

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1978.

## 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 1979, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

**LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES**  
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 32

**Transports.**

**PORTS**

*Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.*

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents ; Joseph Raybaud, Modeste Legouéz, Paul Jargot, Yves Durand, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; Charles Alliès, René Ballayer, Roland Boscardy-Monsservin, Jean Chamant, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Marcel Debarge, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Franco, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 560 et annexes, 570 (annexe 41), 575 (tome XII) et in-8° 79.  
Sénat : 73 (1978-1979).

## SOMMAIRE

---

	Pages.
I. — Le trafic des ports français.....	5
A. — Le trafic de marchandises.....	5
B. — La part des ports français dans le commerce extérieur.....	6
II. — Les crédits de fonctionnement.....	7
A. — Les ports autonomes.....	7
B. — Les autres ports.....	8
III. — Les dépenses d'équipement.....	11
A. — Ports de commerce en métropole.....	11
1° Les crédits .....	11
2° Les ports autonomes.....	12
3° Le programme d'action prioritaire n° 9.....	12
4° Les programmes d'action prioritaires d'initiative régionale et locale .....	14
5° Les ports non autonomes.....	15
6° Autres ressources .....	15
B. — Ports de pêche.....	17
C. — Ports concédés .....	18
D. — Ports maritimes dans les Départements d'Outre-Mer.....	19
IV. — La signalisation maritime.....	21
Compte rendu des débats en commission.....	23
Annexes .....	25

---

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances m'a chargé de rapporter devant vous la partie du budget des Transports 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.

La direction des ports et des voies navigables du Ministère de l'Équipement, après son transfert au Ministère des Transports, a été scindée en deux, la partie voies navigables étant rattachée à la Direction générale des transports intérieurs et la partie ports formant une nouvelle Direction des ports et de la navigation maritime au sein de la Direction générale de la marine marchande. Cependant, pour 1979, la présentation du « bleu budgétaire » reste alignée sur les anciennes structures, c'est-à-dire que les crédits relatifs aux ports figurent au fascicule « Routes, ports et voies navigables ».

Mais avant d'examiner les crédits, il convient de dire quelques mots du trafic dans les ports français.

## I. — LE TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS

### A. — Le trafic de marchandises.

La répartition du trafic de marchandises (non compris pêche et avitaillement) entre les différents ports pour 1977 avec un rappel du trafic observé en 1976 est donnée par le tableau ci-dessous :

PORTS (classement géographique).	1976 Total.	1977						
		Entrées.		Sorties.		Total.		
		Produits pétroliers.	Autres produits.	Produits pétroliers.	Autres produits.	Produits pétroliers.	Autres produits.	Tous produits.
		(En millions de tonnes.)						
Dunkerque .....	33,5	9,6	17,4	1,9	3,9	11,5	21,3	32,8
Le Havre.....	79,8	53,7	9,1	10,4	5	64,1	14,1	78,2
Rouen .....	15,6	1,9	7,7	2,8	4,5	4,7	12,2	16,9
Nantes - Saint-Nazaire .....	15,3	11,2	2,5	1,6	0,6	12,8	3,1	15,9
Bordeaux .....	12,1	7,6	1,8	0,9	1	8,5	2,8	11,3
Marseille .....	104	71,6	11,6	7,8	6,6	79,4	18,2	97,6
Autres ports métropolitains.....	37,6	9,5	17	1,3	10,4	10,8	27,4	38,2
<b>Total .....</b>	<b>297,9</b>	<b>165,1</b>	<b>67,1</b>	<b>26,7</b>	<b>32</b>	<b>191,8</b>	<b>99,1</b>	<b>290,9</b>

Le trafic de marchandises des ports français qui croissait régulièrement de plus de 10 % par an a été fortement affecté par la crise économique et le ralentissement de notre commerce extérieur. Après la forte chute de 1975, l'année 1976 avait été celle de la reprise puisque le trafic avait progressé de 11,6 %. L'année 1977 a marqué une rechute de l'économie entraînant une baisse de 2,3 % du trafic total.

Les importations de produits pétroliers qui représentent plus de la moitié du trafic sont particulièrement responsables de la faiblesse du trafic : elles n'ont augmenté que de 11,9 % en 1976 et ont baissé de 5,4 % en 1977. Cependant les produits pétroliers constituent encore 66 % du tonnage transitant dans les ports français, contre 63 % en 1976.

Pour les marchandises diverses, plus représentatives des efforts de nos ports pour développer leurs activités, on assiste à un redressement : le trafic a progressé de près de 15 % en 1976 et encore de plus de 3 % en 1977.

Les ports autonomes continuent à assurer la majeure partie du trafic (94,4 % pour les produits pétroliers, 72,3 % pour les autres produits) et en particulier les trois plus grands (Marseille, Le Havre et Dunkerque : 80,8 % des produits pétroliers ; 54 % des autres produits).

## B. — La part des ports français dans le commerce extérieur.

*En tonnage*, la part des ports français dans le commerce extérieur de la métropole reste constante depuis plusieurs années pour les importations (76 % environ) et progresse sensiblement pour les exportations (27 % en 1976 contre 30 % en 1977).

*En valeur* on a observé une certaine stagnation des importations (37,7 % en 1976 et 37,8 % en 1977) et des exportations (33,9 % en 1976 et 34,7 % en 1977) malgré le relèvement des prix des produits pétroliers qui constituent une part très importante du trafic des ports français.

Une certaine partie du trafic est donc toujours détournée vers des ports étrangers, mais la détermination précise en est délicate.

Ces trafics détournés concernent, *stricto sensu*, les marchandises qui entrent ou sortent de France en employant un mode de transport terrestre ou fluvial et qui transitent par un port étranger, alors qu'elles seraient récupérables par un port français. L'essentiel de ces détournements se fait par les ports belges et néerlandais ; ils sont à rapprocher du trafic total pour l'ensemble des ports français.

La dernière estimation du trafic détourné est relative à l'année 1976. Elle a fait l'objet d'une étude du Département des statistiques des transports qui exploite le système informatique SITRAM (1) à partir des données du commerce extérieur recueillies par les douanes françaises.

Il ressort de cette étude que le trafic de provenance ou de destination extra-européenne qui entre en France ou en sort en employant un mode de transport terrestre, est de 10,8 millions de tonnes dont toujours 7,5 millions de tonnes à l'importation et 3,3 millions de tonnes aux exportations.

Par rapport à 1974, ce trafic à l'exportation a donc baissé de 28 %.

Un certain nombre d'actions ont été entreprises pour permettre la récupération des trafics détournés, elles sont développées dans l'annexe I.

---

(1) Système d'information sur les transports de marchandises.

## II. — LES CREDITS 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, 6 en métropole et 1 à la Guadeloupe, 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 prend en charge les dépenses de fonctionnement et d'entretien des services maritimes de navigation.

Pour les six ports de la métropole, les crédits inscrits au chapitre 44-32 ont évolué ainsi :

- 1976 : 173,1 millions de francs ;
- 1977 : 173,1 millions de francs (+ 0 %) ;
- 1978 : 213,3 millions de francs (+ 23,2 %) ;
- 1979 : 230 millions de francs (+ 7,8 %).

Les variations des crédits ne sont pas très significatives car il s'agit là des lois de finances initiales. L'activité des ports et le caractère automatique de la subvention versée par l'Etat en vertu de la loi amènent en réalité à des évolutions plus régulières, certains écarts ayant pu se trouver justifiés par le fait que les disponibilités budgétaires ne permettent pas de satisfaire en totalité les besoins exprimés par les ports.

Pour le port autonome de la Guadeloupe, mis en service en juin 1975, les crédits ont été fixés en 1979 à 1,43 million de francs contre 1,31 million de francs en 1978 (+ 9 %).

La répartition des crédits par port pour les exercices 1978 et 1979 est donnée par le tableau suivant :

	DOTATION	
	1978	1979
	(En millions de francs.)	
Dunkerque .....	55,65	59,50
Le Havre.....	43,04	47,60
Rouen .....	40,20	41,50
Nantes-Saint-Nazaire .....	24,73	26,30
Bordeaux .....	33,50	37,00
Marseille .....	16,15	17,10
Provision .....	»	1,00
<b>Total ports métropolitains.....</b>	<b>213,27</b>	<b>230,00</b>
Guadeloupe .....	1,31	1,43
<b>Total général.....</b>	<b>214,58</b>	<b>231,43</b>

### B. — Les autres ports.

Alors qu'ils avaient stagné pendant deux ans, les crédits pour l'entretien des autres ports progresseront en 1979, atteignant 16,75 millions de francs pour les ports de commerce en métropole (+ 5,7 %), 7,29 millions de francs pour les ports de pêche métropolitains (+ 6 %) et 4,04 millions de francs pour les ports d'Outre-Mer (+ 6 %).

Ces crédits ne comprennent pas les rémunérations des personnels de l'Etat participant à cet entretien, dont le nombre ne devrait pas évoluer sensiblement en 1979 (1 112 en 1977 et 1 082 en 1978) et qui figure au budget du Ministère de l'Environnement et du Cadre de Vie.

Selon le « blanc budgétaire », le montant des charges de personnel s'élève pour 1979 à 143,25 millions de francs (contre 125,5 millions de francs en 1978) et les autres charges de fonctionnement à 17,7 millions de francs (contre 16,42 millions de francs l'an dernier).

En outre, il faut rappeler que, pour les ports de commerce non autonomes et les ports de pêche, certains fonds de concours sont obtenus auprès des collectivités et organismes locaux pour le financement des opérations d'entretien des infrastructures.

En 1978, ces fonds de concours se sont élevés à 7,60 millions de francs et pour 1979, les prévisions s'établissent à

7,50 millions de francs (dont 1,50 million de francs pour les ports de pêche). Ils n'ont représenté respectivement que 33,4 % et 31,2 % des dépenses de l'Etat (hors personnel).

Par ailleurs, les superstructures de ces ports (et notamment hangars, engins de manutention, voies et réseaux divers) sont systématiquement 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, il en supporte donc les dépenses.



### III. — DEPENSES D'EQUIPEMENT

#### A. — Ports de commerce en métropole.

##### 1° LES CRÉDITS

La comparaison des autorisations de programme d'une année à l'autre est rendue délicate par l'importance des corrections apportées en cours d'année.

Pour les seuls budgets initiaux la baisse est constante : 496 millions de francs en 1975, 415 millions de francs en 1976, 384 millions de francs en 1977, 353 millions de francs en 1978 et 336 millions de francs en 1979, soit une diminution moyenne de près de 10 % par an pendant quatre ans.

Si l'on tient compte en outre du plan de relance en 1975 et du Fonds d'action conjoncturelle en 1977, la moyenne des crédits pour les quatre années 1975 à 1978 s'établit à 521 millions de francs. La dotation pour 1979 est inférieure de 36 % à ce niveau moyen, soit une réduction de moitié du volume des travaux, en raison de l'évolution de leur coût.

Etant donné cette restriction de crédits, il convient d'être plus vigilant que jamais quant à la rentabilité financière des opérations engagées. Il faudrait donc à l'avenir et mieux que dans le passé :

— éviter de concentrer des efforts sur les ports dont le site naturel est peu adapté aux techniques modernes et qui entraînent des coûts de construction et d'entretien prohibitifs ;

— éviter, de même, de favoriser des ports « enclavés », c'est-à-dire qui ne seraient pas entourés d'une infrastructure routière suffisante pour permettre un trafic important avec l'intérieur du pays ;

— prendre mieux en compte les problèmes de sécurité, notamment lorsqu'il s'agit d'accueillir des pétroliers pour lesquels les accidents ont en général des conséquences très graves.

## 2 LES PORTS AUTONOMES (210,2 MF)

Les principales opérations qui seront engagées ou poursuivies en 1979 sont les suivantes (en millions de francs) :

	Autorisation de programmes.
<i>Le Havre</i> : poursuite des travaux d'extension de la darse de l'Océan : endiguement sud ; prolongation du canal central maritime .....	46,4
<i>Rouen</i> : poursuite de l'amélioration des accès.....	34,8
<i>Nantes - Saint-Nazaire</i> : amélioration du chenal de la Loire. pour la desserte du terminal méthanier (3 <sup>e</sup> tranche) ..	52,6
<i>Bordeaux</i> : rectification de la passe de l'Ouest (2 <sup>e</sup> tranche).	19,9
<i>Marseille</i> : poursuite du remodelage du bassin de la pinède et appontement pour produits chimiques à Lavera..	47,8
<i>Fos</i> : poursuite des dragages en darse et trois constructions de nouveaux quais à marchandises diverses.....	

### 3<sup>e</sup> LE PROGRAMME D'ACTION PRIORITAIRE N° 9

Une partie de ces opérations a été affectée à la mise en œuvre de l'action « Développement du trafic des marchandises diverses dans les ports français » du programme d'action prioritaire n° 9 du VII<sup>e</sup> Plan, action dont l'objectif est d'accroître de 9 millions de tonnes la capacité des trois grands ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille-Fos pour les marchandises diverses en construisant 6 000 mètres de quais nouveaux correspondant à environ vingt-cinq postes à quai (dont huit spécialisés pour les conteneurs) et en modernisant les équipements déjà existants. 570 millions de francs 1975 d'autorisations de programme sont prévus pour financer ces équipements.

Au cours des trois premières années du VII<sup>e</sup> Plan, 76 millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés en 1976, 141 millions de francs (1) en 1977 et 140 millions de francs en 1978. Les principaux investissements réalisés sont les suivants :

*Dunkerque* :

Aménagement des accès du port de transit rapide ;  
Rescindement du pertuis du môle IV.

*Le Havre* :

Aménagement du canal central maritime ;  
Poursuite de l'aménagement de la darse de l'Océan (extension et construction de quai sur la face est).

1) Dont 40 millions de francs au titre du FAC.

*Marseille-Fos :*

- Poursuite de l'approfondissement de la darse 2 ;
- Extension du terminal à conteneurs de la darse 2 ;
- Travaux de creusement en darse 3 ;
- Construction d'un premier quai sur la face est de la darse 3 ;
- Aménagement de deux portes Ro/Ro.

La dotation pour 1979 s'élève à 92,4 millions de francs. Elle permettra le financement des investissements strictement nécessaires pour faire face à l'évolution du trafic des marchandises diverses des ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille, et portera le taux d'exécution du Plan, fin 1979, à 58 % contre 73,3 % pour l'ensemble des PAP. Sauf effort très important au cours de la dernière année, il semble que la réalisation de l'objectif du Plan soit impossible à atteindre.

En 1979, sans que la liste des opérations retenues soit définitivement arrêtée, les actions prévues au titre du programme d'action prioritaire sont notamment : pour Le Havre, l'endiguement Sud de la darse de l'Océan ; pour Marseille, un appontement pour produits chimiques à Lavéra ; à Fos poursuite des dragages en darse 3 et construction de nouveaux quais à marchandises diverses. Pour Bordeaux enfin, deuxième tranche de la rectification de la passe de l'Ouest.

Il faut remarquer que dans le secteur des ports d'autres actions auraient pu être menées pour contribuer à l'équilibre de notre balance des paiements. Elles concernent essentiellement le tourisme, et plus généralement le transport des voyageurs :

— l'effort consenti en faveur des ports de plaisance, que nous examinons plus loin, paraîtra bien modeste au regard de l'influence que ceux-ci pourraient avoir sur le développement du tourisme des étrangers en France ;

— pratiquement rien n'a été fait ces dernières années pour améliorer les conditions de transport des voyageurs. Pourtant les transports maritimes de voyageurs ont encore un grand rôle à jouer, notamment en direction de l'Afrique, et plus particulièrement du Maghreb.

Il est également choquant de voir qu'une partie du trafic entre la métropole et la Corse est détournée vers les ports italiens qui ont mieux su se moderniser. Les gares maritimes feraient bien de s'inspirer de l'effort consenti ces dernières années par la SNCF pour accroître le confort de ses passagers.

#### 4° LES PROGRAMMES D'ACTION PRIORITAIRES D'INITIATIVE RÉGIONALE ET LOCALE (PAPIR)

Quatre PAPIR (dans le cadre du VII<sup>e</sup> Plan) concernent les ports maritimes.

a) « *Zone industrialo-portuaire de la Basse-Loire* » : il s'agit d'aménager la Basse-Loire en approfondissant le chenal d'accès de Donges de 3,5 mètres de façon à recevoir les méthaniers de 125 000 mètres cubes.

Le montant des travaux prévus s'élève à 162,5 millions de francs. Le financement envisagé est le suivant :

— Etat .....	130 millions de francs.
— Port autonome de Nantes-Saint-Nazaire .....	32,5 millions de francs.

L'ensemble du projet a été pris en considération par décision ministérielle du 20 juillet 1977 et deux premières tranches de travaux ont été engagées, respectivement en 1977 et 1978. La troisième tranche sera lancée en 1979.

b) « *Zone industrialo-portuaire de Sète* » : afin de remédier à la sous-industrialisation du Languedoc-Roussillon, il est envisagé de réaliser à Sète l'extension du port en mer par la création de la darse n° 2. La dépense prévue et son financement (120 millions de francs) sont les suivants :

— Etat .....	60 millions de francs.
— CCI Sète .....	60 millions de francs.

Les travaux préalables à la construction de la darse n° 2 ont été engagés en 1977. Le prolongement vers l'Est de l'épi Dellon fait l'objet d'une première tranche de travaux en 1978 et la seconde tranche sera engagée en 1979.

c) « *Pêche maritime bretonne* » : il s'agit d'assurer un équipement satisfaisant des ports de pêche de la région Bretagne de façon à aider les pêches maritimes à maintenir et à développer leur compétitivité dans l'économie nationale — 15 millions de francs 1975 de crédits d'Etat sont attribués à ce programme.

d) « *Zone industrialo-portuaire du Verdon* » : ce PAPIR a pour objet de favoriser l'équipement interne de la zone du Verdon pour le creusement de la darse n° 1 et la création de postes à quai. Les travaux doivent atteindre 180 millions de francs qui seront financés de la façon suivante :

— Etat .....	87 millions de francs.
— EPR Aquitaine .....	10 millions de francs.
— Port autonome de Bordeaux .....	83 millions de francs.

L'étude d'impact a été réalisée et a donné des résultats favorables. Une autorisation de programme a été affectée en 1977 pour le creusement de la darse n° 1 du Verdon (tranche 1977).

Compte tenu de la situation financière du port autonome de Bordeaux et des capacités portuaires déjà disponibles, aucune opération d'investissement n'est prévue dans le cadre du PAPIR en 1978 et 1979.

#### 5° LES PORTS NON AUTONOMES (106,2 MILLIONS DE FRANCS)

Dans les ports petits et moyens, les réalisations récentes ont porté sur l'adaptation des ports de Calais et de Boulogne à la croissance du trafic transmanche (postes roll-on, roll-off, hoverport), sur l'amélioration des accès aux ports de Brest (évitage des pétroliers), Lorient et Bayonne, sur l'aménagement d'un appontement pétrolier à La Rochelle-La Pallice, et les travaux préparatoires à l'extension du port de Sète.

#### 6° AUTRES RESSOURCES

En 1979, les ports maritimes et fluviaux disposent de fonds d'emprunt pour un montant total de 899 millions de francs contre 823 millions de francs en 1978, soit une augmentation de 9,2 %. La répartition par port et par opération de ces fonds d'emprunt sera définitivement arrêtée lors d'une réunion du comité n° 8 du FDES qui se tiendra en décembre 1978. Il n'est donc pas possible actuellement de donner le détail de cette répartition. Toutefois, à titre indicatif, on peut retenir la ventilation suivante :

(En millions de francs.)

— Ports maritimes (autonomes et non autonomes) .....	580
— Forme de radoub de Brest .....	198
— GIE pour l'exploitation de matériel de dragage .....	71
— Ports fluviaux .....	50
<hr/>	
Total .....	899

Si l'on exclut la dotation pour la forme de radoub de Brest qui revêt un caractère exceptionnel, le montant des emprunts pour 1979 est légèrement inférieur à celui de 1978.

La répartition prévue de ces dotations, par organismes prêteurs est la suivante :

	1978	1979
	(En millions de francs.)	
FDES .....	100	100
CAECL .....	238	238
Marché financier.....	485	561
	823	899

Les prêts accordés aux ports maritimes et fluviaux pour le financement de leurs programmes d'investissement sont consentis aux conditions suivantes (pour l'année 1979) :

— FDES : 9,50 % d'intérêt pour une durée de vingt ans, dont trois ans de différé d'amortissement ;

— CAECL : 10,3 % à 10,5 % d'intérêt pour une durée de quinze ans.

— Emprunts groupés des ports autonomes auprès de la Caisse des dépôts : 11,15 % d'intérêt pour une durée de quinze ans.

Les ports autonomes demandent souvent la garantie de l'Etat pour leurs emprunts groupés, garantie qui fait l'objet d'une rémunération à l'Etat.

Les 823,15 millions de francs inscrits pour 1978 ont été consacrés pour 771,06 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 52,09 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux.

**Ports maritimes.**

	ORGANISMES PRETEURS			TOTAL
	FDES.	CAECL.	Marché financier.	
	(En milliers de francs.)			
<b>Ports autonomes :</b>				
Nantes - Saint-Nazaire .....	7 000	>	48 000	55 000
Dunkerque .....	8 000	>	2 000	10 000
Le Havre.....	14 000	>	106 000	120 000
Rouen .....	6 000	>	27 000	33 000
Bordeaux .....	16 000	>	>	16 000
Marseille .....	16 000	>	94 000	110 000
<b>Total .....</b>	<b>67 000</b>	<b>&gt;</b>	<b>277 000</b>	<b>344 000</b>
<b>Ports maritimes non autonomes (caté-</b>				
<b>gories I et II) .....</b>	<b>&gt;</b>	101 060	150 000	251 060
Forme de radoub de Brest.....	33 000	108 000	12 000	153 000
Acquisition de matériel de dragage (GIE).	>	>	15 000	15 000
Département du Nord (participation à l'équipement du port de Dunkerque).	>	8 000	>	8 000
<b>Total général.....</b>	<b>100 000</b>	<b>217 060</b>	<b>454 000</b>	<b>771 060</b>

**Ports fluviaux.**

	ORGANISMES PRETEURS			TOTAL
	FDES.	CAECL.	Marché financier.	
	(En milliers de francs.)			
<b>Ports autonomes :</b>				
Paris .....	>	>	15 000	15 000
Strasbourg .....	>	>	6 000	6 000
Autrés ports fluviaux.....	>	20 940	10 150	31 090
<b>Total général.....</b>	<b>&gt;</b>	<b>20 940</b>	<b>31 150</b>	<b>52 090</b>

**B. — Ports de pêche.**

En 1979, comme en 1978, 10,6 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus pour l'équipement des ports de pêche, chapitre 53-32, article 50. Ceci représente une nette diminution (— 11,7 %) par rapport à la dotation 1977 (12 millions de francs) elle-même déjà en régression sur celle de 1976 de 14,3 % (14 millions se francs).

Les principales opérations envisagées sont les suivantes :

— *Boulogne* : diverses restaurations ;

— *Concarneau* : des acquisitions de terrains pour l'extension de l'élévateur à bateaux et des travaux de restauration des quais Carnot et du Lin pour 1,75 million de francs ;

— Ports bretons de catégorie 2 : 4 millions de francs dans le cadre du PAPIR « Pêches maritimes bretonnes » dont l'objectif est d'assurer un équipement satisfaisant de ces ports, de façon à aider les pêches maritimes bretonnes, à maintenir et à développer leur compétitivité dans l'économie nationale ;

— *La Rochelle-Ville* : viabilité de la zone portuaire.

### C. — Ports concédés.

Le chapitre 63-32 prévoit des subventions d'équipement pour les ports concédés et autres petits ports. Les autorisations de programme qui étaient en 1978 de 10 millions de francs sont en forte augmentation en 1979, 25 millions de francs. Cette progression doit permettre notamment la réalisation du nouveau port de Nice (voir annexe n° 2). A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du FIAT.

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 très rarement privé. Il supporte l'ensemble des charges d'entretien et d'exploitation des équipements faisant partie de la concession. Ces dépenses ne peuvent 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 club de jeunes), qui favorisent la location 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.

Par ailleurs, au regard de la politique d'aménagement du territoire, il semble nécessaire de rechercher une plus grande cohérence dans l'octroi des subventions.



Déjà, sur le littoral du Languedoc, celui de la Corse et sur la côte Aquitaine, des missions interministérielles d'aménagement ont été chargées de mettre en œuvre un plan d'équipement cohérent.

Pour trois zones régionales côtières, des schémas d'aménagement du littoral ont été préparés et vont être soumis prochainement à un Comité interministériel d'aménagement du territoire. Il s'agit des régions suivantes :

- littoral breton ;
- littoral Centre-Ouest Atlantique (régions Poitou-Charentes et pays de la Loire) ;
- littoral Basse-Normandie.

Enfin, pour certains secteurs très limités où des conflits d'utilisation se font jour ou sont prévisibles, des schémas d'aptitude et d'utilisation de la mer (SAUM) sont mis à l'étude avec la participation des élus et des administrations concernés.

#### **D. — Ports maritimes dans les Départements d'Outre-Mer.**

La dotation inscrite à l'article 10 du chapitre 53-34 pour les ports maritimes de commerce dans les Départements d'Outre-Mer en 1979 s'élève, comme en 1978, à 35 millions de francs d'autorisations de programme.

Cette dotation doit permettre la poursuite de l'adaptation d'infrastructures à l'évolution du trafic et des besoins, en particulier l'achèvement de la construction des quais à conteneurs des ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre.

En outre, il est prévu des subventions pour les ports de plaisance et autres petits ports comme les années précédentes (voir annexe n° 3).

#### IV. — LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits de fonctionnement relatifs à la signalisation maritime comprennent trois parties (si l'on exclut les frais de personnel, non individualisés) et évoluent ainsi de 1978 à 1979 :

	1978	1979
	(En milliers de francs.)	
Exploitation en métropole (chapitre 35-32, article 40) .....	8 186	10 100
Exploitation Outre-Mer (chapitre 35-34, article 30) .....	2 025	2 146
Service technique des phares et balises (chapitre 37-60) .....	8 580	9 095
<b>Total</b> .....	<b>18 791</b>	<b>21 341</b>

Cette augmentation de 13,6 % fait suite à la stagnation des années précédentes.

Rappelons que le nombre des établissements a augmenté pour l'ensemble de la métropole de 30 % en cinq ans.

Les gains de productivité sont très difficiles à réaliser dans les opérations d'entretien des établissements de signalisation maritime et plus particulièrement du balisage flottant : ces opérations restent en effet sujettes aux aléas des conditions de temps.

Les crédits d'investissements en autorisations de programme ont évolué ainsi de 1975 à 1979 :

	1975	1976	1977	1978	1979
	(En millions de francs.)				
Métropole (chap. 53-32, art. 70) ..	40	38,5	(1) 36,7	40	55
Outre-Mer (chap. 53-34, art. 30) ..	12	11,3	10,6	9	9
<b>Total</b> .....	<b>52</b>	<b>49,8</b>	<b>47,3</b>	<b>49</b>	<b>64</b>

(1) Plus 10 millions de francs en septembre 1977 au titre du Fonds d'action conjoncturelle.

Après une relative stabilité au cours des années antérieures, les autorisations croîtraient assez rapidement en métropole passant de 40 à 55 millions de francs (soit + 37 %) et seraient stables Outre-Mer : 9 millions de francs.

*Cet effort que votre commission avait souhaité les années précédentes devrait notamment permettre d'assurer le balisage nécessaire du fait des nouvelles règles de circulation dans la Manche, édictées à la suite du naufrage de l'Amoco Cadiz.*

Des efforts restent à accomplir, en particulier pour la couverture radar aux abords des ports.

Les principales opérations en cours en 1978 et les opérations prévues pour 1979 sont détaillées à l'annexe n° 4.

## COMPTE RENDU DES DEBATS EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 24 octobre 1978, la Commission des Finances, du Contrôle budgétaire et des Comptes économiques de la Nation, a examiné, sur le rapport de *M. Tony Larue*, Rapporteur spécial, les crédits des ports maritimes.

Le rapporteur spécial a tout d'abord précisé que la Direction des ports et des voies navigables du Ministère de l'Équipement, après son transfert au Ministère des Transports, avait été scindée en deux, la partie « voies navigables » étant rattachée à la Direction générale des transports intérieurs, et la partie « ports » formant une nouvelle Direction des ports et de la navigation maritime au sein de la Direction générale de la marine marchande. Cependant, pour 1979, la présentation du « bleu » budgétaire reste alignée sur les anciennes structures.

Les moyens mis à la disposition des ports maritimes se caractérisent :

— d'une part, par une revalorisation très modérée des crédits d'entretien des ports autonomes après la sensible revalorisation de 1978 ;

— d'autre part, par une stagnation des crédits d'équipement après deux années de réduction.

La subvention de fonctionnement allouée par l'Etat aux six ports autonomes de métropole et au port autonome de la Guadeloupe connaît une faible progression en 1979, passant à 230 millions de francs contre 213,3 millions de francs en 1978 (+ 7,8 %) pour la métropole, et à 1,43 million de francs contre 1,31 million de francs en 1978 pour les DOM) (+ 9,1 %).

Concernant les dépenses d'équipement, les ports de commerce reçoivent 336,03 millions de francs en autorisations de programme (contre 352,63 millions de francs en 1978) qui sont destinés, pour la quasi-totalité, aux six ports autonomes. Cette nouvelle réduction (— 4,7 %), après celle enregistrée en 1978 (— 8,2 %), est la contrepartie de l'augmentation des dépenses d'entretien.

La dotation des ports de pêche est limitée à 10,6 millions de francs, comme en 1978, contre 12 millions de francs en 1977.

Enfin, la signalisation maritime bénéficiera au total en autorisations de programme de 64 millions de francs, dont 9 millions de francs pour l'Outre-Mer (contre 49 millions de francs en 1978).

Au total, les dépenses d'équipement comportent 466 millions de francs d'autorisations de programme contre 461 millions de francs en 1978 (+ 1,1 %).

*M. de Montalembert* a évoqué les problèmes posés par le développement du transport maritime par containers.

*M. Yves Durand* s'est interrogé sur les conséquences des réductions de crédits pour les ports autonomes.

*M. Perrein* a dénoncé l'effort consenti pour les ports de plaisance au moment où la pêche traverse une crise grave.

*M. Fourcade* a rappelé les caractéristiques de l'opération de transfert du port de commerce de Nice.

La commission a décidé, dans sa majorité, de soumettre le projet de budget à l'appréciation du Sénat.

# ANNEXES

---

## ANNEXE I

### LA RECUPERATION DES TRAFICS DETOURNES

Parmi les actions entreprises pour permettre la récupération des trafics détournés on peut citer :

- l'amélioration de la qualité de service offerte au navire et au chargeur :
  - dans la manutention :
  - dans les procédures administratives et commerciales qu'accompagnent le transit de marchandises (tertiaire portuaire) ;
- l'amélioration de la promotion commerciale de nos ports.

Dans le cadre de l'amélioration de la manutention, deux séries d'actions ont été poursuivies ou lancées :

— l'accroissement de l'amplitude journalière d'ouverture des ports pour l'exécution des opérations de manutention : cette opération engagée en 1975 a abouti à des améliorations très sensibles dans certains ports, dont Marseille, et l'on peut dire qu'à cet égard les ports français offrent maintenant aux navires des possibilités de travail comparables à celles des ports étrangers.

L'utilisation des équipements portuaires s'en trouve ainsi valorisée. ce qui doit permettre d'en réduire les coûts d'utilisation.

Une autre série d'actions consiste à développer les postes spécialisés à haut rendement :

— terminaux pour conteneurs, postes pour navires rouliers, pour le trafic des marchandises diverses : c'est ce qui a été fait déjà, et qui sera poursuivi avec une volonté plus affirmée et des moyens plus importants dans le cadre du programme d'action prioritaire du VII<sup>e</sup> Plan qui vise précisément à développer les postes de réception des marchandises diverses pour récupérer les trafics détournés.

— postes spécialisés pour certains trafics (minerais, produits métallurgiques). A cet égard, il faut citer le nouveau quai aux aciers du port autonome de Dunkerque qui a été mis en service et qui devrait permettre de récupérer un trafic de 1 million de tonnes qui passe actuellement par la Belgique. Il convient également de mentionner la mise en service en avril 1978 du nouveau poste minéralier du port autonome du Havre destiné à recevoir des navires de 150 000 tonnes.

Dans le cadre de l'amélioration des procédures portuaires, les deux types d'actions déjà entreprises en sont au point suivant :

— la proposition, élaborée à Simprofrance pour accélérer les embarquements des marchandises : (création d'un bordereau d'expédition accompagnant la marchandise de l'usine au navire, et parallèlement institution d'une procédure de dédouanement accélérée basée sur l'utilisation de ce document), n'a pas encore été mise en application, la Direction générale des douanes estimant qu'il existait déjà des procédures locales d'urgence. La question doit être réexaminée.

Le projet TRIM (Traitement par l'informatique des informations et procédures de transit des marchandises) est entré depuis 1977 dans une phase d'élaboration active. On sait qu'il s'agit d'un système pluriprofessionnel entre armateurs, transitaires, gestionnaires des hangars, consignataires dont envisagent de se doter les ports du Havre et de Marseille. Il permettrait à la fois une accélération de la circulation des informations : une plus grande clarté dans les opérations, en même temps qu'il contribuerait à moderniser les structures des professions (transitaires). Une association « TRIM France » groupant les professionnels de chacun des deux ports a pris l'affaire en main. Les résultats des études techniques et économiques et financières ont permis d'apporter les éléments nécessaires aux différents parte-

naires (armateurs, consignataires, transitaires, exploitant à quai, autorités portuaires, transitaires, etc.) pour prendre leur décision de participer au système et de lancer sa réalisation.

Cependant, certains d'entre eux, en particulier les armateurs français, ont fait part de leurs réticences sur certains des aspects du projet Trim, ce qui bloque la procédure de mise en place depuis janvier dernier. Les différentes administrations intéressées, aidées par l'association TRIM France, s'efforcent de régler ces difficultés.

Les actions de promotion commerciale sont ressenties comme une nécessité par les autorités des grands ports français. Celles-ci font en effet partie des efforts permanents qui permettent de réduire les détournements de trafic à destination ou en provenance de France par des ports étrangers voisins, et d'accroître le rôle de plaque tournante des ports français vis-à-vis de régions européennes situées en dehors du territoire national, ce qui contribue à renforcer l'activité économique de notre pays.

Ces actions ont porté plus précisément ces derniers mois :

- sur la poursuite des efforts d'information vis-à-vis des armateurs et des chargeurs par l'intermédiaire d'antennes permanentes à l'étranger (New York, Tokyo, Londres, Rio de Janeiro, etc.) et en France (Paris, Lyon, etc.) ;
- sur des voyages de promotion dans des pays étrangers ;
- sur l'organisation de journées d'information et de présentation des possibilités d'accueil des ports, aussi bien à Paris qu'à dans les ports eux-mêmes ;
- sur l'accueil renforcé de stagiaires étrangers dans les ports ;
- sur l'extension de la coopération avec les ports étrangers, en particulier dans le domaine de l'ingénierie portuaire, les actions des différents ports autonomes en la matière étant coordonnées par un établissement public, la SOFREMÉR.

Dans plusieurs ports, un progrès a été enregistré ces derniers mois, les détournements de trafic à l'exportation ayant été réduits. Par contre, une part encore trop grande de nos importations continue à emprunter des ports étrangers.

C'est sur cet aspect plus particulier que les efforts vont être accentués.

Pour ce qui concerne les ports maritimes, le groupe de travail chargé d'examiner les moyens de développer nos ventes CAF et nos achats FOB a noté qu'une modernisation accélérée des ports est en cours. Deux difficultés sont cependant apparues :

- manque de moyens de levage dans les ports maritimes de plus de 300 tonnes ;
- manque d'harmonie des horaires et complexité des tarifs de manutention, associée à la persistance de nombreuses rigidités pour l'organisation de la manutention portuaire.

Sur ce premier point, il convient de signaler que le port autonome de Marseille dispose, en plus d'une grue terrestre de 500 tonnes de force de levage, d'une bigue flottante de 600 tonnes de force de levage, qui vient d'être mise en service, que le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire dispose (à Saint-Nazaire) d'une bigue terrestre de 400 tonnes de force de levage, que le port autonome de Dunkerque et le port autonome de Bordeaux disposent chacun d'une bigue flottante de 250 tonnes de force de levage.

Le besoin d'équipements de levage plus performants ne se fait pas sentir actuellement dans les ports, compte tenu du trafic potentiel.

En ce qui concerne le manque d'harmonie entre les horaires de travail des différentes professions portuaires, une récente enquête effectuée auprès des ports a montré qu'il n'y avait pas, en fait, de difficultés de cet ordre.

Enfin, une étude est en cours pour connaître de façon plus précise les coûts de la manutention portuaire, comparés aux taux pratiqués et aux tarifs maximum officiels. Elle permettra, grâce à une meilleure connaissance de ces différents éléments, d'aller dans le sens d'une clarification des prix pratiqués.

Par ailleurs, lors du récent accord intervenu le 28 avril 1978 entre la Fédération nationale des ports et docks et l'Union nationale des industries de la manutention dans les ports français, les ouvriers dockers se sont engagés à travailler en équipe réduite en période de pénurie de main-d'œuvre, ce qui ira dans le sens d'une plus grande souplesse dans l'organisation du travail de la manutention et d'une réduction des coûts.



## ANNEXE II

---

### TRANSFERT DU PORT DE NICE

— Nice est un port de commerce de catégorie II qui, outre un trafic de marchandises de 520 000 tonnes en 1977, a assuré le transit de 565 000 passagers : il se classe ainsi au deuxième rang des ports du continent, après Marseille, pour le trafic avec la Corse.

Situé en pleine ville, le port actuel dispose de terre-pleins très insuffisants et occasionne des difficultés à la circulation urbaine.

— Un important programme de travaux d'aménagement conjoint de l'aéroport et du nouveau port de commerce a donc été élaboré et engagé en 1977. La première tranche de travaux, qui vise à transférer le trafic de passagers dans le nouveau port, est d'un montant de 90 millions de francs (janvier 1977) pour les infrastructures.

Le nouveau port est entièrement concédé, infrastructures comprises, à la Chambre de commerce de Nice, l'Etat apportant une subvention sur le chapitre budgétaire 63-32, article 10 (Subventions d'équipement aux ports concédés métropolitains).

Les règles de financement sont les suivantes : la part de l'Etat est de 22,5 %, celle de la Chambre de commerce et d'industrie de Nice de 35,5 % ; la ville de Nice et le département des Alpes-Maritimes participent chacun à hauteur de 21 %.

— Par rapport à l'échéancier initialement prévu, un certain nombre de modifications sont intervenues, notamment dans le but de permettre une mise en service partielle du nouveau port dès la saison 1980, c'est-à-dire avec un an d'avance.

Les dotations suivantes ont donc été mises en place :

1977 : 2,675 millions de francs de subventions de l'Etat, permettant 11,75 millions de francs de travaux ;

1978 : 2,025 millions de francs de subventions de l'Etat, pour 9 millions de francs de travaux ;

1979 : 16,5 millions de francs sont prévus pour cette opération dans la régionalisation du budget, correspondant à 73,5 millions de francs de travaux.

— Les participations financières des collectivités publiques seront couvertes par emprunts, à contracter en 1979, à concurrence de 16,359 millions de francs pour le département, 16,359 millions de francs pour la ville de Nice, 27,654 millions de francs pour la Chambre de commerce et d'industrie. Les demandes d'emprunts relatives à cette opération devront obtenir l'accord du Comité n° 8 du FDES lors de la séance qui se tiendra en décembre 1978.

## ANNEXE III

### EQUIPEMENT DES PORTS MARITIMES OUTRE-MER

La répartition des dotations du chapitre 53-34, article 10, concernant les travaux d'équipement des ports maritimes Outre-Mer reste indicative et ne sera définitivement arrêtée qu'à la fin de l'année 1978.

Au stade actuel d'instruction des demandes de crédits pour 1979, les dotations provisoires sont données dans le tableau ci-joint :

DOM - TOM	DOTATIONS provisoires.	CONTENU DU PROGRAMME
	(En millions de francs.)	
Guadeloupe .....	8,35	Achèvement du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre et travaux divers.
Martinique .....	2	Opérations de remises en état d'in- frastructures.
Guyane .....	6	Dragages du chenal du Degra des Cannes et études d'extension du port.
Réunion .....	5	Extension du port de la pointe des Galets et aménagements de la rive Ouest du Pertuis.
Mayotte .....	0,8	Etudes de quai et aménagement de terre-plein.
TOM .....	1,85	Appontement de Wallis et Futuna.
<b>Total des dotations affectées .....</b>	<b>24</b>	
<b>Crédits en instance d'affec- tation .....</b>	<b>11</b>	
<b>Total général.....</b>	<b>35</b>	

## ANNEXE IV

### SIGNALISATION MARITIME : EQUIPEMENT

	AUTORISATIONS de programme.	
	1978	1979
	(En milliers de francs.)	
<b>I. — DÉPENSES D'INVESTISSEMENTS EN MÉTROPOLE</b>		
(Chapitre 53-32. — Ports maritimes en métropole - Equipement ; article 70 : Signalisation maritime.)		
Revalorisation des opérations en cours.....	1 600	2 000
Maintien du capital investi :		
C / réparations des ouvrages et du maté- naval.....	17 100	12 000 / 28 000 16 000 \
Renouvellement du matériel.....		
Adaptation des structures (poursuite du programme d'automatisation) .....	4 700	3 000
Besoins nouveaux :		
Bouée géante à l'entrée du dispositif de sépa- ration du trafic d'Ouessant.....		9 000
Application en Manche des nouvelles règles de balisage (balisage fixe).....		6 000
Amélioration des aides à la navigation et notamment extension de la couverture des nouveaux systèmes d'aides radio-électriques à la navigation .....	15 600	5 000
Opérations diverses.....	1 000	2 000
<b>Total I.....</b>	<b>40 000</b>	<b>55 000</b>
<b>II. - - DÉPENSES D'INVESTISSEMENT</b>		
(Chapitre 53-34. — Ports maritimes et problèmes de l'eau Outre-Mer - Equipements ; article 30 : Signalisation maritime Outre-Mer.)		
<b>A. — Dépenses d'investissements dans les Départements d'Outre-Mer.</b>		
Revalorisation des opérations en cours.....	650	650
Maintien du capital investi (grosses réparations et renouvellement du matériel).....	1 280	1 880
Adaptation des structures.....	800	800
Besoins nouveaux de la signalisation maritime (notamment en Guyane).....	1 880	1 880
Opérations diverses.....	270	270
<b>Total A.....</b>	<b>4 480</b>	<b>5 480</b>

	AUTORISATIONS de programme.	
	1978	1979
	(En milliers de francs.)	
<b>B. — Dépenses d'investissements dans les Territoires d'Outre-Mer.</b>		
Revalorisation des opérations en cours.....	310	310
Maintien du capital investi.....	600	600
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	710	710
Opérations diverses.....	100	100
<b>Total B.....</b>	<b>1 720</b>	<b>1 720</b>
<b>C. — Dépenses dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.</b>		
Revalorisation des opérations en cours.....	375	375
Contribution aux opérations de maintien du capital investi .....	300	300
Contribution au développement de la signalisation maritime et notamment du développement des aides radio-électriques à la navigation (sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest).....	1 125	1 125
<b>Total C.....</b>	<b>1 800</b>	<b>1 800</b>
<b>Total II.....</b>	<b>9 000</b>	<b>9 000</b>
<b>Total I + II.....</b>	<b>49 000</b>	<b>64 000</b>