

N° 96

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1985-1986

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1985

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 1986, 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° 20

Mer : PORTS

Rapporteur spécial : M. Tony LARUE.

[1] *Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Geoffroy de Montalembert, Jacques Descours Desacres, Tony Larue, Jean Cluzel, vice-présidents ; Modeste Legouez, Yves Durand, Louis Perrein, Camille Vallin, secrétaires ; Maurice Blin, rapporteur général ; MM. René Ballayer, Stéphane Bonduel, Jean Chamant, Pierre Croze, Gérard Delfau, Michel Dreyfus-Schmidt, Henri Duffaut, Marcel Fortier, André Fosset, Jean François-Poncet, Jean Francou, Pierre Gamboa, Henri Goetschy, Robert Guillaume, Fernand Lefort, Georges Lombard, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, Michel Maurice-Bokanowski, Josy Moinet, René Monory, Jacques Mossion, Bernard Pellarin, Jean-François Pintat, Christian Poncelet, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Maurice Schumann, Henri Torre, André-Georges Voisin.*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7^e législ.) ; 2951 et annexes, 2997 (annexe n° 43), 2992 (tome XIX) et In-8° 895.
Sénat : 95 (1985-1986)

Loi de Finances - Mer - Ports.

SOMMAIRE

	Pages
<i>Principales observations de la commission</i>	4
<i>Examen en Commission</i>	5
<i>Avant – propos</i>	6

CHAPITRE PREMIER : UNE REPRISE DU TRAFIC MARITIME EN 1984

<i>I.- L'année 1984 a été marquée par une reprise d'activité dans les ports français</i>	7
<i>II.- Les résultats des grands ports européens</i>	9
<i>III.- Le lancinant problème des détournements de trafic</i>	10

CHAPITRE II : LA SITUATION FINANCIERE ET LES PROBLEMES SOCIAUX DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS

<i>I.- La situation financière des ports autonomes a enregistré une certaine amélioration en 1984</i>	13
<i>II.- Situation sociale des ports français</i>	15
1. Un effort nécessaire de productivité	15
2. Un prise de conscience salutaire	16

CHAPITRE III :
LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET
POUR 1985

<i>I.- Présentation des crédits</i>	17
<i>II.- Les dépenses ordinaires</i>	18
<i>III.- Les dépenses en capital : des crédits budgétaires complétés par le Fonds spécial des grands travaux</i>	19

PRINCIPALES OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

Depuis 1984, les crédits inscrits au titre des ports maritimes dans le Budget de la Mer ne concernent plus que les ports autonomes et 23 ports non autonomes d'intérêt national demeurant de la compétence de l'Etat en application de la loi du 22 juillet 1983.

● L'amélioration prioritaire des résultats de ports maritimes français passe par la réduction des détournements de trafic. La politique portuaire comporte deux volets :

● la réalisation d'investissements ayant pour objectif de moderniser l'équipement des ports français et de les adapter aux nouveaux types de trafic ;

● la valorisation des structures portuaires qui doit se traduire par la prospection de trafics nouveaux, le renforcement des relations entre les ports et leur arrière pays, le développement de la solidarité entre chargeurs, la clarification et la simplification des conditions de passage dans les ports et une meilleure information des usagers.

● Il convient également de lever les handicaps qui pénalisent les ports français par rapport à leurs concurrents étrangers. A cet égard, on ne peut que se féliciter de l'expérience de « zones franches » appliquée au Havre et à Marseille.

La mise en oeuvre de cette politique portuaire nécessite une action solidaire de tous ceux qui contribuent à l'essor des ports.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 12 novembre 1985, sous la présidence de **M. de Montalembert**, votre Commission a procédé à l'examen des crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1986.

Après que **M. Tony Larue**, rapporteur spécial, eût présenté ce budget et formulé ses observations, **M. Claude Prouvoyeur**, rapporteur pour avis de la Commission des affaires économiques, s'est déclaré frappé par la baisse des crédits de ce budget et par l'absence de politique globale portuaire dont il témoigne. Il s'est par ailleurs interrogé sur le poids des charges sociales des ouvriers dockers qui semble pénaliser les ports français par rapport à leurs concurrents européens.

M. André Fosset s'est inquiété de la diminution des crédits d'investissement.

M. Maurice Schumann a souligné la baisse de 3 % du trafic prévisible pour 1985 et les difficultés financières que les ports français ne manqueront pas de connaître.

M. Pierre Gamboa a déploré que le budget pour 1986 contribue à affaiblir une activité stratégique pour notre économie.

A l'issue de ce débat, la Commission a décidé de proposer au Sénat le rejet des crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1986.

AVANT-PROPOS

Alors que l'ensemble des crédits du budget de la Mer (dépenses ordinaires et crédits de paiement) à structure constante progressent de 2,87 %, les crédits des ports maritimes régressent de 11,8 %. Mais un correctif doit être apporté à cette évolution apparente. En effet, les dotations ministérielles seront complétées par le fonds spécial des grands travaux à hauteur de 200 millions de francs.

Ainsi, en 1986, les ports maritimes français bénéficieront d'une enveloppe globale de 837,8 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.

La diminution des crédits constatée dans ce projet de budget traduit seulement une modification dans la structure des fonds publics destinés aux ports maritimes, et ne remet pas en cause une politique qui vise essentiellement à enrayer les détournements de trafics et à démocratiser la vie portuaire.

CHAPITRE PREMIER :

UNE REPRISE DU TRAFIC MARITIME EN 1984

L'année 1984 aura enregistré une nette augmentation du commerce mondial par rapport à 1983 (+ 9 % en volume, et + 6,5 en valeur avec 1.955 milliards de dollars) ; c'est la plus forte progression sur les 8 dernières années. L'analyse de cette évolution par catégorie de marchandises révèle que les exportations de produits manufacturés ont augmenté de 12 % par rapport à 1983, celles des produits agricoles et des produits minéraux étant toutes deux en hausse de 5 %.

Cette augmentation des échanges internationaux se conjugue avec une hausse globale de la production mondiale de 5 % en volume (contre 3 % l'an dernier).

En 1984, la part du commerce extérieur français effectuée par voie maritime s'est élevée à 69,14 % pour les importations et à 40,39 % pour les exportations.

I. L'ANNEE 1984 A ETE MARQUEE PAR UNE REPRISE D'ACTIVITE DANS LES PORTS FRANCAIS

Le fait marquant de l'année 1984 a été la progression du trafic global de marchandises de l'ensemble des ports maritimes de commerce métropolitains : 272,8 Mt contre 266,5 Mt en 1983, soit une hausse de 2,4 %.

Cette progression, qui survient après quatre années consécutives de baisse, est plus forte aux entrées (+ 2,9 % avec 202,3 Mt contre 196,5 Mt en 1983) qu'aux sorties qui, avec 70,5 Mt (contre 70 Mt en 1983) ne progressent que de 0,7 %.

Cette reprise du trafic maritime commercial, qui coïncide avec une reprise générale de l'activité économique et des échanges internationaux, est due pour l'essentiel aux :

- réceptions de marchandises en vrac solide, avec 51,1 Mt en hausse de 11,1 % par rapport à 1983 (46,0 Mt), parmi lesquelles on peut remarquer la très nette reprise des importations de combustibles minéraux solides (+ 16 % avec 18,1 Mt contre 15,6 Mt en 1983) et de minerais et déchets pour la métallurgie (17,8 Mt contre 14,1 Mt en 1983, soit + 26,5 %) ;

- trafic global des marchandises diverses qui, avec 50,9 Mt, établissent un nouveau record (48,7 Mt en 1981, 47,8 Mt en 1982 et 46,7 Mt en 1983).

Les trafics de produits pétroliers accusent une baisse globale de 1,8 Mt (soit - 1,2 %), plus sensible en sortie (- 1,3 Mt soit - 6,6 %) qu'en entrée (- 0,5 Mt soit - 1,2 %). Cette nouvelle diminution conjuguée avec la progression pour 1984 du trafic d'ensemble des autres marchandises, accentue les profondes mutations qui se sont produites ces dix dernières années dans la structure et la répartition des trafics portuaires.

Depuis 1975 (année pour laquelle les effets du premier choc pétrolier se sont faits sentir), alors que le trafic de produits pétroliers bruts et raffinés est passé de 183,3 Mt à 145,9 Mt (- 37,4 Mt), le trafic total des autres marchandises a progressé de 83,8 Mt à 126,8 Mt, soit + 43 Mt. Cette évolution montre les efforts d'adaptation mis en oeuvre par les ports français pour maintenir leur activité commerciale à un niveau satisfaisant dans une période de compétition internationale très vive.

Pour les six premiers mois de 1985, on enregistre une baisse globale de 3 % pour le total tous produits entrées + sorties des ports autonomes (112,8 Mt contre 115,8 Mt en 1984) se décomposant en :

- baisse des entrées de 7 % (85,2 Mt contre 91,3 Mt),
 - produits pétroliers : - 9 % (57,9 Mt contre 63,5 Mt),
 - autres marchandises en vrac : - 4 % (21,8 Mt contre 22,7 Mt),
 - marchandises diverses : + 6 % (5,4 Mt contre 5,1 Mt) ;
- hausse des sorties de 13 % (27,6 Mt contre 24,5 Mt),
 - produits pétroliers : + 5 % (8,5 Mt contre 8,1 Mt),
 - autres marchandises en vrac : + 48 % (9,8 Mt contre 6,6 Mt),
 - marchandises diverses : - 4 % (9,4 Mt contre 9,8 Mt).

Les résultats définitifs du trafic commercial de marchandises en 1983 et 1984 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 francs)

PORTS (classement géographique)	Total 1983		Total 1984	
	Tous produits	Dont produits pétroliers	Tous produits	Dont produits pétroliers
Dunkerque	30,2	9,3	33,3	9,0
Le Havre	53,5	37,0	54,0	35,9
Rouen	20,1	5,0	20,6	5,4
Nantes St-Nazaire	20,1	16,2	20,7	16,1
Bordeaux	9,4	5,3	10,0	6,2
Marseille	86,7	64,3	88,0	63,3
Ensemble des ports autonomes	220,0	137,2	226,6	135,9
Autres ports	46,5	10,5	46,2	9,4
Total	266,5	147,7	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 : 53,6 millions de tonnes en 1984 au lieu de 50,8 millions de tonnes en 1983, soit une progression de 5,5 %. Cette progression serait due principalement au progrès du trafic conteneurisé (+ 15 %) et à un accroissement du trafic de produits pétroliers (+ 1,5 %).

Rotterdam : 243,4 millions de tonnes (avitaillement exclu) en 1984 au lieu de 232,7 millions en 1983, soit une progression de 4,6 %. Le redressement du trafic est lié notamment à la progression du pétrole brut (+ 4,6 %), des minerais de fer et du charbon. Par ailleurs, les marchandises diverses enregistrent une hausse globale de 9,9 %.

Anvers : le trafic global du port aurait atteint un nouveau record avec 90 millions de tonnes en 1984 au lieu de 80,3 millions en 1983, soit une progression de plus de 12 %. Cette hausse résulte en partie du développement du trafic des marchandises diverses qui devrait atteindre 38 millions de tonnes soit un gain de 17,6 % par rapport à 1983, le seul trafic conteneurisé étant en hausse de 22,7 %. Pour les trafics de vrac les résultats sont également positifs pour le pétrole, les minerais et le charbon.

III. LE LANCINANT PROBLEME DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

Le tableau ci-après permet d'apprécier, pour les six 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'Eire, 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)

	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984
Importations	8,1	9,2	11,4	9,3	9,5	9,4	9,4
Exportations	4,9	4,9	4,5	5,4	4,7	4,9	6,1
Total	13,0	14,1	15,9	14,7	14,2	14,3	15,4
En % du trafic maritime (hors produits pétroliers)	10,8	10,3	10,6	10,5	11,2	11,1	12,1

A l'importation, les détournements ont donc diminué en tonnage en 1984, mais ont légèrement augmenté en pourcentage.

A l'exportation, les détournements ont fortement augmenté en tonnage et en pourcentage.

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

I. LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS AUTONOMES A ENREGISTRE UNE CERTAINE AMELIORATION EN 1984

Le déficit net de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à seulement 11,25 millions de francs contre 252,8 millions de francs en 1983, ce dernier exercice enregistrant, il est vrai un déficit du port autonome de Marseille (- 240,2 MF) à la suite d'amortissement exceptionnels.

Ces résultats sont imputables :

- en ressources, à une évolution conjoncturelle favorable des trafics (+ 2,8 %) ;

La production vendue des six établissements progresse de 2,38 milliards de frncs en 1983 à 2,65 milliards de francs en 1984 (+ 11 %).

- en dépenses, à la poursuite des efforts de gestion engagés ;

- Les dépenses d'exploitation ne progressent ainsi que de + 6,4 % pour les frais de personnel, à comparer avec l'évolution de l'indice des prix (+ 7,4 %) et de 11,6 % pour les consommations externes, sous l'effet de la mise en service de nouveaux terminaux à Dunkerque (QPO) et Nantes-Saint-Nazaire (terminal charbonnie de Montoir).

- La stricte limitation de l'investissement au cours des dernières années a permis un désendettement relatif.

Les tableaux ci-dessous permettent de prendre en compte les ressources propres dont ont pu disposer les ports autonomes maritimes en 1983 et 1984 pour faire face au remboursement de leur dette et à leurs dépenses d'investissements.

Capacité d'autofinancement

(en millions de francs)

	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1983	70,4	119,5	55,1	54,2	2,8	73,4
1984	80	173,9	53	57,7	33,3	95,2

Marge nette d'autofinancement

(en millions de francs)

1983	35,1	57,9	42	32,4	- 5,2	3,6
1984	42	96,6	38,9	30,9	+26,3	20,3

Dans le cadre de la politique de lutte contre l'inflation, le Gouvernement a été conduit à limiter depuis 1982 la hausse des tarifs portuaires : + 5 % en 1984 et + 4 % en 1985.

Les résultats de l'exercice 1984 ne sont pas encore connus pour l'ensemble des ports non autonomes.

Ces résultats devraient faire apparaître, comme en 1983, des situations financières très contrastées selon les ports.

Certains de ces ports connaissent une situation très dégradées, tenant notamment au poids du service des emprunts contractés à des taux d'intérêts élevés (Saint-Malo, Brest, La Rochelle, Sète et Toulon).

II. SITUATION SOCIALE DES PORTS FRANCAIS

1. Un effort nécessaire de productivité

La compétitivité des ports français repose en grande partie sur les conditions dans lesquelles s'effectue la manutention. Le coût de manutention pour les marchandises diverses représente environ 50 % de l'ensemble du coût d'utilisation du système portuaire.

L'équipement technique a depuis quelques années dans ce secteur d'activité, réalisé des progrès sensibles, grâce à l'introduction de nouvelles techniques de transport maritime (navires rouliers), de mécanisation et de conditionnement (conteneurisation).

Au cours de ces dix dernières années les tonnages manipulés par docker ont augmenté de 70 % environ. Les ports français ne connaissent pas de handicaps par rapport à leurs concurrents étrangers sur le plan de l'outillage portuaire.

La conséquence de l'accroissement continu de la productivité résultant de la mécanisation ou des manutentions portuaires a été la décroissance du travail offert.

Il est à craindre qu'elle se poursuive dans les années à venir, malgré un trafic manutentionné plutôt orienté vers la hausse.

Si l'adaptation des ouvriers dockers aux nouvelles techniques de manutention s'est effectuée sans difficulté, en revanche, le travail offert à cette catégorie de travailleurs a diminué de façon significative ces dernières années : le nombre total de vacations travaillées est en effet passé de 4.859.560 en 1981 à 4.045.140 en 1984, ceci malgré une réduction importante des effectifs (le nombre moyen de dockers professionnels est en effet de 12.316 en 1984 contre 14.033 en 1981).

Les pouvoirs publics ont donc mené des actions auprès des employeurs et des ouvriers dockers pour limiter les conséquences sociales de ce mouvement. Parmi celles-ci, il faut citer :

- la mise en pré-retraite des anciens dockers qui le souhaitent. Sur un effectif concerné de 14.280 dockers professionnels et permanents d'entreprise, on a pu recenser 2.746 départs en préretraite, 835 départs pour causes diverses et 1.469 réembauches, ce qui a conduit à une diminution des effectifs de 2.112 dockers. Une quatrième convention couvre actuellement la période allant du 1er janvier au 31 décembre 1985 ; près de 750 dockers seront susceptibles d'en bénéficier, dont 300 environ qui atteindront l'âge de 55 ans au cours de cette période.

– 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.

2. 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, 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.

Il convient de souligner que les ports étrangers n'ont pas été à l'abri de phénomènes analogues pour des motifs similaires.

CHAPITRE III

LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1986

I. PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits budgétaires mobilisés en 1986 en faveur des ports maritimes français s'élève à 637,84 millions de francs, soit une diminution de 11,83 %. Toutefois, pour apprécier de manière plus précise l'effort consenti par les pouvoirs publics en ce domaine, il convient de rappeler que le fonds spécial des grands travaux participera à des travaux portuaires à hauteur de 200 millions de francs.

Ainsi, les ports français bénéficieront d'une enveloppe globale de 837,8 millions de francs.

Sous réserve de cette importante précision, les crédits inscrits au budget de la Mer se présentent de la manière suivante :

(en millions de francs)

	1984	1985	1986	Variation 86/85 en %
<i>1. Dépenses ordinaires</i>				
Titre III	56,71	57,15	57,12	
Titre IV	476,85	483,41	483,41	
Total I	533,56	540,56	540,53	- 0,005
<i>2. Dépenses en capital</i>				
Titre V	334,85	180,4	93,56	- 48,1
Titre VI	3,00	2,5	3,75	+ 50
Total 2	337,85	182,9	97,31	- 46,7
Total général (1 + 2)	871,41	723,46	637,84	- 11,83
Autorisations de programme	274,08	47,77	34,09	- 28,6

II. LES DEPENSES ORDINAIRES

Elles sont maintenues en francs courants au niveau de 1985 soit 540,53 millions de francs.

Les **crédits de fonctionnement** du titre III, soit 57,112 millions de francs, restent stables 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) est de 41,45 millions de francs contre 41,97 millions de francs en 1985. Il est à noter que l'ensemble des dépenses relatives à l'informatique portuaire ont été regroupées sur le chapitre 34-95, article 40 qui serait doté à hauteur de 2,50 millions de francs. Par contre, les crédits relatifs aux carburants et lubrifiants ne sont plus individualisés.

– Les **interventions publiques** du titre IV ne recouvrent que la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes, en application de la loi du 20 juin 1965.

– Le montant de crédits retenu pour le remboursement aux ports autonomes des charges d'entretien et d'exploitation qui incombe à l'Etat est reconduit à hauteur de 483,4 millions de francs.

III. LES DEPENSES EN CAPITAL DES CREDITS BUDGETAIRES COMPLETES PAR LE FONDS SPECIAL DES GRANDS TRAVAUX

1. Evolution des crédits

Les dotations inscrites à ce titre au budget de la Mer enregistrent une diminution sensible. En effet :

– les crédits de paiement représentent 97,3 millions de francs, soit une diminution de 46,7 % ;

– les autorisations de programme pour l'équipement des ports de commerce et de pêche en métropole et dans les D.O.M. passent à 34,09 millions de francs, soit - 28,5 %.

Cependant, cette évolution ne peut être appréciée sans tenir compte du fonds spécial des grands travaux (F.S.G.T.), qui mobilisera cette année encore 200 millions de francs en autorisations de programme et en crédits de paiement pour la réalisation de travaux d'infrastructure portuaire.

Ainsi, en 1986, l'Etat consacrera 297,3 millions de francs en crédits de paiement et 234,09 millions de francs en autorisations de programme à des investissements dans les ports maritimes français.

Dans ces conditions, le tableau suivant, qui présente les dotations inscrites dans le projet de budget, n'a qu'une valeur indicative.

(en millions de francs)

	Crédits		Autorisations de programme	
	1985	1986	1985	1986
Etudes générales	1.850	2.200	1.800	1.530
Ports de commerce	114.100	74.840	38.320	27.210
Ports de pêche	5.550	6.500	1.000	850
Ports maritimes outre-mer	58.900	10.025	6.650	4.500
Total	180.400	93.565 — 48 %	47.770	34.090 — 28,6 %

2. Les programmes d'investissement

Les **principaux investissements prévus en 1986** dans les ports maritimes seront financés sur la 5ème tranche du Fonds spécial des grands travaux qui doit être engagée en 1986.

Le maintien en état du patrimoine (chenaux et digues de protection) représente la priorité des travaux d'investissement des ports autonomes. Mais l'adaptation des équipements portuaires à l'évolution des trafics des navires, essentielle pour la compétitivité des ports autonomes, doit être poursuivie.

Les principaux investissements susceptibles d'être engagés à court et moyen terme sont les suivants :

- dans le secteur du trafic conteneurisé, Marseille – Fos peut devenir le grand pôle portuaire de l'Europe du sud, comme en témoigne le choix fait par les U.S. Lines dans le cadre de leur ligne autour du monde. L'extension de son terminal à conteneur doit donc être poursuivie ;

- la capacité du Havre à recevoir les trafics d'équipement industriel doit être améliorée. Dans le même secteur d'activité, l'équipement du quai aux aciers de Dunkerque devra être amélioré ;

- les programmes d'approfondissement des chenaux d'accès aux ports d'estuaire doivent permettre d'améliorer les capacités de cargaison, notamment dans le secteur du vrac ;

- les travaux d'aménagement du port autonome de la Guadeloupe devront être poursuivis, conformément au contrat de Plan Etat-Région.

3. Les objectifs du Gouvernement

Les investissements prévus en 1986 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.

Pour mettre en oeuvre cette politique, une action solidaire de tous ceux qui contribuent à l'essor de nos ports (travailleurs portuaires, armateurs, manutentionnaires, transitaires, transporteurs) est nécessaire. Les modalités en seront définies au niveau local. L'animation en incombera aux établissements publics portuaires.

Au cours de sa séance du 12 novembre 1985, 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 le rejet des crédits des Ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1986.