

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1977-1978

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1977.

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 1978, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 14

Équipement et Aménagement du territoire

I. - Équipement et Logement

PORTS

Rapporteur spécial: M. Tony LARUE.

(1) Cette Commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président; Georroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, vice-présidents; Joseph Raybaud, Modeste Legouez, 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 Francou, Gustave Héon, Daniel Hoefel, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, François Schleiter, Robert Schmitt, Camille Vallin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (5^e législ.): 3120 et annexes, 3131 (tomes I à III et annexe 17), 3152 (tome XII) et in-8° 770.

Sénat : 87 (1977-1978).

Loi de finances. — Ports - Commerce extérieur - Ports autonomes - Pêches maritimes - Ports de plaisance - Départements d'outre-mer.

SOMMAIRE

	Pages
I. — Le trafic des ports français	4
A. — Le trafic global	4
B. — Le trafic de marchandises	5
C. — La part des ports français dans le commerce extérieur	6
II. — Les crédits de fonctionnement	9
A. — Les ports autonomes	9
B. — Les autres ports	10
III. — Les dépenses d'équipement	12
A. — Ports de commerce en métropole	12
1° Les crédits	12
2° Les ports autonomes	13
3° Le programme d'action prioritaire n° 9	15
4° Les ports non autonomes	17
5° Autres ressources	18
B. — Ports de pêche	20
C. — Ports de plaisance	21
D. — Ports maritimes dans les départements d'outre-mer	22
IV. — La signalisation maritime	23
Compte rendu des débats et conclusions	27

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission des Finances m'a chargé de rapporter devant vous la partie du budget de l'Équipement et de l'Aménagement du territoire 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

A. — LE TRAFIC GLOBAL

Le trafic des ports maritimes de commerce français de la métropole (pêche et avitaillement compris) a atteint, en 1976, 305.949.060 tonnes contre 274.166.357 en 1975 : ce qui traduit une augmentation de 11,6 % qui fait suite à une diminution de 12,5 % par rapport à 1974.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic pour les années 1974, 1975 et 1976 (en tonnes) :

Rubriques	Année 1974 (total)	Année 1975 (total)	Année 1976		
			Entrées	Sorties	Total
Trafic de marchandises	305.692.202	267.056.523	260.196.962	57.683.934	297.880.896
Produits de la pêche	541.219	522.199	532.597	»	532.597
Avitaillement	7.181.955	6.587.493	»	7.535.567	7.535.567
Total	313.415.376	274.166.215	240.729.559	65.219.501	305.949.060

Le trafic des ports maritimes avait atteint le niveau de 98,2 millions de tonnes en 1962. Il 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 avait progressé de plus de 10 % d'une année sur l'autre. Après la chute de 1975, le progrès de 1976 fait revenir le trafic tout juste au-dessus des 300 millions de tonnes.

B. — LE TRAFIC DE MARCHANDISES

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic de marchandises (non compris pêche et avitaillement) entre les différents ports pour 1976, avec un rappel du trafic observé en 1975 (en tonnes) :

Ports (classement géographique)	1975 Total	1976						
		Entrées		Sorties		Total		
		Produits pétroliers	Autres produits	Produits pétroliers	Autres produits	Produits pétroliers	Autres produits	Tous produits
Dunkerque	29,9	9,4	18,5	1,4	4,2	10,8	22,7	33,5
Le Havre	72	57,3	7,9	9,7	4,9	67	12,8	79,8
Rouen	12,8	1,5	7,5	2,3	4,3	3,8	11,8	15,6
Nantes - Saint-Nazaire	12,4	10,7	2,8	1,2	0,6	11,9	3,4	15,3
Bordeaux	11,2	8	2	0,9	1,2	8,9	3,2	12,1
Marseille	95,8	77,8	10,3	10,9	5	88,7	15,3	104
Autres ports métropolitains	32,9	9,8	16,7	1,1	10	10,9	26,8	37,6
Total	267	174,5	65,7	27,5	29,2	202	95,9	297,9

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 : il n'a progressé que de 3,5 % en 1974 et a diminué de 12,7 % en 1975. L'année 1976 a été l'année de la reprise puisque le trafic a progressé de 11,6 % par rapport à 1975. Pour les six premiers mois de 1977, on a assisté à un net ralentissement de la progression (+ 3,8 % par rapport à la période correspondante de 1976), lié au ralentissement de la progression de l'activité économique en général.

Les importations de produits pétroliers qui représentent plus de la moitié du trafic sont particulièrement responsables de la faiblesse du trafic : elles ont baissé de 16 % en 1975, n'ont progressé que de 11,9 % en 1976 et 1,8 % au premier semestre 1977. Cependant les produits pétroliers représentent encore 62,7 % du tonnage transitant dans les ports français, contre près de 70 % encore en 1974.

Par contre, pour les marchandises diverses (en dehors des produits en vrac), il semble que l'on assiste à un certain redressement de la position des ports français.

Par rapport à 1974, le trafic des marchandises diverses a progressé partout sauf à Bordeaux mais surtout à Rouen et au Havre.

Au total, en deux ans, le trafic a progressé à Rouen, à Nantes-Saint-Nazaire et dans les ports divers et a régressé ailleurs notamment dans les trois grands ports.

Les ports autonomes continuent à assurer la majeure partie du trafic (94,6 % pour les produits pétroliers, 72,1 % pour les autres produits) et en particulier les trois plus grands (Marseille, le Havre et Dunkerque : 82,4 % des produits pétroliers ; 53 % des autres produits).

C. — LA PART DES PORTS FRANÇAIS DANS LE COMMERCE EXTÉRIEUR

En tonnage, la part des ports français dans le commerce extérieur de la métropole reste à peu près constante depuis plusieurs années pour les importations (76 %) et progresse légèrement pour les exportations de 23 % en 1972 à 27 % en 1976. Par contre en valeur, on a observé une progression plus forte (40 % des importations contre 32 % précédemment et 34 % des exportations contre 29 % précédemment) essentiellement du fait du relèvement des prix des produits pétroliers qui constituent une part très importante du trafic des ports français.

Une certaine part du trafic est donc toujours détournée vers des ports étrangers.

Cependant, on peut observer que les frais par tonne chargée ou déchargée sont maintenant concurrentiels à Marseille, Dunkerque, le Havre et dans une moindre mesure Rouen, par rapport à Anvers, Amsterdam et Rotterdam pour la plupart des types de navires (à l'exception des vracquiers solides). Seuls Hambourg et surtout Zeebrugge ont des tarifs inférieurs. A l'inverse, les tarifs de Bordeaux sont particulièrement élevés.

Parmi les explications possibles, il faut noter la part des frais de personnel dans les charges d'exploitation des ports : environ 0,40 à Marseille, Dunkerque et le Havre, 0,55 à 0,60 à Bordeaux, Rouen et Nantes - Saint-Nazaire.

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.

a) *Dans le cadre de l'amélioration de la qualité de service de la manutention*, deux séries d'actions sont poursuivies :

— 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 ;

— des études sont en cours pour adapter la structure des tarifs pratiqués à l'évolution des techniques de manutention, pour tenir compte des importants gains de productivité réalisés depuis plusieurs années pour certains types de marchandises, liés en particulier au développement de la conteneurisation du transport roll on roll off.

b) *Dans le cadre de l'amélioration des procédures portuaires*, les deux types d'actions déjà entreprises vont encore progresser :

— 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 —, a été testée à la satisfaction des usagers. Elle devrait être agréée prochainement par la Direction générale des douanes et par conséquent être mise en application sans tarder ;

— le projet T.R.I.M. (traitement par l'informatique des informations et procédures de transit des marchandises) est entré dans une phase d'élaboration active. On sait qu'il s'agit d'un système pluri professionnel 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 « T.R.I.M. France » groupant les professionnels de chacun des deux ports a pris l'affaire en main. Les résultats des études techniques et économiques qui se déroulent actuellement devraient permettre, avant la fin de 1977, de prendre les décisions concernant la réalisation du système.

c) *Les actions commerciales* tendant à amener les chargeurs et les armateurs à passer par les ports français dépendent évidemment essentiellement des professionnels maritimes et portuaires et en particulier des transitaires.

Cependant, les ports autonomes et, dans les ports non autonomes, les chambres de commerce et d'industrie peuvent et doivent engager à cet effet des actions d'incitation auprès des armateurs et des chargeurs et, de façon générale, développer des actions de promotion commerciale, visant à faire connaître le port et ses possibilités, et rechercher de nouveaux trafics, de nouvelles lignes, mais sans pour autant se substituer aux professionnels.

Les services commerciaux des ports autonomes ont été renforcés à cet effet et la Direction des ports maritimes et des voies navigables elle-même s'est donné des moyens de suivre des questions et d'étudier les problèmes qui se posent et ne peuvent être résolus qu'à son niveau.

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 maritimes de navigation.

Par décret du 6 mai 1974 pris en application des dispositions de la loi du 29 juin 1965, a été créé un port autonome outre-mer dans le département de la Guadeloupe. Sa date d'entrée en service en cette qualité a été fixée au 1^{er} novembre 1975 par un décret en date du 29 octobre 1975. Celui-ci vient s'ajouter aux six ports autonomes métropolitains. La subvention le concernant est inscrite à un chapitre budgétaire différent (44-34 au lieu de 44-32).

Pour les six ports de la métropole, les crédits ont évolué ainsi :

- 1975 : 127,8 millions de francs ;
- 1976 : 173,1 millions de francs (+ 35,4 %) ;
- 1977 : 173,1 millions de francs (+ 0 %) ;
- 1978 : 213,3 millions de francs (+ 23,2 %).

Les évolutions en accordéon des crédits ne sont pas très significatives car il s'agit là des lois de finances initiales. L'évolution de 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. Ainsi en 1977, le budget initial n'ayant pas prévu de progression des crédits, il a été nécessaire par la loi de finances rectificative de fin d'année d'ajouter un crédit complémentaire de 30 millions de francs. Si l'on introduit cet élément, la progression de 1976 à 1977 est alors de 17,3 % mais la progression de 1977 à 1978 n'est plus que de 5 %, ce qui peut paraître bien faible et nécessitera peut-être un ajustement en cours d'année.

Pour le port autonome de la Guadeloupe, les crédits ont été fixés en 1978 comme en 1977 et 1976, à 1,31 million de francs.

La répartition des crédits par port pour les exercices 1977 et 1978, est donnée par le tableau suivant :

(En millions de francs.)

	Dotation	
	1977	1978
Dunkerque	42	55,5
Le Havre	30	42,5
Rouen	34	40,2
Nantes - Saint-Nazaire	19	24,3
Bordeaux	30	33,5
Marseille	15	16,15
Provision	3,122	1,122
Total ports métropolitains	173,122	213,272
Guadeloupe	1,310	1,310
Total général	174,432	214,582

B. — LES AUTRES PORTS

Comme en 1977, les crédits pour l'entretien des autres ports n'augmenteront pas en 1978 et resteront fixés à 15,85 millions de francs pour les ports de commerce en métropole, à 6,87 millions de francs pour les ports de pêche métropolitains. Ils diminuent même très légèrement pour les ports d'outre-mer, revenant de 3,96 à 3,81 millions de francs.

Ces crédits ne comprennent pas les rémunérations des personnels de l'Etat participant à cet entretien, dont le nombre ne devrait pas évoluer en 1978.

En effet, selon le « blanc budgétaire » les effectifs affectés au groupe de programme 32 « ports maritimes en métropole » seront inchangés en 1978 par rapport à 1977. Il n'est pas précisé quelle part de ces effectifs est affectée à l'entretien des ports. On connaît seulement la répartition entre le personnel administratif et technique (664 agents) et le personnel d'exploitation (1.563 agents). Pour l'ensemble (2.227 agents), le coût s'élève à 107,6 millions de francs en augmentation de 11,3 % par rapport à 1977.

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 1977, ces fonds de concours se sont élevés à 6,44 millions de francs (dont 0,85 million pour les ports de pêche) contre 6,78 en 1976. Ils n'ont représenté que 24 % 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, dont il supporte donc les dépenses.

III. — DÉPENSES D'ÉQUIPEMENT

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 :

— budget initial 1975	495,6	millions de francs
— plan de relance - septembre 1975	360	millions de francs
— budget initial 1976	415	millions de francs
— budget initial 1977	384,3	millions de francs
— F. A. C. (juin et septembre 1977)	55	millions de francs
— budget proposé pour 1978 ..	352,65	millions de francs

Même si les crédits débloqués en septembre 1977 au titre du Fonds d'action conjoncturelle prolongent leurs effets en 1978, la dotation prévue pour 1978 marque une assez sensible régression par rapport à l'effort très important de 1975-1976.

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

— 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.*

Parmi les réalisations les plus importantes pour les années 1976 et 1977, on peut citer :

(En millions de francs.)

	Coût total	Part de l'Etat
<i>Dunkerque :</i>		
— Aménagement des accès du port de transit rapide	16	12,8
— Aménagement du bassin de Mardyck (troisième et quatrième tranches)	8,4	6,7
— Rescindement du pertuis du môle IV	9,5	7,6
<i>Le Havre :</i>		
— Aménagement du canal central maritime	29,5	23,6
— Achèvement du terminal pétrolier d'Antifer (sixième tranche et règlements divers)	116,2	46,5
— Construction d'un nouveau poste minéralier	60	36
— Poursuite de l'aménagement de la darse de l'Océan :		
• Extension	27	21,6
• Construction de quai sur face Est (quai de Bougainville)	50,5	30,3
<i>Rouen :</i>		
— Amélioration des accès (pour permettre la montée à Rouen des navires de 35.000 T.P.L. à pleine charge)	53,6	42,9
— Acquisition d'une grande drague aspiratrice en marche ..	70,5	70,5
— Poursuite des travaux de transformation du bassin de Rouen-Quevilly	37,5	22,5
<i>Nantes - Saint-Nazaire :</i>		
— Amélioration du chenal de Nantes	2,7	2,1
— Lancement des travaux d'approfondissement du chenal de Donges pour permettre l'accès au futur poste méthannier	16,6	13,3
<i>Bordeaux :</i>		
— Approfondissement du chenal d'accès à Bassens	16,6	13,3
— Lancement de la nouvelle étape d'aménagement du port du Verdon - Creusement de la darse 1 et construction dans cette darse d'un poste roll-on/roll-off	23,3	16,2
<i>Marseille :</i>		
— Acquisition d'un dock flottant (pour permettre la rénovation des formes 1 à 7)	33	19,8
— Fos - Darse 2 - Poursuite de l'approfondissement	15	12
— Fos - Darse 2 - Extension du terminal à conteneurs	14,7	8,8
— Fos - Darse 3 - Travaux de creusement	10,5	8,4
— Fos - Darse 3 - Construction d'un premier quai sur la face Est	61,3	36,8

Les principales opérations qui seront engagées ou poursuivies en 1978 sont les suivantes :

(En millions de francs.)

	Coût total	Part de l'Etat
<i>Dunkerque :</i>		
— Construction d'un quai à pondéreux et dragages d'accès à ce quai	60	60
<i>Le Havre :</i>		
— Endiguement Sud de la darse de l'Océan et poursuite des dragages portuaires	87	61,6
<i>Rouen :</i>		
— Amélioration des accès et transformation du bassin de Rouen-Quevilly	47	37,6
<i>Nantes - Saint-Nazaire :</i>		
— Amélioration pour la desserte du chenal méthanier	50	40
<i>Bordeaux :</i>		
— Construction d'un second poste en darse 1 au Verdon ..	33	20
<i>Marseille :</i>		
— Divers équipements pour le trafic des marchandises diverses	40	40

3° 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 grands ports » du programme d'action prioritaire n° 9 du VII^e 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 deux premières années du VII^e Plan, 65 millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés en 1976 et 101,8 millions de francs en 1977. 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).

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.

Les crédits du Fonds d'action conjoncturelle débloqués en septembre 1977 ont porté sur ce programme pour 33,8 millions de francs ce qui a permis d'engager par avance une partie des actions programmées initialement pour 1978.

La dotation pour 1978 s'élève à 140,2 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 1978, à 45,1 %, contre 54,2 % pour l'ensemble des P.A.P. Un effort important restera donc à réaliser pour les deux dernières années du Plan.

En 1978, 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 et les dragages portuaires ; pour Marseille, l'extension du quai polyvalent en darse 1 à Fos.

Il faut remarquer que dans le secteur des ports d'autres actions auraient pu être menées pour contribuer à l'amélioration 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 examinerons 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 S.N.C.F. pour accroître le confort de ses passagers.

4° *Les ports non autonomes.*

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.

Les opérations suivantes sont envisagées en 1978 :

— *Calais* : restauration de l'aqueduc de tirage du canal de Calais (deuxième tranche) ;

— *Dieppe* : construction d'une passerelle Ro-Ro dans l'arrière-port ;

— *Brest* : rempiètement du troisième éperon ;

— *Lorient* : amélioration des profondeurs des quais de Ker-groise (deuxième tranche) ;

— *Bayonne* : répartition des dégâts causés par les tempêtes à la digue nord ;

— *Sète* : prolongement vers l'est de l'épi Dellon (première tranche) ;

— *Toulon* : achèvement du port de Brégaillon (deuxième tranche) ;

— *Nice* : transfert du port actuel (première tranche).

5° *Autres ressources.*

En 1978, les ports maritimes et fluviaux disposent de fonds d'emprunt pour un montant total de 832 millions de francs contre 715 en 1977, soit une augmentation de 16,4 %. La répartition par port et par opération de ces fonds d'emprunt sera définitivement arrêtée lors d'une réunion du comité n° 8 du F.D.E.S. qui se tiendra en décembre 1977. Il n'est donc pas possible actuellement de donner le détail de cette répartition. Toutefois, à titre indicatif, on peut retenir la ventilation suivante :

— Ports autonomes maritimes	424 millions de francs	
— Ports maritimes de catégories I et II .	218	—
— Ports autonomes fluviaux	12	—
— Autres ports fluviaux	25	—
— Forme de radoub de Brest	125	—
— Département du Nord	8	—
— Somme à valoir	20	—
	<hr/>	
Total	832 millions de francs	
	<hr/> <hr/>	

Si l'on exclut la dotation pour la forme de radoub de Brest qui revêt un caractère exceptionnel, le montant des emprunts pour 1978 est légèrement inférieur à celui de 1977.

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

(En millions de francs.)

	1977	1978
F.D.E.S.	100	100
C.A.E.C.L.	130	220
Marché financier	485	510
Total	715	832

Les prêts accordés aux ports maritimes et fluviaux pour le financement de leurs programmes d'investissement sont consentis aux conditions suivantes (pour l'année 1977) :

— F.D.E.S. : 9,50 % d'intérêt pour une durée de vingt ans plus trois ans de différé d'amortissement ;

— C.A.E.C.L. : 8,75 % d'intérêt pour une durée de sept à dix ans, 9,25 % d'intérêt pour une durée de onze à quinze ans, 10,60 % d'intérêt pour une durée de vingt ans.

— *Emprunts groupés des ports autonomes.*

- 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 715 millions de francs inscrits pour 1977 ont été consacrés pour 662,5 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 52,5 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux.

La répartition par port de ces dotations est indiquée dans les tableaux ci-dessous :

I. — PORTS MARITIMES

(En milliers de francs.)

	Organismes prêteurs			Total
	F.D.E.S.	C.A.E.C.L.	Marché financier	
a) Ports autonomes :				
Dunkerque	20.000	»	75.000	95.000
Le Havre	42.000	»	88.000	130.000
Rouen	6.000	»	19.000	25.000
Nantes - Saint-Nazaire	11.000	»	22.000	33.000
Bordeaux	5.000	»	20.000	25.000
Marseille	16.000	»	68.000	84.000
Total a)	100.000	»	292.000	392.000
b) Ports maritimes non autonomes (catégories I et II)	»	111.500	159.000	270.500
Total général	100.000	111.500	451.000	662.500

II. — PORTS FLUVIAUX

(En milliers de francs.)

	Organismes prêteurs			Total
	F.D.E.S.	C.A.E.C.L.	Marché financier	
a) Ports autonomes :				
— Paris	»	»	15.000	15.000
— Strasbourg	»	»	4.000	4.000
Total a)	»	»	19.000	19.000
b) Autres ports fluviaux	»	18.500	15.000	33.500
Total général	»	18.500	34.000	52.500

B. — PORTS DE PÊCHE

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 diminution sur celle de 1976 (— 14,3 %).

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 P.A.P.I.R. « 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 DE PLAISANCE

Le chapitre 63-32 prévoit des subventions d'équipement pour les ports de plaisance et autres petits ports. Les autorisations de programme qui étaient passées de 5,9 millions de francs en 1975 à 8 millions de francs en 1976 puis ramenées à 5 millions de francs en 1977, majorées de 2 millions de francs au titre du F.A.C. en septembre 1977, progresseraient à nouveau en 1978 pour atteindre 10 millions de francs. 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 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), 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 (S.A.U.M.) 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 prévue à l'article 10 du chapitre 53-34 pour les ports maritimes de commerce dans les départements d'outre-mer en 1977 s'élève à 35 millions de francs d'autorisations de programme. Elle est en forte augmentation par rapport à 1977 (17,1 millions de francs).

Cette progression est liée essentiellement à l'engagement de la construction du quai à conteneurs dans le port autonome de la Guadeloupe (Pointe-à-Pitre). En outre, 27 millions de francs d'autorisations de programme ont été débloqués en mai 1977 au Fonds d'action conjoncturelle pour le démarrage de la construction du quai à conteneurs de Fort-de-France à la Martinique.

IV. — LA SIGNALISATION MARITIME

Les crédits de fonctionnement gérés par le service des phares et balises évoluent ainsi de 1977 à 1978 (la comparaison avec les années antérieures est impossible du fait des transferts opérés) :

(En milliers de francs.)

	1977	1978
Entretien en métropole (chapitre 35-32, art. 40)	8.186	8.186
Entretien outre-mer (chapitre 35-34, art. 30)	2.025	2.025
Service technique des phares et balises (chapitre 37-60, art. 60)	8.505	8.581
Total	18.716	18.791

Cette augmentation de 0,4 % fait suite à la stagnation des années précédentes.

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

Ce nombre s'est maintenu constant pour l'ensemble des départements et territoires d'outre-mer malgré l'accession à l'indépendance des Comores et du Territoire des Afars et des Issas.

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.

Ainsi donc la stagnation des crédits qui correspond à une diminution du volume des travaux risque bien, si elle devait se poursuivre, d'entraîner des conséquences dramatiques.

Au niveau des investissements, la situation n'est pas meilleure. Les crédits d'investissements en autorisations de programme ont évolué ainsi de 1975 à 1978 :

(En millions de francs.)

	1975	1976	1977	1978
Métropole (chap. 53-32, art. 70)	40	38,5	(1) 36,7	40
Outre-mer (chap. 53-34, art. 30)	12	11,3	10,6	9
Total	52	49,8	47,3	49

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

Les grosses réparations aux ouvrages et le renouvellement des matériels de signalisation maritime très exposés à l'action de la mer impliquent des dépenses considérables.

Il faut souligner également l'importance des grosses réparations d'un matériel naval maintenant vétuste (le plus ancien des baliseurs date de 1929, le plus récent de 1948).

Aussi le budget 1978 sera-t-il consacré principalement à des opérations de maintien du capital investi pour lesquelles, une fois encore, la stagnation des crédits entraînera une réduction du volume des travaux à réaliser. Ceci est d'autant plus regrettable en matière de signalisation maritime quand on sait le rôle que celle-ci peut jouer dans la prévention des accidents. Au regard du coût financier, humain, écologique de récents accidents, les économies ainsi réalisées pourront paraître dérisoires.

Par nature, les dépenses en 1977 et envisagées pour 1978 sont les suivantes :

	Autorisations de programme	
	1977	1978
I. — Dépenses d'investissement en métropole.		
Revalorisation des opérations en cours	1,43	1,6
Maintien du capital investi (grosses réparations des ouvrages et des unités de la flottille et renouvellement du matériel) ..	15,7	17,1
Adaptation des structures (poursuite du programme d'automatisation)	4,3	4,7
Besoins nouveaux (notamment développement des aides radio-électriques à la navigation dans le golfe de Gascogne et dans les accès du port de Fos)	14,3	15,6
Opérations diverses	0,95	1
Total I	(1) 36,68	40
II. — Dépenses d'investissement dans les départements d'outre-mer.		
Revalorisation des opérations en cours	0,77	0,65
Maintien du capital investi (grosses réparations et renouvellement du matériel)	2,22	1,88
Adaptation des structures	0,95	0,8
Besoins nouveaux de la signalisation maritime (notamment en Guyane)	2,22	1,88
Opérations diverses	0,31	0,27
Total II	(2) 6,47	(2) 5,48
III. — Dépenses d'investissement dans les territoires d'outre-mer.		
Revalorisation des opérations en cours	0,41	0,31
Maintien du capital investi	0,82	0,6
Besoins nouveaux de la signalisation maritime	0,97	0,71
Opérations diverses	0,14	0,1
Total III	2,34	1,72
IV. — Dépenses dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.		
Revalorisation des opérations en cours	0,38	0,38
Contribution aux opérations de maintien du capital investi	0,77	0,3
Contribution au développement de la signalisation maritime et notamment au développement des aides radio-électriques à la navigation (sur les côtes de l'Afrique de l'Ouest)	0,67	1,12
Total IV	1,82	1,8
Total outre-mer	(3) 10,63	9
Total général	(4) 47,31	49

(1) Après transferts de 3,31 millions de francs.

(2) Y compris Mayotte et Saint-Pierre-et-Miquelon.

(3) Après transferts de 0,67 million de francs.

(4) Après transferts de 3,98 millions de francs.

Au titre du Fonds d'action conjoncturelle, ont été financées :

— l'acquisition des matériels destinés à la deuxième étape de la modification des règles de balisage adoptées au niveau international par l'Organisation internationale consultative de la navigation maritime (O.M. C.I.)	4,5 millions de francs
— la construction des équipements de la station radar de surveillance de Fos	3 millions de francs
— la construction de la quatrième station du Verdon de radionavigation, chaîne RANA P17 ..	2,5 millions de francs
Total	<u>10 millions de francs</u>

COMPTE RENDU DES DÉBATS EN COMMISSION

Au cours de sa réunion du 10 novembre 1977 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 notamment évoqué la revalorisation sensible des crédits d'entretien des ports autonomes, qui contraste avec la stagnation constatée en 1977, et la nouvelle réduction des crédits d'équipement.

Les ports de commerce doivent recevoir, en 1978, près de 353 millions de francs en autorisations de programme (contre 384,4 millions de francs en 1977). La dotation des ports de pêche a été fixée en 1978 à 10,6 millions de francs au titre des investissements (contre 12 millions de francs en 1977).

M. Blin, rapporteur général, a posé une question sur l'évolution récente du tonnage des principaux ports français comparée à celle des ports étrangers ; il a demandé des précisions sur la croissance importante (+ 23 %), d'un exercice à l'autre, du montant des subventions de fonctionnement ; il a abordé la situation de certains ports de pêche français.

Répondant aux intervenants, le Rapporteur spécial a souligné l'importance du trafic assuré par les trois grands ports (Marseille, Le Havre et Dunkerque) ; il a regretté le manque d'intérêt manifesté par les Pouvoirs publics vis-à-vis des ports de pêche français.

M. Blin, rapporteur général, a rappelé le rôle des ports belges et hollandais dans leurs économies nationales respectives, expliquant les particularités des conditions de leur gestion.

Après intervention de M. Millaud, rapporteur pour avis de la commission des Affaires économiques, la Commission a décidé, dans sa majorité, de soumettre le projet de budget à l'appréciation du Sénat.