

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1971-1972

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 18 novembre 1971.

## 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 1972* 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° 13

**Equiperment et logement.**

**PORTS MARITIMES**

*Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Marcel Pellenc, président ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, vice-présidents ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, André Dulin, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Edouard Bonnefous, Roland Boscardy-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4<sup>e</sup> législ.) : 1993 et annexes, 2010 (tomes I à III et annexe 15), 2015 (tome IX) et in-8° 494.

Sénat : 26 (1971-1972).

---

Lois de finances. — Ports maritimes.

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.

**I. — Le trafic des ports français.**

En 1970, le trafic des ports français s'est élevé à 225.939.060 tonnes, en augmentation de 13,7 % d'une année sur l'autre contre 13 % l'an dernier. Les résultats observés pendant les cinq premiers mois de 1971 permettent d'espérer pour l'ensemble de l'année une croissance du trafic supérieure à 10 %.

Le trafic se décompose de la manière suivante :

**Trafic des ports maritimes en 1969 et 1970 (en tonnes).**

	ANNEE 1969.	ANNEE 1970		
		Entrées.	Sorties.	Total.
Trafic marchandises.....	192.385.993	182.073.770	37.253.018	219.326.788
Produits de la pêche.....	518.190	519.275	»	519.275
Avitaillement .....	5.834.373	»	6.092.997	6.092.997
	198.738.556	182.593.045	43.346.015	225.939.060

Il y a lieu d'observer que, malgré le conflit latent qui a opposé pendant plusieurs mois les dockers aux pouvoirs publics, le trafic commercial des ports maritimes de commerce a franchi le cap de 200 millions de tonnes en 1970 ; il n'avait atteint que le niveau de 98,2 millions en 1962. Ainsi en huit ans le trafic a doublé, soit une progression moyenne de l'ordre de 8,5 % l'an.

Dans ce trafic total, les six ports autonomes ont réalisé 87,6 % du trafic marchandises de l'ensemble des ports français contre 81,1 % en 1969. Dans ces conditions les ports autonomes ont connu un développement plus que proportionnel, de l'ordre de 15,1 % contre 6,4 % pour les autres ports.

Le tableau ci-après donne une décomposition du trafic marchandises (entrées et sorties) entre les différents ports pour l'année 1970 avec un rappel du trafic observé en 1969 :

	ANNEE 1969 (entrées et sorties réunies).	ANNEE 1970		
		Entrées.	Sorties.	Total.
		(En tonnes.)		
Dunkerque .....	20.775.345	21.505.154	3.881.822	25.386.976
Le Havre.....	49.179.643	50.118.765	7.871.723	57.990.488
Rouen .....	11.730.734	6.681.864	6.106.958	12.788.822
Nantes - Saint-Nazaire .....	11.362.659	9.549.365	1.165.578	10.714.943
Bordeaux .....	8.684.174	8.104.450	2.993.203	11.097.653
Marseille .....	64.936.833	65.847.871	8.224.841	74.072.712
Autres ports.....	25.716.605	20.266.301	7.008.893	27.275.194
<b>Total .....</b>	<b>192.385.993</b>	<b>182.073.770</b>	<b>37.253.018</b>	<b>219.326.788</b>

## 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 et de navigation.

Pour 1972, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 90.083.744 F, en augmentation de 9,1 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration relativement importante des crédits, de l'ordre de 11 %, est justifiée d'une part par l'évolution des conditions économiques, et, d'autre part, par la mise en service des nouveaux ouvrages.

A Dunkerque, l'avant-port, jusqu'ici dragué à la cote (— 10/—11) sur la surface nécessaire pour l'accès à l'écluse Watier, devra désormais être dragué à la cote (— 13,5) sur une surface triple pour permettre l'accès à la nouvelle écluse et les profondeurs devant cet ouvrage devront être entretenues très soigneusement afin de l'utiliser au maximum de sa capacité.

Au Havre, il convient d'assurer, pour 1972, les moyens financiers nécessaires au fonctionnement et à l'entretien de la nouvelle écluse, qui sera mise en service à la fin de 1971.

A Marseille—Fos, la mise en service progressive des ouvrages de Fos (digues de protection, chenaux d'accès, darses, quais...) entraîne l'apparition progressive de dépenses d'entretien, dont la couverture incombe à l'Etat en ce qui concerne les digues de protection et chenaux d'accès.

Dans les trois ports d'estuaire — Rouen, Nantes—Saint-Nazaire et Bordeaux — les améliorations récemment apportées aux accès :

— création de la zone d'évitage de Quevilly pour Rouen ;

— approfondissement du chenal de Donges pour Nantes—Saint-Nazaire ;

— approfondissement de la passe de l'Ouest et des accès au Verdon, pour Bordeaux,

entraînent à partir de 1972 une sensible majoration des dépenses d'entretien qui incombent à l'Etat, en vue d'assurer le maintien des caractéristiques obtenues.

La répartition des crédits par port est donnée par le tableau suivant, pour l'exercice 1972.

Unité : millier de francs.

PORTS	DOTATION
Dunkerque .....	18.106
Le Havre.....	15.508
Rouen .....	19.709
Nantes—Saint-Nazaire .....	11.500
Bordeaux .....	15.682
Marseille .....	9.550
Somme à valoir.....	29
Total .....	90.084

## B. — *Les autres ports.*

Pour l'ensemble des autres ports, les crédits d'entretien prévus pour 1972 s'élèvent à 28.808.520 F, en augmentation de 770.000 F, soit 2,7 % d'une année sur l'autre, contre 3,7 % l'an dernier.

Pour la deuxième année consécutive, la majoration de crédits proposée ne permettra pas, compte tenu de la hausse des prix, d'assurer l'entretien de ces ports de façon satisfaisante.

Or, l'insuffisance des crédits d'entretien conduit, rappelons-le, l'Etat à demander aux chambres de commerce maritimes des participations accrues aux travaux qui lui incombent, notamment en ce qui concerne l'entretien des profondeurs, qui constitue bien évidemment un élément essentiel pour les ports. Par ailleurs, le maintien à un niveau trop bas pendant plusieurs années des crédits d'entretien obligera les pouvoirs publics à dégager des dotations importantes ultérieurement pour restaurer, ou même remplacer, les ouvrages insuffisamment entretenus.

## III. — **Les dépenses d'équipement.**

### A. — *Ports de commerce.*

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 377 millions de francs. L'augmentation par rapport à 1971 (48,1 millions de francs) est moindre que celle votée lors du budget précédent (231,6 millions de francs). Les crédits de paiement (300,5 millions de francs) sont en augmentation sensible (+ 54,5 millions de francs, soit 22,2 %), dont 192 millions de francs au titre de la poursuite des opérations en cours contre 105 millions de francs l'année précédente. Cette augmentation des services votés de 83 % d'une année sur l'autre trouve sa justification dans la réalisation des autorisations de programme accordées en 1971 et qui s'élevaient à 97,5 millions de francs.

On doit noter que le volume des crédits budgétaires prévus au VI<sup>e</sup> Plan pour l'équipement des ports de commerce est de 2.070 millions de francs. Les dotations du chapitre 53-34 s'élevant respecti-

vement à 328,85 millions de francs et 377 millions de francs en 1971 et 1972, le VI<sup>e</sup> Plan sera donc financièrement engagé à 34 % environ à la fin de 1972 pour ce secteur. Ce taux peut être considéré comme satisfaisant.

Comme pour le budget antérieur, il y a lieu d'observer, d'une part, la concentration des investissements importants sur quelques sites privilégiés, d'autre part, la réalisation, dans les autres ports, d'aménagements limités avec recherche d'une rentabilité immédiate.

Dans ces conditions, il est proposé d'affecter les dotations prévues aux opérations suivantes :

Au titre des ports de commerce : 372 millions de francs se répartissant entre les opérations ci-après :

*Dunkerque :*

Construction d'un nouvel avant-port (première tranche).

Ce nouvel avant-port, lorsqu'il sera achevé, pourra recevoir des navires de 250.000 à 300.000 tdw. Il desservira un vaste complexe industriel et portuaire autour d'un ensemble de bassins de marée et à flot. On peut dès maintenant à moyen terme escompter l'ouverture d'un bassin de marée.

Il y a lieu d'observer dès à présent que la nouvelle écluse est déjà complètement terminée. Elle permet actuellement le passage des navires de 50.000 à 70.000 tonnes, mais des dragages sont en cours à l'avant et à l'arrière de l'ouvrage en vue d'assurer le passage des navires de 100.000 tonnes à la fin de 1971.

*Le Havre :*

La nouvelle écluse, qui doit permettre l'accès de navires de 200.000 tdw dans les 6.000 hectares de la plaine alluviale, pourra entrer en service à la fin de 1971.

De même, le déblaiement de la base sous-marine ainsi que l'approfondissement du bassin de marée et du chenal d'accès sont terminés. Ces derniers travaux doivent permettre la réception, par toutes conditions de marée, des navires pétroliers de 250.000 tdw.

Des dragages complémentaires du nouveau bassin de marée devront être effectués pour assurer l'accès à la nouvelle écluse.

En 1971 a été lancée la deuxième tranche de creusement du canal central maritime dans la plaine alluviale. Enfin, le Pont VII bis assurant la desserte routière et ferroviaire de celle-ci est en cours de construction.

*Marseille :*

Poursuite de l'ouverture de darses dans la zone industrielle de Fos. Le creusement des darses se poursuit activement, en particulier le creusement de la darse n° 1 qui desservira la sidérurgie et le poste pour gaz liquéfiés, ainsi que l'approfondissement du bassin d'évolution des pétroliers et de son chenal d'accès pour la réception de navires de 250.000 tonnes.

Les travaux de protection du tableau du môle formé par les darses n° 1 et n° 2 sont terminés.

Dans la zone industrielle, l'aménagement des sols se poursuit ainsi que l'aménagement des voies de communication et des zones de petites industries.

En ce qui concerne les bassins de Marseille, on peut signaler la poursuite des travaux du quai Ouest du môle Léon-Gourret, ainsi que ceux destinés à permettre la réparation navale.

*Nantes-Saint-Nazaire :*

La construction du poste pétrolier engagée en 1970 au port de Donges est pratiquement terminée.

Les travaux d'infrastructure et d'aménagement du quai à phosphate de Montoir sont en cours d'achèvement. Par ailleurs, une nouvelle tranche d'amélioration du chenal de Donges, pour permettre le passage à mi-charge des pétroliers de 250.000 tdw, est engagée.

Enfin, il est prévu en 1971 l'aménagement de 46 hectares de zone industrielle à Nantes-Cheviré et de 60 hectares à Montoir.

*Bordeaux :*

Le repiètement d'un poste à quai à Bassens-amont sera terminé en 1971.

L'amélioration des accès pour la réception de navires de l'ordre de 20.000 tonnes par toute marée et l'aménagement des terre-pleins de la zone de Bassens seront poursuivis.

Il est prévu d'engager en 1971 les travaux de construction d'un poste Roll-on/roll-off et de repiètement d'un nouveau poste à quai à Bassens-aval.

*Autres ports :*

On peut noter les opérations suivantes :

*Boulogne-sur-Mer* : poursuite des travaux d'allongement et d'aménagement du bassin Loubet.

*Calais* : démarrage des travaux de repiètement du quai Paul-Devot (pour le rendre accessible à des navires de 15.000 à 20.000 tonnes).

*Roscoff* : achèvement du nouveau port de Bloscon (mise en service prévue pour le début de 1972).

*Bayonne* : poursuite des travaux de dragage et de dérochage du chenal d'accès.

*Sète* : équipement (chaussées, voies ferrées, hangars) du quai Est du nouveau bassin dont les travaux d'infrastructure sont complètement terminés.

Enfin, aux acquisitions foncières dans les zones industrielles des ports autonomes est affectée une somme de 5 millions de francs.

B. — *Ports de pêche.*

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1972 s'élèvent à 8 millions de francs, en augmentation de 1,8 million par rapport à 1971 ; quant aux crédits de paiement, fixés à 6,3 millions de francs, ils sont en diminution de 5,7 millions de francs.

Ces opérations, prévues sur le chapitre 53-36, article 10, pour 1972, peuvent s'analyser comme suit :

Ports de catégorie I :

	Millions de francs.
Boulogne :	
— Remplacement de la porte amont de l'écluse du bassin à flot.....	2,50
— Achèvement de la transformation du bassin Loubet en bassin à flot et de l'allongement du quai Sud.....	1,83
Opérations diverses.....	0,46
Ports de catégorie II.....	3,21
	<hr/>
Total .....	8

Pour les ports de catégorie II, les investissements à réaliser en 1972 seront individualisés sur le plan régional.

En ce qui concerne les crédits de paiement, une somme élevée avait été consacrée, en 1971, au règlement des dépenses engagées au cours des exercices précédents pour assurer la transformation du bassin Loubet en bassin à flot, au port de Boulogne. Le volume de ces règlements sera considérablement réduit en 1972. De ce fait, la dotation pour 1972 est sensiblement diminuée.

### C. — Ports de plaisance.

Un seul chapitre du Ministère de l'Équipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-90.

L'article 60 de ce chapitre comporte une dotation de 6 millions de francs en autorisation de programme au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions qui sont en augmentation de 50 % par rapport au budget précédent.

A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

### Observations de la Commission.

Votre Commission a cru devoir exprimer, notamment par la voix de son Président, son inquiétude quant à l'insuffisance des crédits destinés à l'entretien des ports. Depuis plusieurs années, les dépenses d'entretien ne bénéficient d'aucune mesure nouvelle substantielle pour permettre simplement la conservation du patrimoine portuaire de la France. Les majorations annuelles des crédits ne suffisent pas à compenser les effets de la hausse générale des prix. On peut craindre que la poursuite d'une telle politique n'oblige les pouvoirs publics à affecter ultérieurement des sommes considérables pour restaurer, ou même remplacer, les ouvrages insuffisamment entretenus.

De même, votre Commission insiste sur la nécessité de voir s'accroître les crédits destinés à l'infrastructure et à l'équipement des ports de pêche. Il paraît paradoxal de négliger ce secteur portuaire, alors que, dans le même temps, on déplore l'insuffisance du volume de nos pêches.

Enfin, votre Commission souhaiterait que les crédits destinés aux ports de plaisance soient en sensible augmentation, compte tenu des sites privilégiés nombreux dont sont parées les côtes françaises, et qui, du fait de leur éventuel aménagement, seraient susceptibles de fournir des pôles de développement supplémentaires et de stimuler les économies de nos régions les plus déshéritées.

\*  
\* \*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits du budget de l'Équipement relatifs aux ports maritimes pour 1972.

## ANNEXE

---

### AUTORISATIONS DE PROGRAMME PREVUES POUR LES PORTS MARITIMES AU V<sup>e</sup> PLAN ET NIVEAU DE REALISATION

Autorisations de programme prévues : 1.330 millions de francs.

Pourcentage de réalisation en volume correspondant aux autorisations de programme :

— 1966 .....	14,5 %
— 1967 .....	17,7 %
— 1968 .....	18,4 %
— 1969 .....	14,1 %
— 1970 .....	15,7 % (estimation provisoire).
	<hr/>
Total du V <sup>e</sup> Plan.....	80,4 %