

N° 50

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1979

## 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 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

---

TOME III

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

---

ANNEXE N° 30

**Transports.**

**PORTS**

*Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.*

---

(1) *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Paul Ribeyre, Jacques Descours Desacres, Henri Toussaint, 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, Henri Goetschy, Gustave Héon, Marc Jacquet, René Jager, Tony Larue, Anicet Le Pors, Georges Lombard, Raymond Marcellin, Josy Moinet, Gaston Pams, Louis Perrein, Christian Poncelet, Robert Schmitt, Camille Vallin.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6<sup>e</sup> législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 41), 1297 (tome XXII) et in-8° 227.

Sénat : 49 (1979-1980).

---

Loi de finances. — Commerce extérieur - Ports.

## SOMMAIRE

	Pages
Introduction .....	3
<b>I – LE TRAFIC DES PORTS FRANCAIS .....</b>	<b>4</b>
a) Le trafic des marchandises .....	4
b) Place des ports français parmi les ports européens et part dans le commerce extérieur français .....	5
<b>II – PRESENTATION GENERALE DU BUDGET POUR 1980 .....</b>	<b>6</b>
A – Les crédits de fonctionnement .....	6
B – Les dépenses d'équipement .....	6
<b>III – LES PORTS DE COMMERCE .....</b>	<b>8</b>
A – Situation générale .....	8
1) Le trafic .....	8
2) L'équilibre financier .....	8
B – Les crédits pour 1980 .....	9
1) Les crédits de fonctionnement .....	9
2) Les dépenses d'équipement .....	10
C – L'état des opérations d'infrastructures .....	13
1) Les ports autonomes .....	13
2) Les autres ports non autonomes .....	14
<b>IV – LES AUTRES PORTS .....</b>	<b>16</b>
A – Les ports de pêche .....	16
B – Les ports concédés .....	16
<b>CONCLUSION .....</b>	<b>18</b>
<b>COMPTE RENDU DES DEBATS EN COMMISSION .....</b>	<b>19</b>

## INTRODUCTION.

Pour la première fois cette année, la présentation du fascicule budgétaire pour 1980 tire la conséquence des réorganisations intervenues respectivement au sein du Ministère des Transports et de l'ancien Ministère de l'Équipement.

En effet, après son transfert au Ministère des Transports, la Direction des ports et voies navigables du Ministère de l'Équipement a été scindée en deux, la partie ports étant comprise parmi la Direction générale de la Marine marchande.

Par ailleurs, cette année les crédits afférents à la signalisation maritime ne sont pas intégrés avec ceux des ports mais constituent, avec les polices maritimes, une action spécialisée du budget de la Marine marchande qui fait l'objet du rapport de notre collègue LE PORS.

## I - LE TRAFIC DES PORTS FRANÇAIS.

### A) Le trafic des marchandises.

La répartition du trafic de marchandises (non compris pêche et avitaillement) entre les différents ports pour 1978 avec un rappel du trafic observé en 1977 est donné par le tableau ci-dessous :

PORTS (classement géographique)	1977 Total	1978		Tous produits
		Produits pétroliers	Autres produits	
Dunkerque .....	32,8	11,9	23,7	35,6
Le Havre .....	78,2	58,5	16,4	74,9
Rouen .....	16,9	5,1	13,2	18,3
Nantes-Saint-Nazaire .....	15,9	12,8	3,3	16,1
Bordeaux .....	11,3	8,8	3,3	12,1
Marseille .....	97,6	73,6	19,8	93,4
<b>TOTAL</b> ports autonomes .....	252,7	170,7	79,7	250,4
Autres ports métropolitains .....	38,2	10,2	29,9	40,2
Ports Outre-mer .....	3,2	1,9	2,7	3,7
<b>TOTAL PORTS</b> <b>FRANÇAIS</b> .....	294,1	182,8	112,5	294,4

Le trafic de marchandises des ports français qui croissait régulièrement de plus de 10 % par an a été fortement affecté par la crise économique et le ralentissement de notre commerce extérieur. Après la forte chute de 1975, l'année 1976 avait été celle de la reprise puisque le trafic avait progressé de 11,6 %. L'année 1977 avait marqué une rechute de l'économie entraînant une baisse de 2,3 % du trafic total. L'année 1978 est celle de la stabilisation à ce niveau.

Les importations de produits pétroliers qui représentent plus de la moitié du trafic sont particulièrement responsables de la faiblesse du trafic : elles ont à nouveau baissé de 5,5 % en 1978. Cependant les produits pétroliers constituent encore 61,7 % du tonnage transitant dans les ports français, contre 66 % en 1977.

Pour les marchandises diverses, plus représentatives des efforts de nos ports pour développer leurs activités, on assiste à un redressement : le trafic a progressé de près de 15 % en 1976, de plus de 3 % en 1977 et encore de 7,3 % en 1978.

Les ports autonomes continuent à assurer la majeure partie du trafic (93,7 % pour les produits pétroliers, 70,8 % pour les autres produits) et en particulier les trois plus grands (MARSEILLE, LE HAVRE et DUNKERQUE : 79,1 % des produits pétroliers ; 53,2 % des autres produits).

**B) La place des ports français parmi les ports européens et dans le commerce extérieur français.**

MARSEILLE avec un trafic total en 1978 de 93,4 millions de tonnes, arrive en deuxième position parmi les 16 grands ports européens loin derrière cependant le port de ROTTERDAM dont le trafic a été de 265 millions de tonnes.

LE HAVRE, avec un trafic total de 74,9 millions de tonnes, arrive en troisième position devant ANVERS (70,1 millions de tonnes). DUNKERQUE, ROUEN, NANTES-SAINT-NAZAIRE et BORDEAUX se classent respectivement en 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup>, 11<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup> position.

En tonnage, la part des ports français dans le commerce extérieur de la métropole reste constante depuis plusieurs années pour les importations (76 % environ) et progresse sensiblement pour les exportations (27 % en 1976 contre 30 % en 1977 et 1978).

En valeur on observe à nouveau une certaine stagnation des importations (37,8 % en 1977 et 37,6 % en 1978) et des exportations (34,7 % en 1977 et 34,9 % en 1978), malgré le relèvement des prix des produits pétroliers qui constituent une part très importante du trafic des ports français.

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

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

## II. - PRESENTATION GENERALE DU BUDGET POUR 1980.

Le budget des ports pour 1980 s'élève à 745,5 millions de francs contre 687,4 millions de francs en 1979, soit une progression de 8,5 %.

D'un autre côté, sur ensemble, les moyens mis à la disposition des ports maritimes se caractérisent :

- par une légère augmentation des crédits d'entretien des ports autonomes (+ 12,7 %),
- par la réduction des dotations d'équipement (AP).

### A - LES CREDITS DE FONCTIONNEMENT.

A - Les *six ports autonomes de la métropole* reçoivent de la part de l'Etat, en application de la loi du 29 juin 1965, une subvention de 256,8 millions de francs contre 230 millions de francs en 1979, soit une progression de 11,6 %.

Le port autonome de la GUADELOUPE bénéficie quant à lui d'une subvention de 1,57 million de francs contre 1,43 million de francs en 1979.

B - Les crédits d'entretien des *autres ports* augmentent de 21,2 % en passant de 28,2 millions de francs en 1979 à 34,2 millions de francs en 1980. Parmi ces crédits, ceux alloués aux ports d'Outre-Mer restent stables (4 millions de francs).

### B - LES DEPENSES D'EQUIPEMENT.

Le montant total des autorisations de programme ouvertes au titre de 1980 est de 401,6 millions de francs (dont 31 millions de francs pour les ports d'Outre-Mer) contre 407,6 millions de francs en 1979 (dont 36 millions de francs pour l'Outre-Mer).

Elles se répartissent ainsi :

#### A - METROPOLE :

##### *Ports de commerce.*

Leur dotation - de 325,2 millions de francs - est en réduction de - 3,3 % par rapport à 1978 où elle représentait 336 millions de francs.

La réduction amorcée en 1978 (- 8,2 %) et continuée en 1979 (- 4,7 %) est ainsi confirmée.

Les *ports de pêche* connaissent comme en 1978 et 1979 une stagnation de leur dotation qui demeure fixée à 10,6 millions de francs.

Les *ports concédés* (essentiellement les ports de plaisance) reçoivent sous forme de subventions d'équipement une dotation de 34,7 millions de francs contre 25 millions de francs en 1979 (+ 38 %).

## **B - DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER.**

### ***Les ports de commerce.***

Leur dotation en autorisations de programme est de 30 millions de francs en 1980 contre 35 millions de francs en 1979.

Les *ports de plaisance* bénéficient d'une dotation sous forme de subvention d'équipement de 1 million de francs, inchangée depuis 1977.

### III - LES PORTS DE COMMERCE.

Ils comprennent les six ports autonomes de la Métropole, auxquels il convient d'ajouter au titre de l'Outre-Mer le port autonome de la GUADELOUPE et les autres ports de commerce non autonomes, CALAIS, DIEPPE, BREST, CAEN, CHERBOURG, BREST et SETE. Mais les ports autonomes de la Métropole réalisent à eux seuls plus de 80 % du trafic total de marchandises.

#### A - Situation générale.

##### 1) *Le trafic.*

Les six ports autonomes de la Métropole ont, en 1978, réalisé 85 % du total du trafic des ports français. Bien qu'il soit du même ordre de grandeur que les années précédentes (85,8 % en 1977 et 85,5 % en 1976) ce chiffre marque tout de même la baisse du trafic de ces ports d'une année sur l'autre, compensée partiellement en revanche par la progression du trafic des autres ports (+ 1 %).

Les ports du HAVRE, de BORDEAUX et de MARSEILLE ne retrouvent pas en 1978 leurs résultats de trafic de l'année 1974.

Les prévisions pour 1979 indiquent pour les ports autonomes un maintien de leur trafic au niveau de 1978, à l'exception de BORDEAUX et MARSEILLE dont le trafic devrait progresser respectivement de 4 % et 4,4 %.

La grève des dockers qui a perturbé l'activité des ports français de janvier à juillet 1979 a amené 27 jours d'interruption totale de trafic. Le préjudice qui en est résulté ne peut être estimé à l'heure actuelle avec précision. Il peut être surtout grave à terme du fait de la perte de trafic difficilement conquis ainsi que de la remise en cause de la fiabilité de nos ports.

##### 2) *Equilibre financier.*

L'année 1978 a été marquée par une légère amélioration de la situation financière des ports autonomes, sauf à MARSEILLE où le déficit d'exploitation s'est accru et atteint 60 millions de francs, du fait des difficultés rencontrées dans la réparation navale.

Cependant, plus que sur les résultats d'exploitation, la comparaison doit s'effectuer sur la marge brute d'autofinancement qui permet de savoir de quelles ressources le port pourra disposer pour faire face au remboursement de ses emprunts et à ses nouveaux investissements.



Elle apparaît dans le tableau suivant :

*Marge brute d'autofinancement.*

millions de F	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1978	28,6	67,6	24,4	5	17,9	34,2

Après remboursement du capital des emprunts, deux ports autonomes, NANTES-SAINT-NAZAIRE (- 1,1 MF) et MARSEILLE (- 2,9 MF) ont une marge nette d'autofinancement négative. Par contre, la marge nette d'autofinancement est en nette augmentation à DUNKERQUE (24,2 MF) et à BORDEAUX (9,4 MF) et en légère augmentation au HAVRE (36,4 MF) et à ROUEN (13,9 MF).

**B - Les crédits pour 1980.**

1) *Les crédits de fonctionnement.*

Ils sont essentiellement constitués pour les *ports autonomes* par les crédits inscrits au chapitre 44-34 représentant la subvention que leur verse l'Etat en application des dispositions de la loi du 29 juin 1965.

Elle couvre :

- l'entretien et l'exploitation des écluses d'accès, l'entretien des chenaux d'accès maritimes, la profondeur des avants ports,
- le remboursement des annuités d'emprunts souscrits avant l'autonomie,
- les dépenses de fonctionnement et d'entretien des services maritimes de navigation.

Pour les six ports de la métropole, les crédits inscrits au chapitre 44-34 ont évolué ainsi :

- 1976 : 173,1 millions de francs,
- 1977 : 173,1 millions de francs (+ 0 %),
- 1978 : 213,3 millions de francs (+ 23,2 %),
- 1979 : 230 millions de francs (+ 7,8 %),
- 1980 : 256,8 millions de francs (+ 11,6 %).

Les variations des crédits ne sont pas très significatives car il s'agit là des lois de finances initiales. L'activité des ports et le caractère automatique de la

subvention versée par l'Etat en vertu de la loi amènent en réalité à des évolutions plus régulières, certains écarts ayant pu se trouver justifiés par le fait que les disponibilités budgétaires ne permettent pas de satisfaire en totalité les besoins exprimés par les ports.

Pour le port autonome de la GUADELOUPE, mis en service en juin 1975, les crédits ont été fixés en 1980 à 1,57 million de francs contre 1,43 million de francs en 1979 (+ 9 %).

*Ainsi, au total (Métropole + GUADELOUPE) la dotation fixée pour 1980 se monte à 258,4 millions de francs.*

Cette progression (+ 11,7 %) supérieure donc d'un point seulement à la hausse des prix, inclut en outre le règlement de la TVA auquel sont assujettis les ports - notamment sur les carburants des engins de dragage - depuis l'entrée en vigueur, au 1<sup>er</sup> janvier 1979, de la 6<sup>e</sup> directive européenne sur l'extension du champ d'application de la TVA.

Enfin, il y a lieu de noter la modification qui résultera de la création à la fin de l'année 1979, du groupement d'intérêt économique dragage.

Ce GIE, constitué de l'Etat et des ports autonomes, aura pour mission de constituer et maintenir un parc de dragues et d'en assurer le renouvellement. Il assurera lui-même désormais les dépenses d'investissement (acquisitions et grosses réparations) et fera payer l'amortissement aux utilisateurs.

Cela aura pour conséquence que l'Etat ne supportera plus les dépenses d'acquisitions et de grosses réparations qui lui incombaient auparavant. En revanche, il supportera une augmentation des coûts de dragages.

Les autres ports de commerce non autonomes bénéficieront pour 1980 de crédits d'entretien et d'exploitation (chapitre 35-34) d'un montant de 25,6 millions de francs contre 20,7 millions en 1979 (+ 23,6 %).

## 2) Les dépenses d'équipement.

Ainsi qu'il a été indiqué, les autorisations de programme pour 1980 sont en diminution par rapport à 1979 (401,6 millions de francs contre 407,6 millions de francs).

Cette réduction affecte en réalité le titre V « Investissements effectués par l'Etat ». En effet le titre VI « Subventions d'investissement » connaît quant à lui une progression.

Au sein de cette dotation, les ports de commerce reçoivent pour le titre V, une dotation en autorisations de programme de 355,2 millions de francs contre 371 millions de francs en 1979 (Outre-Mer : 30 millions contre 35 millions).

Les crédits de paiement connaissent une faible progression en valeur puisqu'ils passent de 396,7 millions de francs en 1979 à 406,2 millions de francs en 1980 (dont respectivement 36 millions et 45 millions pour les ports d'Outre-Mer).

Enfin, il y a lieu de noter que les ports de commerce bénéficieront d'une partie des dotations inscrites au chapitre 53-30, article 31, destinées à des études générales (amélioration de la conception des ouvrages portuaires, études en matière de trafics, de coûts et de gestion portuaire, etc...). Elles sont fixées pour 1980 au même montant qu'en 1979 : 4 millions de francs en autorisations de programme et 4 millions de francs en crédits de paiement.

De même, hors budget des ports, les ports maritimes disposent pour leurs programmes d'investissement de fonds d'emprunt qui leur sont accordés par le FDES et qui viennent ainsi s'ajouter aux emprunts effectués sur le marché financier et pour lesquels ils demandent fréquemment la garantie de l'Etat.

Ces prêts sont accordés au taux de 8,75 % l'an (9,50 % en 1978) pour une durée de vingt ans avec un différé d'amortissement de trois ans.

La dotation inscrite au FDES pour 1980 est de même montant qu'en 1979, soit 100 millions de francs. Il est à noter cependant qu'elle ne bénéficie pas uniquement aux ports maritimes.

La répartition de la dotation de 1979 a été la suivante :

	(en millions de francs)
- Ports autonomes :	
Dunkerque .....	5
Le Havre .....	14
Rouen .....	4
Nantes-Saint-Nazaire .....	8
Bordeaux .....	2
Marseille .....	10
- Réparation navale :	
Syndicat mixte BREST-IROISE chargé de la construction de la forme de radoub de Brest .....	54
Société d'exploitation et de construction d'engins de réparation navale (SECOTER) à DUNKERQUE .....	
<b>TOTAL .....</b>	<b>100</b>

Au total, pour chacun des six ports autonomes de la Métropole, la répartition du financement des investissements s'établit comme suit :

1 - Montant des investissements dans les ports autonomes en 1979

En milliers de francs	Crédits budgétaires CP	Emprunts	Ressources propres	Participations diverses	TOTAL
Dunkerque	17 200	10 000	35 900	8 000	71 100
Le Havre	40 228	90 000	32 600	13 500	176 328
Rouen	34 500	25 000	26 300	1 500	87 300
Nantes-St-Nazaire	58 781	43 000	8 281	9 477	119 539
Bordeaux	23 719	5 000	5 740	30 000	64 459
Marseille	39 425	125 000	58 739	2 400	225 564
<b>TOTAL</b>	<b>213 853</b>	<b>298 000</b>	<b>167 560</b>	<b>64 877</b>	<b>744 290</b>

2 - Prévisions pour 1980

En milliers de francs	Crédits budgétaires CP	Emprunts	Ressources propres	Participations diverses	TOTAL
Dunkerque	4 000	15 000	64 000	8 000	91 000
Le Havre	95 000	150 000	58 300	28 000	331 300
Rouen	35 000	10 000	47 400	6 000	98 400
Nantes-St-Nazaire	105 000	47 000	7 200	8 500	167 700
Bordeaux	25 000	20 000	7 000	25 000	77 000
Marseille	38 000	120 000	66 600	2 000	226 600
<b>TOTAL</b>	<b>302 000</b>	<b>362 000</b>	<b>250 500</b>	<b>77 500</b>	<b>992 000</b>

(\*) dont 44 MF pour le dock flottant.

C. Etat des opérations d'infrastructures.

1) Pour les ports autonomes, les opérations réalisées antérieurement et celles prévues pour 1980 figurent dans le tableau suivant :

	Réalisations 1975, 1976, 1977, 1978 et prévisions 1979	Projets pour 1980	Date prévue de mise en service
DUNKERQUE .....	Nouvel avant-port : 5 <sup>e</sup> tranche de travaux. Construction du bassin de Mardyeck (3 <sup>e</sup> et 4 <sup>e</sup> tranches). Construction des quais du port rapide (2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranches). Construction d'un quai aux aciers. Rescindement du pertuis du môle IV (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> tranche).		
LE HAVRE .....	Creusement du canal central maritime (5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> tranches). Terminal pétrolier d'Antifer (5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> tranches). Terminal à conteneurs du quai de l'Europe.  Extension de la darse de l'Océan. Construction d'un nouveau port minéralier. Construction de quais dans la darse de l'Océan (1 <sup>re</sup> à 3 <sup>e</sup> tranches). Construction du poste n° 1 du quai de Bougainville. Réalisation d'un dock flottant (1 <sup>re</sup> tranche).	Poursuite de l'extension de la darse de l'Océan (dragages).  Réalisation d'un dock flottant (2 <sup>e</sup> tranche).	1980 1981
ROUEN .....	Amélioration des accès (5 <sup>e</sup> à 9 <sup>e</sup> tranches). Bassin de Rouen-Quevilly (5 <sup>e</sup> à 8 <sup>e</sup> tranches). Acquisition d'une drague aspiratrice en marche de 4 000 m <sup>3</sup> . Terminal pour produits forestiers.	Poursuite de l'amélioration des accès.	1981
NANTES-SAINT-NAZAIRE .....	Amélioration des accès de Donges (5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> tranches). Amélioration des accès de Nantes. Construction d'un quai de réparation navale. Construction de quais à Montoir et à Roche-Maurice. Amélioration du chenal de la Loire pour la desserte du terminal méthanier (1 <sup>re</sup> à 3 <sup>e</sup> tranches).	Amélioration du chenal de la Loire pour la desserte du terminal méthanier (4 <sup>e</sup> tranche).	1980
BORDEAUX .....	Amélioration des accès et profondeurs à Bassens (5 <sup>e</sup> et 6 <sup>e</sup> tranches). Remblais au verdon et construction de deux postes publics. Amenagement de la zone du Verdon (creusement de la darse I). Rectification de la passe de l'Ouest (1 <sup>re</sup> et 2 <sup>e</sup> tranches). Rempiètement de quais à Bassens (1 <sup>re</sup> tranche).	Rempiètement de quais à Bassens (2 <sup>e</sup> tranche). Allongement de quais au Verdon.	1981 1981
MARSEILLE .....	Remodelage de la gare maritime (2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranches).  Construction d'une forme de radoub pour navires de 500 000 tonnes de port en lourd.  Rénovation des bassins de Marseille. Acquisition d'un dock flottant. Construction de postes roll-on/roll-off pour grandes navires. Appontement pour produits chimiques à Lavéra. Fos : - creusement de darses industrielles et des accès; - construction de quais pour le trafic commercial, notamment pour les marchandises diverses; - construction d'un nouveau terminal pétrolier.	Poursuite du remodelage du bassin de la Pinède. Fos : aménagements (quais et dragages) pour les marchandises diverses en darse 3.	1982  1981

- Outre-Mer :

En GUADELOUPE, l'année 1980 sera consacrée à l'achèvement du quai à conteneurs de POINTE-à-PITRE.

2) *Autres ports de commerce non autonomes.*

Pour la Métropole, les principales opérations envisagées pour 1980 sont les suivantes :

CALAIS : Travaux préparatoires au déplacement de la jetée EST,  
BOULOGNE : Grosses réparations des ouvrages,  
DIEPPE : Réfection du pont Colbert (4<sup>e</sup> tranche),  
CAEN : Remise en état de l'écluse Ouest (3<sup>e</sup> tranche),  
CHERBOURG : Réfection des digues du large,  
BREST : Construction de la forme de radoub N° 3 (réévaluation),  
LORIENT : Aménagement des profondeurs (4<sup>e</sup> tranche),  
BAYONNE : Poursuite de l'aménagement du chenal de l'Adour,  
SETE : Prolongement de l'Epi Dellon et remblaiement de terre pleins.

Le montant de ces investissements s'élève à 105 millions de francs dont 65 millions de francs environ à la charge de l'Etat.

3) Pour ce qui concerne les *ports d'Outre-Mer*, les opérations importantes qui seront engagées ou poursuivies en 1980 concernent :

MARTINIQUE : Remise en état du quai de l'hydrobase,  
GUYANE : Amélioration du chenal,  
REUNION : Construction d'un nouveau quai dans la darse à matériel du port de la Pointe-des-Galets,  
aménagement de la rive Ouest du PERTUIS du port de la Pointe-des-Galets,

En outre, l'effort en faveur de SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON et de MAYOTTE sera poursuivi.

## CONCLUSION PARTIELLE.

Les ports de commerce n'ont pas retrouvé en 1978 leur niveau d'activité de 1974. Notamment, les ports autonomes ont connu une diminution en 1978 par rapport à 1977. Sans doute, est-il nécessaire de prendre en compte la faible augmentation en volume du commerce extérieur français au cours de cette même année, mais il n'en demeure pas moins que l'avenir des ports de commerce français nécessite, outre la poursuite des investissements nécessaires à l'accroissement de leur productivité, la mise en place de procédures aptes à accroître la productivité des opérations de manutention de transit des marchandises et de dédouanement.

A cet égard, la décision de moduler la contribution patronale versée à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers en fonction du taux de chômage dans chaque port, devrait accroître la responsabilité des entreprises de manutention portuaire. Par ailleurs, l'augmentation de l'indemnité de garantie versée aux ouvriers dockers en cas d'inemploi a été décidée le 9 juillet 1979. L'ensemble de ces mesures devrait éviter le renouvellement de conflits sociaux de grande ampleur comme celui de cette année qui a gravement atteint la fiabilité et l'image de marque des ports français.

En revanche, on doit déplorer le retard apporté à la mise en place du projet TRIM (Traitement par l'informatique des informations et procédures liées au transit des marchandises dans les ports). Ce système qui regroupe les armateurs, les transitaires, les consignataires et les exploitants à quai, permettrait une accélération de la circulation des informations ainsi qu'une plus grande clarté dans les opérations.

Mais deux ans après la mise en place de l'association « TRIM FRANCE » la poursuite de la réalisation marque le pas.

Devant les réticences de certaines parties prenantes et notamment des armateurs, les administrations concernées avaient proposé la réalisation d'une version moins ambitieuse du « Projet TRIM » limitée aux seules informations relatives aux mouvements de marchandises dans les ports, les informations de caractère commercial en étant exclues.

Cependant, la mise en place de ce projet même limité est à nouveau reportée du fait du retard, pour des raisons budgétaires, du système informatique des Douanes, sur lequel TRIM devrait s'appuyer.

En ce qui concerne les procédures de dédouanement, le projet mis au point par SIMPROFRANCE pour accélérer les embarquements de marchandises (dédouanement opéré au vu d'un bordereau d'expédition accompagnant la marchandise de l'usine au navire) est arrivé à son terme, la Direction générale des douanes ayant mis en service le bordereau d'expédition. La mise en place de la procédure est en cours dans les ports et les premiers résultats indiquent le succès de cette innovation.

#### IV - LES AUTRES PORTS.

Ces ports regroupent les ports de pêche et les ports concédés (essentiellement pour ces derniers, les ports de plaisance).

##### A - Les ports de pêche.

En 1980, comme en 1979 et 1978, 10,6 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus pour l'équipement des ports de pêche, chapitre 53-32, article 50. Ceci représente une nette diminution (- 11,7 %) par rapport à la dotation 1977 (12 millions de francs) elle-même déjà en régression sur celle de 1976 de 14,3 % (14 millions de francs).

Ces crédits correspondent à la part de l'Etat dans les opérations d'investissements d'infrastructures portuaires des ports de pêche en métropole : il s'agit des investissements exécutés par l'Etat auxquels les concessionnaires de superstructures portuaires apportent des fonds de concours.

Peu d'opérations sont prévues dans les ports de pêche de catégorie I (BOULOGNE, FECAMP, CONCARNEAU et LA ROCHELLE), les principales opérations concernant les ports de pêche de catégorie II. Du fait de la déconcentration opérée au niveau régional, il est seulement possible d'indiquer que les principales régions concernées seront la Basse-Normandie, la Bretagne, la région Poitou-Charente et l'Aquitaine.

Il est vrai que la faiblesse des dotations au titre des investissements exécutés par l'Etat est quelque peu compensée par l'augmentation des dotations inscrites au chapitre 63-30 et qui correspondent aux subventions aux dépenses d'investissements engagés par les concessionnaires maîtres d'ouvrage. Malheureusement, il n'est pas possible d'individualiser, au sein de ces subventions, la part qui bénéficie aux ports de pêche.

Quant aux crédits de fonctionnement, il est prévu pour 1980 au chapitre 35-34, article 20, des crédits d'entretien et d'exploitation d'un montant de 8,43 millions de francs contre 7,28 millions en 1979 (+ 15,7 %).

##### B - Les ports concédés.

Il s'agit essentiellement des ports de plaisance.

Leur dotation est en augmentation de 38 % avec un montant total, sous forme de subventions d'équipement, de 34,7 millions de francs.



Au sein de cette dotation, la réalisation du nouveau port de NICE figurait pour 25 millions de francs.

L'opération de construction du nouveau port de NICE a été engagée en 1977. Elle a pour objectif de permettre la réception sans difficultés des nouveaux car-ferries assurant le trafic entre le continent et la CORSE. La mise en service des nouveaux équipements portuaires doit intervenir au printemps 1981, au moment où commencera l'exploitation du nouveau car-ferry de 145 m de longueur sur la liaison NICE- CORSE.

Le coût de l'opération était évalué à 250 millions de francs courants environ pour les infrastructures. Cette estimation tient compte des aléas techniques rencontrés ainsi que des compléments d'ouvrages jugés nécessaires pour une exploitation satisfaisante.

Le nouveau port, en catégorie II, a fait l'objet d'une concession globale à la Chambre de Commerce et d'Industrie de NICE et des Alpes-Maritimes, qui assure de ce fait la maîtrise d'ouvrages des travaux.

L'Etat intervient en apportant une subvention qui atteindra au total 65,6 millions de francs dont 21,2 millions de francs ont d'ores et déjà été mis en place sur les exercices budgétaires 1977 à 1979 et 25,4 millions de francs sont prévus en 1980.

La Chambre de Commerce de NICE a obtenu des participations substantielles des collectivités locales, Département des Alpes-Maritimes d'une part, ville de NICE d'autre part. Suivant les tranches de travaux, ces participations atteignent 42 % ou 49 % du montant des dépenses allégeant d'autant la charge que la Chambre de Commerce concessionnaire répercute sur les usagers.

La Chambre de Commerce finance entièrement les superstructures, pour un montant de 40 millions de francs.

C'est du moins ainsi que se présentait l'opération avant que ne se produise le « tsunami » qui a touché une partie de la région de NICE, et sur les causes duquel les experts sont maintenant à peu près unanimes à considérer qu'elles sont liées à la construction du nouveau port.

La construction du nouveau port est donc remise en question, non pas tant dans son principe, que dans son ampleur. Mais, actuellement, aucune décision n'a encore été prise.

## CONCLUSION.

Au terme de l'examen du budget des ports pour 1980, on ne peut que constater que les crédits qui leur sont affectés ne progressent pas suffisamment. **La progression de 8,5 % du budget total est inférieure à la hausse des prix et représente donc une régression en volume.**

Par ailleurs, l'augmentation des dotations dont bénéficient certains chapitres ne doit pas faire illusion. Elle correspond fréquemment aux nouvelles charges que les ports auront à supporter en 1980. C'est le cas par exemple de l'assujettissement à la TVA qui sera cette année effective, alors que, bien qu'ils eussent dû la supporter en 1979, les ports en avaient été exemptés en pratique.

Certes, cette faible progression des crédits peut trouver une certaine justification dans la faiblesse du trafic des ports français qui n'ont pas retrouvé leur niveau de 1974. Mais à l'inverse, il est permis de se demander si l'augmentation du trafic ne postule pas l'accroissement des dotations d'équipement de façon à réaliser les investissements, non pas tant en capacité, mais plutôt de modernisation et destinés à accroître la productivité et la compétitivité. **Dès lors, la diminution des autorisations de programme paraît inquiétante.**

Un certain nombre de ports ne disposent pas des infrastructures désormais nécessaires pour s'adapter aux nouvelles formes du trafic portuaire et notamment de quais à conteneurs. Pour ne prendre qu'un seul exemple, l'absence d'un tel quai handicape gravement le développement du port de DIEPPE dans le trafic de la banane.

Par ailleurs, la faiblesse des dotations d'équipement au cours des récentes années explique que le taux de réalisation en francs constants, du PAP N° 9 « Développer le trafic de marchandises diverses dans les grands ports français » ne sera que de 57 % à la fin de 1980.

## EXAMEN EN COMMISSION.

Au cours de sa réunion du 24 octobre 1979, la Commission des finances a examiné sur le rapport de M. Tony LARUE, rapporteur spécial, les crédits des ports maritimes.

Les moyens mis à la disposition des ports maritimes se caractérisent par,

– une *légère augmentation des crédits de fonctionnement* qui passent de 258,2 millions de francs en 1979 à 291 millions de francs en 1980, soit une progression de 12,7 %.

– une *régression des autorisations de programme*. Celles-ci qui étaient en effet de 407,6 millions de francs en 1979 seront de 401,6 millions de francs en 1980. Cette régression s'inscrit dans la lignée des années précédentes. L'année 1979 avait connu une stagnation des dotations d'équipement, et les années 1978 et 1977 étaient déjà en régression.

La subvention de fonctionnement allouée par l'Etat aux six ports autonomes de la métropole et au port autonome de la GUADELOUPE connaît une progression très légèrement supérieure à l'évolution générale des prix (+ 11,7 %) en passant de 231,4 millions de francs en 1979 à 258,4 millions pour 1980.

Concernant les dépenses d'équipement, les ports de commerce reçoivent 355,2 millions de francs en autorisations de programme contre 371 millions de francs en 1979, soit une réduction de 4,2 %. Elle fait suite à la réduction amorcée en 1978 (- 8,2 %) et poursuivie en 1979 (- 4,7 %).

M. de MONTALEMBERT a évoqué les problèmes posés par le développement des transports par conteneurs. S'il s'est félicité de la construction d'un quai à conteneurs à POINTE-A-PITRE, il a regretté que le port de DIEPPE n'en soit pas encore doté, ce qui amène un détournement du trafic de la banane au détriment de ce port.

M. LE PORS s'est demandé s'il n'y avait pas des infrastructures sur-dimensionnées comme par exemple FOS et MARSEILLE et si, en conséquence, il ne conviendrait pas de poser le principe d'un plan d'urbanisation portuaire. Ainsi à DUNKERQUE, il y a un bassin de 300 000 tonnes mais pas de quais.

Votre Commission des finances, dans sa majorité, a décidé de soumettre le projet de budget des ports à l'appréciation du SENAT.