

N° 100

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1980-1981

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1980.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi de finances pour 1981, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME XIII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD,

Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Michel Chauty, président ; Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents ; Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires ; Octave Bajeux, Charles Beaupetit, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Colin, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Jean-Paul Hammann, Rémi Herment, Bernard Hugo (Yvelines), Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kausse, Pierre Labonde, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, André Lejeune, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Paul Mistral, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmentier, Albert Pen, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Jean-François Pintat, Richard Pouille, Maurice PrévotEAU, Jean Puech, Roger Quilliot, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (6^e légial.) : 1933 et annexes, 1976 (annexe 44), 1981 (tome XXIII) et in-8° 359.

Sénat : 97 et 98 (annexe 30) (1980-1981).

Loi de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages
Introduction	3
PREMIERE PARTIE. — L'activité portuaire	5
I. — Situation du trafic des ports maritimes français	5
A. — Résultats généraux pour 1979	5
1. L'évolution du trafic de marchandises	5
2. L'évolution du trafic de passagers	9
B. — Résultats du premier semestre 1980	9
C. — Trafic des marchandises en conteneurs	9
D. — Résultats comparés des principaux ports européens	10
II. — Situation financière des ports autonomes métropolitains	11
III. — Facteurs de vulnérabilité des ports français	13
A. — Les détournements de trafics	13
B. — Les troubles sociaux	14
C. — La faiblesse des actions de promotion commerciale	15
D. — L'insuffisance de la desserte des ports français	16
E. — L'absence de politique portuaire européenne	17
DEUXIEME PARTIE. — Perspectives de développement des ports maritimes pour le VIII^e Plan	19
I. — Bilan du VII ^e Plan	19
II. — Perspectives pour le VIII ^e Plan	21
TROISIEME PARTIE. — Présentation des crédits pour 1981	27
I. — Ports métropolitains	27
A. — L'évolution des dotations	27
B. — Les projets de travaux	30
II. — Ports d'outre-mer	33
Examen en Commission	35

INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

Les ports maritimes jouent un rôle essentiel d'entraînement sur les échanges extérieurs et sur l'activité économique ; ils constituent par ailleurs un élément très important pour le développement des régions littorales et un maillon essentiel de la chaîne des transports.

Pour la première fois depuis 1974, les statistiques concernant le trafic des ports maritimes français en 1979 montrent un dépassement des résultats atteints au moment du premier « choc » pétrolier en 1974, année où nos ports avaient traité 306 millions de tonnes, importations et exportations confondues.

Si l'on constate une augmentation de 15 % du trafic des ports métropolitains entre 1978 et 1979, cette augmentation est due, pour une large part, à la nécessité de reconstituer nos stocks d'hydrocarbures et à la progression des importations charbonnières beaucoup plus qu'au développement du traitement des marchandises diverses.

C'est dire la vulnérabilité des ports spécialisés face à la politique énergétique de la nation et la nécessité d'adapter leurs installations aux nouvelles conditions de l'activité économique. Aussi, une plus grande concertation devrait-elle s'instaurer entre l'Etat et les différentes parties « prenantes » de la marchandise. En effet la politique « égocentrique », suivie jusqu'à ce jour, à la fois par les administrations portuaires et les professions et organismes qui participent au traitement de la marchandise, peut se révéler, à terme, dangereuse.

Nous analyserons d'abord les différents éléments qui constituent le trafic portuaire français, métropolitain et d'outre-mer, comparés aux résultats connus des principaux ports européens. Au vu de ces résultats, nous préciserons la situation financière de nos principaux ports, puis nous aborderons quelques facteurs — économiques ou sociaux notamment — qui concourent directement ou indirectement aux résultats obtenus.

Dans une deuxième partie, nous essaierons de faire le bilan des réalisations du VII^e Plan qui s'achève et nous évoquerons les pers-

pectives des ports maritimes à l'horizon d'un VIII^e Plan qui n'a pas encore été adopté par le Parlement.

Enfin nous présenterons les crédits proposés dans le projet de loi de finances pour 1981 concernant les ports métropolitains et d'outre-mer.

PREMIÈRE PARTIE

L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

I. — LA SITUATION DU TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANÇAIS

A. — Résultats généraux pour 1979.

1. *Evolution du trafic des marchandises.*

Le trafic commercial global des ports maritimes français a porté en 1979 sur plus de 335 millions de tonnes en progression de 13,83 % par rapport à 1978.

Cette progression importante est due à la fois à l'augmentation des importations et expéditions des hydrocarbures (+ 28,708 millions de tonnes) et aux autres marchandises traitées (+ 11,738 millions de tonnes).

Les entrées, avec 262,094 millions de tonnes, dont 180,808 millions de tonnes de produits pétroliers augmentent de 26,728 millions de tonnes, soit 11,35 %. Les sorties, avec 73,128 millions de tonnes, dont 30,304 millions de tonnes d'hydrocarbures, progressent de 14,016 millions de tonnes, soit 23,71 %.

Ces progrès affectent tous les ports autonomes qui ont pu faire face dans de bonnes conditions à cet accroissement d'activité. Ils ont traité en 1979, 83,6 % de l'ensemble du trafic commercial de marchandises des ports métropolitains (pêche et ravitaillement non compris) et ont augmenté leurs activités de 14 % en moyenne par rapport à l'année précédente.

Ils représentent un effectif de 8.000 personnes environ et produisent une valeur ajoutée de 1.200 millions de francs. Entre 1975 et 1979, les évolutions du trafic et des effectifs font apparaître une amélioration de la productivité des ports autonomes ainsi que le montre le tableau ci-après :

Ports	1973		1979	
	Traffic (sauf hydrocarbures) (1)	Effectifs	Traffic (sauf hydrocarbures) (1)	Effectifs
Dunkerque	19,234	1.189	27,379	1.113
Le Havre	11,315	1.647	18,133	1.662
Rouen	9,516	798	14,160	798
Nantes - Saint-Nazaire	3,282	529	3,734	505
Bordeaux	2,837	859	4,026	812
Marseille	14,270	1.438	19,662	(2) 1.682

(1) En millions de tonnes.

(2) Ce niveau d'effectifs résulte notamment de la création d'un service de surveillance pour assurer la sécurité (environ 100 personnes) et de l'extension vers Fos.

Le port de Marseille reste le premier port français, compte tenu de l'importance du trafic pétrolier dont il a pu bénéficier en 1979 (90,769 millions de tonnes, pour un trafic global de 109,131 millions de tonnes). Cette croissance est due bien sûr à la reconstitution des stocks de l'industrie pétrolière, mais aussi à la reprise du trafic d'éclatement et au développement des productions des raffineries locales qui a permis la réexportation de produits raffinés.

Par contre, on note une stagnation, sinon un recul dans le trafic des autres marchandises, les conflits sociaux n'étant pas étrangers à ce phénomène.

Le Havre suit une politique de diversification de ses trafics pour rééquilibrer le poids que représentent les échargés pétroliers. C'est ainsi qu'en 1973, les entrées et sorties des hydrocarbures représentaient 77,5 millions de tonnes, contre 68 millions de tonnes en 1979. L'effort porte à la fois sur l'augmentation du trafic charbonnier (+ 21,1 % par rapport à 1978) et celui des marchandises diverses (+ 11,70 %).

Dunkerque réalise en 1979 un record absolu de tonnage puisqu'il dépasse pour la première fois 40 millions de tonnes, soit une augmentation de 14,25 % du trafic général par rapport à 1978. Il faut noter une forte croissance des hydrocarbures, du charbon, des minerais et des marchandises diverses (+ 30,8 %) malgré la forte concurrence des ports étrangers du Nord.

Rouen réussit depuis 1976 à dépasser chaque année son record de trafic, avec une nouvelle amélioration de 11,16 % en 1979 par rapport à 1978. Il faut noter la tendance à l'équilibre entre les importations (10,714 millions de tonnes) et les exportations (9,679 mil-

lions de tonnes), ce qui permet au port de Rouen d'offrir un fret de retour aux navires arrivés chargés. Il faut noter par contre deux éléments défavorables, à la fois la chute du trafic des vins et la perte du trafic bananier, celui-ci posant un problème sur le plan des ouvriers manutentionnaires.

Si Nantes-Saint-Nazaire voit, paradoxalement, décroître son trafic d'hydrocarbures (— 1,211 million de tonnes, — 9,48 % par rapport à 1978), les autres trafics augmentent de 13,25 % d'une année sur l'autre.

La situation du port de Bordeaux a cessé de se détériorer. Si l'on assiste à une progression normale des hydrocarbures (+ 0,916 millions de tonnes, + 10,38 % par rapport à 1978), il faut constater également une augmentation de trafic de 22,67 % en ce qui concerne les autres produits. Cette augmentation est due en grande partie aux activités du terminal conteneurs et rouliers du Verdon.

Les tableaux ci-après rendent compte des résultats du trafic portuaire français.

MARCHANDISES ENTRÉES

(En millions de tonnes.)

Ports autonomes (classement géographique)	Autres marchandises	Hydrocarbures	Tous produits
Dunkerque	22,012	10,670	32,682
Le Havre	12,043	57,268	69,311
Rouen	7,818	2,896	10,714
Nantes - Saint-Nazaire	3,117	10,337	13,454
Bordeaux	2,707	8,268	10,975
Marseille	11,939	80,400	92,339
Ensemble des ports autonomes	59,636	169,839	229,475
Autres ports métropolitains	19,826	9,887	29,713
Ensemble des ports métropolitains	79,462	179,726	259,188
Ensemble des ports d'outre-mer	1,826	1,080	2,906
Ensemble des ports français	81,288	180,806	262,094

MARCHANDISES SORTIES

(En millions de tonnes.)

Ports autonomes (classement géographique)	Autres marchandises	Hydrocarbures	Tous produits
Dunkerque	5,366	2,713	8,079
Le Havre	6,091	10,772	16,863
Rouen	6,343	3,336	9,679
Nantes - Saint-Nazaire	0,618	1,292	1,910
Bordeaux	1,318	1,470	2,788
Marseille	7,723	9,069	16,792
Ensemble des ports autonomes	27,459	28,652	56,111
Autres ports métropolitains	14,311	1,417	15,728
Ensemble des ports métropolitains	41,770	30,069	71,839
Ensemble des ports d'outre-mer	1,054	0,235	1,289
Ensemble des ports français	42,824	30,304	73,128

MARCHANDISES TRAFIC TOTAL

(En millions de francs.)

Ports autonomes (classement géographique)	Autres marchandises	Hydrocarbures	Tous produits
Dunkerque	27,378	13,383	40,761
Le Havre	18,134	68,040	86,174
Rouen	14,161	6,232	20,393
Nantes - Saint-Nazaire	3,735	11,629	14,664
Bordeaux	4,025	9,738	13,763
Marseille	19,662	90,469	109,131
Ensemble des ports autonomes	87,095	198,491	285,586
Autres ports métropolitains	34,137	11,304	45,441
Ensemble des ports métropolitains	121,232	209,495	331,027
Ensemble des ports d'outre-mer	2,880	1,316	4,196
Ensemble des ports français	124,113	210,811	335,223

2. Evolution du trafic des passagers.

En 1979, le trafic des passagers, non compris ceux des services côtiers de transport, marque une nouvelle progression annuelle (+ 13,5 % environ par rapport à 1978) et atteint les 15 millions de passagers embarqués et débarqués. Cette progression se maintient pour le premier semestre 1980 par comparaison avec le premier trimestre 1979 (+ 17,9 %). L'augmentation est plus sensible pour les ports spécialisés de la mer du Nord que pour les ports méditerranéens.

Calais, avec 5.304.000 voyageurs débarqués et embarqués, reste le premier port de voyageurs, suivi par Boulogne-sur-Mer (943.000), Bastia (791.000) et Cherbourg (680.000). Ces huit ports qui ont dépassé les 500.000 passagers par an débarqués et embarqués, assurent 85,5 % du trafic total de l'ensemble des ports métropolitains.

B. — Résultats partiels pour 1980.

Il n'est pas encore possible de déterminer l'évolution générale du trafic portuaire pour 1980. On peut constater pour le premier semestre, par rapport au premier semestre 1979, une diminution du poste pétrole brut pour l'ensemble des ports autonomes, à l'exception du port de Rouen. Par contre, l'évolution comparative des autres trafics est positive et voisine de 12 % en moyenne. Par ailleurs, les événements survenus au mois d'août ont partiellement empêché les activités, ce qui pourrait contribuer à faire baisser le trafic.

C. — Trafic des marchandises en conteneurs.

Les marchandises en conteneurs de 6 mètres de long ou plus ont représenté 20,1 % des marchandises diverses ayant transité par l'ensemble des ports métropolitains en 1979 contre 18,7 % en 1978.

Le tableau ci-après permet d'apprécier, pour chacun des ports équipés d'installations spécialisées pour la manutention des conteneurs et globalement pour les autres ports, les tonnages en conteneurs, entrées et sorties réunies (poids bruts des marchandises et tare des conteneurs) en tonnes pour les années 1979 et 1978.

Ports (classement géographique)	1979 (en tonnes)	1978 (en tonnes)	Variations 1979/1978 (en pourcentage)
Dunkerque	557.970	468.779	+ 19,0
Le Havre	4.034.973	3.685.060	+ 9,5
Rouen	598.368	445.316	+ 34,4
Nantes - Saint-Nazaire	11.102	5.179	+ 114,3
Bordeaux	493.055	384.692	+ 28,2
Marseille	2.291.791	2.165.828	+ 5,8
Autres ports	606.956	407.195	+ 49,0
Ensemble des ports métropolitains	8.574.216	7.558.172	+ 13,4

Si Le Havre conserve, en 1979, la toute première place parmi les ports français en assurant près de la moitié du trafic de tous les ports métropolitains, c'est Rouen, avec 34,4 %, qui a le taux de progression le plus important en 1979 des ports équipés, par rapport à 1978. Bordeaux (+ 28,2 %), Marseille (+ 5,8 %), Dunkerque (+ 19,0 %) progressent également.

Parmi les ports non autonomes qui participent également au trafic de marchandises en conteneurs, sans disposer d'équipements spécialisés, il faut citer Sète, Calais, La Rochelle, Cherbourg. Dans ces ports, comme à Nantes - Saint-Nazaire, le traitement des conteneurs est assuré soit par les grues de quai, soit par les moyens de bord des navires ou sans intervention de manutention par les techniques de « roulage ».

D. — Résultats comparés des principaux ports européens.

Les résultats officiels du trafic enregistré dans les principaux ports européens sont publiés tardivement cette année. Néanmoins, les résultats provisoires connus font apparaître une évolution parallèle au trafic des ports français : augmentation générale du trafic due en particulier à la progression des hydrocarbures, du charbon et des minerais.

Rotterdam, qui a traité 293 millions de tonnes en 1979 (+ 11,22 % par rapport à 1978), accuse un recul du trafic des marchandises diverses conventionnelles.

Par contre, Anvers présente une croissance des marchandises en vrac (+ 12,1 %) et des marchandises générales (+ 9,2 %).

II. — LA SITUATION FINANCIÈRE DES PORTS AUTONOMES

L'amélioration de l'activité des ports autonomes, due à la hausse sensible du trafic « hydrocarbures » et au trafic du charbon, s'est traduite sur le plan financier : en effet, l'année 1979 a été marquée par une très nette amélioration de la situation financière des ports autonomes qui ont pu équilibrer leurs budgets et même présenter des comptes excédentaires malgré les troubles sociaux devenus traditionnels.

En 1979, les résultats d'exploitation avant pertes et profits sont, en effet, positifs pour les six ports autonomes avec un avantage très marqué pour Le Havre.

RÉSULTATS AVANT PERTES ET PROFITS

Millions de francs	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-Saint-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1977	- 6,5	+ 2,8	- 8,4	+ 0,2	- 6	- 2
1978	+ 10,5	+ 2,5	- 4,2	- 0,3	- 1,8	- 60
1979	+ 5,57	+ 38,59	+ 0,197	+ 13,3	+ 1,585	+ 0,54

Les ports autonomes ayant adopté des politiques différentes d'amortissements, la comparaison est mieux fondée au niveau de la marge brute d'autofinancement si l'on veut savoir de quelles ressources le port peut disposer pour faire face au remboursement de ses emprunts et à ses nouveaux investissements.

Après remboursement du capital des emprunts, la marge nette d'autofinancement témoigne également d'une évolution favorable, celle-ci étant positive et en nette augmentation par rapport à 1978 dans tous les ports autonomes. Ainsi les ports autonomes recourent à l'emprunt dans une moindre proportion par rapport au montant total de leurs investissements. Cet assainissement répond aux préoccupations de la Cour des comptes qui s'était inquiétée à juste titre du fort endettement des ports.

MARGES BRUTES ET NETTES D'AUTOFINANCEMENT

(En millions de francs.)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes- Saint-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1978 :						
Marge brute	28,6	67,6	24,4	5	17,9	34,2
Marge nette	24,2	36,4	13,9	— 1,1	9,4	— 2,9
1979 :						
Marge brute	83,049	137,319	32,044	31,435	24,9	108,103
Marge nette	59,3	103,3	21,9	23,4	14,7	66,9

Pour 1980, les budgets prévisionnels ont été présentés en équilibre conformément à la loi d'autonomie. Mais les prévisions ont dû être établies à partir d'hypothèses prudentes qui tiennent compte en particulier de la diminution prévisible du trafic des hydrocarbures. Les augmentations de tarifs retenues par rapport à 1979 pour les droits de port et l'outillage varient entre 11 et 12 %.

Il va sans dire que les difficultés financières de nos ports ne peuvent être résolues ni par les seules augmentations de tarifs ni par les aléas de la conjoncture (reconstitution des stocks, par exemple) qui déterminent les trafics subis. Toutefois, cet assainissement financier ne suffit pas pour assurer le développement des ports. Il existe, en effet, des facteurs de vulnérabilité qu'il convient maintenant d'examiner.

III. — LES FACTEURS DE VULNÉRABILITÉ DES PORTS FRANÇAIS

A. — Les détournements de trafics.

Les statistiques disponibles en la matière sont établies par la banque des données des transports S.I.T.R.A.M. (Système d'information sur les transports de marchandises). Deux phénomènes qui se compensent partiellement interviennent :

— d'une part, le transit par les ports français de marchandises dont ni la provenance ni la destination ne sont en France ;

— d'autre part, les détournements de marchandises françaises utilisant la voie maritime et transitant par des ports étrangers.

Les détournements de trafics par les ports étrangers ont atteint, en 1978, 15 millions de tonnes, soit près de 6 % du trafic des ports français. Une très grande partie, près de 9 millions de tonnes, est constituée par des marchandises diverses. Le trafic de marchandises diverses détournées représente ainsi 25 % du trafic de marchandises diverses des ports français.

Certains produits, les produits métallurgiques notamment, ont un taux d'évasion particulièrement élevé : sur les dernières années, on constate que les détournements de trafics sont restés relativement stables pour les exportations, mais en croissance pour les importations malgré les efforts déployés : ils profitent essentiellement aux ports belges (60 % en tonnage) et aux ports néerlandais (37 %).

Pour ce qui concerne le transit de marchandises étrangères par les ports français, il atteint approximativement 4 millions de tonnes, auxquels il y a lieu d'ajouter le trafic de pétrole brut par le pipe-line sud-européen de Marseille-Fos vers la Suisse et l'Allemagne (19,2 millions de tonnes en 1978) et une activité d'éclatement de produits pétroliers qui varie selon les années entre 3 millions de tonnes et 6 millions de tonnes, réparties entre Le Havre et Marseille.

Il convient cependant d'observer que le trafic réellement détourné et récupérable par les ports français est sensiblement inférieur aux chiffres indiqués ci-dessus, si l'on tient compte de la situation géographique de certaines régions françaises plus proches ou mieux desservies par des liaisons de transports terrestres qu'un port français. Aussi le trafic récupérable se situe-t-il plus raisonnablement autour de 5 millions de tonnes à 7 millions de tonnes.

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

	1977		1978 *		1979 *	
	A	B	A	B	A	B
Importations	9.362	22.589	9.880	24.410	10.680	30.210
Exportations	4.414	14.403	4.870	16.890	4.790	18.610
Total	13.776	36.992	14.750	41.300	15.470	48.820

* Résultats provisoires.

A = tonnages en milliers de tonnes.

B = valeurs en millions de francs.

Il semble que ces détournements évoluent comme le commerce extérieur français. Depuis 1967, ils ont représenté 3 % à 4 % des tonnages et 5 % à 6 % des valeurs. Cette permanence du taux apparent de détournement laisse penser qu'il s'agit davantage d'un problème structurel que d'un problème conjoncturel en relation avec les conditions de fonctionnement des ports français.

Ces détournements ne sont en réalité pas scandaleux et constituent une évasion naturelle économiquement justifiée. L'objectif des pouvoirs publics n'est donc pas de les faire disparaître, mais de conserver une situation acceptable pour l'économie française.

B. — Les troubles sociaux.

La situation sociale demeure le grand handicap et la grande préoccupation. Points de rencontre de nombreux intérêts, les ports sont traditionnellement des plates-formes de revendications qui découragent les différents armements et les chargeurs.

L'activité des ports français a encore été perturbée par d'importants mouvements sociaux en 1979. En moyenne, on a pu enregistrer 25 journées d'interruption de trafic en 1979 et 8 journées pour le premier semestre 1980.

Le port de Marseille a été particulièrement touché. On peut chiffrer de 6 à 10 % la hausse du trafic des marchandises diverses, conteneurisées ou non, qui pouvait être escomptée sans les conflits sociaux. Et ces estimations ne tiennent pas compte des conséquences à terme.

De même, les événements survenus l'été dernier dans les ports français ont partiellement empêché l'activité. Il est aujourd'hui difficile d'en estimer les conséquences exactes, mais il est certain que ce comportement inacceptable sera préjudiciable à l'activité de l'année 1980.

Ces grèves ternissent l'image de marque des ports français à l'extérieur et à l'intérieur du pays. A l'extérieur, elles font fuir les lignes régulières que l'on s'efforce d'attirer ; à l'intérieur, elles risquent de lasser les pouvoirs publics et de décourager les investissements tendant à l'amélioration de l'outil portuaire. Il faut noter cependant que la situation sociale a été plus calme fin 1979 et début 1980.

C. — La faiblesse des actions de promotion commerciale.

Certes, la promotion commerciale a été ressentie comme une nécessité par les grands ports français : un effort a été engagé auprès des armateurs et des chargeurs par l'intermédiaire de représentants permanents à l'étranger (New York, Tokyo, Londres, Rio de Janeiro) ou en France.

De même, sont organisés des voyages de promotion, des opérations publicitaires et des actions de coopération avec un certain nombre de ports étrangers, notamment dans le domaine de l'ingénierie portuaire.

Par ailleurs, les mesures prises en 1970 pour les tarifs d'outillage et en avril 1978 pour les droits de port, qui ont conduit à donner aux établissements portuaires le droit de fixer eux-mêmes leurs tarifs, ont marqué la volonté du Gouvernement d'accorder à ces établissements la liberté nécessaire en matière de tarification qui est précisément un des instruments de leur politique commerciale.

Mais il faut reconnaître que les résultats obtenus ne sont pas toujours à la hauteur des efforts consentis. La raison principale en est sans doute l'esprit de concurrence qui existe entre nos grands ports et le défaut de concertation entre les différentes parties « prenantes » de la marchandise : transporteurs, terrestres et maritimes, consignataires, transitaires, qui ont les uns et les autres, bien souvent, leurs représentations à l'extérieur et dont les intérêts apparaissent opposés alors qu'ils devraient être complémentaires. L'échec du

procédé T.R.I.M., avant sa mise en service, est révélateur de cet antagonisme.

D. — L'insuffisance de la desserte des ports français.

Les ports français doivent affronter un autre handicap : celui de l'insuffisance des réseaux de communications, en particulier fluviales, qui desservent leur hinterland.

Alors que grâce à son maillage de canaux, l'arrière-pays de Rotterdam va jusqu'à Nuremberg et Coblenze, en attendant de toucher la mer Noire avec la liaison Rhin-Main-Danube qui sera achevée dans cinq ans, et qu'Anvers étend son influence jusqu'en Suisse et même en Italie du Nord, en revanche les convois qui remontent la Seine à partir du Havre doivent s'arrêter à Montereau, 440 kilomètres plus loin ; de même Fos n'est toujours pas relié au Rhône.

Certes, le réseau routier et autoroutier s'est bien amélioré, mais les chemins de fer français pratiquent une politique commerciale moins intéressante que leurs homologues belges, assurent les utilisateurs. C'est pourquoi les efforts doivent être poursuivis pour désenclaver les ports français. Sur le plan routier, il a été affecté en crédits en 1979 la somme de 187,189 millions de francs et 187,373 millions de francs sont programmés pour 1980. En 1981, l'effort sera poursuivi et l'accent sera mis en priorité sur les opérations ayant déjà reçu un début de financement en travaux.

En matière de voies navigables, la programmation des investissements s'est inspirée du souci d'assurer une desserte fluviale satisfaisante des ports maritimes où se trouvent concentrés des flux d'échanges très importants. Si, à cet égard, les investissements ont de l'importance, il convient de prendre aussi très largement en considération les aspects réglementaires ou tarifaires qui peuvent avoir une grande influence sur l'orientation de la chaîne de transport dans son ensemble dont le maillon portuaire n'est qu'un élément parmi d'autres. Des évolutions, sur certains points, restent nécessaires.

C'est ainsi que Dunkerque est desservi par le canal à grand gabarit Dunkerque-Valenciennes qui sera bientôt relié au réseau belge. Le port de Marseille-Fos utilise déjà les larges possibilités du Rhône et voit sa situation s'améliorer avec l'aménagement à grand gabarit de la Saône et l'achèvement de la liaison Rhône - Fos - Port-de-Bouc. D'une façon générale, on peut considérer que 80 % des crédits affectés aux voies navigables contribuent au désenclavement des ports maritimes français. C'est pourquoi on peut regretter leur diminution dans le budget de 1981 (— 28 % en francs constants) qui risque de nuire au dynamisme économique du pays.

E. — L'absence de politique portuaire commune.

L'assemblée générale des ports de la Communauté, initialement prévue pour le début de l'année 1980, a été reportée au mois de décembre de cette même année, le groupe de travail n'étant pas en mesure de présenter son rapport avant cette date.

Il apparaît en effet que le groupe de travail a rencontré de gros problèmes dans l'exécution du mandat qu'il avait reçu de l'assemblée générale des ports de juin 1977. Ce mandat portait en particulier sur les points suivants :

— définition des effets possibles en termes de distorsions de concurrence des différences entre les ports telles qu'elles ont été établies dans le rapport de 1977 sur les situations existant dans les divers Etats membres ;

— détermination de l'influence de ces différences sur les coûts de passage des marchandises et les coûts d'escale des navires ;

— l'établissement d'une liste d'éventuelles actions prioritaires à engager dans le secteur portuaire.

Sans préjuger du contenu du rapport final, il semble d'ores et déjà acquis que l'exécution de la tâche n° 2 sera extrêmement partielle, surtout en ce qui concerne la détermination des coûts de passage des marchandises. Ces coûts incluent en effet des prestations fournies par des entreprises du secteur privé (manutention notamment) que les ports de certains pays (R.F.A., Pays-Bas) ne parviennent pas à évaluer avec précision.

De cette situation de blocage relatif découlent de grandes difficultés en ce qui concerne la réflexion du groupe de travail sur les actions à engager prioritairement. Le seul domaine ayant fait l'objet de progrès importants est celui de l'homogénéisation des statistiques portuaires.

DEUXIÈME PARTIE

PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT DES PORTS MARITIMES AU COURS DU VIII^e PLAN

I. — BILAN DU VII^e PLAN

Le VII^e Plan avait (P.A.P. n° 9 « Accompagnement de l'exportation ») eu comme objectif de porter à 9 millions de tonnes le trafic des marchandises diverses dans les trois grands ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille, en construisant 6.000 mètres de quais nouveaux correspondant à vingt-cinq postes à quai et en modernisant les équipements déjà existants.

Sur 570 millions de francs prévus en 1975, il a été ouvert en autorisations de programme 393,5 millions de francs (francs courants) jusqu'au 31 décembre 1980.

Si l'enveloppe prévue en 1975 n'a pas été entièrement budgétisée, l'objectif économique s'apprécie pour les trois grands ports en 1979 de la façon suivante :

(En millions de tonnes.)

	1975	1979	Pourcentage (au 31-12-79)
Dunkerque	4,3	6,93	77
Le Havre	5,5	7,63	84
Marseille-Fos	6	8,05	89,44

Les résultats statistiques de l'année 1980 ne sont pas encore connus. Compte tenu de l'augmentation prévisible du poste « mar-

chandises diverses », le taux de réalisation de l'objectif sera très acceptable.

Par ailleurs, quatre P.A.P.I.R. ont mobilisé — en autorisations de programme — 298,2 millions de francs compensés en partie par des aides accordées chaque année par le F.E.D.E.R. C'est ainsi qu'en 1980 s'achève le chenal d'accès de Donges, de façon à recevoir à Montoir les méthaniers de 125.000 mètres cubes (P.A.P.I.R. n° 52-03).

C'est ainsi que le P.A.P.I.R. n° 72-03, dont les orientations ont été actualisées le 7 novembre 1978 (renouveau Aquitaine), a pour objet essentiel de développer l'équipement industrialo-portuaire de la zone du Verdon, où malheureusement se posent des problèmes fonciers difficiles à résoudre. D'autre part, afin de remédier à la sous-industrialisation du Languedoc-Roussillon, il est réalisé (P.A.P.I.R. n° 91-01) à Sète l'extension du port en mer par la création de la darse n° 2 : l'opération sera terminée en 1982. Enfin, les ports de pêche bretons bénéficient d'équipements nouveaux de nature à aider les pêches maritimes à maintenir et à développer leur compétitivité dans l'économie nationale (P.A.P.I.R. n° 53-11).

II. — PERSPECTIVES POUR LE VIII^e PLAN

C'est dans une optique différente de celle du Plan précédent que se sont ouvertes les concertations et les réflexions préparatoires au VIII^e Plan. Les ports sont un maillon de la chaîne des transports et leur développement doit contribuer :

- à réduire notre dépendance en énergie et en matières premières ;
- à développer une industrie compétitive ;
- à renforcer les activités agricoles et alimentaires.

C'est ainsi que le redéploiement des sources énergétiques utilisées comportera vraisemblablement, pour les années à venir, un recours significatif au charbon qui sera très largement de provenance lointaine, alors que la production nationale ou les importations par voie terrestre seront en régression.

De même, le développement de nos exportations de produits agricoles ou industriels, qui constitue une priorité nationale, passe nécessairement par un redéploiement des échanges de la France, accordant plus d'importance aux pays hors de la C.E.E. Le commerce extérieur de la France est, en effet, actuellement très concentré sur certains pays développés (plus de 50 % avec les pays immédiatement voisins). On constate déjà que, sur les années récentes, il a davantage progressé en volume avec les pays d'outre-mer qu'avec les pays d'Europe. Les taux d'évolution sont particulièrement élevés avec les pays d'Amérique latine ou d'Asie qui représentent les grands marchés de demain. Dès lors, le recours au transport maritime pour nos échanges ne peut que croître dans l'avenir.

La politique portuaire doit donc viser à fournir aux marchandises qui transitent dans les ports les meilleures conditions de coût et de qualité de service, en disposant des équipements nécessaires, tant en quantité qu'en qualité, et en assurant l'utilisation la plus productive possible. Par ailleurs, le développement des activités portuaires ne peut qu'avoir des effets bénéfiques sur la situation de l'emploi, notamment dans les zones littorales.

La priorité sera accordée à la valorisation des équipements.

Des interrogations périodiques surgissent sur la fiabilité et la compétitivité des ports français, alors qu'ils disposent d'équipements performants, fruits d'une politique portuaire affirmée.

Une analyse détaillée montre d'abord que, pour les principaux trafics, les tarifs portuaires français sont comparables à ceux des ports concurrents étrangers, que ce soit pour les prestations au navire ou celles à la marchandise, même si les effectifs de manutention restent encore trop abondants pour certaines marchandises diverses conventionnelles. Les distorsions de coût entre ports européens résultent aussi du mode de cotation des frets qui pénalisent, pour certaines marchandises diverses conventionnelles, les ports français ; ces pratiques sont le reflet de la plus grande puissance commerciale des ports du nord de l'Europe par rapport à leurs concurrents. Sur le plan de la fiabilité, si les ports français connaissent des difficultés dues à un climat social tendu, les autres ports concurrents ne sont pas non plus sans connaître de conflits. L'image stéréotypée des dockers ne correspond plus à la réalité d'une profession qui a fortement évolué, et qui s'est adaptée à la mutation des techniques de manutention, sources de gains de productivité considérables. Il est clair, toutefois, que les efforts d'organisation et de productivité dans l'ensemble des professions portuaires doivent être activement poursuivis, afin de valoriser au maximum les équipements portuaires.

Ces efforts passent par une responsabilisation des agents économiques concernés, afin qu'ils adoptent les comportements les plus dynamiques, dans le cadre d'une « règle de jeu » clairement fixée par la puissance politique.

Ces efforts doivent trouver leur contrepartie dans un développement et une diversification des lignes maritimes touchant les ports français.

Au cours des quinze dernières années, un effort d'équipement portuaire très important a été fait par l'Etat, avec la création des équipements de base de nouveaux sites portuaires dans un grand nombre de ports (Dunkerque, Antifer, Fos, Le Verson, Montoir...). Ces investissements doivent maintenant être valorisés par des équipements (quais, outillages...) permettant de répondre aux besoins du trafic, c'est-à-dire :

- consolider le trafic actuel ;
- faire face aux nouveaux trafics résultant du développement des échanges ;
- récupérer les trafics détournés.

Le développement des équipements doit correspondre à l'évolution quantitative du trafic comme à son évolution qualitative liée au changement des caractéristiques du transport maritime, en particulier l'augmentation de la taille des navires de vrac ou l'essor très rapide de la conteneurisation ou des navires rouliers : cette évolution qualitative rend, en effet, souvent obsolètes certains équipements existants.

Citons quelques chiffres qui illustrent bien l'intérêt économique des nécessaires adaptations :

— le transport de vracs, charbon par exemple, par navires de 120.000 à 140.000 tonnes de port en lourd, au lieu de navires de 90.000 tonnes conduit à une économie de fret maritime de 5 à 7 F par tonne ;

— la réalisation d'équipements spécialisés pour recevoir la nourriture pour animaux par navires de 60.000 à 80.000 tonnes de port en lourd, au lieu de 15.000 à 20.000 tonnes, permet une économie d'approvisionnement de 20 F par tonne environ ;

— par rapport à la manutention traditionnelle des marchandises diverses, le conteneur divise par cinq les coûts de manutention et le roulage les divise par quinze environ.

Les besoins d'équipements portuaires peuvent être globalement évalués de la façon suivante, compte tenu des besoins prévisibles :

— Pour les marchandises diverses, une évolution raisonnable entre 1978 et 1985, correspondant au prolongement des tendances actuelles, conduit à prévoir 60 millions de tonnes de trafic, au lieu des 40 millions actuellement. Il ne paraît pas excessif, simultanément, de retenir pour le trafic de conteneur un doublement de 7,5 à 15 millions de tonnes : cela correspond à une augmentation du taux de conteneurisation de 13,7 à 25 %. Une telle évolution nécessite la construction d'une trentaine de postes à quai spécialisés modernes sur la base d'un trafic annuel moyen de 500.000 tonnes, et en tenant compte des réserves de capacité des équipements existants.

Les trafics de marchandises diverses doivent constituer, pour le VIII^e Plan comme pour celui qui l'a précédé, la première priorité de la politique portuaire, car ils constituent l'élément vital de notre commerce extérieur. Alors que la concurrence, surtout pour les formes les plus modernes du transit portuaire que sont le conteneur ou le navire roulier, se situe à un niveau européen, il est clair que les efforts français doivent continuer de privilégier quelques plate-formes soigneusement choisies, car la logique de la concentration de l'activité est, en ce domaine, inéluctable. Les chargeurs choisissent, en effet, le port de transit de leurs marchandises en fonction d'abord de la qualité et de la variété du service rendu, ce qui suppose à la fois des équipements performants et des touches de bateaux fréquents, pour des destinations diverses ; à l'inverse, les armateurs envoient le plus volontiers leurs bateaux dans les ports où les marchandises à charger sont les plus abondantes ; par ailleurs, les services portuaires sont d'autant plus productifs et donc d'autant moins coûteux qu'ils traitent un volume de marchandises plus important.

— Pour les vracs solides, les importations sont également appelées à se développer. Pour le seul charbon, à l'horizon 1985, les importations par voie maritime pourraient atteindre 50 millions de tonnes au lieu de 17 millions actuellement ; les ports français peuvent même, en raison des capacités nautiques de leur site, assurer pour ces produits le rôle de pôle d'éclatement qu'ils remplissent déjà pour les vracs liquides. Les besoins d'équipements correspondants nécessitent la construction de 5 à 6 postes à vracs nouveaux.

La nécessité d'importer du charbon vient à point nommé : en effet, il s'agit d'un produit que l'on peut stocker sans installation particulière, et les ports autonomes sont prêts à absorber les besoins actuels en charbon. En 1979, il a été importé un peu plus de 20 millions de tonnes de charbon par voie maritime, alors que la capacité de réception actuelle dépasse 26 millions de tonnes. Il existe d'importants projets d'extension des installations charbonnières des ports qui porteront leur capacité de réception, pour ce trafic déterminé, à plus de 95 millions de tonnes par an.

S'il est opportun de prévoir les investissements nécessaires et surtout de réaliser ceux qui étaient prévus, notamment le Q.P.O. de Dunkerque pour les dix prochaines années au bénéfice de ce trafic, il conviendrait de ne pas renouveler les mêmes erreurs que par le passé, et de tempérer l'enthousiasme de certains. En effet, les experts sont unanimes à prévoir une augmentation future des importations que les hypothèses exploratoires du VIII^e Plan estiment à 60 millions de tonnes, dont 50 millions de tonnes importées par voie maritime. En tout état de cause, en envisageant un recul de production de 10 millions de tonnes des Charbonnages de France, en admettant que ce tonnage soit importé également par voie maritime, nous trouvons encore, pour les seuls ports autonomes, une surcapacité prévisible de près de 40 millions de tonnes par an. Il est donc souhaitable de reconsidérer le problème dans son ensemble, d'autant que, grâce aux procédés d'allègement, l'ensemble des ports français « ira au charbon ».

Par ailleurs, certains aménagements d'estuaires doivent être poursuivis.

Enfin, dans le domaine des zones industrielles, des surfaces très largement dimensionnées sont disponibles dans la plupart des sites portuaires français et prêtes à être aménagées pour des occupants qui se manifesteraient : aussi les problèmes qui se posent sont-ils surtout des problèmes de remplissage et de valorisation des terrains disponibles, plutôt que des créations nouvelles, alors que les réalisations d'implantations industrielles lourdes connaissent une pause marquée. Il convient de faire un autre commentaire sur l'effort d'équipement nécessaire des ports français. Quand on évoque les investissements portuaires, on pense immédiatement aux infrastructures. Mais les investissements de superstructures pèsent aussi très

lourdement dans les dépenses en capital des ports car les techniques modernes de manutention, que ce soit pour les conteneurs ou pour les vracs en grandes quantités supposent des outils coûteux. A titre d'illustration, indiquons que le prix d'un portique à conteneurs (20 millions de francs) se compare très avantageusement avec celui de 100 mètres de quai.

Enfin, la pleine valorisation des équipements portuaires dépend également de la qualité et du nombre des voies de transport intérieur qui desservent leur hinterland.

TROISIÈME PARTIE

PRÉSENTATION DES CRÉDITS POUR 1981

I. — LES PORTS MÉTROPOLITAINS

A. — L'évolution des dotations.

Par rapport à 1980, l'ensemble des crédits pour 1981 destinés aux ports maritimes diminuent en autorisations de programme (— 12,4 % avec 403,7 millions de francs contre 459,5 millions de francs) et sont stables en crédits de paiement (— 0,4 % avec 792 millions de francs contre 795 millions de francs).

Compte tenu de l'érosion monétaire, cela signifie une régression de 13,5 % en francs constants.

Mais il s'agit en réalité d'un budget de transition.

L'évolution des différentes dotations est la suivante :

— les dépenses d'équipement connaissent une diminution sensible (— 9,2 % en autorisations de programme avec 371,1 millions de francs et — 12,1 % en crédits de paiement avec 400,6 millions de francs). Elles sont regroupées pour l'essentiel au chapitre 53-30 « ports maritimes et protection du littoral », et se décomposent comme suit :

• *Article 10* : Etudes générales qui reçoit 2,8 millions de francs en autorisations de programme (— 30 %) et 2,5 millions de francs en crédits de paiement (— 37,5 %).

• *Article 20* : Aménagement du rivage marin sentier du douanier : 4 millions de francs en autorisations de programme et 3,6 millions de francs en crédits de paiement (soit une baisse de

20 % et 10 %). Ces crédits permettent d'assurer le passage des piétons le long du domaine public maritime.

• *Article 30* : « Ports de commerce ». C'est sur cet article que sont prélevés les crédits destinés aux opérations d'infrastructures portuaires. Or, ces crédits, soit 314,9 millions de francs en crédits de paiement, diminuent de 12,8 % et de 20,6 % en autorisations de programme, avec 257,9 millions de francs. Cette diminution est regrettable, car les ports français sont soumis à une concurrence étrangère redoutable : en effet, les ports étrangers de la mer du Nord sont en train de réaliser des investissements importants pour faire face aux besoins du trafic maritime et ils sont soutenus par un effort budgétaire triple de l'effort français. Tout retard pris dans la modernisation de nos infrastructures risque de se payer ultérieurement.

• *Article 50* : « Ports de pêche ». Cet article subit aussi une diminution de sa dotation : — 20,5 % pour les crédits de paiement (7,95 millions de francs) et — 26,6 % en autorisations de programme (7,7 millions de francs).

• *Article 01* : « Fonds d'action conjoncturelle (ports maritimes) ». 48,3 millions de francs d'autorisations de programme et 3,85 millions de francs en crédits de paiement sont inscrits à cet article nouveau. Ces crédits s'ajoutent à ceux destinés aux ports maritimes, ports de commerce et de pêche métropolitains et d'outre-mer. Si l'on ajoute ces 48,3 millions de francs aux crédits d'équipement, leur diminution est ramenée à 5,8 %. Mais encore faut-il que ces crédits soient débloqués en 1981.

• *Article 80* : « Protection contre les eaux de la mer », doté de 1 million de francs en crédits de paiement (comme en 1980) et de 0,96 million de francs en autorisations de programme (— 20 %).

• *Article 90* : « Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures » : 24,8 millions de francs en crédits de paiement (— 18,5 %) et 27 millions de francs en autorisations de programme (— 17,8 %). 1,7 million de francs en autorisations de programme et 0,15 million de francs de crédits de paiement s'ajoutent à ces crédits au titre du F.A.C.

Au titre VI, les crédits du chapitre 63-30 « ports maritimes et protection du littoral » évoluent de façon tout aussi dramatique : — 35,8 % en autorisations de programme et — 24,3 % en crédits de paiement. Cette dotation avait, il est vrai, très fortement augmenté l'année dernière, passant de 33,3 millions de francs en autorisations de programme à 50,750 millions de francs et de 27,3 millions de francs en crédits de paiement à 47,55 millions de francs.

• *Article 10* : « Ports maritimes en métropole-ports concédés ». La diminution de la dotation de cet article est très importante, — 55,2 % en crédits de paiement (16 millions de francs au lieu de 35,75 millions de francs) et — 54,5 % en autorisations de programme (15,8 millions de francs au lieu de 34,75 millions de francs). L'année dernière, la dotation de cet article avait presque doublé afin de financer la réalisation du port de Nice (25,4 millions de francs pour 1980) dont les travaux ont dû être abandonnés en attendant le choix d'un nouvel emplacement. Pour 1981, l'Etat subventionnera sur ces crédits, en tenant compte des besoins du trafic, l'équipement des ports qui ont fait l'objet d'une concession d'exploitation, notamment en Bretagne, dans les pays de la Loire et en Basse-Normandie.

• *Article 30* : « Protection contre les eaux de la mer ». 15 millions de francs de crédits de paiement (au lieu de 10,8 soit une augmentation de 38,8 %) et 14 millions de francs en autorisations de programme (au lieu de 15 millions de francs, soit une baisse de 6,6 %) sont inscrits à cet article. Ces crédits sont destinés à subventionner des actions de protection du littoral contre l'érosion marine et les effets des tempêtes, notamment en Bretagne, dans les pays de la Loire et en Poitou-Charentes.

— Les dépenses d'entretien et d'exploitation stagnent (+ 0,6 %) et s'élèvent à 359 millions de francs. La progression importante de la participation aux dépenses des ports autonomes maritimes provient en fait pour 48,6 millions de francs sur les 66,5 millions de francs supplémentaires de l'incidence de l'application de la T.V.A. sur la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes maritimes. En réalité, l'évolution des crédits d'entretien et d'exploitation est inquiétante.

Le tableau ci-après retrace ces évolutions.

**EVOLUTION RÉELLE DES DOTATIONS BUDGÉTAIRES DU SECTEUR
DES PORTS MARITIMES AU COURS DE LA PÉRIODE 1980-1981**

(Unité : franc.)

Chapitres budgétaires (nomenclature 1981)		Dotation 1980	Dotation 1981	Evolution 1980-1981 (en pourcentage)
Numéro	Intitulé			
34-94	Carburants et lubrifiants - Ports maritimes	(1)	5.050.000	»
35-33	Protection et aménagement du littoral - Entretien et exploitation	(1)	1.000.000	»
35-34	Ports maritimes - Entretien et exploitation	34.233.203	29.428.681	(2)
	Total titre III	34.233.203	35.478.681	+ 3,6
44-34	Ports autonomes maritimes - Participation aux dépenses	258.397.544	324.975.076	+ 25,8
53-30	Ports maritimes et protection du littoral - Equipement :			
	— Autorisations de programme	400.847.000	371.718.000	— 9,2
	— Crédits de paiement	435.700.000	400.600.000	— 12,1
63-30	Ports maritimes et protection du littoral - Subventions d'équipement :			
	— Autorisations de programme	50.750.000	32.600.000	— 35,8
	— Crédits de paiement	47.550.000	36.000.000	— 24,3
	Ensemble des dépenses ordinaires (titre III + titre IV)	292.630.747	360.453.757	+ 23,2
	Ensemble des dépenses en capital (titre V + titre VI) :			
	— Autorisations de programme	459.597.000	403.778.000	— 12,1
	— Crédits de paiement	503.250.000	436.600.000	— 13,2
	Total de crédits de paiement : dépenses ordinaires + crédits de paiement	795.880.147	797.053.757	+ 0,15

(1) Ligne budgétaire créée en 1981.

(2) Du fait de la création en 1981 de la ligne budgétaire 34-94, il faut, pour apprécier l'évolution des crédits d'entretien et d'exploitation réservés aux ports maritimes, calculer l'évolution 1980-1981 en prenant le chapitre 35-34 pour 1980 et la somme des chapitres 35-34 et 34-94 pour 1981. On obtient alors un taux d'évolution égal à + 0,6 %.

B. — Les travaux prévus pour 1981.

Afin de répondre dans des conditions techniques et économiques satisfaisantes aux besoins d'importation par voie maritime de combustibles minéraux solides, pour lesquels une croissance rapide est prévue dans les années à venir dans le cadre de la politique française de diversification des approvisionnements énergétiques, des aménagements portuaires spécialisés importants pour les trafics de pondéreux seront engagés, notamment à Dunkerque et à Nantes.

— Pour les ports maritimes autonomes, les principales opérations qui seront engagées ou poursuivies en 1980 sont les suivantes :

- Dunkerque : quai à pondéreux dans le port ouest (première tranche, 88,3 millions de francs, dont 53 millions de francs pour l'Etat).

- Le Havre : réalisation d'un dock flottant pour la réparation navale (dernière tranche, 86,7 millions de francs, dont 52 millions de francs pour l'Etat); l'importance de cette dotation ne doit pas dissimuler le risque d'engorgement pour les marchandises en vrac transportées par conteneurs et dont la capacité d'accueil et de traitement devrait être augmentée dès que possible.

- Rouen : amélioration des accès (33,8 millions de francs dont 27 millions de francs pour l'Etat).

- Nantes - Saint-Nazaire : achèvement du quai à marchandises diverses de Montoir (23,7 millions de francs dont 14,2 millions de francs pour l'Etat); terminal minéralier de Montoir (première tranche, 38 millions de francs dont 22,8 millions de francs pour l'Etat); radar de surveillance du chenal de la Loire (4,15 millions de francs dont 3,3 millions de francs pour l'Etat).

- Bordeaux : remplètement de quais à Bassens (14 millions de francs, dont 8,4 millions de francs pour l'Etat).

- Marseille : remodelage du bassin de la Pinède (20 millions de francs dont 12 millions de francs pour l'Etat).

— Dans les ports non autonomes, le montant des investissements s'élève à 170 millions de francs dont 70 millions de francs environ à la charge de l'Etat.

Les principales opérations envisagées en 1981 dans les ports non autonomes de métropole sont les suivantes :

- Dieppe : restauration de la forme de radoub.

- Cherbourg : réfection des digues du large.

- Brest : comblement des alvéoles du quai est du sixième bassin.

- Lorient : renforcement des quais de Kergroise.

- La Rochelle : poursuite de l'extension du port de La Pallice à Chef-de-Baie (troisième tranche).

- Sète : poursuite de l'extension du port en mer, notamment : achèvement de la digue est, remblaiement du quai ouest et dragages du port « multivrac ».

Pour le port de Nice, à l'automne de l'année dernière, 158 millions de francs avaient été dépensés, dont 36,45 pour l'Etat. Tant que l'avis de la commission pluridisciplinaire sur la catastrophe du 16 octobre 1979 ne sera pas connu (il devrait l'être vers la fin de l'année 1980), aucun aménagement portuaire n'est envisagé sur le site des travaux d'extension. Entre-temps, des aménagements de l'ancien port de Nice ont été entrepris, afin de permettre la réception à Nice pour la saison 1981 du nouveau car-ferry de 145 mètres de long assurant les liaisons avec la Corse. Leur coût atteint 27 millions de francs pour les infrastructures, dont 9 millions de francs à la charge de l'Etat, auxquels s'ajoute le coût de divers travaux liés aux déplacements des activités de plaisance dont le financement est intégralement assuré par la chambre de commerce de Nice.

II. — D.O.M.-T.O.M.

Dans les départements d'outre-mer, un certain nombre d'opérations ont été engagées dans le cadre du budget 1980 :

- Martinique : remise en état du quai de l'hydrobase.
- Guadeloupe : réévaluation du quai à conteneurs.
- Guyane : approfondissement et entretien des chenaux du Dégrad-des-Cannes et du Maroni.
- Réunion : études d'extension portuaire.

D'autre part, la première tranche de travaux pour la réalisation d'un quai en eau profonde doit débiter avant la fin de la présente année 1980.

Ces travaux bénéficient d'une dotation de 30 millions de francs qui a permis également la réalisation d'un appontement en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie, l'étude d'un prolongement de quai et d'une base thonière. Le ministère des Transports sera certainement sollicité par ces deux territoires pour la réalisation de nouvelles conventions d'assistance.

En outre, la réparation des dégâts occasionnés au port de Basse-Terre par les cyclones « David » et « Frédéric » a été assurée à 80 % par le budget de l'Etat.

En 1981, il est prévu une enveloppe de 35 millions de francs pour poursuivre ou engager les opérations suivantes dans les ports d'outre-mer :

— engagement d'une première tranche d'investissement portuaire à la Réunion pour résoudre les « problèmes posés par les limites physiques » du port actuel de la pointe des Galets ;

— poursuite de la construction (deuxième tranche) du quai en eau profonde de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

— entretien des chenaux du Dégrad-des-Cannes et du Maroni en Guyane ;

— et renforcement de l'appontement pétrolier de la Martinique pour permettre la réception des pétroliers de 100.000 tonnes de port en lourd.

EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du Rapporteur pour avis, M. Raymond Dumont a précisé qu'il partage les réserves de M. Daniel Millaud concernant l'équipement des ports maritimes pour recevoir le charbon. Il a souligné le danger qu'il y a à voir se développer la part du trafic des pondéreux par rapport aux marchandises diverses et s'est inquiété du risque de suréquipement des ports qui pourrait en résulter ; il a, enfin, précisé que l'effort budgétaire de nos voisins belges est largement supérieur au nôtre puisque le seul port de Zeebrugge reçoit autant de crédits que tous les ports français réunis.

Répondant à M. Raymond Dumont, le Rapporteur pour avis a précisé que le port de Dunkerque constitue un cas d'espèce puisqu'il existe un réel besoin de développement, mais qu'il conviendra de veiller à ce que sa volonté d'expansion ne soit pas uniquement dirigée vers le charbon.

A la suite de cet échange de vues, la Commission a adopté le rapport pour avis de M. Daniel Millaud tendant à approuver les dispositions budgétaires relatives aux ports maritimes pour 1981.