

N° 95

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1982

## 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 1983, 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, René Chazelle, Pierre Croze, Marcel Debarge, Gérard Delfau, Marcel Fortier, André Fosset, Jean-Pierre Fourcade, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Gotschy, 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> légial.) : 1063 et annexes, 1165 (annexe n° 22), 1167 (tome X) 1170 (tome VIII) et in-8°, 200.

Sénat : 94 (1982-1983)

---

Loi de Finances. — Ports - Mer.

## SOMMAIRE

	Pages
<b>Examen en Commission</b> .....	5
 <b>CHAPITRE PREMIER : CONTENIR LES BAISES ET ENRAYER LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC</b> .....	 9
<b>I. Les baisses de trafic des ports français sont à comparer à celles des autres ports européens</b> .....	9
A. Les ports français .....	9
B. Les grands ports européens .....	13
<b>II. ...Mais c'est sur nos concurrents immédiats hollandais et belges qu'il faut regagner du terrain</b> .....	14
A. L'importance globale des détournements de trafic .....	14
B. Un exemple précis : Anvers .....	17
C. Les voies de la reconquête .....	17
 <b>CHAPITRE II : VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION DU TRAVAIL PORTUAIRE</b> .....	 21
<b>I. La manutention traditionnelle</b> .....	21
A. Manutentionnaires et dockers .....	22
B. Les mesures récentes en faveur des dockers .....	

<b>II. Les changements technologiques et le travail de la manutention . . . .</b>	<b>24</b>
A. La manutention moderne . . . . .	24
B. Une comparaison : Anvers et Dunkerque . . . . .	24
C. Progrès de productivité et incidences sociales . . . . .	25
<b>III. Le tertiaire portuaire . . . . .</b>	<b>27</b>
 <b>CHAPITRE III : LA SITUATION DES DIFFERENTES CATEGORIES DE PORTS FRANÇAIS . . . . .</b>	 <b>30</b>
<b>I. Les ports autonomes . . . . .</b>	<b>30</b>
A. Vers une représentation élargie des travailleurs et des collectivités locales . . . . .	30
B. Une situation financière dégradée . . . . .	31
C. La nécessité d'une tarification adaptée . . . . .	34
<b>II. Les ports concédés . . . . .</b>	<b>36</b>
<b>III. Les ports de plaisance . . . . .</b>	<b>37</b>
 <b>CHAPITRE IV : LE BUDGET POUR 1983 MARQUE UNE CON- SOLIDATION DE L'EFFORT DE L'ETAT EN FAVEUR DES PORTS FRANÇAIS . . . . .</b>	 <b>39</b>
<b>I. Présentation . . . . .</b>	<b>39</b>

<b>II. Examen</b> .....	<b>40</b>
<b>A. Dépenses ordinaires</b> .....	<b>40</b>
<b>B. Dépenses en capital et opérations programmées</b> .....	
<b>CONCLUSION</b> .....	<b>45</b>
<b>DECISION DE LA COMMISSION DES FINANCES</b> .....	<b>46</b>

## EXAMEN EN COMMISSION

Lors de l'examen en Commission des Finances tenue sous la présidence de M. Jacques DESCOURS DESACRES, Vice-Président, votre rapporteur après avoir commenté les crédits a décrit les principales opérations d'investissement programmées pour 1983.

Il a ensuite présenté un certain nombre d'observations relatives à :

- la baisse de trafics des ports français,
- la dégradation de la situation financière qui en résulte,
- la nécessité d'efforts vigoureux pour enrayer les détournements de trafics, notamment par l'adaptation des équipements portuaires aux nouveaux trafics et la valorisation des structures portuaires.

M. Henri GOETSCHY a interrogé le rapporteur sur le projet de port de Longoni, à Mayotte.

Votre rapporteur a ensuite proposé l'adoption des crédits des ports maritimes.

## **AVANT-PROPOS**

Alors que l'ensemble des crédits du Ministère de la Mer (dépenses ordinaires et crédits de paiement) passe de 5.999 millions de francs en 1982 à 6.588 millions de francs en 1983, soit une progression de 10%, les crédits des ports maritimes avec 862,3 millions de francs en 1983, contre 815,6 en 1982 ne progressent que de 5,72%.

A l'intérieur du Budget du Ministère de la Mer les crédits consacrés aux ports maritimes représentent 13% de l'ensemble des crédits.

Le rapport entre dépenses de fonctionnement et dépenses d'équipement qui était en 1982 48% - 52%, est déséquilibré au profit du fonctionnement qui représente maintenant 55% de l'ensemble. Cet infléchissement ne peut que se poursuivre à l'avenir puisque les autorisations de programme baissent de 23%.

Mais cette relative austérité financière ne met pas en cause une politique dynamique entreprise dès 1982 qui vise à la reconquête du fonds de commerce portuaire français par l'enrayage des détournements de trafic et la démocratisation de la vie portuaire.

## **CHAPITRE PREMIER**

### **CONTENIR LES BAISSSES DE TRAFIC ET ENRAYER LES DETOURNEMENTS DE TRAFICS**

#### **I.- LES BAISSSES DE TRAFICS DES PORTS FRANÇAIS SONT A COMPARER A CELLES DES AUTRES PORTS EUROPEENS**

##### ***A. LA FRANCE***

La crise économique mondiale consécutive aux chocs pétroliers successifs a un double effet direct sur le trafic portuaire : la diminution des échanges consécutive à la stagnation de l'activité économique et la diminution du trafic pétrolier. La nature particulière de cette crise générée par les hausses brutales des prix de l'énergie a provoqué de la part des pays importateurs un effort d'économie d'hydrocarbures qui représentait 72% du trafic en 1972 et qui en représente aujourd'hui moins de 57%. Les ports sont donc touchés deux fois.

##### **1. Le trafic global et le trafic pétrolier.**

Le trafic commercial de marchandises débarquées et embarquées (pêche et avitaillement non compris) a porté en 1981 dans les ports maritimes de commerce métropolitains sur 299,7 millions de tonnes, contre 319,5 millions de tonnes en 1980.

– 129,9 millions de tonnes pour les marchandises diverses et celles en vrac liquides ou solides autres que les produits pétroliers, soit une stagnation par rapport à 1980 (129,7 Mt) ;

– 169,8 millions de tonnes de produits pétroliers bruts et raffinés contre 189,8 millions de tonnes en 1980, en raison de la réduction de la

réception et du remport du pétrole brut qui a porté en 1981 sur 122,5 Mt contre 147,0 Mt en 1980.

Cette diminution de 16,7% du trafic de pétrole brut est en relation avec la réduction de la consommation d'énergie et plus particulièrement celle des produits pétroliers liquides.

## **2. Analyse du trafic.**

### *a) entrées et sorties.*

Aux entrées, qui représentent 224,3 Mt, en baisse de 10,4% par rapport à 1980, les principaux trafics sont en baisse sauf pour les conteurs qui progressent de 17%.

Aux sorties, qui représentent 75,4 Mt, en hausse de 8,9% par rapport à 1980, les principaux trafics sont en hausse, même pour les produits pétroliers raffinés. Les sorties en 1981 sont à un niveau record.

### *b) Ports autonomes et autres ports.*

Le trafic des marchandises des six ports autonomes (253,3 Mt) représente 84,5% de l'ensemble du trafic commercial des ports maritimes de commerce métropolitains.

Le trafic de marchandises des autres ports métropolitains a porté sur 46,4 Mt dont 18,1 Mt pour les marchandises autres que les produits pétroliers.

Douze d'entre eux ont réalisé un trafic annuel supérieur à un million cinq cent mille tonnes, dix neuf autres ont traité plus de cent mille tonnes de marchandises débarquées et embarquées.

### *c) Le trafic de voyageurs.*

Le trafic de voyageurs (non compris celui des Services côtiers de transport), qui s'est élevé à 19,2 millions de voyageurs débarqués et embarqués, est supérieur de 12,2% à celui de 1980 et constitue un nouveau record absolu.

Quatre ports ont réalisé un trafic supérieur à un million de voyageurs et sept ports ont dépassé les 500.000 ; ces onze ports assurent 93,2% du trafic total de voyageurs de l'ensemble des ports métropolitains.

*d) Les mouvements de navires.*

Les mouvements de navires de commerce de 100 tonneaux de jauge brute ou plus ont porté sur 81.552 navires entrés, soit 5,9% en moins par rapport à 1980 ; par contre, la jauge nette des navires entrés avec 298,2 millions de tonneaux progresse de 0,7%.

**3. Récapitulation pour 1981 et données concernant le 1er semestre 1982.**

a) Les principaux résultats définitifs du trafic commercial de marchandises en 1981 pour les six ports autonomes et pour l'ensemble des ports maritimes français sont précisés dans le tableau ci-après :

**Marchandises débarquées et embarquées en 1981  
(en milliers de tonnes)**

<b>Ports français (classement géographique)</b>	<b>Marchandises diverses (1)</b>	<b>Produits pétroliers</b>	<b>Tous produits</b>
Dunkerque .....	5.447	9.474	37.668
Le Havre .....	9.110	51.832	71.829
Rouen .....	3.699	5.910	21.297
Nantes Saint Nazaire .....	979	9.967	13.981
Bordeaux .....	1.258	8.012	12.031
Marseille .....	10.037	73.860	96.480
Ensemble des ports autonomes .	30.530	159.055	253.286
Autres ports métropolitains ..	18.142	10.770	46.400
Ensemble des ports métropo- litains .....	48.672	169.825	299.686
Ensemble des ports d'Outre-Mer	2.039	1.443	4.700
Ensemble des ports français ..	50.711	171.268	304.386

(1) Autres que les liquides et solides en vrac.

b) En ce qui concerne le premier semestre de l'année 1982, les statistiques disponibles ne concernent que les ports autonomes.

Le tableau ci-après permet d'apprécier les résultats provisoires pour les six ports autonomes :

**Marchandises débarquées et embarquées  
(en milliers de tonnes)**

Ports (classement géographique)	1 <sup>er</sup> semestre 1981			1 <sup>er</sup> semestre 1982		
	Marchandises diverses	Pétrole brut	Tous produits	Marchandises diverses	Pétrole brut	Tous produits
Dunkerque	2.671	3.762	19.538	2.615	2.515	18.155
Le Havre	4.477	23.732	37.934	4.234	16.018	28.430
Rouen	1.974	293	11.518	1.952	258	9.783
Nantes Saint-Nazaire	523	3.565	7.560	632	3.305	7.750
Bordeaux	666	1.399	5.502	705	1.852	5.497
Marseille	5.089	29.779	48.142	5.172	28.833	47.668
Ensemble	15.400	62.530	130.194	15.310	52.781	117.283

Les trafics de marchandises du premier semestre 1982 des six ports autonomes sont caractérisés, d'une part par la poursuite de la réduction tant des réceptions que des expéditions de pétrole brut (- 15,6%), et d'autre part par la réduction des trafics de vrac liquides et solides autres que le pétrole brut, cela malgré une certaine amélioration perceptible au cours des mois de mai et de juin. Les marchandises diverses qui augmentent de 4% aux entrées diminuent de 3% aux sorties. Cette évolution globale couvre des réalités différentes selon les ports.

Si Marseille affiche une bonne tenue globale (- 1%), il n'en est pas de même au Havre où les trafics hors produits pétroliers sont presque tous en régression (charbons, céréales, etc.) ; même pour les conteneurs un tassement est observé.

A Dunkerque, les trafics de vrac solides (charbons et minerais de fer) restent stables. Ils diminuent à Rouen du fait de la réduction des expéditions de céréales.

Deux ports connaissent une évolution favorable : Nantes-Saint-Nazaire avec l'arrivée du gaz naturel liquéfié et l'augmentation du charbon ; Bordeaux avec l'amélioration des réceptions de pétrole brut et quelques progrès sur les marchandises diverses surtout aux entrées.

### **B. LES GRANDS PORTS EUROPEENS.**

Les résultats du trafic des marchandises débarquées et embarquées recensées dans les principaux ports européens en 1980 et en 1981 sont indiqués dans le tableau ci-après (en millions de tonnes).

	1980				1981 (1)			
	A	B	C	D	A	B	C	D
Rotterdam .....	151,8	36,5	84,7	273,0	126,7	37,9	87,4	252,0
Anvers .....	17,4	28,5	36,0	81,9	15,6	31,0	33,4	80,0
Hambourg .....	18,0	18,1	26,4	62,5	15,6	18,9	26,5	61,0
Gênes .....	34,6	6,7	8,4	49,7	32,5	6,6	8,1	47,2

(1) Résultats provisoires.

A : hydrocarbures bruts et raffinés

B : marchandises diverses

C : autres marchandises

D : total

L'évolution en 1981 des principaux ports européens est comparable à celle des ports autonomes, à savoir réduction des trafics d'hydrocarbures (pétrole brut pour l'essentiel) et maintien ou amélioration des autres vrac et des marchandises diverses.

**II.- C'EST SUR NOS CONCURRENTS IMMEDIATS  
HOLLANDAIS ET BELGES  
QU'IL FAUT REGAGNER LE TERRAIN PERDU**

**A. L'IMPORTANCE GLOBALE DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC.**

L'évaluation « statistique » des détournements de trafic de marchandises par les ports étrangers repose sur les statistiques du commerce extérieur de la France qui permettent entre autres de distinguer pour les importations le pays d'origine et celui de provenance et pour les exportations le pays de première destination et celui de destination finale.

Le tableau ci-après permet d'apprécier pour les quatre dernières années disponibles les tonnages des marchandises de provenance (ou de destination) extraeuropéenne qui entrent en France (ou en sortent) en employant un mode de transport terrestre (route, fer, navigation intérieure ou autre).

(tonnages en milliers de tonnes)

	1978	1979	1980	1981 (1)
Importations .....	9.388	10.874	13.390	11.000
Exportations .....	4 809	4.852	4.507	5.000
TOTAL .....	14.296	15.726	17.897	16.000

(1) Estimation.

La détermination précise des trafics réellement détournés des ports français par les ports étrangers de Belgique, des Pays-Bas, d'Allemagne de l'Ouest (R.F.A.), d'Italie et d'Espagne reste cependant difficile et les statistiques disponibles en la matière, établies par la banque de données SITRAM (Système d'information sur les transports de marchandises) du Département des statistiques des transports à partir des statistiques de commerce extérieur de la Direction générale des Douanes, ne peuvent fournir que des données approximatives.

Celles-ci traduisent une permanence des détournements au cours de ces quatre dernières années avec peut-être une légère amélioration en ce qui concerne les importations 1981.

Cependant, les statistiques intégrant les tonnages de gaz naturel transitant entre les Pays-Bas et la France par gazoduc (environ 3 millions de tonnes), qui ont progressé au cours de ces dernières années, les tonnages réellement détournés diminuent en fait depuis ces dernières années.

En outre, il convient d'observer que le trafic réellement détourné concerne pour 85% les régions frontalières : Nord, Picardie, Champagne, Ardennes, Lorraine, Alsace et Franche-Comté pour lesquelles les dessertes par canaux et rivières favorisent davantage les relations avec la Belgique et les Pays-Bas.

Il est essentiel pour un port que le trafic qui, géographiquement relève de son hinterland, emprunte effectivement la voie de ce port, aussi bien à l'exportation qu'à l'importation. C'est le seul moyen pour lui d'amortir au maximum les énormes investissements qu'il engage pour s'assurer précisément de la fréquentation et de la fidélité de sa clientèle naturelle.

Les détournements de trafic qui relèvent exclusivement de la voie maritime, concernent donc les échanges avec l'Afrique, l'Amérique, l'Asie et l'Océanie, mais aussi avec le Royaume-Uni et l'Irlande (trafic transmanche), la Scandinavie, la Grèce et la Turquie. Tels qu'ils sont appelés par les professionnels, les « detras » échappent aux ports français, attirés par les ports étrangers voisins, en empruntant la voie terrestre – qui peut être la route, le fer ou l'eau.

Parmi ces ports étrangers voisins, Anvers et Rotterdam figurent au premier rang. Mais il ne faut pas omettre les ports d'Allemagne, d'Italie

ou d'Espagne, dont l'action concurrentielle est plus sporadique, mais réelle. Au niveau national, les ports de Dunkerque, du Havre et de Rouen sont les plus vulnérables à ce phénomène.

En 1978, le taux des trafics détournés atteignait 6,68% du trafic maritime total de la France, en 1979, 6,63% (légère régression) et 7,75% en 1980. Les statistiques sont intéressantes à approfondir, en importation et exportation d'une part, en tonnage et valeur d'autre part.

C'est à l'importation que la situation s'est dégradée de 1979 à 1980 : 13.390.000 tonnes détournées en 1980 contre 10.874.000 tonnes en 1979, soit un pourcentage 1980 de 6,90% par rapport aux échanges français totaux. Par contre, à l'exportation, le total des détournements est relativement stable : 4.505.000 tonnes détournées en 1980 contre 4.852.000 tonnes en 1979, soit un pourcentage 1980 de 12,20%. Là on retiendra l'importance des détournements en pourcentage : plus de 10% de nos exportations...

L'analyse des tonnages en valeur absolue est encore plus alarmante, puisqu'on constate que la recrudescence des détournements de trafic, de 1979 à 1980 (environ 13,80% d'augmentation), ne cadre pas avec la baisse du trafic des ports (environ 4%) due à la crise économique mondiale : comme on le voit, les pourcentages vont en sens inverse, leur effet se cumule.

Enfin, l'analyse des valeurs est intéressante. Elle montre, en effet, que les valeurs totales détournées sont en relative régression (1978 : 12,69% ; 1979 : 12,12% ; 1980 : 11,5%), ce qui prouve une certaine sélectivité des ports français pour les frets chers.

Les deux ports bénéficiaires des « detras » sont donc Anvers et Rotterdam. Anvers l'emporte avec 9.709.000 tonnes détournées ou semi-détournées (import et export, environ moitié-moitié), talonné par Rotterdam avec 8.679.000 tonnes (statistiques 1980). Pour l'un et l'autre des deux ports, les directions principales d'évasion de trafic sont les mêmes. En premier, l'Amérique dans les deux sens ; en second, l'Asie, surtout à l'export, ensuite les pays scandinaves, à l'import, l'Afrique, le Royaume-Uni... Anvers et Rotterdam se taillent la part du lion : environ 97% des trafics détournés.

## ***B. UN EXEMPLE PRECIS : ANVERS.***

Une étude publiée par le **STUDIECENTRUM VOOR DE EXPANSIE VAN ANTWERPEN** révèle que dans la répartition géographique des frets à caractère maritime acheminés par le fer à destination ou en provenance du port d'Anvers, la France avec 2,6 millions de tonnes expédie davantage de fret via Anvers que la Belgique elle-même (2,4 millions de tonnes).

## ***C. LES VOIES DE LA RECONQUETE : UNE ACTION VIGOUREUSE DE TOUS LES PROFESSIONNELS.***

Ces trafics ne sont certainement pas tous récupérables ; cependant une action vigoureuse est menée dans le cadre de la politique du Gouvernement de reconquête du marché intérieur pour réduire les transits par les ports étrangers et supprimer ceux pour lesquels il n'existe plus aucune justification objective.

Les efforts portent essentiellement :

- sur l'adaptation des équipements portuaires aux nouveaux trafics : réception des vracs solides (céréales et charbons en particulier) et développement des postes spécialisés à haut rendement (terminaux pour conteneurs, postes pour navires rouliers, postes spécifiques pour l'accueil de certains trafics tels que minerais, produits métallurgiques, etc.) ;

- sur l'amélioration de l'acheminement du commerce extérieur par les ports français. Après un examen systématique des dispositions à prendre dans ce but réalisé par les administrations et les professionnels concernés dans le cadre du Comité français pour la simplification des procédures du commerce international (SIMPROFRANCE), le Ministre de la Mer a demandé à cet organisme de promouvoir les mesures concrètes préconisées en matière d'information des usagers, de simplification et d'aménagement éventuel des procédures commerciales, douanières, bancaires ou tarifaires et d'amélioration de l'efficacité de l'organisation portuaire (horaires, accueil des usagers, etc.) ;

– sur l'étude de quelques trafics particuliers donnant lieu à d'importants détournements : des réunions de concertation avec les principaux partenaires concernés sont organisées en liaison avec le Ministère du Commerce extérieur pour analyser les raisons de ces détournements et les moyens de ramener ces trafics vers les ports français.

– Un rapport publié en août 1981 de la « Commission sur l'amélioration de l'acheminement du commerce extérieur par les ports français » appelé encore rapport BASTARD signale des abus évidents : par exemple, le Vietnam n'achète en général et ce depuis six ans environ, que FOB Anvers, même pour les envois exécutés dans le cadre de prêts accordés par la France, tels que l'aide alimentaire !

Il a souvent été reproché aux transitaires d'être à l'origine des détournements. Les transitaires sont assujettis à la réalité des faits. Dans leurs cotisations, ils sont bien obligés de tenir compte du coût plus bas de préacheminement routier sur Anvers. Dans leur prospective, dans la mise au point de groupages ou de nouveaux produits, ils ne peuvent négliger les positions géographiques d'Anvers et Rotterdam, le nombre et la fréquence des touchées de navires, etc. La rencontre harmonieuse de la marchandise et du navire ne se fait pas, hélas, exclusivement dans les ports français et ce n'est pas la faute des transitaires portuaires, bien au contraire.

La position de la Fédération française des commissionnaires de transport, vis-à-vis de la politique maritime gouvernementale en vue d'une reconquête, par le pavillon national et les collectivités portuaires, de certains trafics détournés et telle qu'elle a été précisée au récent Congrès du Havre (16-18 juin 1982) s'appuie sur les axes d'efforts suivants :

**1° - Une concertation avec les services de la Direction de la Flotte de commerce** : des études communes, l'analyse quantitative des détournements à l'importation et à l'exportation et par pays de provenance et de destination, et par type de marchandises.

**2° - Une autodéfense** : « Si une marchandise prend le chemin d'un port étranger, c'est parce qu'une raison majeure l'y oblige », affirme le rapport de la Commission maritime au Congrès de la F.F.C.A.T. « Parmi celles-ci, on peut citer : les habitudes souvent très anciennes du négoce ;

l'existence dans les ports du Nord-Europe, notamment, de vastes marchés-spot et d'une véritable bourse de grands produits ; la concurrence terrestre internationale sur les tarifs d'approche ; les termes de contrat de vente à l'importateur ou de l'exportateur ; la qualité de la desserte de ces ports, leur fiabilité, la compétitivité des coûts portuaires proposés ».

**3°- Une politique étroitement coordonnée des transports.** Un effort important a été et est fait en ce qui concerne l'amélioration de la desserte des ports par voie routière ou voie navigable.

Au titre de la desserte par voie navigable, il convient de noter :

- le programme d'amélioration en cours du canal Rhône-Sète mené conjointement avec la région ;

- le canal Rhône-Fos-Port-de-Bouc dont l'achèvement est prévu pour le printemps 1983 ;

- le raccordement du port Ouest de Dunkerque au port Est et au réseau des voies navigables dont les travaux doivent débuter prochainement.

Au titre de la desserte par voie routière, il convient également de noter :

- l'achèvement de l'axe autoroutier vers l'Espagne et la mise en service de l'ensemble de l'autoroute Bordeaux-Narbonne qui apportent une amélioration sensible des relations entre respectivement les ports de Bayonne et de Bordeaux et leur hinterland ;

- la poursuite des travaux du plan routier breton avec notamment l'amélioration des axes Rennes-Brest, Rennes-Nantes et Rennes-Lorient qui facilite la desserte du port de Nantes Saint-Nazaire et de l'ensemble des ports bretons ;

- l'aménagement de la RN 11 Niort-La Rochelle entrepris avec le concours de la Région et l'aménagement de la desserte du port de La Pallice en cours d'achèvement ;

- l'amélioration de la desserte de Boulogne-sur-Mer réalisée avec le concours de la Région ;

– l'amélioration de la desserte du Verdon en cours de réalisation ;

– la mise aux normes autoroutières de la liaison Le Havre- Tancarville et l'amélioration de la pénétrante de Dunkerque et de la sortie Ouest qui doivent débiter prochainement.

Enfin, l'ensemble des ports est en liaison étroite et constante avec les services locaux de la S.N.C.F. pour faciliter les liaisons ferroviaires.

## **CHAPITRE II**

### **VERS UNE NOUVELLE ORGANISATION DU TRAVAIL PORTUAIRE**

La compétitivité des ports français est liée aux conditions dans lesquelles s'effectue la manutention. Les progrès réalisés depuis une quinzaine d'années et le développement des ports français ont été rendus possibles par des efforts constants accomplis dans ce domaine mais ces efforts sont à poursuivre et à intensifier en raison notamment de la concurrence des ports étrangers.

Le rôle important de la manutention portuaire, qui devient un handicap dès qu'elle s'effectue difficilement, tient aux faits suivants :

- la manutention est une opération portuaire de forte valeur ajoutée (environ 50% du coût d'utilisation du système portuaire pour les marchandises diverses) ;

- les mutations techniques sont très importantes depuis quelques années dans ce secteur d'activité (mécanisations, conteneurisations, charges roulantes...). Une adaptation de la main-d'oeuvre portuaire à ces nouvelles techniques est donc constamment nécessaire ;

- c'est dans ce secteur également que se posent les problèmes sociaux les plus difficiles du fait de l'intermittence de l'emploi.

## I. LA MANUTENTION TRADITIONNELLE.

**A: Les manutentionnaires, les dockers et leurs employeurs** se sont insérés au long du XIXe et de la première partie du XXe siècle dans la chaîne des transports maritimes en remplissant une fonction située entre les transitaires et les armateurs.

La loi du 6 septembre 1947 accorde au docker professionnel une priorité d'emploi pour le chargement et le déchargement des navires aux postes publics et pour certains travaux de manutention sur les terre-pleins ou sous hangar.

En contrepartie, le docker a l'obligation de se présenter à chaque embauche et d'accepter le travail proposé.

Lorsqu'il n'a pas été embauché, il perçoit une indemnité dite « indemnité de garantie », dans la limite de 150 jours d'inemploi par an et dont le montant, actuellement égal à 69,15 F par vacation chômée (1 vacation = 1/2 journée), est fixé par l'Etat.

Au plan national, un organisme administré de façon tripartite (Etat, employeurs, dockers), la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers (CAINAGOD), collecte les cotisations patronales et assure le paiement des indemnités de garantie.

Dans chaque port, un autre organisme, le Bureau central de la main-d'œuvre, où siègent patrons et dockers, présidé par le Directeur du port, organise les embauches et gère l'effectif des dockers du port.

Le nombre maximum des dockers professionnels de chaque port est fixé par l'Etat.

Lorsque tous les dockers professionnels ont été embauchés, il peut être fait appel à des dockers occasionnels. Ces derniers constituent une main-d'œuvre d'appoint. Ils n'ont aucune obligation particulière et peuvent aller travailler ailleurs que sur le port.

Les embauches sont journalières et les contrats de travail limités à la journée ou à la demi-journée. Les dockers passent ainsi continuellement d'une entreprise à l'autre en fonction des besoins du moment.

L'évolution des effectifs globaux des dockers professionnels peut être appréciée par les valeurs suivantes :

31 décembre 1980 : 14.229

31 décembre 1981 : 13.900

30 avril 1982 : 13.784

En outre, l'ordonnance n° 234 du 11 mars 1982 a permis à la CAI-NAGOD de conclure avec l'Etat une convention d'allocations spéciales du Fonds national de l'emploi particulière aux ouvriers dockers. Le départ anticipé des ouvriers dockers âgés (pour la période allant de mai 1982 à avril 1983) permet ainsi :

- de répondre à un désir profond des dockers âgés exerçant un métier qui, à bien des égards, est resté encore pénible, de cesser leur activité à 56 ans (et 55 ans pour 4 ports dont le chômage est très important) ;

- d'assainir l'emploi, dans le sens d'une diminution des taux de chômage, dans certains ports où l'évolution des techniques et du trafic conduit à la nécessité d'une diminution des effectifs ;

- d'embaucher dans les ports où cela s'avèrera nécessaire un certain nombre de jeunes dockers qui pourront être formés aux nouvelles qualifications résultant de l'évolution des techniques.

## **II. LES CHANGEMENTS TECHNOLOGIQUES ET LE TRAVAIL DE LA MANUTENTION.**

### **A. La manutention moderne**

1) Il convient de rappeler l'importance de l'équipement technique qui permet une manutention moderne :

– d'une part, l'infrastructure portuaire qui doit permettre d'accueillir les navires les plus modernes et les plus performants ;

– d'autre part, l'outillage portuaire qui doit suivre l'évolution des trafics et permettre les meilleurs rendements au meilleur prix pour le chargeur.

Les changements technologiques visent à réduire le temps d'escale des navires.

2) La conteneurisation : le conteneur est le conditionnement qui retient le plus l'attention. Ses avantages sont largement connus : facilité et rapidité de manutention, économie d'emballage non réutilisable, protection de la marchandise, réduction de la place perdue, possibilité de transport intermodal. Ses inconvénients sont le coût d'acquisition et la remise en question du rôle de certains intervenants dans la chaîne des transports.

### **B. Une comparaison : Anvers-Dunkerque.**

Les comparaisons sont éclairantes : le port de Dunkerque a vu de 1975 à 1980 son trafic conteneur passer de 11 à 12,5% tandis que celui d'Anvers est passé de 15 à 35%.

Fin 1979, pour un trafic 1980 « divers » (vracs exclus) de 28,5 millions de tonnes, le port d'Anvers occupait 10.759 personnes et Dunker-

que pour 5,4 millions de tonnes employait 2.291 personnes. Alors que pour les marchandises le facteur multiplicatif est de 5,28, pour le personnel il n'est que de 4,70.

### **C. Progrès de productivité et incidences sociales.**

La manutention portuaire constitue le maillon le plus faible de la chaîne des transports. C'est l'élément le plus important de la concurrence entre les ports. Le handicap géographique peut souvent être surmonté par le modernisme de la fonction de transbordement. C'est elle qui recrute le fret.

Or, ce sont les marchandises diverses qui procurent la plus forte valeur ajoutée manutention et sont générateurs d'emplois dérivés.

La comparaison esquissée permet de voir qu'un port français qui partage un même hinterland avec un port étranger concurrent révèle une adaptation trop lente de la manutention aux données modernes de trafic maritime.

Des gains de productivité importants ont été obtenus grâce aux actions déjà menées (mécanisation et développement des unités de charges et des équipements spécialisés, élargissement de l'amplitude journalière et de l'ouverture des ports pour les opérations de manutention par exemple).

Afin de poursuivre l'accroissement de la productivité et de la fiabilité de la manutention portuaire, des actions sont menées auprès des employeurs et des ouvriers dockers dans le cadre juridique du régime défini par la loi du 6 septembre 1947. Parmi celles-ci il faut citer les actions suivantes :

– la mise en pré-retraite des ouvriers dockers qui le souhaitent. Cette opération est intéressante à plusieurs titres :

- d'une part, elle répond à un désir profond des ouvriers dockers âgés exerçant un métier qui à bien des égards est resté encore pénible,

- d'autre part, elle permet d'assainir l'emploi (diminuer les taux de chômage) dans certains ports où l'évolution des techniques et du trafic conduit à la nécessité d'une diminution des effectifs,

● enfin, elle permettra d'embaucher dans les ports où cela s'avèrera nécessaire, un certain nombre de jeunes dockers qui pourront être formés aux nouvelles qualifications résultant de l'évolution des techniques.

Outre l'avancée sociale que constitue cette mesure, elle concourt à améliorer la productivité par un rajeunissement des effectifs.

– la formation professionnelle visant à obtenir une véritable qualification professionnelle pour les ouvriers dockers, source de promotion sociale, et de meilleure productivité.

### III. LE TERTIAIRE PORTUAIRE.

Les actions particulières visant le tertiaire portuaire ne ressortent pas du seul département chargé des ports maritimes. Des groupes de travail interministériels avaient en effet été nécessaires pour analyser la situation des auxiliaires de transport et préconiser les mesures nécessaires. Le bon fonctionnement du transport international suppose en effet une coordination des administrations financières, des douanes, des impôts, du commerce extérieur, des transports terrestres et maritimes ainsi que des ports.

Les actions passées ont porté notamment sur la simplification et l'harmonisation des procédures et documents nécessaires au passage portuaire, dans le cadre de Simprofrance, organisme créé spécialement dans ce but, sous tutelle de l'administration chargée des douanes.

En parallèle des réflexions ont été menées pour préparer l'informatisation prévisible des procédures et des échanges d'information entre partenaires publics et privés du commerce international.

Une première étape a été réalisée par l'administration des douanes grâce à l'implantation du système SOFI qui correspond à l'informatisation des procédures de dédouanement et procure des progrès importants dans ce domaine.

Avant la fin de l'année, cinq grands ports français seront équipés (Dunkerque, Le Havre, Rouen ainsi que Boulogne et Calais) et vont saisir cette occasion pour développer un système complémentaire appelé ADEMAR.

Les axes les plus importants de l'action à mener par ailleurs sont :

- veiller à la bonne coordination des différents ministères concernés pour ces questions ;

- améliorer la formation et l'information des chargeurs et des transporteurs ;

- étendre la simplification et l'harmonisation de l'information et des documents ;

- favoriser le développement de l'informatique et des procédures modernes de travail des professions concernées.

Les actions entreprises feront partie d'un programme plus vaste visant à promouvoir l'activité des entreprises qui concourent au transport par mer.

### CHAPITRE III

#### LA SITUATION DES DIFFERENTES CATEGORIES DE PORTS FRANCAIS

La France compte 377 ports civils ainsi répartis :

- 170 ports de plaisance,
- 129 ports de pêche,
- 68 ports de commerce,
- 8 ports dans les Départements d'outre-mer,
- 2 ports dans les Territoires d'outre-mer.

---

377

La loi de 1965 a voulu donner à l'Etat des moyens accrus d'une politique portuaire. Depuis, on trouve trois catégories de ports : les ports autonomes, les ports de catégorie I et ceux de catégorie II. Certains ports de plaisance ont un statut un peu particulier.

## I. LES PORTS AUTONOMES.

### A. Vers une représentation élargie des travailleurs et des collectivités locales.

L'autonomie concerne sept sites : Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux, Marseille et celui de Guadeloupe qui regroupe Pointe-à-Pitre, Basse-Terre et Folle-Anse (île de Marie-Galante). Dans la réalité, il faut parler de Nantes-Saint-Nazaire, de Bordeaux-Le Verdon et de Marseille-Fos, puisque la circonscription portuaire de ces ports est vaste. De même, pour être précis, pourrait-on dire Le Havre-Antifer.

Etablissements publics de l'Etat, ces ports sont dotés de la personnalité civile et de l'autonomie financière et, en matière de domanialité et de travaux publics, ils ont les mêmes droits et obligations que l'Etat. Placés sous la tutelle du Ministre de la Mer, ils sont soumis au contrôle économique et financier de l'Etat.

Ils sont administrés par un Conseil composé pour moitié de membres de la Chambre de commerce et d'industrie (C.C.I.), de représentants des collectivités locales concernées et du personnel de l'Etablissement et des ouvriers du port ; l'autre moitié comprend des représentants de l'Etat, des usagers et des personnalités choisies en raison de leur compétence.

Le Conseil élit son président qui est assisté d'un directeur nommé en Conseil des Ministres. Une réforme du Conseil d'administration des ports autonomes en cours d'élaboration, tout en maintenant l'effectif total à 24 membres, y ferait passer le nombre des représentants des collectivités locales de 2 à 4 et celui des représentants des ports de 2 à 5.

L'objet des ports autonomes est la gestion d'un port ou d'un groupe de ports. A ce titre, ils se sont fait remettre gratuitement par les gestions précédents (en général les Chambres de Commerce et d'Industrie) les terrains et outillages antérieurement concédés.

## **B. Une situation financière dégradée.**

### *1. L'exigence légale de l'équilibre.*

La loi prévoit que l'exercice comptable des ports autonomes doit être équilibré. Si la gestion est bénéficiaire, la moitié des excédents comptables, après réserves et provisions, revient à l'Etat. Les ressources du port sont les droits de quai et les taxes d'usage des outillages. Ses dépenses concernent le fonctionnement normal du port, les salaires et une part des investissements. La loi de 1965 a été en effet extrêmement précise à ce sujet puisqu'elle prévoit que l'Etat supporte la totalité des frais d'entretien et d'exploitation des écluses, chenaux d'accès, profondeur de l'avant-port et des ouvrages de protection (digues et jetées). En matière d'investissement, l'Etat participe à 80% des travaux de création et de modernisation des ouvrages précédents et à 60% pour les autres ouvrages d'infrastructure (notamment quais et appontements) et engins de radoub.

*2. La dégradation de la situation financière s'apprécie sous trois aspects : l'équilibre, la marge d'autofinancement et l'endettement.*

#### *a) L'équilibre financier.*

Les tableaux ci-après montrent que, malgré l'amélioration des résultats enregistrés au cours des dernières années, la situation financière des ports autonomes reste fragile et fortement dépendante de l'évolution du trafic.

En effet, pour 1982, la tendance est, sauf pour Nantes-Saint-Nazaire, à la baisse du trafic. Cette baisse, faisant suite à celle enregistrée en 1981, se traduira pour les « budgets 1982 », par des déficits d'exploitation susceptibles de dégrader assez sensiblement la capacité d'autofinancement des ports que ceux-ci s'étaient attachés à reconstituer au cours des dernières années. La situation financière des ports autonomes reste donc très dépendante du niveau du trafic et en particulier du trafic d'hydrocarbures, qui représente pour certains ports une part très importante des recettes d'exploitation.

A l'exception du port de Nantes-Saint-Nazaire, les résultats des ports autonomes en 1981 sont inférieurs à ceux de 1980 (déjà en baisse par rapport à 1979). Trois ports enregistrent un déficit d'exploitation, faible à Rouen, relativement important à Bordeaux et Marseille.

**Résultats d'exploitation après frais financiers,  
amortissements et avant pertes et profits.**

(en millions de F).

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1979	+ 5,57	+ 39	+ 0,2	+ 13	+ 1,6	+ 0,51
1980	+ 1,79	+ 29	+ 0,17	- 6	+ 0,6	+ 0,01
1981	+ 0,42	+ 21	- 1,31	- 1	+ 7,4	- 18,52

*b) L'autofinancement.*

Les ports autonomes ayant adopté des 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 F.)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1980	87,05	143	40,25	0	26,8	118,04
1981	109,62	132	49,27	20	16,1	103,44

La marge brute d'autofinancement a progressé nettement dans les ports de Dunkerque, Rouen et Nantes-Saint-Nazaire et a diminué au Havre, à Bordeaux et à Marseille.

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

(en millions de F.)

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1980	+ 60,62	+ 103	+ 20,47	- 9	+ 16,3	+ 73,21
1981	+ 80,41	+ 82	+ 38,62	+ 9	+ 4,0	+ 53,41

*c) L'endettement.*

Malgré un endettement encore élevé, la situation des ports autonomes au regard de la dette à long terme s'est généralement redressée au cours des dernières années.

Toutefois, cette situation varie selon les ports.

- A Marseille, on observe un ralentissement de la progression de la dette et une amélioration du ratio « endettement sur chiffres d'affaires » qui passe de 2,07 en 1980 à 1,99 en 1981 sous l'effet de la progression du chiffre d'affaires.

- Au Havre, également, l'endettement en fin d'exercice rapporté au chiffre d'affaires qui était passé de 2,59 à 2,43 entre 1979 et 1980, diminue une nouvelle fois en 1981 : 2,27.

- A Dunkerque, la dette de l'établissement a baissé pour la quatrième année consécutive.

- A Bordeaux, au cours des dernières années, l'endettement en francs constants a nettement diminué. Cependant, la faible progression du chiffre d'affaires enregistrée en 1981 entraîne une quasi-stagnation du ratio « endettement sur chiffres d'affaires » qui passe de 2,19 en 1980 à 2,23 en 1981.

A l'inverse, à Nantes-Saint-Nazaire, la dette a continué de progresser, passant de 355 millions de francs en 1980 à 442 millions de francs en 1981 ; cette progression s'explique par les efforts très importants réalisés ces dernières années par le port pour faire face à la demande de produits énergétiques (méthane et charbon).

### **C. La nécessité d'une tarification adaptée.**

Les tarifs portuaires concernent principalement les droits de port, perçus au profit des collectivités et établissements publics participant au financement des travaux du port et constituant pour ceux-ci une recette ordinaire affectée à la couverture de l'ensemble des dépenses du port et les taxes d'usage des outillages publics gérés par le port autonome ou par le concessionnaire de l'outillage public.

Leur montant, fixé au niveau local selon une procédure déconcentrée, est fonction de la situation de chacun des établissements ; la loi fait d'ailleurs obligation au Conseil d'administration des ports autonomes de soumettre chaque année à l'approbation des autorités compétentes un état prévisionnel des dépenses et des recettes d'exploitation et des opérations en capital comportant un compte prévisionnel d'exploitation présenté en équilibre.

Le niveau et l'évolution de ces tarifs est donc essentiellement variable d'un port à l'autre. Il est donc difficile de faire une synthèse exacte de l'évolution des tarifs portuaires pour l'ensemble des ports français ;

Pour les six grands ports autonomes, qui représentent plus de 80% du trafic total des ports français, les relèvements des tarifs intervenus au cours des cinq dernières années ont été en moyenne les suivants :

- en 1978 : relèvement moyen des tarifs de l'ordre de 10% ;
- en 1979 : relèvement moyen des tarifs de l'ordre de 11% ;
- en 1980 : relèvement moyen des tarifs de l'ordre de 12% ;
- en 1981 : relèvement moyen des tarifs de l'ordre de 14 à 15% ;

– en 1982 : conformément aux directives gouvernementales, les majorations intervenues n'ont pas conduit à des hausses moyennes supérieures à 10% pour le trafic national et à 13% pour le trafic international qui n'a pas d'incidence notable sur les prix intérieurs.

La comparaison de l'évolution des tarifs entre les ports français et étrangers n'apparaît pas défavorable à nos ports si l'on prend soin de tenir compte des parités monétaires : c'est ainsi qu'en tenant compte de l'évolution du cours du florin néerlandais et du franc français sur la période 1976-1982, les tarifs du port de Rotterdam ont augmenté de 106,8% sur cette période contre 94,23% pour les tarifs du port de Dunkerque et de 87,2% pour ceux du port du Havre.

En revanche, l'évolution des tarifs du port d'Anvers (environ 75% sur la période) est moins significative compte tenu des subventions relativement importantes qui lui sont accordées par la commune.

Des formules sont à l'étude qui permettront aux ports français d'appliquer des conditions de tarification analogues à celles des ports étrangers. Le commerce du coton et de la laine est le premier concerné.

## II. LES PORTS CONCEDES.

La loi d'autonomie de 1965 était essentiellement motivée par le souhait de doter notre littoral « d'outils » portuaires propres à concurrencer les grands ports européens. Cette concentration, facilitant les grands investissements, a permis aux ports autonomes d'accaparer 90% du trafic national. Ceci n'a cependant pas nui aux ports moyens qui, se contentant des 10% de trafic restant, ont acquis des spécialisations, une vocation régionale forte et une souplesse d'adaptation souvent propre à aiguillonner les ports autonomes.

On classe en catégorie I et II ces ports moyens ou petits. Les premiers sont au nombre de onze : Calais, Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Brest, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Sète et La Nouvelle. Dans le principe, la catégorie II comprend tous les autres qu'ils concernent le commerce, la pêche ou la plaisance.

Pour ces deux catégories, le mode de gestion habituel est celui de la concession. Pour la première, qui comprend les ports considérés avec les ports autonomes, comme « d'intérêt national », la concession est accordée à la Chambre de Commerce et d'Industrie (C.C.I.) et se limite à « l'outillage », en fait à l'ensemble des équipements de superstructures ; l'Etat conserve la maîtrise d'ouvrage des infrastructures, auxquelles d'ailleurs la concession participe financièrement.

En catégorie II, dite « d'intérêt régional », la concession est souvent une concession d'outillage, mais elle peut aussi être « globale » ; dans ce cas, l'Etat délègue l'ensemble de ses attributions de réalisateur et gestionnaire, pour l'infrastructure comme pour la superstructure. De surcroît, la concession peut être accordée à une C.C.I. (80% des cas), mais aussi aux collectivités locales, le plus souvent le Conseil général, parfois un syndicat de communes.

Les organismes chargés d'une concession portuaire perçoivent les droits de port (sur les navires, les marchandises et les passages), ainsi que les taxes d'usage des installations et outillage de la concession, et leur exploitation doit normalement être équilibrée ; ils jouent un rôle important dans la promotion commerciale du port. Leur gestion est contrôlée par l'Etat, d'une façon plus « déconcentrée », c'est-à-dire plus locale pour la catégorie II que pour la catégorie I.

### **III. LES PORTS DE PLAISANCE.**

Pour ce qui est des ports de plaisance, plusieurs textes récents ont été publiés pour tenir compte de l'expansion de ce secteur depuis une vingtaine d'années. L'Etat a notamment rappelé l'aspect inaliénable du domaine public maritime, aucune parcelle ne pouvant être cédée en pleine propriété. Si le concessionnaire peut amodier des places à quai pour financer les travaux (l'Etat aidait les collectivités locales jusqu'à 1978) il a été précisé en 1973 l'impossibilité de construire conjointement un port et un ensemble immobilier.

Ce rappel indispensable venait donc confirmer l'autorité et la tutelle de l'Etat sur le Domaine public maritime, dont l'utilisation « doit être fondamentalement orientée vers la satisfaction des besoins collectifs ».

## CHAPITRE IV

### LE BUDGET DE 1983 MARQUE UNE CONSOLIDATION DE L'EFFORT DE L'ETAT EN FAVEUR DES PORTS FRANCAIS

#### I. PRESENTATION DES CREDITS.

Le montant total du budget pour 1983 s'élève à 862,3 millions de francs contre 815,6 en 1982 et est en progression de 5,72%.

Il se présente de la manière suivante :

	1982	1983	Variation en %
<u>Dépenses ordinaires</u>			
- Titre III .....	43,1	60,3	39,89
- Titre IV .....	382,2	415,3	8,65
TOTAL .....	425,3	475,6	11,82
<u>Dépenses en capital</u>			
- Titre V .....	375,8	372,7	- 0,82
- Titre VI .....	14,5	14,0	- 3,45
TOTAL .....	390,3	386,7	- 0,92
TOTAL GENERAL .....	815,6	862,3	5,72
Autorisations de programme ....	536,7	412,9	-23,07

## **II. EXAMEN DES CREDITS.**

### **A. Les dépenses ordinaires progressent raisonnablement.**

#### **1) La progression globale des crédits.**

Sur le total de 475,6 millions de francs, 87% sont représentés par la subvention de 415,3 millions de francs inscrits au chapitre 44-34 et versés par l'Etat aux ports autonomes maritimes en application de la loi du 20 juin 1965. Cette subvention connaît une progression de 8,65%, nominale-ment moins forte que celle de 1982 (17,6%) et que celle de 1981 (26%). Le solde des dépenses ordinaires, soit 60,3 millions de francs, est constitué par les crédits de fonctionnement du titre III alloués aux autres ports non autonomes et progresse de près de 40%.

Globalement les dépenses ordinaires progressent de 11,82%.

#### **2) Examen détaillé.**

Une dotation de 41,4 millions de francs est proposée pour l'entretien (y compris les dépenses de carburants et lubrifiants) des ports de commerce et de pêche en métropole.

Le montant de crédits retenu pour les remboursements de l'Etat aux ports autonomes a été de 379,9 millions de francs en 1982. Il est proposé de porter la dotation de 1983 à 412,7 millions de francs afin de tenir compte de l'évolution du coût des carburants, de l'augmentation des frais de personnel et des charges générales d'entretien en métropole.

Pour les ports d'outre-mer, la dotation proposée est de 5,1 millions de francs pour l'entretien (y compris les dépenses de carburants et lubrifiants) et de 2,6 millions de francs pour les crédits affectés aux remboursements de l'Etat au port autonome de la Guadeloupe.

### **B. Les dépenses en capital sont stabilisées.**

#### **1) La stabilité des crédits.**

A l'inverse, des dépenses en capital sont et ce pour la deuxième année consécutive, du même ordre de grandeur que l'année précédente : 386,67 millions en 1983 contre 390,3 en 1982 (-1%), et 392 millions en 1981.

Les investissements exécutés par l'Etat, 372,7 millions, diminuent très légèrement (-0,82%). La régression est faible également pour les subventions du titre VI (-500.000 F, soit 3,45%).

Les autorisations de programme diminuent de 23,07% (après avoir progressé en 1982 de 50%).

Cette diminution est due principalement au fait qu'en 1982 avait été inscrite l'opération Outre-Mer du Port de la Baie de la Possession à La Réunion.

## **2) Les opérations financées.**

a) Les principales opérations programmées en métropole sont les suivantes :

- Le Havre : construction d'un quai multivrac et achèvement des travaux de défense contre la mer dans la zone de stockage d'Antifer,

- Rouen : poursuite de l'amélioration des accès.

- Nantes-Saint-Nazaire : amélioration des accès au terminal charbonnier de Montoir et achèvement d'un 3ème poste à quai au terminal à vracs agro-alimentaire de Montoir,

- Lorient : construction d'un quai à Kergroise,

- La Rochelle : achèvement des travaux de Chef de Baie,

- Sète : extension du port pour la création de la darse n° 2 : achèvement du poste multivrac et dragages de la passe d'entrée.

C'est une dotation de 358,1 millions de francs, en augmentation de 10,4% par rapport à celle de 1982, qui sera consacrée en 1983 aux équipements d'infrastructure des ports de commerce métropolitains. Toutes les opérations prévues ci-dessus ont pour objectif de moderniser et de développer les équipements des ports français dans le cadre des ouvrages existants, en fonction de la croissance et de l'évolution des besoins du trafic.

b) La dotation pour les investissements Outre-Mer s'élèvera à 23 millions de francs sur le titre V et à 2,8 millions de francs sur le titre VI qui permettra :

– à Fort-de-France d'effectuer les dragages de l'apportement pétrolier et minéralier ;

– à Saint-Pierre-et-Miquelon, de réaliser des aménagements pour la pêche ;

– en Guyane, le maintien particulièrement délicat du chenal du Dégrad-des-Cannes qui nécessite un effort financier soutenu.

c) La dotation pour l'équipement des ports de pêche qui s'élève à 10 millions de francs, en augmentation de 28%, sera affectée à l'amélioration des capacités de réception des ports de pêche, notamment en Bretagne.

Enfin, l'effort en faveur des autres départements et territoires d'Outre-Mer sera poursuivi.

### 3) Examen du détail des articles.

Unité : MF

	1982		1983	
	A.P.	C.P.	A.P.	C.P.
<u>Chapitre 53-80</u>				
article 10 - Etudes générales .....	2,8	4,3	2,8	2,0
article 30 - Ports de commerce .....	324,5	269,5	358,1	266,7
article 40 - Ports de commerce - Autres aménagements .....	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
article 50 - Ports de pêche .....	7,8	13,5	10,0	9,0
article 60 - Ports de plaisance.....	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
article 70 - Ports maritimes Outre-Mer .....	183 (1)	88,5	23,0	95,0
<u>Chapitre 63-30</u>				
article 10 - Ports maritimes en métropole - Ports concédés .....	15,8	12,5	16,2	12,0
article 20 - Ports maritimes Outre-Mer - Ports concédés .....	2,8	2,0	2,8	2,0

(1) dont 160 MF pour la réalisation du nouveau port de La Réunion.

Ces crédits seront affectés aux actions ci-après :

**5330, article 10** : Etudes générales à caractère scientifique, technique, économique dans le secteur des ports maritimes et la protection du littoral. La dotation A.P. 1982 a été reconduite en 1983.

**53-30, article 30** : Equipement des infrastructures des ports de commerce métropolitain. La dotation A.P. 1983, en augmentation de 10,4% par rapport à l'exercice précédent, permettra de poursuivre l'adaptation des ports français à l'évolution et au développement des échanges de notre pays par voie maritime : outre l'achèvement d'un certain nombre d'opérations en cours, la priorité a été accordée aux aménagements pour les trafics de vrac solides et à la réalisation d'équipement pour le trafic des marchandises diverses.

**55-30, article 50** : Equipement des infrastructures des ports de pêche métropolitains. La dotation A.P. 1983, en augmentation de 28% par rapport à 1982, concerne principalement les régions de Bretagne, de Basse-Normandie et de Poitou- Charentes.

**53-30, article 70** : Equipement des infrastructures des ports d'Outre-Mer. La dotation de 1983 a pour objet de financer les principales opérations suivantes : dragages de l'appontement pétrolier et minéralier de Fort-de-France, rétablissement des profondeurs au Dégrad-des-Cannes et à Saint-Laurent du Maroni (Guyane), aménagements pour la pêche à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les articles 40 et 60 du chapitre 53-30 sont inscrits pour mémoire à la nomenclature budgétaire.

**63-30, article 10** : Subvention aux ports concédés en métropole. La dotation 1983 en légère augmentation par rapport à 1982, bénéficiera principalement aux ports concédés de Bretagne et des Pays de la Loire.

**63-30, article 20** : Subvention aux ports concédés Outre-Mer. La dotation en A.P. de 1982 a été reconduite en 1983 et permettra la poursuite des opérations en cours, en particulier en Guadeloupe (Côte sous le Vent).

## CONCLUSION

L'autonomie déjà réalisée pour sept grands ports métropolitains et d'Outre-Mer doit s'accompagner pour l'ensemble de nos ports de la décentralisation et de la responsabilité locale. Il ne s'agit pas pour l'Etat de renoncer à une politique nationale mais de l'exercer dans un cadre renouvelé.

La concertation est pratiquée notamment par l'intermédiaire des conférences régionales associant l'Etat, la région, les communes, les gestionnaires des grands ports, afin d'étudier la coordination des investissements et la régulation de la concurrence « franco-française » et, afin de mieux armer les ports contre la concurrence étrangère.

La démocratisation de la vie portuaire est en marche dans les ports autonomes par l'augmentation de la représentation du personnel et des élus aux Conseils d'administrations et dans les ports non autonomes par la mise en place des conseils portuaires où va s'instaurer un véritable débat autour de la vie du port auquel les travailleurs seront conviés.

Dans la phase dépressive où se trouve l'économie mondiale les ports français et étrangers vont subir le plein effet des diminutions de flux de marchandises et de la raréfaction des navires. L'affrontement n'en sera que plus âpre, notamment par le biais des détournements de trafics générés par des réglementations, des arrangements d'Etat à Etat, de ports à ports. Les éventuelles grèves de dockers sont l'occasion privilégiée de captation de flux de marchandises. Elles seront déterminantes pour l'avenir des ports français. C'est dans la paix sociale que se produira l'équilibre économique de nos ports, promesse de leur prospérité.

Dans sa séance du 20 octobre 1982 votre Commission des Finances, présidée par M. Jacques DESCOURS DESACRES, Vice-Président, a, sur le rapport de M. Tony LARUE, Rapporteur spécial, favorable à l'adoption des crédits, décidé de soumettre le budget des ports à l'appréciation du Sénat.