

N° 60

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1981-1982

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur  
le projet de loi de finances pour 1982, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE  
NATIONALE*

TOME XIII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD,

Senateur

*(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, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amédée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Pierre Croze, Marcel Daunay, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardeche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, France Lechenault, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Malassagne, Serge Mathieu, Marcel Mathy, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Ferrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice Prevotau, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnaut, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René Travert, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frédéric Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> législ.) : 450 et annexes, 470 (annexe 21) (tome XI) et In-8°

Sénat : 57 et 58 (annexe 19) 1981-1982

Loi de Finances - Ports maritimes

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	4
<b>PREMIERE PARTIE : L'ACTIVITE PORTUAIRE</b>	
<b>I.- SITUATION DU TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANCAIS</b> .....	6
<b>A. Trafic des marchandises</b> .....	8
1. Analyse générale .....	8
2. Trafic des ports autonomes .....	8
3. Trafic des ports d'Outre-Mer .....	9
4. Trafic des marchandises en conteneurs .....	10
5. Résultats du premier semestre 1981 .....	11
<b>B. Trafic des passagers</b> .....	12
<b>C. Résultats comparés des principaux ports européens</b> .....	13
<b>D. Bilan de l'exécution du VIIe Plan</b> .....	14
<b>II.- FACTEURS DE VULNERABILITE DES PORTS FRANCAIS</b> .....	17
<b>A. La situation financière</b> .....	17
<b>B. La permanence des problèmes sociaux</b> .....	20
<b>C. Les problèmes de sécurité</b> .....	21
<b>D. L'absence de définition d'une véritable politique portuaire</b> .....	21
1. Au plan européen .....	21
2. Au plan national .....	22

**DEUXIEME PARTIE : PRESENTATION DES CREDITS POUR 1982**

<b>I.- LES PORTS METROPOLITAINS .....</b>	<b>24</b>
<b>II.- LES PORTS D'OUTRE-MER .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE : organisation du Ministère de la Mer .....</b>	<b>31</b>

## INTRODUCTION

MESDAMES, MESSIEURS,

L'après-guerre a été marquée par l'urgence de la reconstruction et du réaménagement des principaux ports de commerce afin de faire face aux besoins de l'économie nationale. Sur le plan social, elle s'est traduite par l'adoption, en 1947, d'une législation sur la profession de docker tendant à leur assurer un minimum de ressources. Mais cette loi ne garantit ni l'emploi ni la promotion professionnelle et ne résoud pas la situation conflictuelle due, entre autres, à l'évolution des techniques modernes de transports maritimes et de manutention.

Très vite, en effet, va commencer l'époque du « gigantisme » : l'apparition du pétrolier géant, du porte-conteneurs, du roulier (version améliorée du bateau de débarquement), du vraquier, fait naître, dans certains cas, des problèmes de réception, de stockage, de transit et de sécurité.

Les ports doivent donc s'adapter à l'augmentation des volumes et des nouveaux types de trafics offerts. C'est alors le choix des grandes façades industrialo-portuaires, et la création des Ports Autonomes (loi du 29 janvier 1965). Car l'Etat ne s'est pas dérobé : la France possède un outil portuaire remarquable qui vaut, tant par l'ampleur des équipements réalisés à travers les plans successifs (IVe, Ve, VIe), que par la qualité des gestionnaires chargés de l'administrer.

C'est alors qu'éclate la première crise pétrolière qui pose, bien sûr, un problème de ressources aux responsables des administrations portuaires (résolu – si l'on peut dire – par l'augmentation des droits de port et le remboursement de la T.V.A.). On assiste, en même temps, à un ralentissement des investissements en faveur des ports maritimes, ce qui ne laisse pas d'inquiéter l'ensemble des professionnels.

Pour la première fois, peut-être, le VIIe Plan détermine un objectif économique à atteindre pour chacun des trois ports, Dunkerque, Le Havre et Marseille : traiter 9 millions de tonnes de marchandises diverses. Parallèlement, il leur est également recommandé de développer les actions de promo-

tion commerciale à l'étranger et d'engager une concertation pour une politique communautaire identique, tant sur le plan de la connaissance du coût de la marchandise, que sur celui de la lutte contre les pavillons de complaisance.

Cette politique, que certains ont pu qualifier d'attentisme s'est, en fin de compte, révélée opportune et le bilan du VIIe Plan n'est pas négligeable. Mais les travaux préparatoires au VIIIe Plan n'ont pu être conduits à leur terme législatif et les conclusions du Plan intérimaire de deux ans, en ce qui concerne les ports français, ne sont pas encore connus du rapporteur de votre Commission.

Certes, la nouvelle crise économique mondiale, la politique énergétique de la Nation telle qu'elle sera adoptée par le Parlement, sont des facteurs importants dans le choix des investissements.

Mais l'analyse du trafic écoulé et sa comparaison avec celui des principaux ports européens étrangers autorisent également une prospective raisonnable dans le cadre du projet de budget qui est soumis à notre avis.

## PREMIERE PARTIE

## L'ACTIVITE PORTUAIRE

## I.- SITUATION DU TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANCAIS

Marchandises entrées (en millions de tonnes)

Ports autonomes (Classement géographique)	Tous produits	Hydrocarbures	Marchandises diverses
Dunkerque .....	33,3	9,6	1,0
Le Havre .....	62,6	49,6	3,8
Rouen .....	11,6	3,3	1,1
Nantes-Saint-Nazaire .....	13,4	10,4	0,9
Bordeaux .....	10,4	7,8	0,7
Marseille .....	87,7	74,2	2,9
Ensemble des Ports Autonomes .....	219,0	154,9	10,4
Autres ports métropolitains .....	31,2	9,6	9,6
Ensemble des ports métropolitains .....	250,2	164,5	20,0
Ensemble des ports d'Outre-Mer .....	3,2	1,1	1,2
Ensemble des ports français .....	253,4	165,6	21,2

**Marchandises sorties (en millions de tonnes)**

<b>Ports Autonomes (Classement géographique)</b>	<b>Tous produits</b>	<b>Hydrocarbures</b>	<b>Marchandises diverses</b>
Dunkerque .....	7,8	2,2	4,4
Le Havre .....	14,8	8,7	4,3
Rouen .....	10,5	2,4	2,7
Nantes-Saint-Nazaire .....	1,9	1,0	0,3
Bordeaux .....	2,9	1,6	0,6
Marseille .....	15,7	7,9	5,9
Ensemble des Ports Autonomes .....	53,6	23,8	18,2
Autres ports métropolitains .....	15,7	1,5	8,2
Ensemble des ports métropolitains .....	69,3	25,3	26,4
Ensemble des ports d'Outre-Mer .....	1,2	0,2	0,4
Ensemble des ports français .....	70,5	25,5	26,8

**Marchandises totales, entrées et sorties réunies, (en millions de tonnes)**

<b>Ports Autonomes (Classement géographique)</b>	<b>Tous produits</b>	<b>Hydrocarbures</b>	<b>Marchandises diverses</b>
Dunkerque .....	41,1	11,8	5,4
Le Havre .....	77,4	58,3	8,1
Rouen .....	22,1	5,7	3,8
Nantes-Saint-Nazaire .....	15,3	11,4	1,2
Bordeaux .....	13,3	9,4	1,3
Marseille .....	103,4	82,1	8,8
Ensemble des Ports Autonomes .....	276,6	178,7	28,6
Autres ports métropolitains .....	46,9	11,1	17,8
Ensemble des ports métropolitains .....	319,5	189,8	46,4
Ensemble des ports d'Outre-Mer .....	4,4	1,3	1,6
Ensemble des ports français .....	323,9	191,1	48,0

## A. TRAFIC DES MARCHANDISES

### 1. Analyse générale

a) *Le trafic global des marchandises* aura porté, en 1980, pour l'ensemble des ports français, sur près de 324 millions de tonnes, soit une diminution de 11,323 millions de tonnes par rapport à celui de 1979 (- 3,37 %). Cette baisse affecte essentiellement le trafic des hydrocarbures pour 19,711 millions de tonnes (- 9,35 %), alors que celui des marchandises et des vracs autres que pétroliers connaît une augmentation de 6,74 %.

b) *Pour les seuls ports métropolitains*, le trafic commercial des produits débarqués et embarqués (sauf pêche et ravitaillement) s'est élevé à 129,7 millions de tonnes pour les marchandises diverses et les vracs autres que les hydrocarbures (+ 6,72 %).

Ceux-ci accusent une réduction de 9,40 % (- 19,695 millions de tonnes) dont, notamment, 11,9 % pour la réception et le remport du pétrole brut. Il faut noter l'importance relativement considérable du trafic des hydrocarbures qui aura représenté 59,40 % du trafic global métropolitain en 1980, contre 71,9 % en 1972.

c) *Les entrées s'élèvent à 250,2 millions de tonnes* et se décomposent en 164,5 millions de tonnes d'hydrocarbures (- 8,47 %), tandis que les marchandises diverses et les autres vracs totalisent 85,7 millions de tonnes (+ 7,85 %). Les sorties ont atteint 59,3 millions de tonnes, soit une diminution de 2,539 millions de tonnes due à une réduction de - 30,12 % du remport d'hydrocarbures bruts, alors que les raffinés augmentent et que les marchandises diverses et les autres vracs, avec 44 millions de tonnes, progressent de 5,33 % par rapport à 1979.

### 2. Trafic des marchandises : Ports Autonomes

Le trafic des marchandises des six Ports Autonomes représente 86,57 % de l'ensemble du trafic commercial des ports métropolitains. Dans ce trafic, les marchandises autres que les hydrocarbures représentent 97,9 millions de tonnes, soit une augmentation de 12,40 %.

Dunkerque, avec 41,1 millions de tonnes, voit son trafic global augmenter de 0,339 millions de tonnes. Cette « stabilité relative » (+ 0,83 %) est due à une réduction de 1,583 millions de tonnes de produits pétroliers malgré le traitement de 8 millions de tonnes de charbon (+ 1,2 millions de tonnes).

Au Havre, le trafic a porté sur 77,4 millions de tonnes (- 19,52 %) dont 58,3 millions de tonnes de produits pétroliers (- 14,31 %) et 8 millions de

tonnes de marchandises diverses dont 59 % sont traités par conteneurs. Ce port occupe de loin, en France, la première place dans le trafic conteneurisé et la cinquième au niveau européen.

Rouen est le seul Port Autonome qui enregistre 8,37 % d'augmentation totale de trafic avec une baisse de 0,532 millions de tonnes d'hydrocarbures et une progression de + 13,10 % du trafic des marchandises diverses. Deux caractéristiques du Port de Rouen : un remarquable équilibre entre entrées (11,6 millions de tonnes) et sorties (10,5 millions de tonnes) et une spécialisation dans l'importation des céréales (4,7 millions de tonnes).

A Nantes-Saint-Nazaire, les statistiques enregistrent globalement, en 1980, une baisse de trafic de l'ordre de 3,5 %, due essentiellement aux travaux d'aménagements.

Le port de Bordeaux, malgré l'importance des investissements réalisés, est lui aussi sensible à la conjoncture et la comparaison des statistiques fournies par la Direction des Ports en 1980 fait apparaître une baisse de 3,36 % du trafic total.

Enfin, Marseille, premier port français (et deuxième port européen après Rotterdam) voit ses échanges diminuer de 5,731 millions de tonnes (- 5,25 %) par suite d'une réduction du trafic des hydrocarbures de l'ordre de 8,369 millions de tonnes (- 9,25 %).

### 3. Trafic des marchandises : Ports d'Outre-Mer

Les résultats du trafic commercial des marchandises pour les années 1979 et 1980 sont précisés ci-après (en milliers de tonnes).

#### Année 1979

	Réceptions		Expéditions		Total	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Guadeloupe (PA)	820	207	420	-	1 240	207
Fort de France	1 017	550	465	232	1 482	782
Dégrad de Cannes	158	59	35	-	193	59
Saint Laurent du Maroni	9	7	13	-	22	7
Kourou	24	24	-	-	24	24
Pointe des Galets	879	234	558	3	1 237	237
Mayotte	17	-	1	-	18	-
<b>TOTAL</b> .....	<b>2 924</b>	<b>1 081</b>	<b>1 292</b>	<b>235</b>	<b>4 216</b>	<b>1 316</b>

## Année 1980

	Réceptions		Expéditions		Total	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Guadeloupe (PA) .....	917	174	503	3	1 420	177
Fort de France .....	1 126	614	375	243	1 501	857
Dégrad des Cannes .....	178	80	33	-	211	80
Saint Laurent du Maroni .....	7	5	19	-	26	5
Kourou .....	17	17	-	-	17	17
Pointe des Galets .....	938	201	309	1	1 247	202
Mayotte .....	17	-	1	-	18	-
<b>TOTAL .....</b>	<b>3 200</b>	<b>1 091</b>	<b>1 240</b>	<b>247</b>	<b>4 440</b>	<b>1 338</b>

Globalement, le trafic de marchandises de l'ensemble des ports des départements d'Outre-Mer augmente de 5,3 %, les produits pétroliers augmentant de 1,7 %. Les progrès sont surtout sensibles aux réceptions dans tous les ports (+ 9,4 %) alors qu'aux expéditions tous les ports sont en régression, sauf le Port Autonome de la Guadeloupe.

#### 4. Trafic des marchandises : les conteneurs

a) *Les marchandises en conteneurs de 6 m de long ou plus* ont représenté, en 1980, 22,2 % des marchandises diverses ayant transité par l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains contre 20,4 % en 1979. La progression du trafic de marchandises en conteneurs est de 16 % en 1980 par rapport à 1979 et celle des marchandises diverses de près de 6,8 %.

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 de marchandises entrées et sorties réunies (poids brut des marchandises et taux des conteneurs pleins et vides) pour 1979 et 1980.

Ports (Classement géographique)	1980	1979	Variations 1980/1979 en %
Dunkerque .....	680	558	+ 21,9
Le Havre .....	4 769	4 353	+ 9,6
Rouen .....	865	598	+ 44,7
Bordeaux .....	434	493	- 12,0
Marseille .....	2 909	2 222	+ 30,9
Autres ports .....	637	648	+ 1,7
Ensemble des ports métropolitains .....	10 294	8 872	+ 16,0
dont aux sorties .....	5 857	5 272	+ 11,1

(en millions de tonnes)

Le Havre conserve la première place parmi les ports français en assurant près de la moitié du trafic des ports métropolitains, bien que les perturbations du mois d'août 1980 aient influencé, dans ce port, les trafics des navires porte-conteneurs. Rouen et Marseille ont un taux de progression bien supérieur au taux national.

D'autres ports, comme Calais, Caen, La Rochelle ou Dieppe n'ont pas d'équipements spécialisés et le traitement des conteneurs est assuré soit par les grues de quai, soit par les moyens de bord des navires.

*b) Ce dernier port, parce qu'il n'était pas équipé s'est vu privé, par la C.G.M., du trafic bananier, quand cette compagnie a mis sur la ligne des porte-conteneurs réfrigérés au bénéfice du port du Havre. Cela a représenté pour les ouvriers dockers la perte de 67 % des vacances travaillées et en outre, depuis le 1er janvier 1981, un chômage important de l'ordre de 60 %. Les compensations apportées au port de Dieppe par une politique d'augmentation du trafic trans-Manche, par la construction d'une deuxième passerelle pour les navires rouliers et le développement du trafic des graves n'ont pas encore porté leurs fruits dans le domaine de l'emploi.*

## 5. Résultats du premier semestre 1981

Les premières statistiques connues ne sont guère encourageantes. Pour l'ensemble des ports français, le trafic global diminue de 8,9 % par suite de la réduction importante des produits pétroliers (- 11,9 %) et des marchandises solides en vrac (- 6,8 %). Les marchandises diverses progressent seulement de + 0,3 % et celles en conteneurs (qui sont comprises dans les marchandises diverses) augmentent de 16,9 %.

Le comportement des ports autonomes reflète la même tendance générale avec, toutefois, une progression de 5,1 % du poste marchandises diverses. Le port de Bordeaux, par suite de la forte chute de son trafic pétrolier, présente les résultats les plus médiocres.

**Trafic de marchandises des ports autonomes**  
**Ensemble des marchandises débarquées et embarquées**  
**(cumuls à la fin du premier semestre en 1 000 tonnes)**

Ports autonomes (classement géographique)	Année de référence	Pétrole brut	Autres vrares solides ou liquides	Marchandi- ses diverses	Total
Dunkerque .....	1981	3 762	12 904	2 871	19 537
	1980	4 210	14 945	2 743	21 898
	1981/1980	- 10,6 %	- 13,7 %	+ 4,7 %	- 10,7 %
Le Havre .....	1981	23 732	9 725	4 477	37 394
	1980	27 518	8 981	4 276	40 755
	1981/1980	- 13,8 %	+ 8,3 %	+ 4,7 %	- 7,0 %
Rouen .....	1981	293	9 252	1 973	11 518
	1980	333	9 456	1 957	11 746
	1981/1980	- 12,0 %	- 2,2 %	+ 0,8 %	- 1,9 %
Nantes-St-Nazaire .....	1981	3 565	3 471	524	7 560
	1980	3 770	3 746	639	8 155
	1981/1980	- 5,4 %	- 7,3 %	- 18,0 %	- 7,3 %
Bordeaux .....	1981	1 399	3 437	666	5 502
	1980	2 777	3 140	655	6 572
	1981/1980	- 49,6 %	+ 9,5 %	+ 1,7 %	- 16,3 %
Marseille .....	1981	29 778	13 273	5 089	48 140
	1980	36 628	11 771	4 576	52 975
	1981/1980	- 18,7 %	+ 12,8 %	+ 11,2 %	- 9,1 %
Ensemble des Ports Autonomes	1981	62 529	52 062	15 600	130 191
	1980	75 236	52 039	14 846	142 121
	1981/1980	- 16,9 %	+ 0,04 %	+ 5,1 %	- 8,4 %

## B. TRAFIC DES PASSAGERS

En 1980, dans les ports métropolitains, le trafic total des passagers débarqués et embarqués s'élève à 17 147 789, soit une progression de 13,8 % par rapport à 1979. Si les ports spécialisés de la Mer du Nord, et notamment Calais avec plus de 6 millions de voyageurs, totalisent davantage de voyageurs que les ports méditerranéens, il faut noter que Marseille a dépassé le seuil du premier million de passagers.

Les résultats provisoires du premier semestre 1981 ne permettent pas une évaluation annuelle, le gros des départs se faisant traditionnellement au cours du début du second semestre. On note, par comparaison avec le premier semestre de 1980, une légère progression de + 0,3 % avec une légère contraction des liaisons avec la Corse.

Ce n'est pas la catastrophe du port de Nice -16 octobre 1979- qui doit être incriminée. En effet, la réception du nouveau car-ferry de 145 m de long, assurant les relations entre le continent et l'île de Beauté, a pu être faite grâce aux aménagements effectués dans l'arrière port de Nice pour un montant de 32 millions de francs, dont le tiers a été financé par l'Etat et le solde par la Chambre de Commerce concessionnaire du Port, les divers travaux nécessaires au déplacement des activités de plaisance ont été intégralement assurés par l'Assemblée Consulaire.

### C. RESULTATS COMPARES DES PRINCIPAUX PORTS EUROPEENS

A l'exception d'Amsterdam, dont la progression globale du trafic s'élève à + 26 % grâce aux minerais, au charbon et aux conteneurs, les autres ports européens présente des diminutions identiques à celles des ports français provoquées par la diminution du poste hydrocarbure et une légère augmentation du traitement des marchandises diverses, ainsi qu'il apparaît dans le tableau suivant. (en millions de tonnes)

#### Trafic total

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

#### Produits pétroliers

Ports européens	1979	1980	%
Hambourg (1) .....	44 800	45 000	+ 0,4
Anvers .....	15 412	18 500	+ 20
Genes .....	54 214	35 200	- 11
Rotterdam (2) .....	178 847	157 700	- 11,8

**Vracs solides**

Ports européens	1979	1980	%
Hambourg (1) .....	-	-	-
Anvers .....	34 750	34 500	- 0,7
Genes .....	8 288	8600	+ 3,8
Rotterdam (2) .....	83 805	89 000	+ 6,2

**Marchandises diverses**

Ports européens	1979	1980	%
Hambourg (1) .....	17 400	18 100	-
Anvers .....	29 936	29 000	- 3
Genes .....	6 361	6 700	+ 5
Rotterdam (2) .....	29 942	31 700	+ 5

(1) vracs + hydrocarbures

(2) En vracs solides pour ce port, il faut entendre le trafic au tramping ; les marchandises diverses sont, pour ce port, les lignes régulières

**D. BILAN DE L'EXECUTION DU VIIIE PLAN**

Le bilan des actions réalisées pour exécuter le VIIe Plan dans le secteur des ports maritimes (P.A.P. et P.A.P.I.R.) est le suivant :

*P.A.P. n° 9 : Action « Equipement des grands ports maritimes pour le trafic des marchandises diverses »*

Le but recherché dans le cadre du P.A.P. n° 9 « Accompagnement de l'exportation », est 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 m de quais nouveaux correspondant à 25 postes à quai et en modernisant les équipements déjà existants.

65 millions de francs d'autorisations de programme ont été affectés en 1976, 148,6 MF en 1977, 123 MF en 1978, 41,8 MF en 1979, 15,1 MF en 1980 et 12 MF en 1981.

Les principaux investissements réalisés sont les suivants :

*Dunkerque :*

aménagement des accès du port de transit rapide

- rescindement du pertuis du môle IV (1ère et 2e tranches)
- porte soudée de l'écluse Watier

*Le Havre :*

- aménagement du canal central maritime
- poursuite de l'aménagement de la darse de l'Océan (extension et construction du quai sur la face Est, poste à marchandises diverses à manutention horizontale, endiguement sud de la darse)
- deuxième franchissement de l'écluse François 1er

*Marseille :*

- extension du terminal à conteneurs de la darse 2 (FOS)
- poursuite de l'approfondissement de la darse 2 (FOS)
- travaux de creusement, construction de quais en darse 3 (FOS)
- quai polyvalent en darse 1 (FOS)
- Aménagement du bassin de la Pinède (1ère et 4e tranche)
- réalisation de postes pour navires rouliers

Cependant, le P.A.P. n° 9 n'a été réalisé qu'à 50 % en ce qui concerne les actions relatives au développement des infrastructures pour le trafic des marchandises diverses dans les trois grands ports de Dunkerque, Le Havre et Marseille. En particulier, au cours de la période 1980-1981, seuls ont été réalisés pour 27,1 MF d'autorisations de programme des remblaiements dans la darse de l'Océan au Havre et la 4e tranche du remodelage du bassin de la Pinède à Marseille.

Alors que la croissance du trafic se poursuit, il sera bientôt nécessaire d'accentuer l'effort de modernisation et d'extension des ports français pour les trafics de marchandises diverses, si on ne veut pas compromettre les positions acquises face aux concurrents étrangers toujours aussi dynamiques.

*P.A.P.I.R. n° 52-02 : « Amélioration du chenal de Donges »*

Il s'agit d'aménager la Basse-Loire en approfondissement le chenal d'accès de Donges de façon à recevoir à Montoir les méthaniers de 125 000 m<sup>3</sup>.

Le montant des opérations s'est élevé (en autorisations de programme) à 26 MF en 1977, 34 MF en 1978, 52 MF en 1979 et 66,8 MF en 1980. De la sorte, l'opération a été achevée en 1980.

*P.A.P.I.R. n° 72-03 : « Zone industrialo-portuaire du Verdon »*

Ce P.A.P.I.R. a pour objet, essentiellement, de développer l'équipement de la zone du Verdon. Ses orientations ont été actualisées dans le cadre du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire du 7 novembre 1978 (Nouvelle Aquitaine).

A ce titre, de 1978 à 1980, a été réalisé le creusement de la passe de l'Ouest, ce qui correspond à 43,9 MF d'autorisations de programme.

*P.A.P.I.R. n° 91-01 : « Zone industrialo-portuaire de Sète »*

Afin de remédier à la sous-industrialisation du Languedoc-Roussillon, il est prévu de réaliser à Sète l'extension du port en mer par la création de la darse n° 2.

Les crédits d'Etat pour ce P.A.P.I.R. ont atteint 2 MF en 1977, 17,5 MF en 1978, 9,5 MF en 1979, 26 MF en 1980 et 30,5 MF en 1981. Ces dotations permettent d'envisager l'achèvement des travaux prévus par le P.A.P.I.R. dans la darse n° 2 pour 1982, conformément au plan Grand Sud-Ouest.

*P.A.P.I.R. n° 53-11 : « Pêche maritime bretonne »*

Il s'agit d'assurer un équipement satisfaisant des ports de pêche de la région Bretagne de façon à aider les pêches maritimes à maintenir et à développer leur compétitivité dans l'économie nationale.

Les autorisations de programme réservées à ce P.A.P.I.R. ont atteint 4,2 MF en 1976, 3,1 MF en 1977, 6,1 MF en 1978, 3,6 MF en 1979 et 3,5 MF en 1980.

Le plan intérimaire concernant les ports maritimes est en cours d'élaboration en liaison avec le Ministère du Plan et de l'Aménagement du territoire. Le sujet a notamment été abordé dans le cadre du groupe administratif « contrainte extérieure et reconquête du marché intérieur ».

Les travaux en cours n'ont pas fait l'objet de conclusions définitives.

## II.- FACTEURS DE VULNERABILITE DES PORTS FRANCAIS

### A. LA SITUATION FINANCIERE

a) *Les Ports Autonomes ont vu leur situation financière se redresser au cours des derniers exercices :*

#### Résultats d'exploitation avant pertes et profits (en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes Saint- 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 bruts 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 millions de francs dû au retard pris par le démarrage du gaz naturel liquéfié à Montoire.

Il est difficile d'apprécier exactement le montant des ressources dont peut disposer chaque port pour faire face aux échéances de ses emprunts, de ses investissements, car les Ports Autonomes ont adopté des politiques différentes d'amortissement : il est plus simple de comparer les différentes marges brutes d'autofinancement.

On peut constater que la marge brute d'autofinancement a progressé dans l'ensemble des Ports Autonomes, à l'exception de Nantes-Saint Nazaire pour la raison principale signalée ci-dessus. Après remboursement du capital des emprunts, la marge nette d'autofinancement a évolué comme suit dans chaque port :

Marges brutes et nettes d'autofinancement (en millions de francs)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes Saint- Nazaire	Bordeaux	Marseille
1979						
Marge brute	83,049	137,319	32,044	31,435	24,9	108,103
Marge nette	+ 89,3	+ 103,3	+ 38,556	- 1,1	+ 14,7	+ 66,9
1980						
Marge brute	87,7	142,620	21,9	0,284	26,8	118,043
Marge nette	+ 60,6	+ 103,3	+ 18,771	- 9,1	+ 16,3	+ 73,2

*b) C'est pourquoi la situation des ports autonomes au regard de la dette à long terme s'est améliorée avec des nuances, toutefois, selon les ports.*

A Marseille, on observe un ralentissement de la progression de la dette et une amélioration des ratios mesurant l'endettement. Le ratio « endettement sur chiffre d'affaire », en passant de 2,9 en 1979 à 2,1 en 1980, s'est amélioré sous l'effet de la progression du chiffre d'affaire. De même, le montant de la dette rapportée à la marge brute d'autofinancement témoigne d'un redressement.

Au Havre, également, l'endettement en fin d'exercice rapporté à la marge brute d'autofinancement, qui était passé de 15 à 8,5 de 1978 à 1979, diminue une nouvelle fois en 1980.

A Dunkerque, Rouen et Bordeaux, l'endettement a également régressé.

A l'inverse, la dette de Nantes-Saint Nazaire a progressé pour atteindre 355,2 millions de francs à la fin de 1980 : le port a investi pour faire face à la demande de méthane et de charbon.

*c) C'est en partant de ces résultats –dus au très bon exercice 1979– que l'on a pu sans doute envisager un dégagement progressif des interventions de l'Etat. Nous avons vu combien les perspectives du trafic 1981 sont pessimistes. Il faudra, au contraire, autoriser un relèvement des tarifs portuaires dans une fourchette de 16 à 30% pour équilibrer l'exécution des budgets.*

d) Parallèlement, les ports devront poursuivre leurs actions de promotion commerciale afin de consolider ou de développer les trafics implantés ou d'en créer de nouveaux. Il appartiendra à l'Etat de convaincre les armements français d'augmenter leur *taux de fréquentation des ports français* (30 % actuellement) dans le cadre, si possible, des « ententes » dont ils sont partie prenante.

Il faut signaler l'expérience des agents portuaires lancée au Havre, à la Rochelle, à Marseille et à Bordeaux par la S.N.C.F. Ces agents disposent d'une grande liberté d'action dans les domaines tant techniques que tarifaires et permettent de présenter à l'intervenant portuaire (transitaire, importateur, exportateur...) des offres personnalisées pour chacun des flux de transports.

e) Se pose, en outre, le problème des détournements de trafics dont la disparition, bien entendu, améliorerait la situation financière des ports qui se sentent concernés, en particulier la région du Nord avec Dunkerque. Il faut souligner que l'aménagement de ce port présente des incohérences qui doivent être rapidement corrigées : liaison entre les deux ports et raccordement canal grand gabarit.

Le tableau suivant permet d'apprécier pour les trois dernières années disponibles les tonnages et les valeurs des marchandises de provenance (ou de destination) extra-européenne qui entrent en France (ou en sortent) en employant un mode de transport terrestre (route, fer, navigation intérieure ou autres).

	A	B	A	B	A	B
Importations .....	9 388	24 074	10 874	30 194	13 476	36 900
Exportations .....	4 908	16 851	4 852	18 437	4 478	21 095
<b>TOTAL.....</b>	<b>14 296</b>	<b>40 925</b>	<b>15 726</b>	<b>48 631</b>	<b>17 954</b>	<b>57 995</b>

#### Résultats provisoires

A : tonnages en milliers de tonnes

B : valeurs en millions de francs

Ce tableau inciterait à penser qu'une aggravation est perceptible seulement aux importations. Même si l'on tient compte de l'évolution du commerce extérieur qui progresse également, les détournements restent très stables depuis plus de 10 ans et représentent 3 à 4 % des tonnages et 5 à 6 % des valeurs par rapport à l'ensemble du commerce extérieur de la France, tout doit être entrepris pour en limiter l'importance.

En fait, il s'agit d'un phénomène plus structurel que conjoncturel compensé par le transit direct de certaines marchandises (pétrole brut, minerais, fruits frais...) par les ports maritimes de commerce métropolitains. Ce trafic peut-être estimé, en 1980, à 9 ou 10 % du trafic global (319, 0 millions de tonnes).

## B. LA PERMANENCE DES PROBLEMES SOCIAUX

Les ports maritimes sont malheureusement trop souvent affectés de troubles sociaux, qu'ils soient provoqués uniquement par les professionnels (ouvriers dockers et personnels des Ports Autonomes), ouvriers des zones industrielo-portuaires (grèves dues aux difficultés des entreprises de réparation navale, par exemple), ou induits par les marins ou marins pêcheurs.

En ce qui concerne les ouvriers des dockers, on peut constater une augmentation des grèves pour le premier semestre de 1981 dans tous les Ports Autonomes alors qu'aucun mouvement important n'a été signalé pendant la même période parmi le personnel d'exploitation et d'outillage des Ports Autonomes.

Il convient d'être très attentif à ce phénomène négatif et les solutions doivent être négociées avec les instances spécialisées, en tenant compte des évolutions technologiques dans le traitement des navires et de la marchandise, comme dans les travaux portuaires. Elles devront intégrer les progrès nécessaires à la fiabilité, à la rapidité et au moindre coût du fonctionnement de ces ports, en un mot, assurer leur compétitivité.

Mais n'est-ce pas là, en grande partie du moins, l'objet du décret n° 81-245 du 9 mars 1981 portant publication de la convention internationale du travail n° 137 concernant les répercussions sociales des nouvelles méthodes de manutention dans les ports, adoptée par la Conférence à sa 58e session à Genève, le 25 juin 1973 ?

## C. LES PROBLEMES DE SECURITE

Il importe de dresser le bilan de mesures prises ces deux dernières années tant sur le plan de la prévention des accidents que sur les moyens d'intervention.

L'effort a porté, en ce qui concerne le premier point, sur l'amélioration de l'assistance au navire et de la réglementation. C'est ainsi que des ports tels que Saint Nazaire et Le Havre adaptent aux navires de grande taille leur parc de remorqueurs. De même se poursuit la mise en place d'aide radio-électrique à la navigation et de centres de régulation du trafic pour faciliter l'accès des navires et leurs mouvements dans les ports et leurs abords.

Sur le plan réglementaire, un dispositif spécifique concerne les navires pétroliers et les transports et manutention des matières dangereuses. De plus, un système de contrôle systématique de tous les navires est mis en place depuis novembre 1979.

Les concertations au niveau européen se poursuivent pour tenter de faire respecter uniformément les premiers engagements pris ; des difficultés apparaissent concernant le laxisme des pavillons de complaisance.

Quant aux moyens d'intervention dont disposent les ports pour lutter contre un sinistre éventuel, ils comportent, bien sûr, l'assistance aux navires par le remorquage ou l'allègement d'une partie de la cargaison, mais également les moyens de lutte contre l'incendie et la lutte contre la pollution, notamment par les hydrocarbures (barrages flottants, récupération des hydrocarbures sur l'eau, par exemple).

Enfin, depuis deux ans, un effort particulier de formation des personnels concernés est consenti pour assurer la sécurité dans les ports.

## D. L'ABSENCE DE DEFINITION D'UNE VERITABLE POLITIQUE PORTUAIRE

### 1. Au plan européen

Il est prématuré, sans doute, de parler de *politique européenne*. Il existe néanmoins un certain nombre de concertations au niveau, notamment, de l'Assemblée générale des Ports de la Communauté Economique Européenne. Dans sa dernière réunion (décembre 1980), l'Assemblée a pu estimer qu'il n'y avait pas de distorsions sérieuses de concurrence parmi les ports de la Communauté qui méritent de bénéficier d'actions prioritaires communautaires. Elle maintient un système de coopération en matière de tarif et de programme de développement entre les ports de la Communauté en utilisant le groupe de travail qui a déjà fonctionné, par l'intermédiaire du port d'Anvers. Il est procédé en outre à l'homogénéisation des statistiques portuaires, sur le nombre des navires entrés et sortis, ainsi que sur le mouvement des marchandises.

Parallèlement, il s'est constituée une « Association européenne pour l'Informatique portuaire » qui entretient un réseau expérimental d'échanges d'informations sur les caractéristiques des navires, leurs cargaisons, leurs horaires, tous renseignements qui, à un stade ultérieur, pourront intéresser différents ports. Par ailleurs, à la demande de la Commission de Bruxelles, le groupe de travail de l'Assemblée générale des Ports Européens doit déterminer les capacités actuelles et futures des capacités portuaires d'importation de charbon.

Enfin, il existe une coopération européenne au niveau du F.E.D.E.R. dont les interventions se sont élevées, pour 1980, à 26,2 millions de francs, dont un concours de 19,68 millions de francs pour l'amélioration du chenal de la Loire pour la desserte du terminal méthanier de Nantes-Saint Nazaire, une participation de 4,92 millions de francs pour la construction d'un terminal à conteneurs à Pointe-à-Pitre et de 1,6 million de francs pour l'appontement minéralier et pétrolier de Fort de France.

## 2. Au plan national

Mais peut on, d'autre part, *définir une politique portuaire nationale ?*

Les ports sont des instruments économiques essentiels si l'on considère l'évolution de la part du commerce extérieur de la France s'effectuant par la voie maritime et transitant, de ce fait, par les ports de commerce métropolitains au cours de ces dernières années, ainsi qu'en témoignent les pourcentages suivants :

Années	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

Il est donc naturel que l'Etat participe à l'équipement et au fonctionnement des plus grands de nos ports maritimes, qu'il contribue au financement des grands travaux d'infrastructure. En contre partie, les grands établissements portuaires doivent conserver un statut national qui garantit le respect des intérêts les plus élevés de l'Etat et l'harmonie nécessaire dans l'équipement de nos façades maritimes.

Dans ce sens, la décentralisation ne peut se concevoir que par une participation plus directe, au sein des conseils d'administration, des élus locaux et des usagers portuaires.

**3. Un des problèmes essentiels est celui du désenclavement et des relations avec les arrières pays.**

Un effort particulièrement important a été conduit dans le domaine routier en 1980 et 1981 : les investissements se sont élevés à près de 230 millions de francs. De même, les voies navigables se raccordent progressivement aux ports maritimes.

**4. Se pose alors le problème de l'existence d'un plan** afin de coordonner l'ensemble des investissements prévisibles à terme, tant en Métropole qu'Outre-Mer. Le plan intérimaire de deux ans, dans le secteur qui nous intéresse, n'est pas encore connu. Il reprendra, sans nul doute, les premières conclusions auxquelles ont abouti les travaux préparatoires du VIII<sup>e</sup> Plan.

Il serait essentiel, à tout le moins, de définir, une politique claire dans l'utilisation du charbon afin de prévoir les investissements en conséquence.

## DEUXIEME PARTIE

### PRESENTATION DES CREDITS POUR 1982

En matière portuaire, les dernières années ont été marquées par une diminution régulière des crédits budgétaires affectés à l'équipement. En effet, sur une base 100 en 1973, l'indice des crédits en volume se situe à 32 en 1980. Le budget de 1982 marque un renversement de tendance puisque les crédits affectés aux ports maritimes progressent de 18 % pour les dépenses ordinaires et de 50 % pour les dépenses d'investissement.

#### I.- LES PORTS METROPOLITAINS

Par rapport à 1981, l'ensemble des crédits pour 1982 destinés aux ports maritimes métropolitains augmentent de 33 % en autorisations de programme (536,7 millions contre 403,7 millions de francs) et sont stables en crédits de paiement (+ 3 % avec 815,6 millions de francs contre 792 millions de francs).

L'évolution des différentes dotations est la suivante :

*a) Les dépenses d'équipement pour les ports métropolitains augmentent de 6,5 % en autorisations de programme (avec 348 millions contre 327,1 millions de francs) et diminuent de 15 % en crédits de paiement (295,8 au lieu de 344 millions de francs).*

#### ● Article 10

Etudes générales : 38 millions de francs en autorisations de programme comme en 1981 et 4,3 millions de francs en crédits de paiement (+ 72 %).

● **Article 20**

Amenagement du rivage marin et sentier du douanier : 2,5 millions de francs en autorisations de programme et 4,4 millions de francs en crédits de paiement (soit une baisse de 60 % en autorisations de programme et une hausse de 22 % en crédits de paiement). Ces crédits permettent la poursuite des opérations liées à l'établissement de la servitude dite du « sentier du douanier » instituée par la loi du 31 décembre 1976 le long du rivage marin.

● **Article 30**

« Ports de commerce ». C'est sur cet article que sont prélevés les crédits destinés aux opérations d'infrastructures portuaires. Ces crédits augmentent de 26 % en autorisations de programme avec 324,5 millions de francs et diminuent de 17 % en crédits de paiement avec 269,3 millions de francs.

Ces crédits permettent notamment de financer les opérations d'infrastructure suivantes :

- Dunkerque : quai à pondéreux dans le port Ouest (2e tranche) ;
- Le Havre : dragages d'accès au grand canal du Havre et travaux de défense contre la mer de la zone de stockage d'Antifer (1ère tranche) ;
- Rouen : poursuite de l'amélioration des accès ;
- Nantes-Saint-Nazaire : achèvement de la construction d'un quai minéralier à Montoir et extension du terminal agro-alimentaire ;
- Bordeaux : achèvement des rempiètements de quais à Bassens ;
- Marseille : achèvement du remodelage du bassin de la Pinède et dragages pour terminaux à vrac à Fos (quai Solmer et nouveau quai minéralier) ;
- Dieppe : accès au terminal pour la réception des graves de mer ;
- Brest : comblement partiel du 3e bassin ;
- La Rochelle : poursuite de l'extension du port de la Pallice à Chef de Baie ;
- Sète : poursuite de l'extension du port en mer (notamment dragages et construction du poste multivrac).

Cette dotation permettra donc de poursuivre l'adaptation des ports français à l'évolution et à l'adaptation des échanges de notre pays par voie maritime. On constate que la priorité est donnée aux aménagements pour les trafics de vrac et en particulier le charbon qui a constitué une des priorités dans la programmation des investissements portuaires. Le budget 1982 permettra d'abord d'achever la construction des programmes engagés à Dunkerque (quai Paul Reynaud dans le port Ouest), à Nantes-Saint-Nazaire (quai charbonnier de Montoir) et à Marseille (approfondissement du quai à vrac dans la dalle n° 1 de Fos). Le budget permettra également de préparer, par divers travaux de dragages, la réalisation ultérieure d'un terminal charbonnier au Havre et l'extension du terminal charbonnier de Fos.

#### ● Article 50

« Ports de pêche ». Cet article voit sa dotation stagner en autorisations de programme, qui s'élèvent à 7,8 millions de francs mais augmenter de 70 % en crédits de paiement (13,5 millions de francs contre 7,95 en 1981). La dotation concerne principalement les régions de Bretagne, Basse Normandie et de Poitou-Charentes.

#### ● Article 80

« Protection contre les eaux de la mer », doté de 1 million de francs en autorisations de programme comme en crédits de paiement, cet article connaît une stagnation par rapport à 1981.

#### ● Article 90

« Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures ». Les crédits stagnent en autorisations de programme avec 26,9 millions de francs comme en 1981, mais progressent de 30 % en crédits de paiement (32,3 millions de francs contre 24,8 millions en 1981).

Au titre VI, les crédits du chapitre 63-30 évoluent comme suit :

#### ● Article 10

« Ports maritimes en métropoles – ports concédés ». La dotation de cet article stagne en autorisations de programme avec 15,8 millions de francs et diminue de 28 % en crédits de paiement avec 12,5 millions de francs. Pour 1982, l'Etat subventionnera sur ces crédits, l'équipement des ports qui ont fait l'objet d'une concession d'exploitation, en tenant compte des besoins du trafic, principalement en Bretagne, dans les Pays de la Loire et en Basse Normandie.

● **Article 30**

« Protection contre les eaux de la mer »: 14 millions d'autorisations de programme comme en 1981 et 10,5 millions de crédits de paiement, au lieu de 15, soit une diminution de 43 % pour 1982.

*b) Les dépenses d'entretien et d'exploitation*

Les crédits se décomposent comme suit : 33 millions sont prévus au chapitre 35-34 pour l'entretien et l'exploitation et 379,8 millions proviennent de la participation aux dépenses des ports autonomes maritimes qui augmente de 17,5 % par rapport à 1981. Cette progression est notamment due aux dépenses occasionnées par l'entretien du chenal d'accès du quai minéralier de Montoir. L'augmentation est, en général, destinée à couvrir 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.

Le tableau ci-après retrace ces évolutions :

**Evolution des dotations budgétaires du secteur des ports maritimes au cours de la période 1981-1982 (chapitre budgétaire, nomenclature 1982)**

Numero	Intitule	Dotation 1981	Dotation 1982	Evolution 1981-1982 en pourcentage
34-94	Carburants et lubrifiants ports maritimes	5 050 000	6 060 000	+ 20 %
35-33	Protection et aménagement du littoral ; entretien et exploitation	1 000 000	1 400 000	+ 40 %
33-34	Ports maritimes ; entretien et exploitation	29 428 681	37 060 681	+ 25,8 %
	<b>TOTAL TITRE III</b>	<b>35 478 681</b>	<b>44 520 681</b>	<b>+ 25,5 %</b>
44-34	Ports autonomes maritimes et participation aux dépenses	324 975 076	382 221 148	+ 17,6 %
53-33	Ports maritimes et protection du littoral ; équipement			
	- Autorisations de programme	371 178 000	518 100 000	+ 40 %
	- Crédits de paiement	400 600 000	375 800 000	- 6,3 %
63-30	Ports maritimes et protection du littoral ; subventions d'équipement			
	- Autorisations de programme	32 600 000	18 600 000	45 %
	- Crédits de paiement	36 000 000	14 500 000	60 %
	Ensemble des dépenses ordinaires (Titre III + Titre IV)	360 453 757	426 741 829	+ 18,4 %
	Ensemble des dépenses en capital (Titre V + Titre VI)			
	- Autorisations de programme	403 778 000	536 700 000	+ 33 %
	- Crédits de paiement	436 600 000	390 300 000	- 12 %
	<b>TOTAL des crédits de paiement : dépenses ordinaires + crédits de paiement</b>	<b>797 053 757</b>	<b>817 041 829</b>	<b>2,5 %</b>

## II.- LES PORTS D'OUTRE-MER

Ce sont eux qui bénéficient essentiellement des dépenses d'équipement

### **1. Bilan des travaux réalisés dans les ports des Départements d'Outre-Mer en 1980 et 1981**

Les principales opérations d'investissement réalisées dans les ports des Départements d'Outre-Mer, au cours des exercices 1980 et 1981, ont été les suivantes :

- Martinique : remise en état du quai de l'hydrobase et renforcement des dispositifs d'accostage de l'apportement pétrolier minéralier de Fort-de-France pour permettre la réception des pétroliers de 100 000 T.P.L. ;

- Guadeloupe : achèvement du quai à conteneurs de Pointe-à-Pitre (Port Autonome de la Guadeloupe) et construction d'un quai à Saint Barthélémy et rénovation de l'apportement de la Désirade ;

- Guyane : approfondissement et entretien des chenaux d'accès aux ports du Dégrad-des-Cannes et de Saint Laurent du Maroni ;

- Saint Pierre et Miquelon : engagement de la réalisation d'un quai en eau profonde à Saint Pierre.

### **2. Présentation des crédits et travaux prévus pour 1982**

La dotation du chapitre 53-30, article 70, relatif aux *crédits de paiements* pour la réalisation des infrastructures des ports d'Outre-Mer connaît une très forte progression, puisqu'elle passe de 19,9 à 183 millions de francs en autorisations de programme (+ 820 %), tandis que les crédits de paiement passent de 41,8 millions de francs à 88,5 millions de francs.

Cette augmentation est destinée essentiellement à financer la réalisation du nouveau port de la Réunion. Ce port de la baie de la Possession sera financé à 50 % par l'Etat ; le complément sera assuré par la Chambre de commerce de la Réunion. D'autres opérations sont prévues :

Le rétablissement des profondeurs au Dégrad-des-Cannes et à Saint Laurent du Maroni (Guyane).

L'achèvement du quai discontinu en eau profonde de Saint Pierre et Miquelon.

- Les travaux de dragage et la réalisation de ducs d'Albe d'amarrage en Guadeloupe.

Les dépenses d'entretien et d'exploitation s'élèvent à 9 millions de francs pour 1982, contre 3,5 millions de francs en 1981.

La participation de l'Etat aux dépenses est stable puisqu'elle s'établit à 2,3 millions de francs contre 2 millions en 1981.

Enfin, 2,8 millions de francs en autorisations de programme et 2 millions en crédits de paiement sont prévus pour les ports concédés, afin de poursuivre l'action d'adaptation des infrastructures à l'évolution du trafic et des besoins.

ANNEXE  
ORGANIGRAMME DU MINISTRE DE LA MER

