

N° 58  
SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

Annexe au procès-verbal de la séance du 23 novembre 1981.

# 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 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE.*

Par M. Maurice BLIN,

Sénateur.

*Rapporteur général.*

TOME III

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

ANNEXE N° 19

**Mer : PORTS**

*Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.*

(1) *Cette Commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Henri Duffaut, Jacques Descours Desacres, Geoffroy de Montalembert, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Paul Jargot, Yves Durand, Louis Perrein, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; René Ballayer, Charles Beaupetit, Stéphane Bonduel, Henri Caillavet, Jean Chamant, René Chazelle, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Marc Jacquet, Tony Larue, Georges Lombard, Michel Manet, Josy Moinet, René Monory, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Robert Schmitt, René Tomasini, Henri Torre, Camille Vallin.*

**Voir les numéros :**

**Assemblée nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 21), 475 (tome XI) et in-8° 57. Sénat : 57 (1981-1982).**

## SOMMAIRE

	Pages
<b>AVANT PROPOS</b> .....	3
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	4
<b>CHAPITRE PREMIER. — LA BAISSÉ DU TRAFIC : LES DÉTOURNEMENTS DE TRAFIC ET LES HANDICAPS DES PORTS FRANÇAIS</b> .....	5
I. — L'évolution du trafic est défavorable .....	5
II. — Les « détournements de trafic » de notre commerce extérieur .....	7
III. — Le handicap des ports français .....	8
<b>CHAPITRE II. — L'ÉQUIPEMENT DES PORTS : RETARD, EFFORT DE RATRAPAGE ET PERSPECTIVES A MOYEN TERME</b> .....	9
I. — Le retard .....	9
II. — L'effort en 1982 .....	9
III. — Les orientations de notre politique d'équipement .....	11
<b>CHAPITRE III. — LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PORTS FRANÇAIS ET LES AIDES DE L'ÉTAT</b> .....	12
I. — Les catégories juridiques des ports français .....	12
1. Les ports autonomes .....	12
2. Les ports avec concession d'outillage public .....	12
3. Les ports entièrement concédés .....	13
II. — L'effort financier de l'Etat .....	13
III. — La situation financière des ports autonomes .....	13
A. — <i>La dépendance à l'égard des trafics</i> .....	13
B. — <i>L'autofinancement</i> .....	15
C. — <i>Le recours à l'emprunt</i> .....	16
D. — <i>La participation de l'Etat</i> .....	17
<b>CHAPITRE IV. — LES AUTRES PORTS</b> .....	19
I. — Les ports de pêche .....	19
II. — Les ports de plaisance .....	19
<b>DÉCISION DE LA COMMISSION DES FINANCES</b> .....	23
<b>ANNEXE : RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DES PORTS DANS LE BUDGET DU MINISTÈRE DE LA MER</b> .....	24

### **AVANT-PROPOS**

**La reconnaissance de la spécificité des problèmes maritimes est prometteuse d'une politique dynamique que traduit dès 1982 une hausse substantielle des crédits.**

**A l'intérieur du budget du Ministère de la Mer les crédits consacrés aux ports maritimes représentent 13,6 % des crédits et 22,8 % des autorisations de programme.**

**Les dépenses de fonctionnement et les dépenses d'équipement sont d'un montant sensiblement équivalent (48 % contre 52 %).**

## EXAMEN EN COMMISSION

**Lors de l'examen en Commission des Finances** tenu sous la présidence de Monsieur Edouard BONNEFOUS, votre Rapporteur après avoir commenté les crédits et s'être félicité de la création d'un Ministère de la Mer, a présenté les observations suivantes :

Il a appelé l'attention des commissaires sur l'augmentation de la participation de l'Etat aux dépenses de personnel et aux dépenses de fonctionnement des ports autonomes, motivées par la fragilité de leur compte d'exploitation.

Il a noté avec satisfaction la forte augmentation des autorisations de programme.

Monsieur Edouard BONNEFOUS, Président, a fait part de sa réflexion sur la différence essentielle de politique portuaire de la France et des pays du Bénélux, la France étant contrainte de disperser ses investissements sur un grand nombre de ports, tandis que nos concurrents les focalisent sur un port disposant ainsi de tous les services qu'attendent les transporteurs.

Monsieur Stéphane BONDUEL a souligné que les ports secondaires constituent des pôles de développement régional en citant comme exemple le port de la Pallice.

Monsieur Maurice BLIN, Rapporteur Général, a interrogé votre rapporteur spécial sur la faible progression des crédits de paiement.

Après avoir répondu aux intervenants, votre Rapporteur a proposé l'adoption des crédits des ports maritimes.

## CHAPITRE PREMIER

### LA BAISSÉ DU TRAFIC : LES DÉTOURNEMENTS ET LES HANDICAPS DES PORTS FRANÇAIS

#### I. — L'évolution du trafic est défavorable

Comme pour les autres grands ports européens, le trafic des ports français a régressé en 1980 de 3,2 % par rapport à 1979. Cette évolution défavorable est due aux effets de la réduction de la consommation des produits pétroliers. Leur part dans le trafic est passée de 72 % en 1972 à 59,5 % en 1979. Et en 1980 le trafic des produits pétroliers est en baisse de 9,4 % par rapport à 1979.

Par contre la progression est de 7,6 % sur l'année 1979 pour les marchandises diverses et les vracs autres que les produits pétroliers et notamment de :

- + 16,4 % pour le trafic des conteneurs,
- + 6,8 % pour l'ensemble des marchandises diverses,
- + 8,3 % pour les solides en vrac.

Le trafic de marchandises des six ports autonomes représente 85,3 % de l'ensemble du trafic commercial des ports.

Le classement des six ports autonomes est resté en 1980 comparable à celui de 1979. Seuls les ports de Rouen et Dunkerque dont le trafic de produits pétroliers est inférieur au tiers du trafic global sont en progrès par rapport à 1979 (+ 8,3 % à rouen) ou pratiquement au niveau de 1979 (+ 0,7 % à Dunkerque). Les autres ports autonomes régressent globalement du fait du trafic pétrolier mais progressent sur les autres groupes de trafic.

Pour les ports d'Outre-Mer, le trafic des marchandises augmente de 5,3 %. Mais ce sont les réceptions qui augmentent (+ 9,4 %).

Les comparaisons internationales font ressortir que le port de Marseille a subi de 1979 à 1980 une baisse de trafic total de - 5,2 % qui apparente à celle des ports de Gênes et de Rotterdam (- 6,9 % et - 4,8 %). Cependant les ports de Hambourg et d'Anvers connaissent respectivement une augmentation de + 1,4 % et de 2,4 % de leur trafic total.

Milliers de tonnes

Ports européens	Trafic total		
	1979	1980	%
Hambourg .....	62 200	63 100	+ 1,4
Anvers.....	80 098	82 000	+ 2,4
Gênes .....	54 214	50 500	- 6,9
Rotterdam .....	292 594	278 400	- 4,8

ANNÉE 1979

Millions de tonnes

Ports (classement géographique)	Réceptions		Expéditions		Total	
	tous produits	dont produits pétroliers	tous produits	dont produits pétroliers	tous produits	dont produits pétroliers
DUNKERQUE .....	32,7	10,7	8,1	2,7	40,8	13,4
LE HAVRE .....	69,3	57,3	16,9	10,8	86,2	68,1
ROUEN .....	10,7	2,9	9,7	3,3	20,4	6,2
NANTES						
SAINT-NAZAIRE ...	13,5	10,3	1,9	1,3	15,4	11,6
BORDEAUX .....	11,0	8,3	2,8	1,5	13,8	9,8
MARSEILLE.....	92,1	80,3	16,5	9,0	108,6	89,3
Ensemble des ports autonomes .....	229,3	169,8	55,9	28,6	285,2	198,4
Autres ports .....	29,7	9,9	15,7	1,4	45,4	11,3
Ensemble des ports ...	259,0	179,7	71,6	30,0	330,6	209,7

**ANNÉE 1980**

Millions de tonnes

Ports (classement géographique)	Réceptions		Expéditions		Total	
	tous produits	dont produits pétroliers	tous produits	dont produits pétroliers	tous produits	dont produits pétroliers
DUNKERQUE .....	33,3	9,6	7,8	2,2	40,1	11,8
LE HAVRE .....	62,6	49,6	14,8	8,7	77,4	58,3
ROUEN .....	11,6	3,3	10,5	2,4	22,1	5,7
NANTES SAINT-NAZAIRE ...	13,4	10,4	1,9	1,0	15,3	11,4
BORDEAUX .....	10,4	7,8	2,9	1,6	13,3	9,4
MARSEILLE .....	87,7	74,2	15,7	7,9	103,4	82,1
Ensemble des ports autonomes .....	219,0	154,9	53,6	23,8	272,6	178,7
Autres ports .....	31,2	9,6	15,7	1,5	46,9	11,1
Ensemble des ports ...	250,2	161,5	69,3	25,3	319,5	189,8

**II. — Les « détournements de trafic »  
de notre commerce extérieur**

Leur importance est difficile à cerner. Néanmoins les tableaux ci-dessous permettent d'apprécier la part du commerce extérieur de la France transportée par voie maritime et transitant de ce fait par les ports de commerce métropolitains.

En pourcentage

Années	En tonnages		En valeur	
	Importations	Exportations	Importations	Exportations
1977	75,7	30,1	37,8	34,7
1978	76,2	31,0	35,4	33,3
1979	76,3	33,8	36,8	33,8
1980	75,1	35,0	35,1	34,0

Ce qu'il est convenu d'appeler les « détournements » reste très stable depuis plus de 10 ans et représente 3 à 4 % des tonnages et 5 à 6 % des valeurs par rapport à l'ensemble du commerce extérieur.

Le problème concerne essentiellement le Nord de la France.

Mais il est juste de remarquer que les ports français assurent le transit de certaines marchandises pour le compte de pays étrangers. Il s'agit essentiellement du pétrole brut reçu à Marseille-Fos et transporté par le Pipeline Sud Européen vers la Suisse et l'Allemagne.

### III. — Le handicap des ports français

Le principal handicap résulte des conditions dans lesquelles s'effectue la manutention des marchandises. Quelques indications sont à cet égard éclairantes :

— la manutention est l'opération portuaire la plus coûteuse et représente environ 50 % du coût d'utilisation du système pour les marchandises diverses ;

— les mutations techniques sont très importantes depuis quelques années dans ce secteur d'activité, notamment par le biais de la conteneurisation et de la technique des charges roulantes.

C'est dire que l'accroissement de la compétitivité de nos ports passe par un effort considérable d'équipement aussi bien en matière d'infrastructure que d'outillage.

## CHAPITRE II

### **L'ÉQUIPEMENT DES PORTS : RETARD, EFFORT DE RATTRAPAGE ET PERSPECTIVES A MOYEN TERME**

#### **I. — Le retard**

Le VII<sup>e</sup> Plan comprenait un programme d'action prioritaire (PAP n° 9) intitulé « accompagnement de l'exportation », qui prévoyait, pour les ports, de porter à 9 millions de tonnes le trafic des marchandises diverses des ports de Dunkerque, le Havre, Marseille en construisant 6 000 unités de quais nouveaux et en modernisant les équipements existants. Un peu plus de la moitié seulement de ce programme a été réalisée.

#### **II. — L'effort en 1982**

En 1982, seront poursuivis ou entrepris des investissements considérables :

— à Dunkerque, l'achèvement du quai Paul Reynaud dans le port ouest ;

— au Havre, les dragages dans le canal central maritime et des travaux de défense contre la mer à Antifer ;

— à Rouen, l'amélioration du chenal d'accès et la construction d'un poste à quai à Moulineau ;

- à Nantes-Saint-Nazaire, l'achèvement d'un quai charbonnier et l'extension du terminal agro-alimentaire ;
- à Bordeaux : l'achèvement des rempiètements de quais à Bas-sens ;
- à Marseille, l'achèvement du bassin de la Pinède et l'approfondissement des postes à Vrac à Fos ;
- à Dieppe, l'accès au terminal pour la réception des graves de mer ;
- à Brest, le comblement partiel du 3<sup>e</sup> bassin ;
- à Sète, la poursuite de l'extension du port en mer ;
- à la Rochelle, poursuite de l'extension du port de la Pallice à Chef de Baie ;
- à la Réunion, création d'un nouveau port dans la baie de la Possession.

L'aménagement des ports français pour la réception du charbon par voie maritime a constitué une des priorités dans la programmation des investissements portuaires en 1982.

L'achèvement des quais à Dunkerque (P. Reynaud), à Nantes-Saint-Nazaire (Montoir) et à Marseille (classe n° 1).

Le budget de 1982 préparera par divers travaux de dragage la réalisation ultérieure d'un terminal charbonnier au Havre et l'extension du terminal charbonnier de Fos.

En outre seront terminés entre autres opérations :

- au Havre, la réalisation d'un dock flottant pour la réparation navale ;
- à Bordeaux, l'allongement du terminal à conteneurs au Verdon ;
- à Saint-Malo, l'aménagement du bassin Jacques Cartier ;
- à Cherbourg, la réfection des digues du large et du quai des flamands ;
- à Lorient, le renforcement des quais à Kergroise ;
- à Bayonne, l'allongement du quai européen ;
- à Nice, les aménagements pour la réception des car-ferries assurant les liaisons avec la Corse.

### **III. — Les orientations de notre politique d'équipement**

Jusqu'en 1975, un effort très important a été fait pour développer les infrastructures de base (digues, chenaux, terre-pleins) des grands sites portuaires.

Depuis 1975, les investissements portuaires avaient diminué de façon sensible, et étaient orientés surtout vers les ports d'importance moyenne, afin de les spécialiser dans des créneaux susceptibles de développer les activités de leur proche « hinterland ».

Aujourd'hui, il convient dans la définition d'une nouvelle politique portuaire, de tenir compte des nouvelles tendances du transport maritime.

— Les ports sont suréquipés en matière pétrolière face à des besoins décroissants.

— Les priorités doivent se porter sur des équipements performants pour faire face au développement du trafic de vracs solides (charbons, agroalimentaire, engrais). Ces investissements consistent en des postes à vrac, passerelles à manutention horizontale, postes à conteneurs.

L'effort d'adaptation et de modernisation de nos infrastructures portuaires s'inscrit dans le cadre de notre politique énergétique (charbon) et de notre commerce extérieur (exportation).

## CHAPITRE II

### LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES DE PORTS FRANÇAIS ET LES AIDES DE L'ÉTAT

#### I. — Les catégories juridiques des ports français

Les ports maritimes peuvent relever de trois situations juridiques distinctes.

##### 1. — *Ports autonomes*

Les ports autonomes métropolitains (Dunkerque, Rouen, Nantes, Bordeaux, Le Havre, Marseille) sont des établissements publics de l'Etat régis par la loi du 29 juin 1965.

Dans ces ports, l'Etat apporte une participation aux investissements d'infrastructure, à hauteur de 80 % pour les chenaux ou ouvrages d'accès et les ouvrages de protection, à hauteur de 60 % pour les quais, plans d'eau et équipements de radoub. Il rembourse également aux ports autonomes les dépenses d'entretien et de fonctionnement des chenaux d'accès et des ouvrages d'accès ou de protection.

##### 2. — *Ports avec concession d'outillage public*

Dans les ports non autonomes avec concession d'outillage public, l'Etat assure la construction, l'entretien et l'exploitation des ouvrages d'infrastructure ; il confie à un concessionnaire, Chambre de Commerce et d'Industrie en général, la responsabilité de la réalisation et de l'exploitation des superstructures (outillage, hangars...).

Le concessionnaire qui bénéficie en recette des droits de port versés par les usagers, apporte une contribution sous forme de fonds de concours au financement des investissements d'infrastructure réalisés par l'Etat, en général à hauteur des deux tiers de la dépense.

### 3. — Ports entièrement concédés

Das ce régime, réservé aux petits ports de commerce ou de pêche d'intérêt essentiellement local ou régional et aux ports de plaisance, l'ensemble des ouvrages d'infrastructure et de superstructure est confié au concessionnaire : ce dernier peut alors bénéficier, pour les ports de commerce ou de pêche, d'une subvention de l'Etat à un taux compris entre 10 % et 30 %, pour les investissements d'infrastructure.

## II. — L'effort financier de l'Etat

L'effort financier de l'Etat en faveur des ports maritimes ne concerne que la réalisation des infrastructures, dont il assure une partie du financement. Les dotations engagées en 1981 ou prévues en 1982 sont résumées dans le tableau suivant :

(Autorisations de programme)

	1981	1982
<b>Ports de métropole :</b>		
• Ports de commerce .....	303,4	324,5
<i>dont</i> ports autonomes .....	212,6	203,5
ports non autonomes .....	90,8	93,0
somme à valoir .....	—	28,0
• Ports de pêche .....	7,8	7,8
• Ports concédés de commerce ou de pêche .....	15,9	15,8
TOTAL MÉTROPOLE .....	327,1	355,6
<b>Ports d'Outre-Mer</b>		
• Ports avec concession d'outillage .....	19,9	183,0
<i>dont</i> port autonome .....	1,0	5,0
• Ports concédés .....	2,8	2,8
TOTAL OUTRE-MER .....	22,7	185,8

## III. — La situation financière des ports autonomes

### A. — La dépendance à l'égard des trafics

Les ports autonomes ont vu en général leur situation financière se redresser en 1979 et 1980. Mais elle reste fragile et fortement dépendante de l'évolution du trafic.

Pour 1981, les seules données concernent le premier semestre qu'il faut comparer au premier semestre 1980.

Des tableaux ci-dessous qui les synthétisent, il ressort que le trafic des hydrocarbures continue de baisser fortement. Seul Rouen voit son trafic progresser. Au total tous les ports autonomes connaissent une chute générale du trafic, la moins forte étant celle de Rouen (— 1,86 %) et la plus forte celle de Bordeaux (— 16,3 %).

1 <sup>er</sup> Semestre en tonnes et %	Port Autonome de Dunkerque			Port Autonome du Havre			Port Autonome de Rouen		
	1981	1980	évolution en %	1980	1981	évolution en %	1980	1981	évolution en %
Hydrocarbures .	5 973 054	5 853 728	— 2 %	27 594 154	23 732 485	— 14 %	2 967 501	3 044 784	+ 2,6 %
Autres vracs li- quides .....	127 589	101 111	— 20,7 %	941 885	842 562	— 90,55 %	722 529	596 127	— 17,5 %
Vracs solides ...	12 618 664	10 488 656	— 17,27 %	5 264 363	5 411 633	+ 2,8 %	6 112 272	5 923 615	— 3,10 %
dont charbon ..	4 127 733	4 282 743	+ 3,76 %	3 683 129	3 736 931	+ 1,5 %	2 222 416	1 690 052	— 23,4 %
Divers .....	3 118 612	3 077 755	— 1,31 %	4 275 906	4 477 003	+ 4,7 %	1 956 603	1 973 858	+ 0,88 %
dont conteneurs	ND	ND	ND	2 498 386	2 934 039	+ 17,4 %	423 526	537 809	+ 27 %
Total .....	21 897 919	19 521 250	— 10,85 %	40 851 889	37 934 498	— 7,14 %	11 736 218	11 517 614	— 1,86 %

1 <sup>er</sup> Semestre en tonnes et %	Port Autonome de Nanter- Saint-Nazaire			Port Autonome de Bordeaux			Port Autonome de Marseille		
	1981	1980	évolution en %	1980	1981	évolution en %	1980	1981	évolution en %
Hydrocarbures .	5 946 846	5 370 000	— 9,8 %	4 557 463	3 597 490	— 21,06 %	42 038 838	36 339 100	+ 13,5 %
Autres vracs li- quides .....	193 901	162 000	— 16,5 %	—	—	—	744 977	678 750	— 7,9 %
Vracs solides ...	1 374 886	1 515 000	+ 10,1 %	1 359 658	1 238 884	+ 8,88 %	5 615 962	6 026 756	— 7,3 %
dont charbon ..	154 065	389 000	+ 152,4 %	197 779	207 683	+ 5 %	1 401 890	1 896 971	— 35,3 %
Divers .....	639 054	525 000	— 17,9 %	655 219	665 604	+ 1,58 %	4 575 690	5 088 567	+ 11,2 %
dont conteneurs	ND	ND	ND	215 589	220 274	+ 2,17 %	1 344 199	1 753 198	+ 30,4 %
Total .....	8 154 687	7 572 000	— 7,2 %	6 572 340	5 501 978	— 16,3 %	52 975 467	48 140 173	— 9,1 %

Si la tendance à la baisse du trafic se confirme sur le deuxième semestre de 1981, les budgets de 1981 présentés en équilibre seraient exécutés en déficit et les pertes d'exploitation dégraderaient leur capacité d'autofinancement que les ports autonomes s'étaient attachés à reconstituer ces dernières années.

Les tableaux ci-dessous retracent l'évolution des résultats d'exploitation, de la marge brute et nette d'autofinancement.

#### RÉSULTATS D'EXPLOITATION AVANT PERTES ET PROFITS

(en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1978	+ 10,5	+ 2,6	— 4,2	— 0,3	— 1,8	— 60
1979	+ 5,57	+ 38,59	+ 0,197	+ 13,3	+ 1,585	+ 0,51
1980	+ 1,786	+ 29,408	+ 0,165	— 6,379	— 0,645	+ 0,01

Bien qu'inférieurs aux résultats de 1979, les résultats d'exploitation des ports autonomes en 1980 sont restés, dans l'ensemble, satisfaisants. Seul le port de Nantes-Saint-Nazaire enregistre un déficit d'exploitation de 6 MF, dû essentiellement au retard pris par le démarrage du trafic de gaz naturel liquéfié à Montoir.

#### B. — *Autofinancement*

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

#### *Marge brute d'autofinancement*

(en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1979	83,049	137,319	32,044	31,435	24,9	108,103
1980	87,7	142,620	38,556	0,284	26,8	118,043

La marge brute d'autofinancement a progressé dans l'ensemble des ports autonomes, à l'exception de Nantes-Saint-Nazaire en raison notamment des moins-values de recettes engendrées par le retard du nouveau trafic méthanier.

### *Marge nette d'autofinancement*

Après remboursement du capital des emprunts, la marge nette d'autofinancement a évolué comme suit :

(en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1979	+ 59,3	+ 103,3	+ 21,9	— 1,1	+ 14,7	+ 66,9
1980	+ 60,6	+ 103,3	+ 18,771	— 9,1	+ 16,3	+ 73,2

Les ports autonomes ont réalisé au cours des dernières années des efforts importants pour accroître leur capacité d'autofinancement afin de limiter leur endettement. Ces efforts sont passés, notamment, par la mise en œuvre d'une politique d'amortissement plus dynamique se fondant sur un raccourcissement des durées d'amortissement des immobilisations.

Après un exercice 1981 qui pour beaucoup de ports sera largement déficitaire, les projets de budgets pour 1982 ne pourront être présentés en équilibre, comme la loi l'impose aux ports autonomes, qu'après adoption de majoration de tarifs des redevances d'équipements et droits de port variant entre 15 % et 30 %.

Il faut signaler qu'une augmentation des tarifs portuaires n'est que très faiblement génératrice d'inflation et est supportée pour une part notable par les armateurs étrangers. En effet les droits de port représentent moins de 10 % du coût de la marchandise dans le port, coût qui ne représente lui-même qu'une fraction très faible de la valeur de cette marchandise. Par ailleurs, pour les deux tiers, le droit de port sur le navire est payé en devises par l'armement étranger.

### *C. — Recours à l'emprunt*

L'enveloppe annuelle d'emprunts des ports autonomes pour la couverture des dépenses d'infrastructure et de superstructure est fixée dans le cadre de la programmation retenue par le Comité Spécialisé

n° 8 du F.D.E.S. Cette dotation annuelle se répartit entre le marché financier et les prêts du « F.D.E.S. » ; ceux-ci ne représentant toutefois qu'une faible part dans le montant annuel d'emprunts des ports autonomes et étant réservés aux dépenses d'infrastructure exclusivement.

La contribution du F.D.E.S. au financement des dépenses d'investissement des ports maritimes et fluviaux a été fixée en 1982 à 80 millions de francs, soit le même montant qu'en 1981. En 1981, la répartition de cette enveloppe a été la suivante :

— Le Havre :	14 millions de francs
— Marseille :	10 millions de francs
— Rouen :	6,5 millions de francs
— Dunkerque :	21 millions de francs
— Nantes-St-Nazaire :	20 millions de francs
— Bordeaux :	8,5 millions de francs

***D. — La participation de l'Etat concerne à la fois les infrastructures et le fonctionnement***

***Participation de l'Etat aux infrastructures***

Les règles de participation de l'Etat pour les ports autonomes sont fixées explicitement par la Loi du 29 juin 1965 sur l'autonomie.

L'Etat participe à raison de 80 % aux dépenses suivantes :

- creusement des bassins,
- création et extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des ayant-ports,
- construction et extension d'ouvrages de protection contre la mer et d'écluses d'accès.

Il participe à raison de 60 % aux travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructure et engins de radoub. Les investissements de superstructure sont entièrement à la charge du port autonome.

Les opérations d'investissements financées par l'Etat ont fait l'objet d'une analyse au chapitre II.

*Participation de l'Etat aux dépenses d'entretien*

Conformément aux dispositions de l'article 4 de la loi d'autonomie, il revient à l'Etat de prendre en charge les frais de l'entretien et de l'exploitation des écluses d'accès, de l'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer.

Il contribue également au remboursement d'une partie des emprunts antérieurs à l'autonomie et au remboursement des dépenses des établissements publics portuaires au titre des missions de services annexes ou de services d'Etat dont ils ont la charge.

La dotation demandée en 1982 se monte à 383,2 MF en augmentation de 17,6 % par rapport à 1981 : cette augmentation est destinée à couvrir la croissance de la part des dépenses des ports autonomes donnant lieu à remboursement qui correspondent à des charges de personnel ou à l'acquisition de combustibles énergétiques et de produits pétroliers.

## CHAPITRE IV

### LES AUTRES PORTS

#### I. — Les ports de pêche

Les dotations en capital restent au même niveau qu'en 1981 en ce qui concerne les autorisations de programme. Les crédits de paiement sont portés à 13,5 millions (+ 71 %).

Les crédits d'entretien et d'exploitation passent de 7,5 millions de francs à 9,1 millions de francs. Ces évolutions n'appellent pas de commentaire particulier.

#### II. — Les ports de plaisance

##### 1. — *Le développement de la navigation de plaisance et la réalisation de ports*

Deux millions de plaisanciers naviguent sur 440 000 bateaux immatriculés et des milliers de petites embarcations non immatriculées, qui ne trouvent pas toutes abri dans 200 ports concédés qui n'offrent que 130 000 places environ.

2. — *Les réalisations de ports de plaisance* se sont poursuivies au cours des dernières années, grâce à une très forte demande, malgré l'élimination des subventions de l'Etat, le renchérissement des sources de financement, et la plus grande attention accordée par l'opinion publique aux aspects de protection des sites littoraux.

En 1980, a été lancée l'instruction de :

— plusieurs opérations d'aménagement ou d'agrandissement de ports de plaisance existants comportant la création de 1 240 places sur la Côte d'azur (communes de Saint-Mandrier et de la Seyne-sur-Mer) et 1 620 postes sur les côtes de l'Atlantique et de la Manche (communes d'Hendaye, d'Esquibien, de Combritt, de Benodet, de Belle-Ile et d'Etel) ;

— la création d'un nouveau port mixte pêche-plaisance à Saint-Quay-Portrieux, avec 1 050 places pour la plaisance ;

— de nombreux aménagements légers (bases de dériveurs, organisation de mouillage) dont seuls les plus importants peuvent être recensés, tels l'organisation des mouillages dans le bassin d'Arcachon (4 520 postes sur bouées) ou la rade de Brest (450 postes sur bouées).

En 1981, a été lancée l'instruction de :

— plusieurs extensions de ports de plaisance existants comportant 1 085 places en Méditerranée (communes de Grimaud, La Londe-les-Maures) ;

— plusieurs créations nouvelles de ports de plaisance sur la façade Manche-Atlantique (communes de Talmont-Bourgenay, pour 500 places, et de Grand-Fort-Philippe pour 600 places) et la façade Méditerranéenne (communes de Fréjus, pour une capacité de l'ordre de 1 000 places, de Narbonne-plage, 700 places, et d'Ile-Rousse, 270 places).

3. — *L'action des pouvoirs publics* en matière de ports de plaisance s'ordonne autour des orientations suivantes :

a) améliorer le fonctionnement des ports de plaisance afin d'accroître la qualité du service rendu, au travers de divers outils, et notamment :

— création et diffusion d'un plan comptable et d'un guide de gestion adapté aux ports de plaisance et destiné à améliorer la gestion financière des concessions portuaires ;

— modernisation du cahier des charges-types des concessions de ports de plaisance (diffusé par circulaire du 19 mars 1981) qui précise davantage les obligations du concessionnaire à l'égard des usagers, et s'efforce également de dissuader les tentatives de privatisation ou de spéculation sur les postes à quai ;

b) orienter davantage les équipements nautiques dans le sens d'aménagements légers ou de stockage à terre pour l'accueil des

bateaux, de manière à préserver le littoral et à offrir des possibilités de stationnement diversifiées et peu onéreuses.

Cette inflexion s'est manifestée chaque fois que les contraintes techniques et financières de l'opération le permettraient, à l'occasion des autorisations d'occuper le domaine public maritime.

Le nouveau cahier des charges type des concessions déjà cité a également favorisé les concessions d'équipement légers par un régime administratif simplifié. Il maintient par ailleurs pour les ports classiques la possibilité de l'amodiation de droits de stationnement qui est un moyen de financement des investissements indispensable, en complément des emprunts et des subventions régionales ou départementales.

Ce régime d'amodiation est désormais limité à la garantie d'usage d'un poste d'amarrage indéterminé, sans privatisation ; il a également été adapté au cas des collectivités locales, qui peuvent maintenant en disposer comme moyen de financement des ports publics.

Différentes expérimentations ont été encouragées pour l'aménagement de mouillages ou de stockages à terre avec mise à l'eau rapide, et ont pu faire leurs preuves. Il s'agit maintenant, par l'information et la formation des responsables locaux, d'en favoriser le développement sur le littoral français.

c) En 1882, l'effort des pouvoirs publics portera plus particulièrement sur les mesures de dissuasion des « bateaux-ventouses » dans les ports, et la densification de l'utilisation des plans d'eau portuaires existants, pour parvenir à une utilisation optimale des équipements portuaires.

### **DÉCISION DE LA COMMISSION DES FINANCES**

Dans sa séance du jeudi 12 novembre 1982, votre Commission des Finances, présidée par Monsieur Edouard BONNEFOUS, Président, a, sur le rapport de Monsieur Tony LARUE, rapporteur spécial, adopté les crédits des ports pour 1982.

## ANNEXE

### RÉCAPITULATION DES CRÉDITS DES PORTS DANS LE BUDGET DU MINISTÈRE DE LA MER

Chapitres	1981		1982	
<b>Dépenses ordinaires</b>				
34.94 Carburants et lubrifiants :				
Article 40 Ports maritimes .....	5		6	
34.34 Ports maritimes - Entretien et exploitation :				
Article 10 Ports de commerce non autonomes .....	18		22,2	
» 20 Ports de pêche en métropole .....	7,5		9,2	
» 30 Conseil supérieur de la navigation de plaisance .....	0,2		0,2	
» 40 Ports maritimes dans les D.O.M. ....	3,5		4	
» 90 Consommation d'énergie .....	—		1,5	
44.34 Ports autonomes maritimes :				
Article 10 Métropole .....	323		380	
» 20 D.O.M. ....	2		2,3	
<b>Dépenses en capital</b>				
	<b>A.P.</b>	<b>C.P.</b>	<b>A.P.</b>	<b>C.P.</b>
53.30 Ports maritimes et protection du littoral :				
Article 10 Etudes générales .....	2,8	2,5	2,8	4,5
» 30 Ports de commerce .....	299,9 (1)	317,9 (2)	324,5	269,5
» 40 Ports de commerce - Autres aménagements .....	pm	pm	pm	pm
» 50 Ports de pêche .....	7,78	7,95	7,8	13,5
» 60 Ports de plaisance .....	pm	pm	pm	pm
» 70 Ports maritimes Outre-Mer .....	26,9 (3)	42,65 (4)	183,0	88,5
63.30 Ports maritimes et protection du littoral :				
Article 10 Ports maritimes en métropole - Ports concédés .....	15,8	16,0	15,8	12,5
» 20 Ports maritimes Outre-Mer - Ports concédés .....	2,8	5,0	2,8	2,0

(1) dont 42 MF de F.A.C. en provenance de l'article 01.

(2) dont 3 MF de F.A.C. en provenance de l'article 01.

(3) dont 6,3 MF de F.A.C. en provenance de l'article 01.

(4) dont 0,85 MF de F.A.C. en provenance de l'article 01.