Porto-Vecchio, Macinaggio-Rogliano, Saint-Florent, Campoloro-Cervione et Bonifacio.

MINISTÈRE
DE L'AMÉNAGEMENT
DU TERRITOIRE,
DE L'ÉQUIPEMENT,
DU LOGEMENT
ET DU TOURISME

LE MINISTRE

à

DIRECTION DES PORTS MARITIMES
ET DES VOIES NAVIGABLES

Sous-direction « Exploitation »,
2^e bureau des ports maritimes
et de la plaisance.

MESSIEURS LES PRÉFETS DE RÉGION ;
MESSIEURS LES PRÉFETS ;
(Pour information.)
MESSIEURS LES INGÉNIEURS GÉNÉRAUX ;
MESSIEURS LES CHEFS DES SERVICES RÉGIONAUX DE L'ÉQUIPEMENT ;
MESSIEURS LES DIRECTEURS DÉPARTEMENTAUX DE L'ÉQUIPEMENT ;
MESSIEURS LES INGÉNIEURS EN CHEF DES SERVICES SPÉCIALISÉS MARI-
TIMES ET DE NAVIGATION ;
MESSIEURS LES DIRECTEURS DES PORTS AUTONOMES MARITIMES ET
FLUVIAUX.

CIRCULAIRE N° 74-20 DU 14 JANVIER 1974
RELATIVE A L'ORIENTATION DE LA SUBVENTION ACCORDEE PAR L'ETAT
AU FINANCEMENT DES PORTS DE PLAISANCE

Référence : circulaires n° 69 du 29 décembre 1965 (1) et du 27 janvier 1970 relatives
à l'instruction des dossiers de création de ports de plaisance.

1. Objet de la circulaire.

Après un certain nombre d'années d'expérience et compte tenu du développement du tourisme et des sports nautiques, il est nécessaire de redéfinir — en les précisant — les orientations que doit revêtir l'aide apportée par l'Etat à la création et à l'équipement des ports de plaisance, sous la forme de subventions.

2. Rappel des conditions générales de l'aide de l'Etat en matière de ports de plaisance.

L'initiative des aménagements touristiques du littoral, des rivières et des plans d'eau intérieurs revient aux collectivités locales (2).

Priorité a été reconnue par la loi du 28 novembre 1963 et par les textes réglementaires en faveur des collectivités locales ; d'une façon générale, en cas d'initiatives multiples, la préférence doit être donnée à celle émanant d'une collectivité publique — commune, département, chambre de commerce, etc. — ou toute association de ces collectivités publiques. L'initiative privée n'est cependant pas à écarter si elle se manifeste en accord avec les collectivités locales intéressées et, à plus forte raison, à leur demande.

Toutefois, l'aide que l'Etat est susceptible d'apporter ne concerne que les collectivités publiques.

(1) Bulletin des textes officiels n° 65-24 bis.

(2) A l'exception de quelques parties du littoral (Languedoc-Roussillon, Aquitaine et Corse), où les conditions d'une mise en valeur ont exigé une intervention directe des pouvoirs publics au niveau national.

Des subventions de 10 à 30 % maximum du coût des infrastructures sont accordées sur les crédits du chapitre 63-32 (art. 10) « Subventions pour les ports de plaisance et les autres petits ports » ou du chapitre 63-31 (art. 20) pour les infrastructures fluviales de plaisance du budget de la direction des ports maritimes et des voies navigables (1).

A la subvention s'ajoute une aide par le biais des possibilités d'emprunts à des taux privilégiés (2), l'instruction des demandes de prêt incombant au commissariat général au tourisme, selon des modalités modifiées récemment par suite des dispositions prises en substitution de l'intervention du F. D. E. S.

Vous trouverez ci-après des indications sur les orientations nouvelles à retenir en ce qui concerne l'attribution des *subventions*, étant par ailleurs précisé que les subventions et les emprunts doivent faire l'objet d'une programmation cohérente.

J'appelle à cet égard votre attention sur la réforme résultant du décret n° 74-12 du 8 janvier 1974, qui aboutit à une déconcentration homogène en classant *tous* les équipements relatifs aux ports de plaisance maritimes et fluviaux en catégorie II, au sens du décret du 13 novembre 1970.

3. Critères à prendre en compte pour l'attribution de la subvention de l'Etat.

Jusqu'ici seuls l'intérêt général du projet et le caractère public du pétitionnaire ont été pris en considération pour l'attribution des subventions.

Dorénavant l'aide de l'Etat doit avoir un caractère social plus affirmé.

3.1. En effet, l'expérience prouve que, dans un certain nombre de cas, la subvention de l'Etat n'a qu'une très faible incidence sur les conditions d'exploitation du port. Une subvention de 15 % du montant des infrastructures ne correspond qu'à une participation de 8 à 10 % à l'investissement total (superstructures comprises), compte tenu des charges d'exploitation ; elle se traduit en définitive par un faible abaissement (moins de 7 %) des tarifs appliqués, généralement répercuté de façon linéaire et non sélective sur l'ensemble des tarifs.

Pour éviter une dispersion des crédits, alors que, dans de nombreux cas, grâce à un redressement limité des tarifs, l'opération se trouverait équilibrée, je vous demande de considérer pour l'attribution des subventions :

- d'une part, les obligations à caractère social que l'Etat met à la charge du concessionnaire et qui doivent figurer dans le cahier des charges ;
- d'autre part, les aménagements tarifaires correspondants que propose le concessionnaire.

3.2. Ainsi, et par ordre décroissant, doivent être pris en compte (3) :

a) Le nombre de places gratuites réservées aux clubs de jeunes ou aux associations à caractère social — ou pour le moins le nombre de places réservées à ces organismes moyennant des tarifs préférentiels suffisamment faibles ;

b) Le nombre de places gratuites réservées aux marins pêcheurs (4).

(1) Il n'est pas traité ici des subventions programmées par les missions interministérielles ou accordées par le F. I. A. T., celles-ci, qui ont un caractère individualisé, ne concernent, en effet, que des projets particulièrement intéressants sur le plan de l'aménagement du territoire et qui exigent un effort financier excédant les possibilités des collectivités concernées et l'intervention normale du budget des ports maritimes.

(2) Je vous rappelle que les questions relatives à l'octroi des prêts ont fait l'objet d'une circulaire n° 79-36 du 5 juin 1973, prise sous le timbre du commissariat général au tourisme.

(3) Je vous rappelle qu'indépendamment du problème des subventions, il convient de prévoir un nombre suffisant de places pour les usagers de passage, c'est-à-dire non amodiées pour une certaine durée : le pourcentage correspondant ne doit pas être inférieur à 25 %.

(4) La règle à respecter à cet égard consiste à reconstituer à l'équivalent les emplacements existant préalablement et dont disposaient les pêcheurs locaux.

Dans ces deux cas, en effet, par le biais de la subvention, l'Etat participe en quelque sorte aux dépenses d'investissement desquelles le concessionnaire ne peut attendre aucune rentabilité directe ou qu'une rentabilité limitée.

c) Par ailleurs, le caractère social des installations doit être encouragé en augmentant le nombre des places pour les dériveurs ou les bateaux à moteurs de petites dimensions et par des aménagements tarifaires destinés à favoriser cette catégorie de plaisanciers.

d) Ces considérations ne sauraient cependant exclure la prise en compte — pour décider du principe et du montant de l'aide de l'Etat — de deux catégories d'éléments :

— données naturelles défavorables qui renchérissent le projet :

— par exemple : une opération réalisée dans une zone soumise à un fort marnage ou dans un secteur où un déroctage important est indispensable pourra, sous réserve des conditions précédentes visées en a, b et c être plus aidée que d'autres.

— effort pour améliorer l'intégration au site et « économiser le littoral » :

— par exemple : l'aide ira de préférence à une collectivité publique qui accepte de réaliser des infrastructures plus importantes ou plus onéreuses pour réduire l'emprise sur le littoral (limitant ainsi la modification de son aspect ou en permettant une plus large utilisation) ou qui adopte pour les ouvrages de protection contre la houle des dispositions permettant d'en réduire la hauteur et d'améliorer la vue sur la mer, etc.

3.3. Par ailleurs, il convient d'inciter les collectivités à rechercher toutes les fois où la réalisation d'un véritable port ne s'impose pas, des solutions économiques adaptées à la demande à satisfaire.

En particulier, devra être encouragé l'aménagement, sur les portions de plages (dans la mesure où cela est compatible avec la fréquentation balnéaire), des bases de dériveurs (1) ou de bateaux à moteurs de faibles dimensions (2), ne comportant pas d'ouvrages d'abri contre la houle — ou des ouvrages constituant la protection strictement indispensable aux protections minima — destinées à sauvegarder davantage les infrastructures que les bateaux ; ces derniers ne doivent pas, en effet, stationner de façon prolongée dans ces bases légères, notamment pendant les périodes de l'année où les fortes tempêtes sont le plus à craindre.

De même doivent être encouragées les créations de mouillage ou d'appontements légers dans les zones naturellement abritées, susceptibles par conséquent d'être aménagées de façon peu onéreuse.

3.4. D'une façon générale, qu'il s'agisse d'un véritable port de plaisance ou d'un simple abri, l'expérience prouve que le gigantisme doit être proscrit ; la capacité optimale se situe entre 300 et 600 bateaux — pouvant atteindre 800 unités lorsque la création du port exige d'importants ouvrages de protection contre la houle ; encore convient-il, dans l'hypothèse où des considérations économiques conduisent à faire des ports de grande capacité, de les concevoir de façon à pouvoir les exploiter par sous-ensembles de taille limitée, n'excédant pas la capacité optimale précédemment indiquée et en recherchant, dans tous les cas, la meilleure intégration possible entre les diverses catégories de plaisanciers pour éviter toute ségrégation entre les usagers et améliorer l'ambiance interne du port.

4. Il est évidemment impossible de formuler des règles quantitatives pour adapter l'aide de l'Etat au caractère plus social ou aux difficultés des projets.

(1) Cf. circulaire n° 73-599 du 20 décembre 1973, prise sous le timbre du Commissariat général au tourisme.

(2) Par exemple de bateaux pneumatiques de suffisamment petites dimensions pour pouvoir être hissés sur la plage.

C'est aux autorités régionales chargées de la programmation de cette aide qu'il appartient, en liaison avec les autorités départementales, d'apprécier comment et dans quelles proportions doivent être prises en compte les considérations qui précèdent pour établir le programme des subventions de chaque exercice.

5. Je vous prie de bien vouloir mettre tout en œuvre pour appliquer les orientations définies par la présente circulaire dès l'établissement du programme régional des ports de plaisance pour 1974.

Je n'ignore pas que, dans certains cas, la mise en application immédiate se heurtera à la nécessité de poursuivre des opérations antérieurement engagées. Vous devez néanmoins vous attacher à retenir pour les projets nouveaux les critères définis ci-dessus.

Vous me rendrez compte, sous le timbre de la présente circulaire, des conditions dans lesquelles ces directives auront été appliquées et des difficultés que vous aurez pu rencontrer.

*Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, de l'Équipement,
du Logement et du Tourisme,*

OLIVIER GUICHARD.