

N° 67

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1986-1987

Annexe au procès-verbal de la séance du 17 novembre 1986

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 1987, 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° 30

MER : PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.

[1] Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, président ; Geoffroy de Montalembert, vice président d'honneur ; Michel Durafour, Jean Cluzel, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, vice présidents ; Emmanuel Hamel, Modeste Legouez, Louis Perrein, Robert Vezet, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Raymond Bourguin, Roger Chénaut, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Gérard Delfau, Jacques Delong, Marcel Fortier, André Fosset, Mme Paulette Fost, MM. Jean Francou, Henri Gaetschy, Georges Lombard, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Josy Moinet, Jacques Mossion, Lucien Neuwirth, Jacques Oudin, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, René Regnault, Robert Schwint, Henri Torre, Andre Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (8^e législ.) , 363 et annexes, 395 (annexe n° 32), 400 (tome XIV) et T.A. 43.
Sénat : 66 (1936-1987)

SOMMAIRE

	Pages
<i>Principales observations de la commission</i>	4
<i>Examen en Commission</i>	5
<i>Avant-propos</i>	9
CHAPITRE PREMIER :	
LE TRAFIC MARITIME	11
<i>I.- Pour la deuxième année consécutive, l'activité dans les ports français a progressé.</i>	
	12
<i>II.- Les résultats des grands ports européens</i>	
	14
<i>III.- Le lancinant problème des détournements de trafic.</i>	
	15
CHAPITRE II :	
SITUATION FINANCIERE ET PROBLEMES SOCIAUX DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS	19
<i>I.- La situation financière des ports autonomes s'est améliorée</i>	
	19
1. Equilibre d'exploitation des ports	
	19
2. Autofinancement	
	20
<i>II.- Les causes de cette amélioration</i>	
	21

CHAPITRE III :	
LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1987	25
<i>I.- Présentation des crédits</i>	25
<i>II.- Les dépenses ordinaires</i>	26
<i>III.- Les dépenses en capital</i>	26
A. Evolution des crédits	26
B. Les programmes d'investissement	27
C. Les objectifs du Gouvernement	29

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

I. PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits proposés pour les ports maritimes au titre de 1987 s'élève à 645,99 millions de francs contre 637,84 millions de francs en 1986, marquant ainsi une progression de 1,27 %.

Ces crédits s'analysent ainsi :

a) Les dépenses ordinaires

Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 58 millions de francs, progressent de 1,54 % par rapport à l'année précédente. Cette progression est notamment due à l'augmentation de la dotation pour l'entretien et l'exploitation des ports d'intérêt national (chapitre 35-34) qui passe de 38,95 à 40,05 millions de francs et à une légère hausse des dépenses relatives à l'informatique portuaire (chapitre 34-95, article 40).

Les interventions publiques (titre IV) représentent la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes, en application de la loi du 20 juin 1965. Avec 483,41 millions de francs, cette dotation est maintenue en francs courants pour la troisième année consécutive.

b) Les dépenses en capital

Avec une dotation de 104,58 millions de francs, les crédits de paiement augmentent de 7,58 % par rapport à 1986.

La dotation en autorisations de programme s'élève à 207,43 millions de francs contre 34,09 millions en 1986. Mais pour établir une comparaison valable entre les deux années, il convient de préciser qu'en 1986 une enveloppe de crédits de 200 millions de francs est réservée aux investissements portuaires sur la 5ème tranche du Fonds Spécial des Grands Travaux.

II. LE CONTEXTE ECONOMIQUE ET FINANCIER

1. Pour la deuxième année consécutive, l'activité dans les ports maritimes français a progressé

Le trafic global de marchandises de l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains a progressé de 0,5 % (274,3 Mt contre 272,8 en 1984).

Cette augmentation est due, pour l'essentiel, aux embarquements de produits agricoles qui progressent de 26 %. A l'inverse, les réceptions d'hydrocarbures sont une nouvelle fois en régression (125,9 Mt au lieu de 128,1 Mt en 1984) et se situent à un niveau proche de celui de l'année 1969.

Le trafic des six ports autonomes métropolitains est en léger recul par rapport à l'année précédente (225,8 Mt contre 226,7 MT en 1984) alors que celui des autres ports métropolitains progresse de 5 % (48,4 Mt au lieu de 46,1 Mt).

Pour les six premiers mois de l'année 1986, les résultats provisoires disponibles font apparaître une hausse de 5,6 % pour le total de tous produits débarqués et embarqués dans les six ports autonomes métropolitains (113,5 Mt au lieu de 112,5 Mt pour le 1er semestre 1985).

L'évaluation de la compétitivité des ports français par rapport à leurs principaux concurrents européens est difficile et ne peut être réalisée que par des approches fragmentaires. D'une manière générale, il apparaît que les ports français se placent bien pour les trafics demandant une bonne technologie (trafics de conteneurs, trafics rouliers) et sont souvent moins compétitifs dans les secteurs de manutention traditionnelle.

Le montant des dotations prévues pour les investissements portuaires devrait permettre de réaliser des aménagements visant à améliorer les conditions de réception des trafics de marchandises diverses. C'est en effet une condition nécessaire pour maintenir l'activité des ports français à un niveau satisfaisant dans une période de compétition internationale très vive.

2. La situation financière des ports autonomes continue à s'améliorer

Globalement, la situation des ports autonomes enregistre une certaine amélioration due essentiellement au redressement du port autonome de Marseille. Le déficit net d'exploitation de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à 2,25 millions de francs contre 11,25 millions en 1984.

Cette tendance globale cache des réalités très contrastées : le port autonome du Havre enregistre une chute de 4,9 % de son chiffre d'affaires, alors que celui des ports autonomes de Rouen et de Marseille progresse respectivement de 8,3 et 10,8 %.

La marge nette d'autofinancement de l'ensemble des six ports autonomes s'établit pour 1985 au même niveau en francs courants qu'en 1984 (environ 255 millions de francs) mais après des remboursements anticipés d'emprunts (46 millions de francs) pratiqués dans le cadre d'une gestion active de leur dette.

Cette amélioration globale s'explique par la conjonction de plusieurs phénomènes :

- les hausses des tarifs portuaires ont été contenues,
- les ports sont engagés dans un effort de redressement financier qui passe par une grande rigueur de gestion et se traduit notamment par une réduction des effectifs et le ralentissement de la croissance des rémunérations,
- enfin, malgré une reprise de l'investissement (+ 21 %) au cours de l'exercice 1985, le mouvement de désendettement se poursuit grâce à la bonne tenue de la M.N.A. L'encours au 31 décembre est en retrait de 3 % sur celui au 31 décembre 1984.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 21 octobre 1986, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, Président**, votre Commission a procédé à l'examen des crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1987.

M. Tony Larue, rapporteur spécial a tout d'abord rappelé que les crédits inscrits au titre des ports maritimes dans le budget de la mer ne concernaient plus que les ports autonomes et 23 ports non autonomes d'intérêt national qui demeurent de la compétence de l'Etat en application de la loi du 22 juillet 1983.

Il s'est ensuite réjoui que le montant des dépenses en capital consacrées aux ports maritimes permette de garantir le respect par l'Etat de l'exécution d'opérations liées aux contrats de plan, de moderniser l'équipement des ports français et de les adapter aux nouveaux types de trafic.

M. Tony Larue a tenu à souligner que l'amélioration des résultats des ports maritimes français passait par la réduction du détournement de trafic.

Il a enfin émis le vœu que soient levés les handicaps qui pénalisent les ports français par rapport à leurs concurrents étrangers.

Le rapporteur spécial a conclu que bien que la situation financière de nos ports ne fût pas satisfaisante, une amélioration s'était fait jour.

A la suite de l'exposé du rapporteur spécial, **M. Roland du Luart** a pris la parole pour demander si les zones franches qui entouraient certains ports seraient étendues.

M. Jacques Descours Desacres a souhaité que l'on favorise les relations des ports de la Seine avec ceux du Canada.

Après les réponses apportées par M. Tony Larue, rapporteur spécial, la Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits pour 1987 du budget des ports maritimes.

AVANT-PROPOS

Alors que l'ensemble des crédits du budget de la Mer (dépenses ordinaires et crédits de paiement) à structure constante progressent de 2,57 %, les crédits des ports maritimes ne progressent que de 1,27%, soit une légère diminution en francs constants.

Ainsi, en 1987, les ports maritimes français bénéficieront d'une enveloppe globale de 645,99 millions de francs en moyens de paiement.

Encore faut-il souligner qu'en application de la loi de décentralisation du 22 juillet 1983, près de 500 ports d'importance variable relèvent désormais des collectivités locales, l'Etat ayant conservé sa compétence sur les ports autonomes, 17 ports d'intérêt national en métropole et 6 ports d'intérêt national en Outre-mer.

CHAPITRE PREMIER :

LE TRAFIC MARITIME

Pour la deuxième année consécutive, l'activité dans les ports maritimes français a augmenté.

Le volume des échanges internationaux n'a progressé que de 3% en 1985 alors que la moyenne observée pour les dix années précédentes était de 9%.

L'analyse de l'évolution du commerce mondial est la suivante :

– pour les échanges par région :

- les échanges entre pays industrialisés ont progressé de 5% en 1985,
- à l'inverse, ceux des pays en voie de développement ont diminué de 5%.

– pour les échanges par produit :

- seul le commerce des produits manufacturés, qui représente 65% du commerce mondial, est en hausse : + 5% en 1985 (+ 12% en 1984),
- le commerce des produits agricoles (13% du commerce mondial) a baissé de 2%, ainsi que celui des produits minéraux (22% du commerce mondial).

En 1985, la part du commerce extérieur français effectuée par voie maritime s'est élevée à 68,9% pour les importations et à 41,5% pour les exportations.

I. POUR LA DEUXIEME ANNEE CONSECUTIVE, L'ACTIVITE DANS LES PORTS FRANCAIS A PROGRESSE

En 1985, le trafic global de marchandises débarquées et embarquées dans l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains a légèrement progressé par rapport au bilan de l'année précédente : 274,4 Mt contre 272,8 Mt en 1984 (soit + 0,5%).

L'examen des résultats obtenus suivant les grandes composantes du trafic fait apparaître que ce maintien est dû pour l'essentiel aux embarquements de produits agricoles qui, avec 17,9 Mt, progressent de 26% par rapport à l'année 1984 (14 Mt).

Dans une moindre mesure, on peut noter les bons résultats obtenus pour :

- les trafics de machines, véhicules et transactions spéciales (28,0 Mt contre 27,0 Mt en 1984) ;

- les déchargements de minéraux et matériaux de construction (5,4 Mt au lieu de 4,6 Mt en 1984) et de produits chimiques (3,6 Mt contre 3,1 Mt en 1984) ;

- la reprise des embarquements de produits pétroliers (18,7 Mt au lieu de 17,8 Mt en 1984).

A l'inverse, on observe un net recul du trafic des combustibles minéraux solides (16,7 Mt contre 19,7 Mt en 1984, soit une chute de 15%) qui passent, dans les trafics par produits, de la 2ème à la 3ème place, derrière les minerais et déchets pour la métallurgie (17,8 Mt).

Globalement, il faut noter le niveau record atteint par les embarquements (75,2 Mt contre 70,6 Mt en 1984), notamment en trafic international, en hausse de 8,3% par rapport à l'année 1984 (65,0 Mt contre 60,0 Mt).

Quant aux réceptions d'hydrocarbures, elles sont une nouvelle fois en régression (125,9 Mt au lieu de 128,1 Mt en 1984) et se situent à un niveau proche de celui de l'année 1969.

Comme pour les années précédentes, on peut remarquer que cette diminution du trafic global de produits pétroliers s'oppose à la progression du trafic d'ensemble des autres marchandises (129,6 Mt en 1985 contre 126,8 Mt en 1984).

Le trafic des six ports autonomes métropolitains est en léger recul par rapport à l'année précédente (225,8 Mt contre 226,7 Mt en 1984), alors que celui des autres ports métropolitains progresse de 5% (48,4 Mt au lieu de 46,1 Mt).

Le trafic de voyageurs, après avoir accusé un léger recul en 1984 (20,1 millions de voyageurs), a progressé de 3% en 1985 et établit ainsi un nouveau record avec 20,7 millions de passagers débarqués ou embarqués.

Pour les six premiers mois de l'année 1986, les résultats provisoires disponibles font apparaître une hausse de 5,6% pour le total tous produits débarqués et embarqués dans les 6 ports autonomes métropolitains (118,8 Mt au lieu de 112,5 Mt pour le 1er semestre 1985), se décomposant en :

– hausse de 6,7% des entrées (90,2 Mt contre 84,6 Mt) :

- produits pétroliers : + 10,2% (63,1 Mt contre 57,2 Mt)
- autres marchandises en vrac : -3,1 % (21,2 Mt contre 21,9 Mt)
- marchandises diverses : + 9,2% (5,9 Mt contre 5,4 Mt)

– hausse de 2,5% des sorties (28,5 Mt contre 27,8 Mt) :

- produits pétroliers : + 10,4% (9,4 Mt contre 8,5 Mt)
- autres marchandises en vrac : + 2,1% (10,0 Mt contre 9,8 Mt)
- marchandises diverses : -4,0% (9,1 Mt contre 9,5 Mt).

Les résultats définitifs du trafic commercial de marchandises en 1984 et 1985 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 millions de tonnes)

PORTS (classement géographique)	Total 1985		Total 1984	
	Tous produits	Dont produits pétroliers	Tous produits	Dont produits pétroliers
Dunkerque	32,2	8,5	33,3	9,0
Le Havre	48,7	33,0	54,0	35,9
Rouen	22,1	5,1	20,6	5,4
Nantes St-Nazaire	22,9	17,6	20,7	16,1
Bordeaux	10,6	6,7	10,0	6,2
Marseille	89,4	65,0	88,0	63,3
Ensemble des ports autonomes	225,9	135,9	226,6	135,9
Autres ports	48,5	8,6	46,2	9,4
Total	274,4	144,5	272,8	145,3

II. LES RESULTATS DES GRANDS PORTS EUROPEENS

L'évolution de l'activité des ports français doit également s'interpréter dans le cadre de la compétition entre ports européens.

Les résultats provisoires portant sur les marchandises débarquées et embarquées chez nos principaux concurrents permettent de cerner l'évolution du trafic dans quelques ports étrangers.

Hambourg : 59,5 millions de tonnes en 1985 au lieu de 53,6 millions de tonnes en 1984, soit une progression de 11 %, qui fait suite à une progression de 5,5% de 1984 par rapport à 1983 (50,8 Mt). Cette augmentation est due principalement aux marchandises en vrac solides (+ 29%) et au développement du trafic conteneurisé (+ 8%).

Rotterdam : 249,8 millions de tonnes en 1985, soit une très légère progression de 0,3% par rapport à 1984 (249,1 Mt), faisant suite à une progression de 4,6% de 1984 par rapport à 1983 (232,7 Mt). Le trafic global des hydrocarbures est en baisse de 2%, le trafic hors hydrocarbures en hausse de 1,6% (139,3 Mt), les marchandises diverses, avec 44,1 Mt, progressent de 1,4% avec 27,7 Mt de marchandises conteneurisées (+ 3%).

Anvers : avec 84,7 millions de tonnes, l'année 1985 marque une régression de près de 6% par rapport à 1984 (90 mt) qui avait constitué, il est vrai, la meilleure année du port, avec une hausse de 12% par rapport à 1983 (80,3 Mt).

III. LE LANÇINANT PROBLEME DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

Le tableau ci-après permet d'apprécier, pour les sept dernières années, les tonnages de marchandises acheminées vers (ou depuis) la France par voie terrestre alors que ces marchandises proviennent d'un pays (ou sont destinées à un pays) avec lequel les échanges s'effectuent essentiellement par la voie maritime (c'est-à-dire, conventionnellement, le Royaume-Uni, l'Irlande, les pays scandinaves, la Grèce et la Turquie, en Europe et tous pays d'un des quatre continents); n'ont cependant pas été pris en compte les tonnages de gaz norvégien transitant par oléoduc depuis les Pays-Bas qui ne peuvent être considérés comme des trafics réellement détournés.

Tonnages

(en milliers de tonnes)

ANNEES	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985
Importations	9,2	11,4	9,3	9,5	9,4	9,4	10,0
% des importations par voie maritime, hors produits pétroliers	10,7 %	11,6 %	11,2 %	12,3 %	12,7 %	13,0 %	13,5 %
Exportations	4,9	4,5	5,4	4,7	4,9	6,1	6,6
% des exportations par voie maritime	9,6 %	8,8 %	9,5 %	9,6 %	9,2 %	11,1 %	11,1 %
TOTAL	14,1	15,9	14,7	14,2	14,3	15,4	16,6
% du trafic par voie maritime, hors importations de produits pétroliers	10,3 %	10,6 %	10,5 %	11,2 %	11,1 %	12,1 %	12,4 %

A l'importation, les détournements ont donc légèrement augmenté en 1985, tant en tonnage qu'en pourcentage.

A l'exportation, la forte augmentation des détournements qui avait marqué l'année 1984 s'est ralentie en 1985.

Les raisons qui expliquent que les ports étrangers sont préférés à nos ports pour le transit de certains trafics sont multiples et complexes. Elles résultent notamment :

- des conditions d'acheminement spécifique (par gazoduc ou oléoduc) : c'est une cause de détournement pour les produits pétroliers ;
- des conditions de localisation : c'est la cause essentielle de détournements pour les trafics empruntant la voie navigable depuis ou vers les départements des Ardennes, de la Meuse, de la Meurthe et Moselle, de la Moselle, du Bas-Rhin et du Haut-Rhin ; c'est l'une des causes importantes pour les trafics empruntant les autres modes de transports depuis ou vers les mêmes départements.

Les seuls trafics ainsi mentionnés pour lesquels la contrainte de localisation paraît essentielle représentent entre 40 et 45 % des trafics d'importations détournés et entre 35 et 40 % des trafics d'exportations détournés. Ces trafics sont pour leur majeure part non récupérables par les ports français.

- de la structure du marché : est en cause, à cet égard, l'insuffisance des sociétés françaises de négoce international et la concentration de certains trafics au niveau européen entre les mains de quelques opérateurs installés à l'étranger. (C'est en particulier l'une des causes importantes de détournement en matière d'importation de céréales et de produits pour l'alimentation du bétail).

Certains exportateurs ou importateurs français ou étrangers ont procédé à des investissements parfois importants dans des ports étrangers. Ils sont donc directement intéressés à faire transiter ces marchandises par ces ports plutôt que par des ports français.

Les transporteurs maritimes peuvent avoir concentré au niveau de ports étrangers plutôt que de ports français les trafics de conteneurs pour des raisons qui tiennent notamment à la densité du fret existant, au coût d'escale à la charge du navire.

- de la fréquence des dessertes par ligne régulière pour les produits soumis à une date de péremption ou lorsque le financement des stocks a un coût élevé.

● des coûts de transport : la différentielle existant entre la tarification routière obligatoire intérieure et les tarifications routières obligatoires franco-belge et franco-néerlandaise est une des causes de détournement de trafic sur les ports belges et hollandais pour les régions distantes de plus de 200 km d'un port français.

● des coûts de manutention élevés peuvent être à l'origine de certains détournements de trafics; c'est cependant, l'ensemble coût de manutention plus coût du fret maritime qu'il faut en général prendre en compte.

CHAPITRE II

SITUATION FINANCIERE ET PROBLEMES SOCIAUX

DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS

La situation financière des ports autonomes a continué à s'améliorer en 1985.

Le déficit net de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à seulement 2,25 millions de francs contre 11,25 millions de francs en 1984. Cette tendance globale cache des réalités très contrastées. Le port autonome du Havre enregistre une chute de 4% de son chiffre d'affaires alors que celui des ports autonomes de Rouen et de Marseille progresse respectivement de 8,3% et 10,8%.

I. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS AUTONOMES S'EST AMELIOREE

1. Equilibre d'exploitation des ports

Globalement, la situation des ports autonomes enregistre une certaine amélioration due essentiellement au redressement du port autonome de Marseille.

Ainsi, le déficit net d'exploitation de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à 2,25 millions de francs contre 11,25 millions de francs en 1984.

On a observé une faible augmentation (3%) de la production vendue, qui est passée de 2,65 millions de francs en 1985, dans un contexte de légère diminution du trafic (-0,5%). Cette tendance globale n'est d'ailleurs pas homogène, le port autonome du Havre enregistrant une chute de 4,9% de son chiffre d'affaires, alors que celui des ports autonomes de Rouen et de Marseille progresse respectivement de 8,3% et 10,8%.

2. Autofinancement

Les tableaux présentés ci-dessous font apparaître les ressources propres qu'ont dégagées les ports autonomes maritimes en 1984 et 1985 pour faire face au remboursement de leur dette et à leurs dépenses d'investissements.

Marge brute d'autofinancement

(en millions de francs)

	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1984	80	173,9	53	57,7	33,3	95,2
1985	76,5	140,8	60,57	66,22	40,3	160,06

Marge nette d'autofinancement

(après remboursement de la charge des emprunts)

(en millions de francs)

	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1984	42	99,98	38,9	30,9	26,3	20,3
1985	35,13	52	45,72	26,9	34,9	58,75

Globalement, la marge nette d'autofinancement de l'ensemble des six ports autonomes s'établit pour 1985 au même niveau en francs courants qu'en 1984 (environ 225 millions de francs), mais après des remboursements anticipés d'emprunts (environ 46 millions de francs) pratiqués dans le cadre d'une gestion active de leur dette.

II. LES CAUSES DE CETTE AMELIORATION

L'amélioration globale qui ressort depuis 1983 peut être recherchée dans la conjonction de plusieurs phénomènes.

– au plan des recettes

Dans le cadre de la lutte contre l'inflation, les hausses des tarifs portuaires ont certes été contenues. Des relèvements au-delà des normes nationales ont cependant été autorisés pour certains ports (+ 2,5% en cours d'année pour le port de Marseille). Le port autonome du Havre a été autorisé à instituer des droits de port sur les marchandises à la sortie au-delà de la norme nationale.

– au plan des charges

Les ports sont engagés dans un effort de redressement financier qui passe par une grande rigueur de gestion et dont les effets se font effectivement sentir : réduction des effectifs et ralentissement de la croissance des rémunérations.

De même, on observe un ralentissement de la croissance des charges extérieures ainsi qu'en témoigne les tableaux suivants :

Charges de personnel (en millions de francs)
et variations (en %)

	1983	1984	1985	1986 (Prévisions)
Dunkerque	199,4	209,36 + 5	224,09 + 7	233,56 + 4,2
Le Havre	320,47	341,31 + 6,5	357,77 + 4,8	
Rouen	188,80	205,34 + 8,7	219,85 + 7	328,4 + 3,8
Nantes-St-Nazaire	142,11	157,35 + 10,7	169,17 + 7,5	
Bordeaux	152,24	156,17 + 2,58	163,46 + 4,6	
Marseille	361,73	384,05 + 6,17	407,23 + 6,04	419,70 + 1,59

Charges extérieures

(en millions de francs)

	1983	1984	1985	1986 (prévisions)
Dunkerque	187,12	192,32 + 17,4	94,66 - 7,5	111,87 + 18,2
Le Havre	180,8	183,7 + 1,6	179,0 - 2,5	
Rouen	87,8	112,85 + 28,5	137,1 + 21,5	121,3 - 12,2
Nantes-St-Nazaire	48,5	65,0 + 34	55,7 - 14,3	
Bordeaux	50,1	49,8 - 0,6	56,0 + 12,9	
Marseille	171,0	181,6 + 6,2	176,9 - 2,6	185,2 + 4,7

Enfin, malgré une reprise de l'investissement (+ 21%) au cours de l'exercice, le mouvement de désendettement se poursuit grâce à la bonne tenue de la marge nette d'autofinancement. L'encours au 31 décembre 1985 est en retrait de 3 % sur celui au 31 décembre 1984.

—une politique de formation pour permettre à ces travailleurs d'accéder aux nouveaux emplois développés par les nouvelles techniques (l'informatique en particulier) soit dans le cadre de leur profession, soit dans le cadre d'autres professions portuaires dans lesquelles des reconversions seraient possibles.

Une prise de conscience salutaire

Jusqu'en 1983, les négociations salariales donnaient lieu à de nombreux mouvements sociaux préjudiciables au bon fonctionnement et à la compétitivité des ports français. Depuis un an et demi, la prise de conscience de l'effet néfaste de ces arrêts de travail répétés a conduit à modifier profondément l'état d'esprit des différents partenaires au cours des négociations.

C'est ainsi que, en ce qui concerne les ouvriers dockers, un accord du 24 janvier 1984 a permis de solder l'année 1983 et de programmer les hausses de salaires pour l'année 1984. De même l'accord du 5 décembre 1984 a permis, sans aucun arrêt de travail, de fixer les augmentations de salaires pour 1985.

Néanmoins, en 1985, les ports français ont été touchés par quelques mouvements sociaux occasionnés par l'augmentation de l'inemploi des ouvriers dockers en raison de la mécanisation de plus en plus poussée de la manutention portuaire, d'une part, par les réductions d'effectifs dans les ports autonomes et les Chambres de Commerce et d'Industrie maritime, d'autre part.

Une mission signée conjointement par le Ministre chargé des Transports et le Secrétaire d'Etat à la mer a demandé à une personnalité qualifiée d'établir un diagnostic des atouts et des handicaps inhérents à la filière portuaire française.

CHAPITRE III

LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1987

I. PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits proposés pour les ports maritimes au titre de 1987 s'élève à 645,99 millions de francs contre 637,84 millions de francs en 1986, marquant ainsi une progression de 1,27 %.

Ils se présentent de la manière suivante :

(en millions de francs)

	1985	1986	1987	Variation 87/86 (%)
1. Dépenses ordinaires				
Titre III	57,15	57,12	58,00	
Titre IV	483,41	483,41	483,41	
Total 1	<u>540,56</u>	<u>540,53</u>	<u>541,41</u>	+ 0,16
2. Dépenses en capital				
Titre V	180,40	93,56	102,08	+ 9,10
Titre VI	2,50	3,75	2,50	- 66,66
Total 2	<u>182,9</u>	<u>97,31</u>	<u>104,58</u>	+ 7,58
Total général (1 + 2)	<u>723,46</u>	<u>637,84</u>	<u>645,99</u>	+ 1,27
Autorisations de programme	47,77	34,09	207,43	+ 608,47

II. LES DEPENSES ORDINAIRES

Elles progressent de 0,16% par rapport à 1986 et s'élèvent à 541,41 millions de francs.

Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 58 millions de francs, augmentent de 1,54% par rapport à l'année précédente.

— la dotation pour l'entretien et l'exploitation des ports d'intérêt national (chapitre 34-95, article 40; chapitre 35-34) s'élève à 41,14 millions de francs contre 40,05 millions de francs en 1986, soit une augmentation de 5,2%.

Il convient de noter que l'ensemble des dépenses relatives à l'informatique portuaire ont été regroupées depuis l'exercice 1986 sur le chapitre 34-95, article 40 qui sera doté à hauteur de 2,55 millions de francs (+ 2% par rapport à 1986).

Les interventions publiques (titre IV) représentent la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes, en application de la loi du 20 juin 1965. Avec 483,41 millions de francs, cette dotation est maintenue en francs courants pour la troisième année consécutive. Elle permet le remboursement aux ports autonomes des charges d'entretien et d'exploitation qui incombent à l'Etat.

III. LES DEPENSES EN CAPITAL

A. EVOLUTION DES CREDITS

Avec une dotation de 104,58 millions de francs, les crédits de paiement augmentent de 7,58 % par rapport à 1986.

La dotation en autorisations de programme s'élève à 207,43 millions de francs contre 34,09 millions en 1986. Mais pour établir une compa-

raison valable entre les deux années, il convient de préciser qu'en 1986 une enveloppe de crédits de 200 millions de francs est réservée aux investissements portuaires sur la 5ème tranche du Fonds Spécial des Grands Travaux.

L'année 1987 est donc caractérisée par une rebudgétisation des crédits provenant extérieurement du F.S.G.T. et par un effort à peu près équivalent à celui de l'année précédente pour les autorisations de programme.

B. LES PROGRAMMES D'INVESTISSEMENT

1. Les principaux investissements prévus en 1987

a. La dotation pour l'équipement des ports de commerce et de pêche métropolitains s'élève à 175,8 millions de francs. Elle permettra :

– la réalisation d'investissements de capacité que ceux-ci soient prévus dans les contrats de Plan ou qu'ils concernent les secteurs jugés prioritaires au regard de la politique nationale (réception de vracs solides par grands navires, marchandises diverses sous conditionnement moderne à conteneurs et trafic Ro-Ro). Dans cette optique, il est proposé principalement :

de réaliser au Havre la première tranche des travaux d'aménagement d'un terminal rapide pour les navires à conteneurs et mixtes;

de continuer l'amélioration des accès nautiques à Rouen, pour les exportations de céréales et de marchandises diverses, et à Bordeaux pour la desserte du secteur de Bassens.

– la mise en place d'opérations de restructuration des installations anciennes dans les ports de Rouen, Bordeaux et Marseille. Ces opérations trouvent leur justification dans la nécessité de reconvertir des installations obsolètes pour gagner en productivité (cas de Rouen et Marseille) et de réduire les coûts d'exploitation en regroupant les trafics sur un nombre plus limité de sites (Bordeaux);

– la conservation du patrimoine, principalement par la remise en état des digues endommagées par les tempêtes, et les grosses réparations de certains ouvrages mobiles.

– la réalisation d'investissements permettant de générer des économies d'entretien ou d'exploitation, notamment par automatisation des ouvrages ou amélioration du système d'exploitation des dragues.

En outre, devront être réalisés les travaux d'approfondissement de la darse 2 de Fos pour la desserte de l'usine ARCO en cours d'implantation sur ce site.

b. La dotation pour les investissements outre-mer s'élève à 30 millions de francs. Elle permettra pour l'essentiel, des aménagements de postes à quai à la Martinique, à Mayotte et à Saint-Pierre-et-Miquelon ainsi que, en Guyane, le maintien particulièrement délicat du chenal de Dégrad des Cannes qui nécessite un effort financier soutenu.

c. Une dotation de 35,4 millions de francs est proposée pour l'entretien des ports de commerce et de pêche en métropole.

Le montant de crédits retenu pour les remboursements de l'Etat aux ports autonomes métropolitains a été de 480,4 millions de francs en 1986. Il est proposé de reconduire cette dotation en 1987.

Pour les ports d'outre-mer, la dotation proposée est de 4,4 millions de francs pour l'entretien et l'exploitation et de 3 millions de francs pour les crédits affectés aux remboursements de l'Etat au port autonome de la Guadeloupe.

Le montant des crédits prévus pour les actions informatiques bureautiques et télématiques des ports maritimes s'élève à 2,6 millions de francs.

d. En ce qui concerne l'exploitation des ports de commerce, les actions entreprises continueront à promouvoir la meilleure utilisation des structures et des équipements en vue notamment d'accroître l'efficacité et la sécurité des opérations, de modérer les coûts de passage de la marchandise pour améliorer la compétitivité des ports français.

Elles viseront en particulier à :

– améliorer la productivité de la manutention et des opérations portuaires en adaptant les effectifs aux besoins;

– moderniser les méthodes de travail en simplifiant et informatisant les procédures, dans le but de rationaliser et d'accélérer les opérations administratives et commerciales relatives au transit des marchandises dans les ports;

– améliorer la desserte terrestre des ports en développant notamment les interfaces entre les systèmes informatiques portuaires et ceux des opérateurs de transport.

2. Bilan des investissements réalisés dans les ports autonomes depuis 1982

Les principaux investissements réalisés dans les ports autonomes

	Réalisations 1982 à 1985 et prévisions 1986	Projets pour 1987	Date prévue de mise en service
DUNKERQUE.....	Construction du quai Paul-Reynaud (quai à pondéreux Ouest). Rétablissement des fonds de la passe Ouest du port Est. Rétablissement des profondeurs de l'avant-port ouest (1 ^{re} tranche) Création d'un terminal roulier. Stabilisation des berges du bassin de l'Atlantique.	Modernisation des ouvrages mobiles.	1987
LE HAVRE.....	Dragages d'accès dans le grand canal du Havre. Ouvrage de protection contre la mer du Havre-Antifer (1 ^{re} et 2 ^e tranches). Réalisation d'un centre multivrac.	Terminal polyvalent rapide.	1989
ROUEN.....	Amélioration des accès (12 ^e et 13 ^e tranches). Amélioration des accès nautiques (nouveau programme : 1 ^{re} et 3 ^e tranches). Restructuration du port amont (1 ^{re} tranche). Aménagement de l'estuaire : adaptation du déversoir de la digue basse-Nord.	Amélioration des accès nautiques Restructuration du port ancien.	1988 1988
NANTES-SAINT-NAZAIRE.....	Construction d'un quai à marchandises diverses à Montoir. Terminal à vracs, construction d'un 3 ^e poste à quai à Montoir pour le trafic agro-alimentaire. Approfondissement du chenal au terminal charbonnier pour la réception des navires de 120 000 TPL (1 ^{re} tranche). Rétablissement des profondeurs du chenal d'accès à Donges.		
BORDEAUX.....	Rempiaçement et allongement de quais à Bassens. Amélioration des accès à Bassens (3 ^{re} à 4 ^e tranches).	Amélioration des accès nautiques à Bassens.	1987
MARSEILLE.....	Remodelage du bassin de la Pinède à Marseille. - Bassin national : reconstruction des postes 41 et 42. Fos. – amélioration des accès aux quais de la darse 1 ; – construction d'un port à remorqueurs ; – construction d'un quai à marchandises diverses en darse 3 (y compris dragages d'accès) ; – allongement de 150 m de quai à conteneurs en darse 2.	Fos : – dragages en darse 2 liés à l'installation de l'usine ARCO.	1987 1987

C. LES OBJECTIFS DU GOUVERNEMENT

Les investissements prévus en 1987 en favorisant l'adaptation des équipements portuaires aux nouveaux trafics permettront d'intensifier la lutte contre les détournements de trafic de marchandises.

A cet égard, il importe de rappeler que la politique portuaire du Gouvernement comporte deux volets :

- la réalisation d'investissements portuaires ayant 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 et des modifications intervenues dans la taille des navires.

- la valorisation des structures portuaires ayant pour objet de lever les handicaps qui pénalisent les ports français par rapport aux ports concurrents étrangers ainsi que d'améliorer la productivité de l'outil portuaire dans tous les domaines et particulièrement dans le secteur tertiaire.

Ainsi, parallèlement aux investissements programmés pour 1986 et conformément aux orientations définies lors du Conseil des Ministres du 2 novembre 1983, le Gouvernement conduira une action diversifiée pour obtenir une meilleure valorisation des structures portuaires.

- le renforcement de la promotion des ports français à l'étranger;
- l'encouragement à l'utilisation des capacités d'accueil et de stockage des ports français par les opérateurs étrangers.

Il faut souligner à cet égard l'intéressante expérience des « zones franches » qui mériteraient une extension plus importante.

Les ports maritimes, outre le rôle qu'ils jouent dans la chaîne de transport proprement dite, ont en effet un rôle important de place commerciale internationale notamment en ce qui concerne le groupage, le stockage et la distribution.

Dans le cadre de la concurrence internationale très vive entre les grandes places portuaires européennes quelques aménagements des règles douanières applicables à certains trafics sont apparues indispensables notamment à Marseille et au Havre.

Un régime spécifique, respectant le cadre général des règles douanières françaises et européennes, a donc été mis au point par concertation entre les douanes et les places portuaires concernées. Ce régime dit du « magasin franc », qui a reçu l'appellation commerciale de « zone franche portuaire », permet une adaptation de certaines règles douanières notamment administratives.

Au cours de sa séance du 21 octobre 1986, la Commission a procédé sur le rapport de M. Tony Larue, rapporteur spécial, à l'examen des crédits des Ports maritimes (budget de la Mer).

La Commission a décidé de proposer au Sénat l'adoption des crédits des Ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1987.