

N° 52

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1979-1980

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

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
**sur le projet de loi de finances pour 1980, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE
NATIONALE.**

TOME XII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD.

Sénateur.

(1) *Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Robert Laucournet, Bernard Legrand, Joseph Yvon, Marcel Lucotte, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, Raymond Dumont, André Barroux, secrétaires ; Octave Bajeux, Bernard Barbier, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Auguste Billiémaz, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Raymond Bouvier, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Auguste Chupin, Jean Colin, Jacques Coudert, Raymond Courrière, Pierre Croze, Hector Dubois, Émile Durieux, Gérard Ehlers, Jean Filippi, Léon-Jean Grégory, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo, Maurice Janetti, Maxime Javelly, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Labonde, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Moission, Pierre Noé, Henri Olivier, Louis Orvoen, Bernard Parmantier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, François Prigent, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, Maurice Schumann, Michel Sordel, Marcel Souquet, Pierre Tajan, René Travert, Raoul Vadepied, Frédéric Wirth, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (6^e législ.) : 1290 et annexes, 1292 (annexe 41), 1297 (tome XXI), et in-8° 227.

Sénat : 49 et 50 (tome III, annexe 30) (1979-1980).

Loi de finances. – Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages
Avant-propos	3
I – L'évolution du trafic des marchandises	4
A) Résultats généraux enregistrés en 1978	4
B) Trafic des marchandises en conteneurs	8
C) Résultats du premier semestre 1979	9
D) Résultats comparés des principaux ports étrangers européens	11
II – L'évolution du trafic des passagers	13
III – L'influence des troubles sociaux et des détournements de trafic	15
A) Les troubles sociaux	15
B) Les détournements de trafic	16
IV – La situation financière des ports autonomes métropolitains	18
V – La traduction financière des objectifs du VII ^e Plan	19
VI – Les crédits demandés pour 1980	22
Examen en commission	23

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'avis que votre Commission est amenée à donner sur les différents budgets qui lui sont présentés prend, cette année, une signification particulière. Au moment où s'achève un Plan et où un autre s'élabore, nous serons conduits à faire le bilan de l'un et proposer, compte tenu de l'expérience, des actions, sinon quantitatives, du moins qualitatives.

En effet, l'activité portuaire se développe dans le cadre des échanges internationaux et 1974, l'année du début de la crise que nous subissons, a marqué le point culminant du trafic des ports maritimes français avec 306 millions de tonnes. Depuis la baisse du trafic pétrolier, les échanges se situent au niveau de 290 millions de tonnes. Mais, pendant la même période, jusqu'en 1978, le trafic des marchandises diverses, le trafic « riche », a progressé de 9 millions de tonnes. Or, les effets directs et induits d'une tonne de marchandises diverses sont, au niveau portuaire, quarante fois plus importants que ceux procurés par une tonne de pétrole.

Nous analyserons d'abord les résultats du trafic portuaire français comparé avec les principaux ports européens. Cela nous permettra, ensuite, de mieux juger de la situation financière des principaux ports, non seulement dans leur contexte économique et politique propre, mais face aux phénomènes humains provoqués par leur modernisation.

Il sera enfin proposé d'étudier les moyens financiers prévus dans le budget 1980 en les situant dans le cadre du Plan en cours, sans négliger qu'un plan se juge sur les résultats économiques et sociaux qu'il est censé provoquer, et non sur les masses budgétaires mobilisées pour les réaliser.

I. - L'EVOLUTION DU TRAFIC DES MARCHANDISES DANS LES PORTS FRANCAIS

A) Résultats généraux enregistrés en 1978

Les résultats connus du trafic des principaux ports maritimes français dans le courant du premier semestre 1978 pouvaient laisser présager une diminution sensible pour l'année considérée. Or, la réduction du trafic du pétrole brut (146,1 millions de tonnes contre 158 millions de tonnes en 1977, réception et réexpédition) a été compensée par l'accroissement des importations de pondéreux, charbons en particulier, et par la progression des marchandises diverses qui marque une augmentation de 8 % sur l'année précédente (40,3 millions de tonnes contre 37,3 millions de tonnes en 1977). Si l'on tient compte des échanges réalisés au niveau des ports français d'outre-mer (1,27 % du trafic total en 1978), l'activité de l'ensemble de nos ports se définit, l'année dernière, par une stabilité légèrement positive (+ 0,05 %).

Les entrées, avec 235 millions de tonnes, dont 161 millions de tonnes de produits pétroliers, sont en légère hausse (+ 0,33 %). Les sorties, avec 59 millions de tonnes, dont près de 21 millions de tonnes de produits pétroliers, sont en baisse de 1 % par rapport à 1977.

Marseille reste le premier port français, mais la diminution de son activité (- 4,3 %) s'explique par des caractères qui lui sont propres. La réduction de son trafic pétrolier résulte non seulement de la quasi-disparition du trafic d'éclatement, mais également de la grève des inscrits maritimes et d'un accident survenu aux tuyaux au Sud d'Arles. Les vracs augmentent d'un million de tonnes et les marchandises diverses progressent de 5,5 %.

Le Havre, deuxième port français, voit également son trafic global diminuer de 4,1 %. Cette diminution n'est imputable qu'au trafic des hydrocarbures. On peut néanmoins fonder des espoirs dans le domaine du remport de pétrole brut à Antifer qui peut devenir un port d'éclatement. D'autre part, l'effort de diversification opéré depuis le début de la crise pétrolière porte ses fruits : les catégories autres que les hydrocarbures augmentent de 16 %. La progression la plus spectaculaire se développe au niveau du trafic du charbon puisque le cap des 5 millions de tonnes a été franchi pour la première fois en 1978. Il faut noter que la mise en service d'un nouveau port-minéralier accessible aux navires de 140 000 tonnes facilite cette progression. D'autre part, il convient de signaler que plusieurs navires minéraliers allègent au port du Havre avant de poursuivre leur route vers Bilbao, Dunkerque ou Anvers. Enfin, le trafic des marchandises diverses montre une augmentation d'environ 3 % sur 1977 avec, en 1978, 700 000 tonnes de plus à l'exportation qu'à l'importation.

Ces résultats auraient été plus satisfaisants si la Compagnie United States Lines n'avait réduit son trafic des deux tiers.

Dunkerque bénéficie d'une situation géographique exceptionnelle et c'est peut-être une des raisons qui explique les excellents résultats de 1978. Ceux-ci progressent de 9 % par rapport à l'année précédente, soit 2 900 000 tonnes de hausse dont 900 000 tonnes pour les marchandises diverses. La progression des

importations d'hydrocarbures peut s'expliquer par la mise en service récente du vapocraqueur de COPENOR. Il faut noter également la progression du trafic du charbon (+ 20 %), des produits métallurgiques dont Dunkerque est le premier port exportateur français, et celui exceptionnel du sucre (+ 52 %) grâce à la mise en service du premier terminal spécialisé européen.

Un nouveau record de tonnage est à mettre au crédit du port de Rouen dont le trafic global pour 1978 dépasse 18,300 millions de tonnes contre 16,900 millions de tonnes en 1977.

D'autre part, Rouen est le seul port autonome dont le trafic import-export tend à l'équilibre, sans doute parce que le pétrole brut représente un tonnage faible, tandis que les trafics riches sont en augmentation.

Le trafic global de Nantes-Saint-Nazaire augmente de 1,9 % en un an. L'achèvement du terminal méthanier prévu pour le milieu de l'année 1980 améliorera les résultats de ce port dont la part de trafic réservée aux hydrocarbures avoisine 80 % en 1978.

Si Bordeaux est le moins important des ports autonomes métropolitains, sa situation a cessé de se détériorer et, d'une année à l'autre, le trafic global marque une hausse de près de 7 %, et de plus de 9 % pour les marchandises diverses.

Le trafic des ports métropolitains non autonomes représente 13,8 % du trafic portuaire français, augmenté de 1,876 million de tonnes par rapport à 1977 (+ 4,8 %). La part des ports d'outre-mer, fort modeste, se réduit à 1,27 % du trafic global.

Les tableaux ci-joints résument les résultats du trafic portuaire français.

A - Marchandises entrées

Ports Autonomes (classement géographique)	Marchandises diverses	Hydrocarbures	Tous produits
DUNERQUE	987	9 946	28 356
LE HAVRE	3 060	51 070	61 898
ROUEN	1 058	2 166	9 859
NANTES - SAINT-NAZAIRE	738	11 426	14 083
BORDEAUX	574	7 784	9 856
MARSEILLE	2 540	68 834	81 325
Ensemble des Ports Autonomes	8 967	151 226	205 377
Autres ports métropolitains	8 098	9 151	27 146
Ensemble des ports métropolitains	17 065	160 377	232 523
Ensemble des ports d'Outre-mer	911	851	2 845
Ensemble des ports français	17 976	161 228	235 366

B - Marchandises sorties

Ports Autonomes (classement géographique)	Marchandises diverses	Hydrocarbures	tous produits
DUNERQUE	4 257	1 983	7 231
LE HAVRE	3 771	7 387	13 045
ROUEN	2 288	2 970	8 485
NANTES SAINT-NAZAIRE	305	1 414	2 055
BORDEAUX	591	1 038	2 247
MARSEILLE	5 412	4 720	12 082
Ensemble des Ports Autonomes	16 624	19 512	45 145
Autres Ports métropolitains	6 692	1 127	13 062
Ensemble des ports métropolitains	23 316	20 639	58 207
Ensemble des ports d'Outre Mer	405	236	905
Ensemble des ports français	23 721	20 875	59 112

C - Marchandises trafic total

Ports Autonomes (classement géographique)	Marchandises diverses	Hydrocarbures	tous produits
DUNKERQUE	5 244	11 929	35 677
LE HAVRE	6 831	58 457	74 943
ROUEN	3 356	8 136	18 344
NANTES SAINT-MAZARE	1 043	12 840	16 139
BORDEAUX	1 165	8 822	12 103
MARSEILLE	7 952	73 554	93 407
Ensemble des Ports Autonomes	25 591	170 738	250 522
Autres ports métropolitains	14 790	10 278	40 208
Ensemble des ports métropolitains	40 381	181 016	290 730
Ensemble des ports d'Outre-Mer	1 316	1 087	3 748
Ensemble des ports français	41 527	182 103	294 478

Résultats du trafic portuaire en 1978
(en milliers de tonnes)

B) Trafic des marchandises en conteneurs

La part des marchandises diverses transportées en conteneurs va en augmentant chaque année. Dans les ports qui ne sont pas équipés de portiques, le traitement des conteneurs est assuré soit par les grues de quai, soit par les moyens de bord des navires, soit par les techniques de roulage. Le tableau ci-joint permet d'apprécier cette évolution.

Poids bruts (en tonnes)				Nombre réel de conteneurs(1)			
Années	Entrées	Sorties	Total	Entrées	Sorties	Total	
1971	575.000	771.500	1.346.500	47.535	58.220	105.755	
1972	856.500	1.134.000	1.990.500	81.730	93.600	175.330	
1973	1.256.000	1.639.500	2.895.500	97.970	116.470	214.440	
1974	1.513.000	1.942.000	3.455.000	115.600	141.625	257.225	
1975	1.735.000	2.076.500	3.811.500	142.845	154.700	297.545	
1976	2.462.000	2.997.500	5.423.500	204.410	232.045	436.455	
1977	2.699.500	3.757.500	6.457.000	245.850	284.550	530.400	
1978	3.000.400	4.540.100	7.540.500	293.600	369.850	663.450	
(1) de 6m de long ou plus pleins et vides							

Evolution du trafic de marchandises en conteneurs des ports maritimes de commerce métropolitains

Source d'information : Journal de la Marine Marchande, 28 juin 1979

La conteneurisation posera à terme – sinon déjà – des problèmes humains de réduction des besoins de manutention.

C) Résultats du premier semestre 1979

Alors qu'en 1978 il y avait eu une baisse de nos importations d'hydrocarbures, dues à différentes causes, le premier semestre de 1979 marque un renversement de cette tendance (+ 17,3 %). Par contre, sauf au Havre, à Nantes et à Bordeaux, se précise une baisse générale du trafic des marchandises diverses (- 0,3 %). Il est encore trop tôt pour tirer des conclusions de ce dernier phénomène.

Le tableau ci-joint expose la situation actuelle des six ports autonomes.

Ports concernés (Classement géographique)	Année de référence	Pétrole brut	Autres vracs solides ou liquides	Marchandises diverses	Total
DUNKERQUE	1979	4 784	11 968	2 717	19 469
	1978	4 462	10 295	2 764	17 521
	1979/1978	+ 7,2 %	+ 16,3 %	- 1,7 %	+ 11,1 %
LE HAVRE	1979	30 353	8 212	3 633	42 198
	1978	26 131	7 364	3 555	37 050
	1979/1978	+ 16,2 %	+ 11,5 %	+ 2,2 %	+ 13,9 %
ROUEN	1979	266	8 346	1 711	10 323
	1978	205	7 531	1 785	9 521
	1979/1978	+ 29,8 %	+ 10,8 %	- 4,2 %	+ 8,4 %
NANTES SAINT NAZAIRE	1979	4 447	2 991	809	8 247
	1978	4 503	2 965	554	8 022
	1979/1978	- 1,2 %	+ 0,1 %	+ 46,0 %	+ 2,8 %
BORDEAUX	1979	3 100	2 880	611	6 591
	1978	2 432	2 645	561	5 638
	1979/1978	+ 27,5 %	+ 8,9 %	+ 8,9 %	+ 16,9 %
MARSEILLE	1979	38 267	11 311	3 980	53 558
	1978	31 494	9 963	4 288	45 745
	1979/1978	+ 21,5 %	+ 13,5 %	- 7,2 %	+ 17,1 %
ENSEMBLE DES SIX PORTS AUTONOMES	1979	81 417	45 708	13 461	140 386
	1978	69 227	40 763	13 507	123 497
	1979/1978	+ 17,3 %	+ 12,1 %	- 0,3 %	+ 13,7 %

N.B. - Les tonnages sont exprimés en 1 000 tonnes.

Trafic de marchandises des Ports Autonomes

Ensemble des marchandises débarquées
et embarquées cumulées à fin juin
(Résultats provisoires)

D) Résultats comparés des principaux ports étrangers européens

Le trafic du port d'Amsterdam augmente de 5,5 % par rapport à 1977. Cette progression est due au poste des hydrocarbures, malgré la stagnation du poste marchandises diverses et la chute des importations de minerais.

Selon les dernières estimations connues, Anvers, le concurrent direct de Dunkerque, a augmenté son trafic global de + 3,2 %, malgré une baisse de 9,8 % du poste hydrocarbures. La balance positive du trafic a été réalisée par l'évolution favorable du trafic conteneurisé.

La régression du trafic du port de Barcelone est à mettre au poste des marchandises diverses (- 12,2 %) qui influent sur le résultat global (- 1,32 %).

La progression du trafic conteneurisé et des marchandises diverses, malgré le recul des vracs, permet au port de Brême d'enregistrer une progression totale de son trafic de l'ordre de 8,26 % par rapport à 1977.

Gênes présente une relative stabilité (1,2 %) d'une année à l'autre, malgré les espoirs mis dans la progression du trafic des hydrocarbures et des vracs secs.

Malgré un recul très important du poste hydrocarbures (- 37 %), Hambourg, grâce à l'augmentation du trafic des marchandises diverses et des autres vracs, voit son trafic total augmenter de 2,6 %.

Rotterdam, dont le seul trafic équivalait, il y a quelques années encore, à l'ensemble du trafic des ports maritimes français, n'échappe pas à la stagnation générale (- 1,9 %), malgré l'augmentation de 16 % du trafic des marchandises diverses. Il faut noter que le trafic des hydrocarbures subit une courbe descendante :

1976 : 183,7 millions de tonnes

1977 : 165,8 millions de tonnes (- 9,7 %)

1978 : 154 millions de tonnes (- 7,1 %).

Le tableau ci-joint confirme l'évolution parallèle du trafic des dix principaux ports étrangers européens avec leurs homologues français.

Ports Européens (Classement alphabétique)	1977			1978		
	Tous produits	Hydro-carbures	Marchandises diverses	Tous produits	Hydro-carbures	Marchandises diverses
AMSTERDAM	16,2	4,2	3,7	17,1	5,2	3,7
ANVERS	67,9	15,0	30,9	70,1	13,6	non disponible
BARCELONE	15,1	4,8	5,7	14,9	3,3	5,0
BILBAO	18,2	9,1	4,0	13,5	6,7	non disponible
BREME	23,0	3,2	14,4	24,9	3,2	15,3
GENES	48,8	35,8	5,5	49,5	36,2	5,6
HANBOURG	53,6	17,7	15,7	55,0	11,0	17,0
LONDRES	43,9	24,9	8,3	43,1	25,3	8,3
ROTTERDAM	269,9	165,8	31,1	255,0	154,0	36,1
ZEEBRUGGE	12,9	5,5	5,6	13,5	4,6	non disponible

Evolution du trafic de marchandises dans les ports étrangers

II. - L'EVOLUTION DU TRAFIC DES PASSAGERS.

L'ensemble des passagers débarqués et embarqués, non compris ceux des Services côtiers des Transports, s'est élevé, en 1978, à près de 13 700 000, soit une augmentation de plus de 15 % par rapport au résultat de 1977. Cette progression était déjà décelée dans les statistiques connues du premier semestre 1978. Le tableau ci-joint précise le trafic au niveau des principaux ports spécialisés.

Ports (classement géographique)	Passagers débarqués	Passagers embarqués	Total
DUNKERQUE	210 470	233 619	444 089 ✓
CALAIS	2 587 684	2 573 346	5 161 030 †
BOULOGNE SUR MER	947 231	938 080	1 885 311 †
DIEPPE	312 413	308 238	620 651 †
LE HAVRE	443 796	428 196	871 992 †
CHERBOURG	287 696	297 815	585 511 -
SAINT MALO	349 155	334 062	683 217 †
MARSEILLE	444 095	491 900	935 995 †
NICE	298 736	301 216	599 952 †
BASTIA	326 132	329 579	655 711 ✓
AJACCIO	209 666	199 522	409 188
Autres Ports	417 019	427 687	844 706
Ensemble des ports métropolitains	6 834 093	6 863 260	13 697 353

Trafic de passagers en 1978

Les résultats connus du premier semestre 1979 confirment l'augmentation de ce trafic de 12,5 % par rapport au premier semestre 1978, ainsi que le démontre le tableau ci-joint.

PORTS (classement géographique)	passagers débarqués	passagers embarqués	Total	Total (6 mois de 1978)
	(premier semestre de 1979)			
DUNKERQUE	88 909	91 359	180 268	203 921
CALAIS	1 035 803	1 001 617	2 037 420	1 995 547
BOULOGNE sur MER	473 059	442 016	915 075	604 933
DIEPPE	151 552	146 546	298 098	199 838
LE HAVRE	197 827	185 907	383 734	351 118
CHERBOURG	115 348	106 494	221 842	166 771
SAINT-MALO	172 347	162 249	334 596	263 897
MARSEILLE	121 857	165 960	287 817	318 456
NICE	60 436	82 625	143 061	142 684
BASTIA	62 949	55 577	118 526	173 029
AJACCIO	80 833	62 958	143 791	144 044
autres ports	150 615	149 301	299 916	198 020
ensemble des ports métropolitains	2 711 535	2 652 609	5 364 144	4 762 263

Trafic de passagers
du premier semestre de 1979

III. - L'INFLUENCE DES TROUBLES SOCIAUX ET DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

L'évolution du trafic a subi les conséquences des troubles sociaux et de certains détournements.

A) Les troubles sociaux

La nouvelle augmentation des droits de port, applicable depuis janvier 1979, ne pourra garantir la bonne gestion des ports français. Après les grèves consécutives au désastre de la réparation navale à Marseille en 1978, la grève des inscrits maritimes à la fin de l'année dernière, le premier semestre de 1979 a vu perturber l'activité des ports français par d'importants mouvements sociaux. Ces mouvements se sont traduits par le refus de travail en heures supplémentaires et du travail de nuit et de dimanche, puis par des arrêts de travail pendant un ou deux jours par semaine. On a pu enregistrer, jusqu'au 24 juillet dernier, 27 jours d'interruption totale de trafic.

C'est ainsi qu'à Dunkerque on peut estimer à 45 000 le nombre de vacations qui n'ont pas été effectuées au cours du premier semestre. Les retards dans les opérations et les durées de séjour des navires sont estimés à 700 journées et équivalent à une perte, pour les armateurs et affrêteurs, de l'ordre de 17,5 millions de francs. Environ soixante navires ont été détournés, ce qui représente une perte de 1,65 million de francs de droits de port, 3 millions de francs de redevances d'outillage.

Au port autonome de Rouen, il y a eu 73 % d'heures d'arrêts de travail de plus qu'en 1978 pendant le seul premier semestre de 1979. A Nantes-St-Nazaire, la perte d'activité est estimée à 21 608 heures de travail ayant touché 233 navires. A Bordeaux, ce sont 150 % d'heures de grèves de plus que pour toute l'année 1978 retardant 360 navires de plus de 24 heures, grevant l'armement de 12 millions de francs de frais supplémentaires.

Marseille évalue à 1,5 million de francs pour les droits de port et à 1 million de francs pour les taxes d'usage, les pertes de recettes induites par les grèves depuis le début de l'année. Pour les cinq premiers mois de l'année, les escales de navires étaient en diminution de 438, soit 5 % par rapport à 1978. La S.N.C.F. signalait qu'en juin 1979 elle n'avait reçu et expédié dans les bassins Ouest de Marseille (Caroute, Fos, Port-St-Louis du Rhône) que 3 500 wagons contre 8 217 en juin 1978, soit une diminution de 57 %.

Si le conflit qui opposait la Fédération nationale des Ports et Docks et l'Union nationale des Industries de la Manutention est réglé, si le Gouvernement a accepté l'augmentation de l'indemnité de garantie pour les jours d'inemploi et la modulation de la contribution patronale versée à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, il appartiendra de rechercher, au niveau de chaque port, les meilleurs moyens d'améliorer les opérations de manutention. Si les techniques, si les matériels ont su évoluer, les professions n'ont pas encore su s'adapter, la loi de 1947 devra être repensée par les divers partenaires.

B) Les détournements de trafic

Les statistiques disponibles sont établies à partir des statistiques douanières par la banque de données des transports SITRAM (Système d'information sur les transports de marchandises).

Le tableau ci-après permet d'apprécier pour les trois dernières années les tonnages et les valeurs des marchandises qui entrent en France ou en sortent, en provenance ou à destination extra-européenne par un port étranger au continent, en employant un mode de transport terrestre.

	1975		1976		1977	
	A	B	A	B	A	B
Importation	7 065	12 555	7 565	19 329	9 362	22 589
Exportation	3 613	10 266	3 284	11 151	4 414	14 403
Total	10 678	22 821	10 849	30 490	13 776	36 992
Part détournée du commerce extérieur	3,2 %	5,3 %	2,9 %	5,2 %	3,7 %	5,5 %

A = tonnage en milliers de tonnes.

B = valeur en millions de francs.

Evolution des tonnages et des valeurs des marchandises qui entrent en France, ou en sortent, en employant un mode de transport terrestre

On peut constater un accroissement spectaculaire de ce trafic en 1977 (+ 26,97 %) par rapport à 1976, qui ne peut être expliqué par les seules grèves du port de Dunkerque. On note néanmoins une nette progression des

débarquements à Anvers et Gand. Par mode d'acheminement par chemin de fer à destination de notre pays, il faut noter une progression du transit et une progression sensible du transit par routes à destination de l'étranger, une diminution du transit par voie d'eau (Rhin exclu), une forte progression dans les deux sens du transit par voie rhénane.

Les chiffres précédents doivent être corrigés par deux éléments d'appréciation. En premier lieu, certaines régions frontalières ne peuvent être mieux desservies que par des ports étrangers. En second lieu, nous assurons le transit de plus de 4 millions de tonnes de marchandises étrangères, et nous transportons par pipe-line à destination de l'Allemagne et de la Suisse des hydrocarbures à partir de Marseille-Fos (19,2 millions de tonnes en 1978).

Si l'on a tendance à minimiser la part relative du trafic réellement détourné par rapport à l'ensemble du trafic portuaire français (1,72 %), sa réduction doit rester un objectif car il concerne en général un trafic « riche » générateur d'emplois.

Un effort particulier doit être demandé à l'armement français pour le développement de lignes régulières, la recherche de nouvelles destinations et l'adoption d'une même cotation de fret au sein des ententes maritimes dont il fait partie.

IV. - LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS AUTONOMES METROPOLITAINS

Conformément à la loi d'autonomie les budgets des ports autonomes sont présentés en équilibre, les prévisions tenant compte du trafic écoulé précédent. Malgré les impératifs de la concurrence internationale, la liberté relative de modifier les droits de port en 1978, (et en 1979), permet de constater une amélioration de la situation financière des ports autonomes pour 1977 et 1978.

Le cas exceptionnel de Marseille, dont le déficit d'exploitation dépasse 60 millions, est la conséquence de la crise de la réparation navale et des mesures prises par l'administration de ce port pour en retarder l'échéance. Le port de Nantes-Saint-Nazaire traverse également une période difficile, mais la mise en service du terminal méthanier à l'horizon 1980 permet d'espérer, à la clôture de cet exercice, un redressement de la situation. La gestion rigoureuse du port de Bordeaux commence à porter ses fruits, tandis que Dunkerque et Le Havre ont des résultats fortement positifs qui leur permettent de mener une politique de réduction de la durée de leurs amortissements.

Comme les ports autonomes ont adopté des politiques différentes d'amortissement, la comparaison entre eux, pour être valable, doit être faite au niveau de la marge brute d'autofinancement qui permet d'évaluer les fonds dont chacun dispose pour le remboursement des emprunts et des investissements nouveaux.

En 1978, et pour les ports autonomes métropolitains, cette marge brute est déterminée par 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, nous pouvons définir la marge nette d'autofinancement pour les ports considérés :

(en millions de francs)

Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes- Saint Nazaire	Bordeaux	Marseille
24,2	36,4	13,9	- 1,1	9,4	- 2,9

V. - LA TRADUCTION FINANCIERE DES OBJECTIFS DU VII^e PLAN

L'un des objectifs du programme d'action prioritaire N° 9 du VII^e Plan, consacré à l'équipement des grands ports maritimes pour le trafic de marchandises diverses, devrait être exécuté, à la fin de l'année 1980, en francs constants, à hauteur de 57 %. Les crédits budgétaires accordés par l'Etat respectivement en 1979 et en 1980 atteignent 42,3 millions de francs et 30 millions de francs.

Il s'agit de poursuivre l'aménagement du canal central maritime du Havre et, à Marseille, de remodeler le bassin de la Pinède et de poursuivre l'aménagement de la darse n° 3 à Fos.

Plusieurs programmes d'action prioritaires d'intérêt régional se trouvent également en cours d'exécution.

Le tableau ci-dessous fournit le détail des sommes consacrées, de 1976 à 1978, au financement du P.A.P. N° 9 et des différents PAPIR.

VII^e Plan - Ports maritimes

Période 1976-1978

Intitulé des PAP et PAPIR	Enveloppe		1976		1977		1978		Total		Taux d'exé- cution
	Vilème								1976 à 1978		
	Plan (MF 1975)	MF courants	MF 1975 (1)	col 10 col 2							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
P.A.P. N° 9 :											
"Action "Equipement des grands ports maritimes pour le trafic des marchandises diverses"	570	65,0	58,9	148,6	122,8	123,0	93,2	336,6	274,9	48,2	
P.A.P.I.R. N° 52-01 :											
"Amélioration du chenal de Donges"	130	-	-	26,0	21,5	34,0	25,8	60,0	47,3	36,4	
P.A.P.I.R. N° 72-02 :											
"Zone portuaire du Verdon"	(2)	-	-	3,4	2,8	19,5	14,8	22,9	17,6	(2)	
P.A.P.I.R. N° 91-01 :											
"Zone portuaire de Sète"	60	-	-	2,0	1,7	17,5	13,3	19,5	15,0	25,0	
P.A.P.I.R. N° 53-11 :											
"Pêche maritime bretonne"	15	4,2	3,8	3,1	2,6	6,1	4,6	13,4	11,0	73,3	

(1) MF 76 / MF 75 : 1,103
MF 77 / MF 75 : 1,210
MF 78 / MF 75 : 1,320

(2) La consistance de ce PAPIR a été modifiée lors du CIAT du 7 novembre 1978 (Nouvelles Aquitaines)

Au terme de l'exercice 1980, les résultats suivants devraient être enregistrés au titre des PAPIR :

- achèvement de l'opération de l'amélioration du chenal de Donges ;
- achèvement du creusement de la passe de l'Ouest dans la zone industrialo-portuaire du Verdon ;
- réalisation, à hauteur de 60 %, en francs constants, de l'extension du port en mer de Sète ;
- réalisation à 115 %, en francs constants, de l'équipement des ports de pêche de la Bretagne.

Les crédits accordés en 1979 et en 1980 à ces différents PAPIR sont les suivants :

(en millions de francs)

Amélioration du chenal de Donges	122,00
Zone industrialo-portuaire du Verdon	27,90
Zone industrialo-portuaire de Sète	32,25
Pêche maritime bretonne	9,50

Au titre des réalisations physiques, il faut noter que les relations de Dunkerque, du Havre et de Marseille-Fos avec leur arrière-pays ont été renforcées, en particulier grâce à l'amélioration des relations autoroutières (Beaune-Mulhouse) et fluviales (lancement, en 1978, de la liaison Rhône-Fos-Port-de-Bouc).

Selon le Ministère des Transports, le développement du trafic de marchandises diverses dans les ports français a été le suivant :

	1975	1976	1977	1978
Trafic de marchandises diverses (en millions de tonnes) (capacités prévues en 1980 : 26 millions de tonnes) :				
Dunkerque.....	4,3	4,7	4,3	5,3
Le Havre.....	5,5	6,3	6,6	6,8
Marseille-Fos.....	6	6,3	7,6	8,0
Longueur de quais construits pour le trafic des marchandises diverses (en m).....	2.200 (1)	650	1.200	400

(1) Dont 740 au titre du programme de développement.

**Développement du trafic de marchandises diverses
dans les ports français
(Ministère des transports)**

Dans les départements d'outre-mer, les années 1977 et 1978 ont été essentiellement marquées par le lancement du quai à conteneurs de Fort-de-France, en Martinique, avec une participation de l'Etat de 27 millions de francs et une première tranche fonctionnelle du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre, en Guadeloupe, avec une participation de l'Etat de 20,2 millions de francs. Un effort important a, par ailleurs, été réalisé en Guyane, pour l'amélioration des profondeurs du chenal du Degrad des Cannes, et à La Réunion, pour l'acquisition de terrains nécessaires à l'extension du port de la Pointe des Galets. Au total, les autorisations de programme mises en place s'élèvent à 43 millions de francs en 1977 et à 35 millions de francs en 1978.

Des crédits importants ont été engagés en Guyane, pour la poursuite du dragage du chenal du Degrad des Cannes et l'approfondissement du chenal du Maroni. Le port de la Pointe des Galets a, par ailleurs, bénéficié d'une dotation importante pour engager l'opération d'aménagement du pertuis Ouest du port. Enfin, un effort a été fait en faveur de Mayotte et surtout de Wallis et Futuna pour compléter le financement de l'opération d'aménagement du Wharf de Sigavé.

Au total, les engagements de l'Etat porteront, en 1979, sur 35 millions de francs pour l'équipement des ports dans les DOM et les TOM.

L'année 1980 verra notamment le lancement à La Réunion, de la réalisation du quai de la darse à matériel financé parallèlement par le Ministère des Transports et le Ministère de la Défense nationale. Des travaux importants devront être réalisés à La Martinique pour la remise en état du quai de l'hydrobase. L'effort réalisé en faveur de la Guyane, de Mayotte et des Territoires d'Outre-Mer sera par ailleurs poursuivi.

VI. - LES CREDITS DEMANDES POUR 1980

L'évolution de la dotation globale, d'une année à l'autre, est la suivante :

(en millions de francs)

	1979	1980
Polices maritimes de signalisation maritime		
Dépenses ordinaires	49,7	57,6
Dépenses en capital :		
- crédits de paiement	113,9	161,9
- autorisations de programme	162,1	172,0
Protection et aménagement du littoral :		
Dépenses ordinaires	-	-
Dépenses en capital		
- crédits de paiement	36,9	46,3
- autorisations de programme	46,2	54,0
Ports maritimes		
Dépenses ordinaires	259,6	292,6
Dépenses en capital		
- crédits de paiement	427,7	452,9
- autorisations de programme	407,7	401,5

Les reclassements budgétaires intervenus depuis plusieurs années ne permettent pas d'apprécier exactement l'évolution de la part relative des crédits affectés aux ports maritimes.

Il est cependant significatif de constater que l'évolution des dotations traduit une régression, en francs constants, de 1979 à 1980. La diminution des autorisations de programme est, semble-t-il, liée à l'absence de données sûres concernant la programmation des investissements au cours du prochain Plan.

Il serait d'ailleurs utile de pouvoir disposer d'un critère de rentabilité des investissements, établi à partir d'une corrélation entre les capitaux engagés et l'accroissement correspondant des trafics, car l'administration ne dispose pas encore de tels éléments d'appréciation.

Par ailleurs, le coût financier des événements survenus à Nice est à prendre en considération ; l'effondrement d'une partie du port représente une part évaluée à 160 millions de francs ; la part de l'Etat, sur ce total, est de 35 millions de francs.

EXAMEN EN COMMISSION

Votre Commission des Affaires économiques et du Plan a examiné ce budget lors de sa séance du 7 novembre 1979.

Après l'exposé du Rapporteur pour avis, un débat s'est instauré. M. EHLERS s'est inquiété de l'aggravation de la situation des ports français et a regretté l'important détournement de trafic qui s'effectue au profit des ports étrangers. MM. LAUCOURNET et LEGRAND ont insisté sur la nécessité de mieux relier aux objectifs de l'aménagement du territoire les actions entreprises dans le domaine des ports maritimes.

* *

Après avoir souhaité une amélioration des liaisons entre les différents ports et leur arrière-pays, votre Commission des Affaires économiques et du Plan a approuvé les conclusions du rapporteur et soumet à l'appréciation du Sénat les dispositions de la loi de finances pour 1980 concernant les ports maritimes.