

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

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 1973, 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° 10

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme.

PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *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, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Henri Henneguella, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, 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^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 9), 2590 (tome IX) et in-8° 685.

Sénat : 65 (1972-1973).

Lois de finances. — Ports maritimes.

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances m'a chargée 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.

Le trafic des ports français et avitaillement compris, a atteint en 1971, 235.561.142 tonnes contre 225.938.741 tonnes en 1970, soit une augmentation de 4,3 % contre 13,7 % l'année précédente. Les résultats du premier semestre de 1972 permettent d'espérer pour l'ensemble de l'année une croissance du trafic de l'ordre de 11 %.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic des ports maritimes pour les années 1970 et 1971 (en tonnes) :

	ANNEE 1970.	ANNEE 1971		
		Entrées.	Sorties.	Total.
Trafic marchandises.....	219.326.788	189.866.303	38.826.293	228.692.596
Produits de la pêche.....	519.277	536.651	»	536.651
Avitaillement	6.092.676	»	6.331.895	6.331.895
Total	225.938.741	190.402.954	45.158.188	235.561.142

Le trafic des ports maritimes, qui avait atteint le niveau de 98,2 millions de tonnes en 1962, a franchi le cap des 200 millions de tonnes en 1970. En atteignant le niveau de 235,5 millions de tonnes en 1971, il a progressé de 140 % en neuf ans, soit une progression moyenne annuelle de l'ordre de 8,3 %.

Dans ce trafic total, les six ports autonomes ont réalisé 87,6 % du trafic marchandises de l'ensemble des ports français, soit une part comparable à celle de l'année dernière.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic de marchandises (entrées et sorties) entre les différents ports pour l'année 1971, avec un rappel du trafic observé en 1970 :

PORTS	ANNEE 1970, entrées et sorties réunies.	ANNEE 1971		
		Entrées.	Sorties.	Total.
Dunkerque	25.386.976	21.286.557	4.106.386	25.392.943
Le Havre.....	57.990.488	51.061.205	8.713.046	59.774.251
Rouen	12.788.822	7.786.651	5.542.655	13.329.306
Nantes - Saint-Nazaire	10.714.943	11.337.140	1.469.848	12.806.988
Bordeaux	11.097.653	9.515.318	3.395.449	12.910.767
Marseille	74.072.712	67.366.728	8.149.670	75.516.398
Autres ports.....	27.275.194	21.512.704	7.449.239	28.961.943
Total	219.326.788	189.866.303	38.826.293	228.692.596

Sur le plan européen, on peut observer que nos ports tiennent de par leur volume de trafic annuel une place comparable aux autres grands ports, Rotterdam mis à part. En outre, le développement des complexes portuaires de Fos et d'Antifer devrait nous permettre de prendre une avance sérieuse sur nos principaux concurrents.

Trafic comparé des ports français et étrangers pour 1971.

PORTS FRANÇAIS	TONNES	PORTS ETRANGERS	TONNES
Marseille	75.516.398	Rotterdam	231.700.000
Le Havre	59.774.251	Anvers	72.300.000
Dunkerque	25.392.943	Gênes	56.700.000
Rouen	13.329.306	Hambourg (pour 1970)	47.000.000
Bordeaux	12.910.767		
Nantes - Saint-Nazaire	12.806.988		

Compte tenu de l'extrême diversité dans les structures administratives et juridiques d'une part, et dans la répartition des activités entre le secteur public et le secteur privé d'autre part, il est difficile de faire une comparaison objective entre les ports français et étrangers et d'évaluer les éventuels transferts de trafic entre nos ports et les autres ports européens.

Dans la mesure cependant où certains transferts de trafic des ports français vers des ports étrangers tels que celui de Rotterdam peuvent être observés, il y a lieu de tenter d'en appréhender les motifs.

En premier lieu, les principaux ports étrangers bénéficient d'un hinterland rapproché beaucoup plus dense, démographiquement et économiquement, que les ports français. Il en résulte une concentration préalable du trafic portuaire qui est un facteur très favorable à de nouveaux développements : grand nombre de lignes régulières, fréquence des arrivées et des départs pour toutes les régions du monde, mise en service de nouvelles techniques de transport qui ne sont acceptables qu'à partir d'un seuil minimum de trafic annuel. Ainsi se développe un effet cumulatif en faveur des grands ports de la Mer du Nord.

En second lieu, du fait de la concentration du trafic due aux causes précédentes, la concurrence entre armements est plus vive dans les grands ports étrangers ; les compagnies sont conduites à consentir une cotation des frets maritimes plus favorable à la marchandise que dans les ports français, d'où un attrait supplémentaire des premiers pour les représentants de la marchandise.

Ces motifs de désaffection relative de nos ports de la part de certains usagers, pourraient à la longue porter atteinte à la compétitivité de nos tarifs et compromettre la qualité des services rendus.

En ce qui concerne le statut des ports autonomes, le bilan d'application de la loi du 23 juin 1965 présente des aspects positifs. Cette loi a permis une efficace répartition des tâches entre l'Etat qui définit les grandes orientations de la politique portuaire et assure une large part du financement des investissements et les établissements publics nationaux qui, dans le cadre de cette politique, sont responsables de la gestion des ports.

Sur le plan financier, le bilan du nouveau régime est positif car on constate que le vaste programme d'extension et d'amélioration des équipements dans les ports autonomes a pu s'accompagner, depuis plusieurs années, d'une hausse relativement faible des tarifs pratiqués par les autorités portuaires.

Bien que le Conseil d'administration de ces établissements publics soit composé, pour une large part, de représentants des usagers et des intérêts locaux, il ne semble pas, dans le cadre de la loi actuellement en vigueur, qu'une bonne coordination se soit instaurée avec les collectivités locales environnantes. Certes, les autorités d'un port autonome sont fréquemment associées à l'activité des collectivités locales et des milieux régionaux, qu'il s'agisse des travaux des C. O. D. E. R. ou ceux de syndicats mixtes, de ceux de communautés urbaines ou de simples communes. Mais si, grâce à ses investissements le port est créateur d'activités, celles-ci provoquent dans les collectivités locales proches une demande indirecte d'équipements collectifs que ces dernières ne peuvent totalement satisfaire faute de ressources.

Dans ces conditions, il y aurait lieu de rechercher — tout en sauvegardant la compétitivité de nos ports — les moyens de mieux associer les établissements portuaires au règlement des problèmes que soulèvent leurs propres activités dans les collectivités environnantes.

II. — Les crédits de fonctionnement.

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

A. — LES PORTS AUTONOMES

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

Pour 1973, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 102,6 millions de francs, en augmentation de 12,8 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration relativement importante des crédits, de l'ordre de 14,3 % contre 11 % l'année précédente, est justifiée, d'une part, par l'évolution des conditions économiques (5 millions de francs), et, d'autre part, par la mise en service des nouveaux ouvrages (7,8 millions de francs).

La mise en service d'ouvrages nouveaux engagés au titre du V^e Plan se traduit par la nécessité de prévoir le remboursement de dépenses supplémentaires pour l'entretien et le fonctionnement des écluses de Dunkerque et du Havre et, d'une manière générale, l'entretien des accès des ports. A signaler en particulier que la nouvelle écluse de Dunkerque oblige à un entretien plus important qu'auparavant de l'avant-port dans lequel elle débouche.

La répartition des crédits par port est donnée par le tableau suivant, pour l'exercice 1973 :

PORTS	DOTATION
	(En milliers de francs.)
Dunkerque	23.015
Le Havre	19.000
Rouen	21.193
Nantes - Saint-Nazaire	12.320
Bordeaux	17.285
Marseille	9.787
Total	102.600

B. — LES AUTRES PORTS

Pour l'ensemble des autres ports, les crédits d'entretien prévus pour 1973 s'élèvent à 32,4 millions de francs, en augmentation de 3,9 millions de francs, soit près de 14 % d'une année sur l'autre, contre 2,7 % l'an dernier.

En 1971 et 1972, la dotation de ce chapitre n'avait été augmentée que très modestement, de l'ordre de + 3 %. Nous avons signalé dans nos précédents rapports les dangers d'une telle politique.

En effet, 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.

Si l'augmentation des crédits est, cette année, plus importante, elle ne saurait être suffisante pour combler le retard accumulé. De 1970 à 1973, l'augmentation moyenne des crédits aura été de l'ordre de 7 %, soit d'un taux à peine supérieur à celui de la hausse des prix observés pendant la même période. En francs constants, les ports auront donc reçu pour leur entretien, des ressources légèrement diminuées chaque année.

Aussi, pour assurer l'entretien jugé indispensable, l'Etat est obligé de 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.

III. — Les dépenses d'équipement.

A. — PORTS DE COMMERCE

1° *Ressources budgétaires.*

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 390,6 millions de francs. L'augmentation par rapport à 1972 (13,6 millions de francs ou + 3,6 %) est moindre que celle votée lors du budget précédent (48,1 millions de francs). Les crédits de paiement (420 millions de francs) sont en augmentation sensible (+ 119,5 millions de francs, soit + 40 %). Cette augmentation des crédits de paiement de l'ordre de 40 % d'une année sur l'autre trouve sa justification dans la réalisation des autorisations de programme accordées en 1972 et qui s'élevaient à 377 millions de francs contre 97,5 l'année précédente.

On doit noter que le volume des crédits budgétaires prévus au VI^e Plan pour l'équipement des ports de commerce est de 2.070 millions de francs. Les dotations du chapitre 53-34 s'élèvent respectivement à 328,85 millions de francs et 377 millions de francs en 1971 et 1972 ; le VI^e Plan sera donc financièrement engagé à 53 % environ compte tenu de la dotation prévue en 1973 pour ce

secteur. Ce taux peut être considéré comme satisfaisant, encore qu'il aurait été souhaitable de dépasser dès cette année le niveau de 400 millions en autorisations de programme :

— d'une part, pour tenir compte de l'augmentation des prix observée depuis les évaluations proposées en 1970 pour la préparation du VI^e Plan ;

— d'autre part, pour respecter l'engagement pris le 24 novembre 1972 devant notre assemblée par M. le Ministre de l'Équipement qui déclarait « qu'une progression de 16 % représente dorénavant le rythme de croisière que nous devons suivre pour exécuter les objectifs du VI^e Plan.

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 : 386,6 millions de francs se répartissant entre les opérations ci-après :

- Dunkerque : construction d'un nouvel avant-port (3^e tranche) ;
- Le Havre : terminal pétrolier d'Antifer (2^e tranche) ; extension du port en baie de Seine (2^e tranche) ; amélioration de la plaine alluviale ;
- Rouen : amélioration des accès (3^e tranche) ;
- Nantes-Saint-Nazaire : approfondissement du chenal de Donges (3^e tranche) ;
- Bordeaux : amélioration des accès ;
- Marseille : dragage de darses à Fos (4^e tranche) ; forme de radoub (2^e tranche).

Dans une série de tableaux joints en annexe, il est précisé la répartition par port des autorisations de programme inscrites au chapitre 53-34 et le niveau de réalisation des principales opérations engagées au titre du VI^e Plan pour les années 1971, 1972 et les prévisions pour 1973.

Enfin, aux acquisitions foncières dans les zones industrielles des ports autonomes est affectée une somme de 4 millions de francs.

2° *Autres ressources.*

En 1973, les ports maritimes et fluviaux disposeront de fonds d'emprunt dont la répartition sera arrêtée lors d'une réunion du Comité n° 8 du F. D. E. S. qui se tiendra seulement à la fin de l'année 1972. Il n'est donc pas possible de donner le détail de cette répartition.

La dotation prévue, soit 460 millions de francs, doit être consacrée pour 430 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 30 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux.

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

	Millions de francs.
F. D. E. S.	140
Caisse des Dépôts et Consignations	40
C. A. E. C. L.	80
Autres sources	200
	<hr/>
Total	460

Les prêts seraient consentis aux conditions suivantes :

- F. D. E. S. : 6,75 % pour une durée de 25 ans avec trois ans de différé d'amortissement ;
- Caisse des Dépôts et Consignations : 7 % pour les prêts d'une durée de 20 ans ;
- C. A. E. C. L. : 8 % pour les prêts d'une durée de 15 ans.

En outre, compte tenu de leurs disponibilités particulièrement abondantes actuellement, les banques privées sont disposées à offrir aux établissements maritimes, en particulier aux ports autonomes, des conditions de prêt comparables à celles de la C. A. E. C. L.

B. — PORTS DE PÊCHE

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1973 s'élèvent à 10,8 millions de francs, en augmentation de 2,8 millions par rapport à 1972 ; quant aux crédits de paiement, fixés à 5 millions de francs, ils sont en diminution de 1,3 million de francs.

Bien que l'affectation des autorisations de programme proposées pour 1973 ne soit pas encore arrêtée dans tous ses détails, il est possible que les principales opérations qui seront entreprises concerneront le remplacement des portes d'écluse à Boulogne, des acquisitions de terrains à Marseille pour l'extension du port de Saumaty et des aménagements pour l'entretien et la réparation des navires de pêche en Bretagne (Lorient et Concarneau).

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 50 de ce chapitre comporte une dotation de 7,2 millions de francs en autorisations de programme au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions qui sont en augmentation de 20 % par rapport au budget précédent.

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

D. — PORTS MARITIMES DANS LES D. O. M.

Pour la première fois, les crédits destinés à l'équipement des ports maritimes dans les D. O. M. sont inscrits au budget du Ministère de l'Équipement. Un chapitre nouveau a été créé (53-37), sur lequel sont inscrits 8,5 millions de francs en autorisations de programme et 4 millions en crédits de paiement. A ces dotations s'ajoute celle inscrite au chapitre 63-90, article 80, pour 0,5 million de francs en autorisations de programme. Jusqu'en 1972, ces investissements étaient financés sur le F. I. D. O. M.

La dotation inscrite sur ce chapitre au titre du programme arrêté lors de la préparation du VI^e Plan devrait permettre d'atteindre un taux de réalisation voisin de celui constaté pour les ports maritimes métropolitains. Les opérations envisagées sont considérées comme des investissements de catégorie II qui sont soumis aux dispositions du décret du 13 novembre 1970 portant déconcentration des décisions de l'État en matière d'investissements publics.

*
* *

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 1973.

ANNEXE

Ports maritimes.

Programme d'équipement prévu au VI^e Plan.

	PREVISIONS du VI ^e Plan.			ENGAGEMENTS								
				1971			1972			1973		
	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.
	(En millions de francs.)											
<i>Dunkerque.</i>												
Construction d'un nouvel avant-port.....	402,68	164,82	567,5	23,2	5,8	29	97,4	24,3	121,7	115,4	28,4	143,8
Construction du bassin Mardyck.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	5,6	1,4	7
<i>Le Havre.</i>												
Aménagement des accès et creusement de darses	117	28	145	102,2	25,4	127,6	11,7	2,9	14,6	»	»	»
Construction de quais et appontements....	66	44	110	13,9	9,2	23,1	1,8	1,2	3	4,44	2,96	7,4
Dessertes ferroviaires et routières.....	101,4	75,6	177	8,5	5,7	14,2	1,2	0,8	2	6,4	1,6	8
Extension territoriale.....	37,6	13,4	51	24	6	30	»	»	»	16	4	20
Aménagements divers.....	4,8	12,2	17	8,4	7,6	16	»	»	»	6,1	3,7	9,8
Terminal pétrolier d'Antifer.....	140	210	350	»	»	»	46	69	115	48	72	120
<i>Rouen.</i>												
Amélioration des accès.....	48	12	60	10	2,5	12,5	14,4	3,6	18	12	3	15
Construction de quais et appontements....	33,1	32,2	65,3	1,8	1,2	3	»	»	»	3	2	5
Acquisition de terrains.....	6,4	11,1	17,5	2,5	1,7	4,2	1,7	0,8	2,5	»	»	»
Opérations diverses.....	11,6	1,9	13,5	»	»	»	1,6	0,4	2,0	»	»	»
Matériel de dragage.....	12	5	17	»	»	»	2	»	2,0	»	»	»

	PREVISIONS			ENGAGEMENTS								
	du			1971			1972			1973		
	VI ^e Plan.											
	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.
	(En millions de francs.)											
<i>Nantes - Saint-Nazaire.</i>												
Amélioration des accès.....	55,2	12,8	68	6,4	1,6	8	9,2	2,3	11,5	8	2	10
Construction de quais et appontements....	14,4	24,9	39,3	0,4	0,2	0,6	0,7	0,4	1,1	»	»	»
Restauration et opérations diverses.....	8	3,8	11,8	0,9	0,5	1,4	2,6	1,5	4,1	1,9	0,8	2,7
Matériel de dragage.....	4	7	11	»	»	»	0,9	»	0,9	»	»	»
<i>Bordeaux.</i>												
Amélioration des accès et profondeurs à Bassens	61,5	14	75,5	6,1	1,4	7,5	9,2	2,3	11,5	14	3,5	17,5
Aménagement de quais à Bassens.....	17	11,4	28,4	4,7	3,1	7,8	3,2	2,1	5,3	»	»	»
Opérations diverses.....	0,9	0,6	1,5	»	»	»	1,7	0,4	2,1	»	»	»
<i>Marseille - Fos.</i>												
Marseille :												
Equipement pour la réparation navale.	87,3	58,2	145,5	0,9	0,6	1,5	70,2	46,8	117	30	20	50
Restaurations et modernisations diverses	26,7	17,8	44,5	3,8	2,8	6,6	»	»	»	1,3	2,6	3,9
Fos :												
Acquisition de terrains.....	7,6	1,9	9,5	2,6	0,6	3,2	6,6	0,7	7,3	2,7	0,7	3,4
Darses de Fos.....	248,4	81,6	330	68,8	23,6	92,4	24,8	6,2	31	37,6	9,4	47
<i>Calais.</i>												
Rempiètement du quai Paul-Devot et amé- nagement de ses accès.....	6,2	12,4	18,6	6,2	12,4	18,6	»	»	»	»	»	»

	PREVISIONS du VI ^e Plan.			ENGAGEMENTS								
				1971			1972			1973		
	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.
	(En millions de francs.)											
<i>Boulogne-sur-Mer.</i>												
Restauration de l'appontement Nord du bassin Loubet.....	1,55	»	1,55	0,35	»	0,35	»	»	»	1,2	»	1,2
Restauration de la digue Carnot.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1,2	»	1,2
Matériel de dragage.....	2,35	»	2,35	»	»	»	1	»	1	»	»	»
<i>Dieppe.</i>												
Rempiètement de la jetée Est.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,7	»	0,7
Appontement car-ferries.....	0,43	0,87	1,3	»	»	»	0,5	1	1,5	»	»	»
Matériel de dragage.....	0,2	»	0,2	»	»	»	»	»	»	0,2	»	0,2
<i>Caen.</i>												
Construction de quais à marchandises diverses	4,5	4,5	9	»	4,5	4,5	»	»	»	»	»	»
Amélioration des accès.....	1,45	0,5	1,95	0,95	»	0,95	0,47	»	0,47	»	»	»
Remise en état de l'écluse Est.....	2,8	»	2,8	»	»	»	2,8	»	2,8	»	»	»
<i>Lorient.</i>												
Aménagement du chenal d'accès au quai de Rohu	»	»	»	»	»	»	»	»	»	1	2	3

	PREVISIONS du VI ^e Plan.			ENGAGEMENTS								
				1971			1972			1973		
	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.	F. T.	A. F.	Total.
	(En millions de francs.)											
<i>La Rochelle.</i>												
Modernisation de l'écluse.....	4,6	»	4,6	3,3	»	3,3	»	»	»	»	»	»
Opérations diverses.....	4	3,8	7,8	0,07	0,13	0,2	»	»	»	2,1	»	2,1
<i>Bayonne.</i>												
Amélioration des conditions d'accès à l'embouchure	2,2	4,4	6,6	1,6	»	1,6	0,7	0,7	1,4	»	»	»
Matériel de dragage.....	2	»	2	1	»	1	»	»	»	»	»	»
Acquisition d'une drague.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	10	»	10
<i>La Nouvelle.</i>												
Rectification du chenal.....	1,1	1,1	2,2	»	»	»	1,1	1,1	2,2	»	»	»
<i>Sète.</i>												
Aménagement du nouveau bassin.....	8,3	11,5	19,8	»	»	»	4,4	2,7	7,1	»	»	»
Modernisation des ateliers de dragage.....	»	»	»	»	»	»	»	»	»	0,7	»	0,7
Autres ports.....	27,4	49,2	76,6	4,7	»	4,7	13,2	»	13,2	»	»	»

F. T. : Fonds du Trésor.

A. F. : autres financements (fonds de concours).

(1) La répartition n'est pas faite intégralement dès le début de l'exercice. Des attributions interviennent en cours d'année C'est la raison pour laquelle le total des autorisations de programme de 1972 et de 1973, qui figurent dans le tableau, est inférieur au montant des autorisations votées ou prévues.