

N° 62

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1983-1984

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1983

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 1984, 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° 22

Mer : PORTS

Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnelou, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legoux, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Gotschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Moynet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e légis.) ; 1726 et annexes, 1735 (annexe n° 42), 1740 (tome XVII) et in-6° 458.
Sénat : 61 (1983-1984)

SOMMAIRE

	Pages
<i>Examen en Commission</i>	5
<i>Avant-propos</i>	6
CHAPITRE PREMIER	
LE RESEAU PORTUAIRE FRANCAIS	
ET L'INCIDENCE DE LA DECENTRALISATION	
I.- La situation actuelle des différentes catégories de ports français	7
<i>A. Les ports autonomes</i>	7
<i>B. Les ports concédés</i>	8
<i>C. Les ports de plaisance</i>	9
II.- L'incidence des lois de décentralisation	10

CHAPITRE II

1982, UNE NOUVELLE ANNEE SOMBRE POUR LES PORTS MARITIMES FRANCAIS

I.- Physionomie générale du trafic	12
<i>A. La France</i>	12
<i>B. Les grands ports européens</i>	12
<i>C. Les détournements de trafic</i>	17
II.- Une nouvelle aggravation de la situation financière des ports autonomes français	18
III.- La situation de l'emploi	21

CHAPITRE III
FORCES ET FAIBLESSES DES PORTS
MARITIMES DE COMMERCE FRANCAIS

I.- Les principales forces	23
II.- Les faiblesses des ports maritimes français	25
1°. Organisation et gestion	25
2°. L'intégration dans l'environnement économique	26

CHAPITRE IV
LES PERSPECTIVES OUVERTES
PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1984

I.- Présentation des crédits	30
II.- Les dépenses ordinaires	31
III.- Les dépenses en capital	31
ANNEXE : Modification apportée par l'assemblée nationale	37

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa séance du 12 octobre, votre Commission des finances a procédé à l'examen des crédits des Ports Maritimes (budget de la Mer). Votre rapporteur, après avoir commenté les crédits, a décrit les principales opérations d'investissement programmées pour 1984.

Il a ensuite présenté un certain nombre d'observations relatives à :

- la baisse du trafic des ports français,
- la dégradation de la situation financière qui en résulte,
- la priorité accordée par le Gouvernement à la réduction des détournements de trafic,
- la forte progression de la subvention d'exploitation accordée aux ports autonomes,
- l'insuffisance des crédits d'investissement.

M. Maurice Schumann a évoqué les très graves difficultés rencontrées par le port de Dunkerque et les incertitudes de la politique suivie en matière portuaire. Il a fait part de ses réserves concernant le budget des Ports maritimes (insuffisance de crédits, notamment en matière d'adaptation des ports aux nouveaux trafics, mauvaise coordination de la politique portuaire, absence de mesures nouvelles en faveur de Dunkerque et de règlement de conflits syndicaux existant dans ce port...).

M. André Fosset a rappelé que les observations de M. Maurice Schumann rejoignent celles de la Cour des Comptes.

M. Jacques Descours-Desacres a interrogé le rapporteur sur les incertitudes affectant la réalisation d'un quai permettant d'accueillir un « car-ferry » à Ouistreham.

M. Tony Larue a indiqué à M. Maurice Schumann que le fonds spécial de grands travaux financerait prochainement la deuxième tranche des opérations d'aménagement du quai où sont déchargés les minerais traités par Usinor-Dunkerque.

Sous réserve des observations présentées par le rapporteur spécial et les membres de la commission, celle-ci propose au Sénat d'adopter les crédits des ports maritimes.

AVANT-PROPOS

Alors que l'ensemble des crédits du budget de la Mer (dépenses ordinaires et crédits de paiement) passent de 6.588 millions de francs en 1983 à 7.145 millions de francs en 1984, soit une progression de 8,5 %, les crédits des ports maritimes avec 874,2 millions de francs en 1984 contre 862,3 en 1983 ne progressent que de 1,4 %. Cette faible évolution doit cependant s'interpréter dans le cadre des nouvelles attributions de l'Etat, définies par la loi de décentralisation du 22 juillet 1983.

A l'intérieur du budget du Secrétariat d'Etat chargé de la Mer, les crédits consacrés aux ports maritimes représentent 12,2 % de l'ensemble des crédits.

Le rapport entre les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'équipement qui était de 55 % - 45 % en 1983, enregistre une nouvelle détérioration au profit du fonctionnement qui représente maintenant 61 % de l'ensemble.

Mais cette austérité financière ne met pas fondamentalement en cause une politique dynamique entreprise dès 1982 qui vise à la reconquête du fonds de commerce français par l'enrayage des détournements de trafic et la démocratisation de la vie portuaire.

CHAPITRE PREMIER :

LE RESEAU PORTUAIRE FRANCAIS ET L'INCIDENCE DE LA DECENTRALISATION

I. LA SITUATION ACTUELLE DES DIFFERENTES CATEGORIES DE PORTS FRANCAIS.

La France compte 377 ports civils ainsi répartis :

- 170 ports de plaisance,
- 129 ports de pêche,
- 68 ports de pêche,
- 8 ports dans les départements d'Outre-mer,
- 2 ports dans les territoires d'Outre-mer,

La loi de 1965 a voulu donner à l'Etat des moyens accrus d'une politique portuaire. Depuis, on trouve trois catégories de ports : les ports autonomes, les ports de catégorie I et ceux de catégorie II. Certains ports de plaisance ont un statut un peu particulier.

A. LES PORTS AUTONOMES

L'autonomie concerne sept sites : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille et celui de Guadeloupe qui regroupe Pointe-à-Pitre, Basse-Terre et Folle-Anse (île de Marie-Galante). Dans la réalité, il faut parler de Nantes – Saint-Nazaire, de Bordeaux – Le Verdon et de Marseille – Fos, puisque la circonscription portuaire de ces ports est vaste. De même, pour être précis, pourrait-on dire le Havre-Antifer.

Etablissements publics de l'Etat, ces ports sont dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière et, en matière de domanialité et de travaux publics, ils ont les mêmes droits et obligations que l'Etat. Placés sous la tutelle du Ministre de la Mer, ils sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Ils sont administrés par un Conseil composé pour moitié de membres de la Chambre de commerce et d'industrie (C.C.I.), de représentants des collectivités locales concernées et du personnel de l'Etablissement et des ouvriers du port ; l'autre moitié comprend des représentants de l'Etat, des usagers et des personnalités choisies en raison de leur compétence.

Le Conseil élit son président qui est assisté d'un directeur nommé en Conseil des Ministres. Une réforme du Conseil d'administration des ports autonomes en cours d'élaboration, tout en maintenant l'effectif total à 24 membres, y ferait passer le nombre des représentants des collectivités locales de 2 à 4 et celui des représentants des ports de 2 à 5.

L'objet des ports autonomes est la gestion d'un port ou d'un groupe de ports. A ce titre, ils se sont fait remettre gratuitement par les gestions précédentes (en général, les chambres de commerce et d'industrie) les terrains et outillages antérieurement concédés.

B. LES PORTS CONCEDES

La loi d'autonomie de 1965 était essentiellement motivée par le souhait de doter notre littoral « d'outils » portuaires propres à concurrencer les grands ports européens. Cette concentration, facilitant les grands investissements, a permis aux ports autonomes d'accaparer 90 % du trafic national. Ceci n'a cependant pas nui aux ports moyens qui, se contentant des 10 % de trafic restants, ont acquis des spécialisations, une vocation régionale forte et une souplesse d'adaptation souvent propre à aiguillonner les ports autonomes.

On classe en catégorie I et II ces ports moyens ou petits. Les premiers sont au nombre de onze : Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, Lorient, la Rochelle, Bayonne, Sète et La Nouvelle. Dans le principe, la catégorie II comprend tous les autres qu'ils concernent le commerce, la pêche ou la plaisance.

Pour ces deux catégories, le mode de gestion habituel est celui de la concession. Pour la première, qui comprend les ports considérés avec les ports autonomes, comme « d'intérêt national », la concession est accordée à la Chambre de commerce et d'industrie (C.C.I.) et se limite à « l'outillage », en fait à l'ensemble des équipements de superstructures ; l'Etat conserve la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, auxquelles d'ailleurs la concession participe financièrement.

En catégorie II, dite « d'intérêt régional », la concession est souvent une concession d'outillage, mais elle peut aussi être « globale » ; dans ce cas, l'Etat délègue l'ensemble de ses attributions de réalisateur et gestionnaire, pour l'infrastructure comme pour la superstructure. De surcroît, la concession peut être accordée à une C.C.I. (80 % des cas), mais aussi aux collectivités locales, le plus souvent le Conseil général, parfois un syndicat de communes.

Les organismes chargés d'une concession portuaire perçoivent les droits de port (sur les navires, les marchandises et les passages), ainsi que les taxes d'usage des installations et outillage de la concession, et leur exploitation doit normalement être équilibrée ; ils jouent un rôle important dans la promotion commerciale du port. Leur gestion est contrôlée par l'Etat, d'une façon plus « déconcentrée », c'est-à-dire plus locale pour la catégorie II que pour la catégorie I.

C. LES PORTS DE PLAISANCE

Pour ce qui est des ports de plaisance, plusieurs textes récents ont été publiés pour tenir compte de l'expansion de ce secteur depuis une vingtaine d'années. L'Etat a notamment rappelé l'aspect inaliénable du domaine public maritime, aucune parcelle ne pouvant être cédée en pleine propriété. Si le concessionnaire peut amodier des places à quai pour financer les travaux (l'Etat aidait les collectivités locales jusqu'à 1978) il a été précisé en 1973 l'impossibilité de construire conjointement un port et un ensemble immobilier.

Ce rappel indispensable venait donc confirmer l'autorité et la tutelle de l'Etat sur le Domaine public maritime, dont l'utilisation « doit être fondamentalement orientée vers la satisfaction des besoins collectifs ».

II. INCIDENCE DES LOIS DE DECENTRALISATION

Les conséquences de la deuxième loi de répartition des compétences du 22 juillet 1983 sur le secteur portuaire sont importantes.

Aux termes de l'article 6 de cette loi, ne demeurent de la compétence de l'Etat que :

- les ports autonomes pour l'intégralité des équipements portuaires de leur circonscription ;

- les ports non autonomes d'intérêt national, ou contigus à des ports militaires, pour l'ensemble de leurs équipements portuaires ; leur liste doit être fixée par décret en Conseil d'Etat.

Les autres ports non autonomes :

- de commerce et de pêche, deviennent de la compétence du département ;

- exclusivement de plaisance, deviennent de la compétence de la commune.

Ce transfert de compétences s'opérera à compter du 1er janvier 1984, mais, en l'absence du schéma de mise en valeur de la Mer, les décisions de création ou d'extension de ports seront prises par le représentant de l'Etat dans le département, sur proposition de la collectivité locale intéressée.

Cependant, le Secrétariat d'Etat auprès du ministre des Transports, chargé de la mer, doit veiller à ce que ces nouvelles compétences locales s'exercent dans un cadre réglementaire général qui permette d'assurer la représentation de tous les intérêts en présence.

Le présent projet de budget accompagne ce transfert de compétence par des transferts de crédits afin d'aider les collectivités locales à assurer leurs nouvelles responsabilités. A cet égard, 26,55 millions de francs en autorisations de programmes et 11,03 millions de francs en crédits de paiement sont prélevés en 1984 sur les moyens budgétaires du secrétariat d'Etat chargé de la mer.

CHAPITRE II

1982 : UNE NOUVELLE ANNEE SOMBRE POUR LES PORTS MARITIMES FRANCAIS

I.- PHYSIONOMIE GENERALE DU TRAFIC

A. LA FRANCE

La crise économique mondiale consécutive aux chocs pétroliers successifs a un double effet direct sur le trafic portuaire : la diminution des échanges consécutive à la stagnation de l'activité économique et la diminution du trafic pétrolier. La nature particulière de cette crise générée par les hausses brutales des prix de l'énergie a provoqué de la part des pays importateurs un effort d'économie d'hydrocarbures qui représentait 72 % du trafic en 1972 et qui en représente aujourd'hui moins de 56 %. Les ports sont donc touchés deux fois.

Toutefois, si les conséquences de cette crise déjà ancienne étaient prévisibles, les résultats de 1982 laissent apparaître de nouveaux motifs d'inquiétude.

1. Le trafic global et le trafic pétrolier

Le trafic commercial de marchandises débarquées et embarquées (pêche et avitaillement non compris) a porté en 1982, dans les ports maritimes de commerce métropolitains sur 271,4 MT contre 299,6 MT en 1981. Cette nouvelle baisse de 9,4 %, qui se cumule avec les mauvais résultats des périodes précédentes, porte à 20,6 % la régression de trafic enregistrée depuis 1979.

Or, contrairement à ce qui s'était passé en 1981, le recul se fait sentir aujourd'hui sur l'ensemble des marchandises : les produits pétroliers bruts et raffinés avec 150,3 MT sont en régression de 11,5 % par rapport à 1981.

Après une stagnation au cours de l'exercice précédent, les marchandises diverses et celles en vrac solides ou liquides autres que les produits pétroliers marquent une diminution de 6,9 % en volume.

2. Analyse du trafic

a) entrées et sorties.

Aux entrées, qui représentent 206 Mt, en baisse de 8,1 % par rapport à 1981, tous les trafics diminuent.

Aux sorties, qui ont porté sur 65,5 Mt, la plupart des trafics sont en baisse, alors qu'ils progressaient de 8,6 % en 1981 et atteignaient ainsi un niveau record.

b) ports autonomes et autres ports.

Le trafic des marchandises des six ports autonomes s'élève à 226,5 Mt en 1982 contre 253,3 Mt au cours de l'exercice précédent. Corrélativement, il ne représente plus que 83,4 % de l'ensemble du trafic commercial des ports maritimes de commerce métropolitains.

Le trafic des marchandises des autres ports métropolitains a porté sur 45 Mt contre 46,4 Mt en 1981. Néanmoins, ils enregistrent une nette progression des opérations portant sur les marchandises autres que les produits pétroliers (34,8 Mt, soit + 92 %).

Globalement, dix-huit ports ont réalisé un trafic annuel supérieur à un million de tonnes, et dix-neuf autres ont traité plus de cent mille tonnes de marchandises débarquées et embarquées.

c) le trafic de voyageurs

Le trafic de voyageurs (non compris celui des services côtiers de transport), qui s'est élevé à 19,6 millions de voyageurs débarqués et embarqués est légèrement supérieur (+ 2,1 %) à celui de 1981 (19,2 millions) et constitue un nouveau record absolu.

Trois ports ont réalisé un trafic supérieur à un million de voyageurs et quinze autres ports ont dépassé les cent mille ; ces dix-huit ports assurent 99,5 % du trafic total de voyageurs de l'ensemble des ports métropolitains.

**3. Récapitulation pour 1982 et données
concernant le 1er semestre 1983.**

a) Les résultats définitifs du trafic commercial de marchandises en 1982 pour les six ports autonomes et pour l'ensemble des ports maritimes français sont précisés dans le tableau ci-après :

**Marchandises débarquées et embarquées en 1982
(en milliers de tonnes)**

Ports autonomes (classement géographique)	Marchandises diverses (1)	Produits pétroliers	Tous produits	Variation % 82/83
Dunkerque	5 114	9 930	32 918	- 12,6
Le Havre	8 269	38 579	56 766	- 20,9
Rouen	3 545	5 005	18 886	- 11,3
Nantes Saint-Nazaire	1 139	11 735	15 761	+ 12,7
Bordeaux	1 257	6 478	10 372	- 13,8
Marseille	9 892	68 399	91 782	- 4,8
Ensemble des ports autonomes	29 216	140 126	226 485	- 10,5
Autres ports métropolitains	18 574	10 185	44 961	- 3,1
Ensemble des ports métropolitains	47 790	150 311	271 446	- 9,4
Ensemble des ports d'outre-mer	1 817	1 093	4 865	+ 3,5
Ensemble des ports français	49 607	151 404	276 311	- 9,2.

(1) autres : ... liquides et solides en vrac

b) En ce qui concerne le premier semestre de l'année 1983, les statistiques disponibles ne concernent que les ports autonomes.

Le tableau ci-après permet d'apprécier leurs résultats provisoires.

Marchandises débarquées et embarquées
(en milliers de tonnes)

PORTS (classement géographique)	1er semestre 1982			1er semestre 1983		
	Marchandises diverses	Produits pétroliers	Tous produits	Marchandises diverses	Produits pétroliers	Tous produits
Dunkerque	2 642	5 105	18 175	2 560	4 315	14 540
Le Havre	4 346	20 137	28 455	3 791	19 278	28 171
Rouen	1 942	2 623	9 763	1 489	2 837	10 642
Nantes SaintNazaire	631	5 667	17 311	538	8 397	10 360
Bordeaux	704	3 452	15 515	598	2 541	4 467
Marseille	5010	35 129	47 526	4 627	29 628	41 348
Ensemble	15 275	72 113	117 165	13 603	67 192	109 528

Les trafics de marchandises du premier semestre 1983 des six ports autonomes sont caractérisés, d'une part par la poursuite de la réduction tant des réceptions que des expéditions de produits pétroliers (- 6,8 %) et d'autre part par la réduction aux entrées des trafics de vracs liquides et solides autres que les produits pétroliers. Les marchandises diverses diminuent de 10 % aux entrées et de 12 % aux sorties. Cette évolution globale couvre des réalités différentes selon les ports.

Si Le Havre affiche une bonne tenue globale (- 1 %), il n'en est pas de même à Marseille (- 13 %) où la plupart des trafics sont en régression.

De même, Dunkerque (- 20 %) et Bordeaux (- 19 %) connaissent des baisses de trafic très sensibles.

Par contre, deux ports connaissent une évolution favorable : Nantes - Saint-Nazaire (+ 34 %) grâce aux importations de gaz naturel liquéfié et Rouen (+ 9 %) du fait du report sur 1983 des exportations de céréales de la campagne 1982 et d'une augmentation importante des entrées d'hydrocarbures.

Ce constat globalement négatif doit cependant s'interpréter dans le cadre plus vaste de la compétition internationale.

B. LES GRANDS PORTS EUROPEENS

Les résultats provisoires portant sur les marchandises débarquées et embarquées chez nos principaux concurrents européens permettent de cerner l'évolution globale du trafic dans quelques ports étrangers :

- **Hambourg** : 61,9 millions de tonnes en 1982 au lieu de 61,4 millions de tonnes en 1981, soit une légère progression de 0,9 %. Une croissance a été enregistrée pour les vracs liquides, notamment les produits pétroliers (+ 17,8 %) ; en revanche, les marchandises diverses ont régressé (- 6,6 %).

- **Breme-Bremerhaven** : 26 millions de tonnes en 1982 au lieu de 25,8 millions de tonnes en 1981, soit une légère progression de 0,8 % avec, en particulier, une augmentation des vracs aux entrées (+ 14,5 %) et un repli du trafic des marchandises diverses aux entrées et aux sorties (- 5,2 %).

- **Rotterdam** : selon les premières estimations, le trafic est pratiquement resté stable en 1982 : 252,4 millions de tonnes, soit - 0,4 % par rapport à 1981. Cette stagnation est due notamment à la baisse du pétrole brut (- 7,1 %) et des minerais. En revanche, les trafics de produits raffinés ont augmenté de 23,2 % ainsi que le trafic conteneurisé.

- **Anvers** : 85 millions de tonnes en 1982 contre 79,7 millions de tonnes en 1981 (+ 6,5 %) ; la hausse du trafic est due à la progression du pétrole brut (+ 96,9 %) et à celle des vracs liquides et solides, les marchandises diverses étant restées au niveau de l'année précédente (31 millions de tonnes).

– Gênes : 45,2 millions de tonnes en 1982 au lieu de 48,3 millions en 1981 (– 6,4 %). Cette baisse du trafic serait sensible non seulement dans le secteur des produits pétroliers (– 4,8 %) mais aussi dans les autres trafics.

Pour 1982, nos principaux partenaires européens affichent donc une légère progression de leur trafic de marchandises. Seul le port de Gênes enregistre une régression, comparable à celle des ports français.

C. LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

L'évaluation « statistique » des détournements de trafic de marchandises par les ports étrangers repose sur les statistiques du commerce extérieur de la France qui permettent entre autres de distinguer pour les importations le pays d'origine et celui de provenance et pour les exportations le pays de première destination et celui de destination finale.

La détermination précise des trafics réellement détournés des ports français par les ports étrangers de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne de l'Ouest (R.F.A.), d'Italie et d'Espagne reste cependant difficile et les statistiques disponibles en la matière, établies par la banque de données SITRAM (Système d'informations sur les transports de marchandises) du département des statistiques des transports à partir des statistiques de commerce extérieur de la Direction générale des Douanes, ne peuvent fournir que des données approximatives.

Le tableau ci-après permet d'apprécier, pour les cinq dernières années, les tonnages de marchandises acheminées vers (ou depuis) la France par voie terrestre alors que ces marchandises proviennent d'un pays (ou sont destinées à un pays) avec lequel les échanges s'effectuent essentiellement par la voie maritime (c'est-à-dire conventionnellement, le Royaume-Uni, L'Eire, les pays scandinaves, la Grèce et la Turquie en Europe et tous pays d'un des quatre autres continents).

Tonnages en milliers de tonnes

	1978	1979	1980	1981	1982 (1)
Importations	8,1	9,2	11,4	9,3	9,4
Exportations	4,9	4,9	4,5	5,4	4,7
Total	13,0	14,1	15,9	14,7	13,1

(1) : résultats provisoires

A l'importation, les détournements sont donc restés stables en tonnage en 1982. L'augmentation du pourcentage de détournements des importations hors produits pétroliers constatée est, quant à elle, en grande partie artificielle, car due à la diminution des importations de minerai pour la métallurgie pour lesquelles le taux de détournement est faible.

A l'exportation, les détournements diminuent fortement en tonnage mais restent stables en pourcentage.

En conclusion, les détournements de trafic au détriment des ports français apparaissent donc stables au cours de ces dernières années, malgré la concurrence toujours plus vive des ports étrangers de l'Europe du Nord. L'action du Gouvernement, menée dans le cadre de la reconquête du marché intérieur, commence à faire sentir ses effets.

II. UNE NOUVELLE AGGRAVATION DE LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS.

La dégradation de la situation financière s'apprécie sous trois aspects : l'équilibre, la marge d'autofinancement et l'endettement.

1. L'équilibre financier

La situation financière des ports autonomes étant largement dépendante de l'évolution du trafic « marchandises », la forte baisse enregistrée en 1982 s'est répercutée sur les soldes d'exploitation. Ce mouvement a d'ailleurs été amplifié par la limitation des hausses de tarifs imposée par le Gouvernement dans le cadre de la lutte contre l'inflation.

Le tableau suivant présente les résultats d'exploitation avant pertes et profits pour les différents ports autonomes.

(en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St Nazaire	Bordeaux	Marseille
1980	+ 1,79	+ 29	+ 0,17	- 6	+ 0,6	+ 0,01
1981	+ 0,42	+ 21	- 1,31	+ 1	- 7,4	-18,52
1982	+ 0,22	- 25,25	-10,93	+ 2,67	-15,53	-60,52

Dans ce climat déprimé, une seule exception se dégage : le port de Nantes - Saint-Nazaire dont les résultats s'améliorent grâce au démarrage du trafic de gaz naturel liquéfié en provenance d'Algérie.

En 1983, en dépit des efforts drastiques de compression des charges poursuivis par l'ensemble des six ports autonomes maritimes métropolitains, la tendance observée devrait se poursuivre, si ce n'est pour le port autonome de Nantes - Saint-Nazaire, compte tenu de la perspective générale d'une nouvelle baisse des trafics d'hydrocarbures.

2. Autofinancement

Les ports autonomes ayant adopté des politiques d'amortissement différentes, la comparaison, pour être fondée, doit être effectuée au niveau de la marge brut d'autofinancement qui permet d'apprécier les ressources dont pourra disposer le port pour faire face aux remboursements de ses emprunts et à ses nouveaux investissements.

Marge brute d'autofinancement (en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St Nazaire	Bordeaux	Marseille
1980	87,05	143	40,25	0	26,8	118,04
1981	109,62	132	49,27	20	16,1	103,44
1982	103,97	81,65	45,09	31,6	11,41	72,24

La contraction de la marge brute d'autofinancement réalisée en 1982 par rapport à l'exercice 1981 est particulièrement sensible au Havre (- 50 MF) et à Marseille (- 31 MF), en raison de la part prépondérante des recettes issues du trafic des hydrocarbures dans la composition de leur chiffre d'affaires.

Après remboursement du capital des emprunts, l'autofinancement disponible des ports autonomes maritimes évolue comme suit au cours des trois dernières années :

Marge nette d'autofinancement

(en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St Nazaire	Bordeaux	Marseille
1980	+ 60,62	+ 103	+ 20,47	- 9	+16,3	+ 73,21
1981	+ 80,41	+ 82	+ 38,62	+ 9	+ 4	+ 53,41
1982	+ 70,79	+ 25,22	+ 33,55	+ 12,15	- 5,07	+ 10

La marge nette d'autofinancement négative du port autonome de Bordeaux traduit les graves difficultés financières actuellement traversées par cet établissement, difficultés qui résultent du fait que le trafic de ce port constitué pour près des deux tiers par des produits pétroliers a été particulièrement atteint par la réduction des importations de ces produits et que cette réduction a encore été amplifiée par la fermeture de la raffinerie Esso du Bec d'Ambès.

3. Endettement

Bien qu'il s'avère encore très élevé, l'endettement des ports autonomes maritimes a sensiblement décliné au cours des derniers exercices. Au 31 décembre 1982, la dette cumulée des six ports autonomes est plus faible, en francs constants, que celle constatée à la clôture de l'exercice 1981.

Toutefois, cette situation varie selon les ports :

- à Dunkerque, la dette de l'établissement a baissé pour la cinquième année consécutive ;

- au Havre, l'endettement rapporté au chiffre d'affaires passe de 2,27 en 1981 à 2,25 au terme de l'exercice 1982 ; ce faible écart ne rend qu'imparfaitement compte de l'effort accompli par le port, eu égard à la dégradation du chiffre d'affaires enregistré en 1982 ;

- à Rouen, la dette n'a progressé que de 2,07 % au cours de l'exercice 1982 ;

- à Nantes - Saint-Nazaire, en revanche, la dette à la clôture de l'exercice 1982 s'est accrue de 28,5 % par rapport à la situation au 31 décembre 1981. L'évolution du poids des annuités en capital des emprunts à rembourser s'explique par l'effort d'investissement accompli au cours des années précédentes en matière, notamment, d'équipements destinés à la réception du gaz naturel liquéfié ;

- à Bordeaux, la dette diminue en francs constants, mais le chiffre d'affaires également ; en conséquence, le ratio « endettement chiffre d'affaires hors taxes » s'établit en 1982 à un niveau identique à celui de 1981 (2,23) ;

- à Marseille, enfin, on assiste à un tassement du taux de progression de la dette, qui s'explique notamment par la modération du volume des emprunts souscrits en 1982.

III. LA SITUATION DE L'EMPLOI

1. Le statut des dockers

La loi du 6 septembre 1947 accorde aux ouvriers dockers professionnels une priorité d'emploi pour le chargement et le déchargement des navires aux postes publics et pour certains travaux de manutention sur les terre-pleins ou sous hangar.

En contrepartie, le docker a l'obligation de se présenter à chaque embauche et d'accepter le travail proposé.

Lorsqu'il n'a pas été embauché, il perçoit une indemnité, dite « indemnité de garantie », dans la limite de 150 jours d'inemploi par an et dont le montant est actuellement égal à 75,05 F par vacation chômée (1 vacation = 1/2 journée).

Au plan national, un organisme administré de façon tripartite (Etat, employeurs, dockers), la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), collecte les cotisations patronales et assure le paiement des indemnités de garantie.

Dans chaque port, un autre organisme, le Bureau central de la main-d'œuvre, où siègent patrons et dockers, présidé par le Directeur du port, organise les embauches et gère l'effectif des dockers du port.

Le nombre maximum des ouvriers dockers professionnels de chaque port est fixé par l'Etat.

Lorsque tous les dockers professionnels ont été embauchés, il peut être fait appel à des dockers occasionnels. Ces derniers constituent une main-d'œuvre d'appoint. Ils n'ont aucune obligation particulière et peuvent aller travailler ailleurs que sur le port.

Les embauches sont journalières et les contrats de travail limités à la journée ou à la demi-journée. Les dockers passent ainsi continuellement d'une entreprise à l'autre en fonction des besoins du moment : c'est le régime de l'intermittence de l'emploi.

2. Evolution récente de l'emploi des dockers

La manutention restant l'opération portuaire la plus coûteuse, les principaux ports autonomes se sont engagés dans une politique d'équipements permettant des gains appréciables de productivité. L'évolution rapide des techniques, rendue plus urgente par la baisse du trafic, se traduit par une régression continue du nombre des dockers professionnels :

- effectif moyen en 1981 :	14.033,
- effectif moyen en 1982 :	13.318,
- effectif au 31 juin 1983 :	12.597.

Les pouvoirs publics ont donc mené des actions auprès des employeurs et des ouvriers dockers pour limiter les conséquences sociales de ce mouvement. Parmi celles-ci, il faut citer :

- la mise en pré-retraite des ouvriers dockers qui le souhaitent ;
- la formation professionnelle visant à obtenir une véritable qualification professionnelle pour les ouvriers dockers, source de promotion sociale et de meilleure productivité.

CHAPITRE III

FORCES ET FAIBLESSES DES PORTS MARITIMES DE COMMERCE FRANCAIS

La récente aggravation de la crise portuaire en France ne doit pas faire oublier que notre pays dispose d'un certain nombre d'atouts qui devraient contribuer au redressement de nos échanges extérieurs maritimes et resituer les prestations de nos ports nationaux au niveau de celles de leurs principaux concurrents.

A cet égard, le rapport déposé le 15 juin 1983 par M. Bernard Maurize au nom du Conseil économique et social présente un diagnostic plutôt positif.

Il relève cependant de nombreuses faiblesses dans le système portuaire français, faiblesses qui expliqueraient la vulnérabilité de nos ports face à la concurrence étrangère. Il conviendrait donc de les combattre pour assurer aux ports français la place qui doit leur revenir.

I. LES PRINCIPALES FORCES DES PORTS MARITIMES FRANCAIS

Au cours des dix dernières années, les ports nationaux ont progressé dans leur capacité à répondre aux besoins de la France en matière d'échanges extérieurs.

En effet, ils assurent globalement 60 % en tonnage et 40 % en valeur du commerce extérieur de la France. Il faut souligner que ces pourcentages ont été en augmentation régulière au cours des dernières années.

On constate d'autre part que l'ensemble des ports maritimes de commerce français semblent, jusqu'à présent, avoir mieux résisté que leurs principaux concurrents européens à la crise qui frappe l'économie mondiale.

Enfin, les ports français enregistrent des résultats remarquables dans le domaine du trafic international des voyageurs.

Trois raisons majeures expliquent ce bon comportement sur une longue période :

– leur position géographique en Europe : si le fait de se trouver déjetés vers l'ouest par rapport au grand axe industriel de l'Europe constitue, pour eux, un handicap, leur position par rapport aux grandes zones de circulation maritime que sont l'Atlantique et la Méditerranée représente, par contre, pour les ports français, un incontestable avantage. Tous deux ports d'estuaire et en eau profonde, Le Havre est le premier grand port d'Europe continentale que l'on touche en venant de l'Atlantique et Marseille-Fos est le premier grand port européen vers le coeur de la Méditerranée et vers le Moyen-Orient. Pour le trafic transmanche, les ports français sont par ailleurs très avantagés par la plus grande proximité des côtes françaises par rapport aux côtes britanniques ;

– en dépit de faiblesses importantes, un fonctionnement interne jusqu'à présent, au total, satisfaisant. Ce bon fonctionnement interne de l'ensemble des ports français repose sur la compétence et le dévouement de leur personnel, qu'il s'agisse du personnel des ports autonomes ou de celui des ports non-autonomes. Il est aussi sans doute le résultat de l'adoption, il y a 20 ans, pour six des principaux ports métropolitains, du statut de port autonome. Ce statut a, en effet, permis de réaliser une meilleure coordination et une meilleure convergence des activités strictement portuaires de chacun des ports concernés en les groupant sous une autorité unique directement responsable de l'ensemble de la gestion et a fourni, d'autre part, à la collectivité nationale un cadre pour concentrer son attention et une partie de ses ressources sur six pôles portuaires prioritaires ;

– des équipements, infrastructures et superstructures, pour l'essentiel à la hauteur des exigences actuelles du trafic maritime de marchandises ou de voyageurs. Ces équipements sont le résultat d'un effort financier de l'Etat fourni principalement, jusqu'en 1975, dans le cadre du VI^e plan, complété par les contributions financières des collectivités locales et des chambres de commerce et d'industrie, et orienté en priorité vers les trois pôles industrialo-portuaires de Dunkerque, Le Havre et Marseille, sans que soient pour autant négligés les ports non autonomes de taille moyenne.

Toutefois, cette analyse plutôt favorable doit être tempérée. En effet, les ports maritimes français recèlent un certain nombre d'insuffisances, qui les placent en position de faiblesse face à leurs concurrents étrangers.

II. LES FAIBLESSES DES PORTS MARITIMES FRANCAIS

Ces insuffisances peuvent être regroupées autour de deux axes :

- l'organisation et le fonctionnement proprement dit des ports ;
- le degré d'intégration dans l'environnement économique, national ou international.

1. Organisation et gestion des ports

a) gestion et information

Si, globalement, on peut considérer que la gestion des ports français est bonne, il existe néanmoins deux domaines dans lesquels ils apparaissent moins bien armés que leur principaux concurrents européens. Il s'agit en premier lieu de la cohérence et de la coordination entre les prestations portuaires proprement dites et les prestations annexes (transit, manutention). Par ailleurs, la fonction commerciale est moins bien assurée dans les ports français, qu'il s'agisse du démarchage des clients, de l'accueil des usagers et des armements ou de la promotion de l'image de chaque port.

Une plus large association des collectivités locales, des travailleurs et des responsables économiques des ports devrait apporter une nette amélioration. C'est d'ailleurs l'objet de la réforme des conseils d'administration des ports autonomes.

Parallèlement, des actions passées ont permis la simplification et l'harmonisation des procédures et documents nécessaires au passage portuaire, dans le cadre de SIMPROFRANCE, organisme créé spécialement dans ce but, sous tutelle de l'administration chargée des douanes.

En outre, des réflexions ont été menées pour préparer l'informatisation prévisible des procédures et des échanges d'informations entre partenaires publics et privés du commerce international. Une première étape a été réalisée par l'administration des douanes grâce à l'implantation du système SOFI qui correspond à l'informatisation des procédures de dédouanement et procure des progrès importants dans ce domaine.

Cette première étape est l'occasion pour les communautés portuaires, notamment au Havre et à Marseille, d'étudier la mise en place de systèmes complémentaires d'informatisation de leur « tertiaire portuaire ».

b) les équipements

Si l'équipement des ports nationaux est tout-à-fait équivalent à celui de leurs principaux concurrents, particulièrement en ce qui concerne les

conteneurs, on constate toutefois un retard dans le domaine des installations destinées au négoce. Dans cette optique, les pouvoirs publics encouragent le développement des centres de commerce internationaux afin de renforcer la position des ports français sur la scène internationale.

c) les problèmes de la manutention

Confrontée à une évolution technologique très importante, la manutention portuaire doit faire face à deux problèmes qui obèrent gravement ses performances : d'une part, la non maîtrise de l'opération de manutention par les industriels chargés de la mener à bien, et d'autre part, des conflits sociaux, dont le bien-fondé n'a pas à être mis en cause, mais qui grèvent dangereusement la fiabilité des ports français.

d) la situation financière

La situation financière de la plupart des ports français et notamment des plus grands est actuellement très délicate, ce qui ne peut que ralentir leur adaptation.

2. L'intégration dans l'environnement économique

a) au plan local

Il est essentiel, pour le développement d'un port, qu'il soit profondément inséré dans son environnement local, qu'il soit soutenu par l'ensemble des forces politiques et économiques dont il dépend : municipalité, usagers, prestataires de services, personnels, négociants, industriels, et que, pour cela, ses forces soient organisées au sein de communautés d'intérêts portuaires actives. Tel est le cas pour les grands ports du Nord de l'Europe, en particulier pour Anvers dont le dynamisme repose sur l'ASSIPORT (Association des intérêts portuaires). Tel n'est pas le cas, actuellement, pour la France, où les communautés portuaires organisées selon ce type font, sauf de rares exceptions, gravement défaut.

De plus, en dépit des efforts faits par les ports français pour attirer les activités industrielles de transformation ou de conditionnement et malgré le développement considérable des zones industrielles de Marseille, du Havre et de Dunkerque, dans l'ensemble, les réalisations dans le domaine industriel restent en-dessous de ce qu'ont développé les ports de Rotterdam, d'Anvers ou de Hambourg.

b) au plan national

Les ports maritimes français se heurtent également à deux contraintes qui limitent leur capacité d'intégration dans le tissu industriel national.

D'une part, les caractéristiques actuelles du secteur du transit français, essentiellement son morcellement en un grand nombre de petites sociétés, ne lui permettent pas de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour contribuer au développement de l'activité portuaire française.

D'autre part, il reste encore beaucoup à faire pour réaliser une desserte intérieure convenable des ports français par route, voie ferrée et voie d'eau.

Sur ce dernier point, les actions menées en concertation avec le ministère des Transports indiquent qu'un effort important a été réalisé.

Ainsi, au titre de la desserte par voie navigable, il convient de noter :

- le programme d'amélioration du canal Rhône-Sète mené conjointement avec la région ;
- le canal à grand gabarit Rhône-Fos-Port de Bouc ;
- l'engagement du programme de raccordement du port ouest de Dunkerque au port est et au réseau des voies navigables ;
- la poursuite d'aménagement de la petite Seine au grand gabarit en direction de Nogent.

Au titre de la desserte par voie routière, on peut également relever :

- l'achèvement de l'axe autoroutier vers l'Espagne et la mise en service de l'ensemble de l'autoroute Bordeaux-Narbonne qui apportent une amélioration sensible des relations entre respectivement les ports de Bayonne et de Bordeaux et leur hinterland ;

– la poursuite des travaux du plan routier breton avec notamment l'amélioration des axes Rennes-Brest, Rennes-Nantes et Rennes-Lorient qui facilite la desserte du port de Nantes – Saint-Nazaire et de l'ensemble des ports bretons ;

– l'aménagement de la RN 11 Niort – La Rochelle entrepris avec le concours de la région et l'aménagement de la desserte du port de La Pallice ;

– l'aménagement de la liaison Saint-Omer–Bourbourg dont la mise en service, prévue pour fin 1984, permettra la liaison de Dunkerque avec l'autoroute A 26 (Calais – Reims).

Enfin, diverses mesures ont été prises afin d'assurer une meilleure information des chargeurs, des armateurs et de tous les professionnels concernés quant aux facilités qui peuvent leur être offertes par les ports français.

c) au plan international

En dépit des efforts qui ont été faits pour répandre la pratique des contrats de vente CAF au lieu de FOB, les chargeurs français laissent encore trop souvent la maîtrise du transport, c'est-à-dire le choix des ports d'embarquement, à leurs clients étrangers.

Quant aux partenaires étrangers, il arrive très fréquemment qu'ils imposent purement et simplement leurs exigences pour l'acheminement d'une marchandise qu'ils ont acquise ou vendue. Tel est couramment le comportement des pays à commerce d'Etat, de certains pays en voie de développement et même de pays tels que le Vietnam, à l'occasion de contrats d'assistance signés par la France, dans la mesure où ils bénéficient par exemple de transports gratuits de la part d'une tierce puissance.



La conjonction de tous ces facteurs se traduit par des détournements de trafic au profit de nos voisins européens. Il importe donc de donner à nos ports les moyens de valoriser leurs atouts et d'améliorer leur compétitivité. Dans ce but, ils doivent offrir à leurs clients des services de qualité au moindre coût.

CHAPITRE IV :

**LES PERSPECTIVES OUVERTES,
PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1984**

I. PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits pour 1984 s'élève à 885,2 millions de francs contre 862,3 millions pour 1983, soit une progression de 2,6 %. Si l'on déduit de cette enveloppe la dotation de 11 millions de francs destinée à être transférée au budget du ministère de l'Intérieur et de la décentralisation pour constituer la dotation globale de décentralisation, cette progression se situe à 1,4 %, avec un budget effectif égal à 874,2 millions de francs.

Il se présente de la manière suivante :

(en millions de francs)

	1983	1 9 8 4				
		Crédits avant transferts		Crédits transférés	Crédits après transferts	
		MF.	Variation %	MF	MF.	Variation %
<u>Dépenses ordinaires</u>						
TITRE III	60,3	64,8	+ 7,4	5,3	59,5	- 1,3
TITRE IV	415,3	476,9	+ 14,8	-	476,9	+ 14,8
TOTAL (1)	475,6	541,7	+ 13,9	5,3	536,4	+ 12,8
<u>Dépenses en capital</u>						
TITRE V	372,7	338,1	- 9,3	3,3	334,8	- 10,2
TITRE VI	14,0	5,4	- 61,4	2,4	3,0	- 78
TOTAL (2)	386,7	343,5	- 11,2	5,7	337,8	- 12,6
TOTAL GENERAL (1 + 2)	862,3	885,2	+ 2,6	11,0	874,2	+ 1,4
<u>Autorisations de programme</u>	412,9	300,6	- 27,2	26,5	274,1	- 33,6

II. LES DEPENSES ORDINAIRES

Elles progressent raisonnablement.

Sur un total de 536,4 millions de francs, 88,9 % sont représentés par la subvention de 476,9 millions inscrits au chapitre 44-34 et versés par l'Etat aux ports autonomes maritimes en application de la loi du 20 juin 1965. Cette subvention connaît une augmentation de 14,8 % au titre de 1984, nettement plus forte que celle de 1983 (+ 8,65 %), afin de tenir compte de l'évolution du coût des carburants, de l'augmentation des frais de personnel et des charges générales d'entretien.

Le solde des dépenses ordinaires, soit 59,5 millions de francs, est constitué par les crédits de fonctionnement du titre III alloués aux ports non autonomes restant de la compétence de l'Etat. Pour que la comparaison avec la dotation 1983 soit significative, il convient de prendre en considération le transfert de 5,3 millions de francs au titre de la dotation globale de décentralisation. Dans ces conditions, les crédits de fonctionnement attribués à l'ensemble des ports non autonomes progressent de 7,4 %.

Sur ces 59,5 millions inscrits dans le projet de budget, 39,9 millions sont destinés à l'entretien (y compris les dépenses de carburants et de lubrifiants) des ports de commerce et de pêche d'intérêt national.

III. LES DEPENSES EN CAPITAL

Elles régressent de façon très sensible, mais cette diminution s'explique en partie par les transferts de crédits au profit des collectivités locales.

1. Objectifs des Pouvoirs Publics

La politique portuaire menée au service du commerce extérieur de la France comporte deux volets :

- la réalisation d'investissements portuaires afin de moderniser et de développer les équipements des ports français dans le cadre des ouvrages existants, en fonction de la croissance et de l'évolution des besoins du trafic et des modifications intervenues dans la taille des navires ;

- la valorisation des structures portuaires ayant pour objet de lever les handicaps qui pénalisent les ports français par rapport aux ports concurrents étrangers ainsi que d'améliorer la productivité de l'outil portuaire dans tous les domaines et plus particulièrement dans le secteur tertiaire.

2. Evolution des crédits

Les moyens budgétaires inscrits dans le projet de budget et destinés aux dépenses en capital s'élèvent à 337,85 millions de francs contre 386,7 millions en 1983. Cependant, l'évolution 1983/1984 n'est significative que si l'on compare les dotations 1984 avant transfert des crédits consécutifs à la répartition des compétences aux dotations de la loi de finances initiale pour 1983.

(en milliers de francs)

	1983		1984 Crédits avant transferts		1984 Crédits après transferts	
	AP	CP	AP	CP	AP	CP
Chapitre 53-30						
art. 19 - Etudes générales	2.800	2.000	2.000	1.850	2.000	1.850
art. 30 - Ports de commerce	358.070	266.700	251.983	218.500	248.383	217.300
art. 40 - Ports de commerce Autres aménagements	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
art. 50 - Ports de pêche	10.000	9.000	8.000	9.100	2.600	7.300
art. 60 - Ports de plaisance	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
art. 70 - Ports maritimes Outre-mer	23.000	95.000	22.000	108.700	21.100	108.400
Total Titre V	393.870	372.700	283.938	338.150	274.083	334.850
Chapitre 63-30						
art. 10 - Ports maritimes en métropole Ports concédés	16.200	12.000	14.200	4.530	-	2.500
art. 20 - Ports maritimes Outre-mer Ports concédés	2.800	2.000	2.450	850	-	500
Total Titre VI	19.000	14.000	16.650	5.380	-	3.000
Total général	412.870	386.700	300.588	343.530	274.083	337.850

A structure constante, les dotations en capital régressent donc globalement de 11,2 %.

Les investissements effectués par l'Etat reculent de 9,3 % (avant transfert), les 334,85 millions de francs inscrits dans le projet du budget étant exclusivement consacrés aux ports d'intérêt national. On remarque toutefois une très forte progression des crédits de paiement destinés aux ports d'Outre-mer.

Les subventions accordées par l'Etat aux ports concédés s'effondrent en 1984 (- 61,6 % avant transfert). Il faut cependant noter que ces aides représentent, en tout état de cause, des volants financiers relativement faibles.

Les autorisations de programme qui s'élèvent à 274, 08 millions de francs, affichent également une très nette régression que les transferts compensent pour une faible part.

Les crédits prévus en 1984 au titre des investissements portuaires ne semblent pas en rapport avec les ambitions des Pouvoirs Publics, même si la forte contraction des moyens budgétaires peut s'expliquer en partie par l'achèvement de quelques grandes opérations d'équipement.

3. Les programmes d'investissement

Les crédits mobilisés pour 1984 devraient cependant permettre de faire face aux besoins les plus urgents des ports français.

Les principales opérations programmées pour 1984 seront donc :

Pour les ports métropolitains :

- **Dunkerque** : achèvement du rétablissement des profondeurs de la passe d'accès au port Est ;

- **Le Havre** : restauration d'ouvrages et amélioration d'équipements pour les marchandises sèches ;

- **Rouen** : amélioration des accès nautiques (nouveau programme) pour favoriser en particulier les exportations de céréales et des marchandises diverses ;

- **Nantes-Saint-Nazaire** : approfondissement du chenal d'accès du terminal charbonnier de Montoir ;

- **Bordeaux** : amélioration des accès nautiques à Bassens ;

- **Marseille** : construction d'un quai pour marchandises diverses en darse 3 de Fos ;

- **Calais** : déplacement de la jetée Est.

Pour les ports d'Outre-mer :

- **Guyane** : rétablissement des profondeurs au Degrad-des-Cannes ;
- **Martinique** : dragages et remblaiements de terre-pleins à Fort-de-France ;
- **Réunion** : restauration des postes à quai.

Par ailleurs, dans le cadre de la préparation de la deuxième tranche du Fonds spécial des Grands travaux, il est envisagé que l'Etat participe, à Dunkerque, au financement des équipements d'infrastructure portuaire relatifs à la desserte maritime de la plate-forme d'USINOR ; de la sorte, les approvisionnements en minerai de ce complexe sidérurgique pourront être acheminés par des navires de 225.000 tpl (au lieu de 100.000 tpl seulement actuellement).

CONCLUSION

L'autonomie déjà réalisée pour sept grands ports métropolitains et d'Outre-mer s'accompagne aujourd'hui de la décentralisation et de la responsabilité locale pour la majeure partie du réseau portuaire français. Il ne s'agit cependant pas pour l'Etat de renoncer à une politique nationale, mais de l'exercer dans un cadre renouvelé.

La concertation est pratiquée notamment par l'intermédiaire des conférences régionales associant l'Etat, la région, les communes, les gestionnaires des grands ports, afin d'étudier la coordination des investissements et la régulation de la concurrence « franco-française » et, afin de mieux armer les ports contre la concurrence étrangère.

La démocratisation de la vie portuaire est en marche dans les ports autonomes par l'augmentation de la représentation du personnel et des élus aux Conseils d'administration et dans les ports non autonomes par la mise en place des conseils portuaires où va s'instaurer un véritable débat autour de la vie du port auquel les travailleurs seront conviés.

Dans la phase dépressive où se trouve l'économie mondiale, les ports français subissent le plein effet des diminutions de flux de marchandises et de raréfaction des navires. L'affrontement avec leurs concurrents étrangers n'en sera que plus âpre, notamment par le biais des détournement de trafics générés par des réglementations, des arrangements d'Etat à Etat, de port à port. Or, dans cette compétition, nos ports nationaux se trouvent gênés par quelques handicaps. En particulier, les grèves de dockers sont l'occasion privilégiée de captation de flux de marchandises. La prospérité des ports maritimes français ne pourra être obtenue que dans un climat de paix sociale.

ANNEXE**MODIFICATION APPORTEE
PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE**

Au cours de la deuxième délibération sur le projet de loi de finances pour 1984, l'Assemblée Nationale a adopté un amendement présenté par le Gouvernement, tendant à majorer de 2,833 millions de francs le montant des crédits prélevés sur le chapitre 35-34 « Ports Maritimes-Entretien et exploitation » et transférés à la dotation générale de décentralisation. Celle-ci est augmentée à due concurrence.

Au cours de sa séance du 12 octobre 1983, la commission a procédé sur le rapport de M. Tony Larue, rapporteur spécial, à l'examen des crédits des Ports Maritimes (Budget de la Mer).

La Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1984 des Ports Maritimes.