

N° 97

# SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1982-1983

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

## AVIS

PRÉSENTÉ

*au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1), sur le projet de loi de finances pour 1983, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,*

TOME XIII

PORTS MARITIMES

Par M. Daniel MILLAUD,

Senateur

---

*(1) Cette commission est composée de MM Michel Chauty, président, Marcel Lucotte, Auguste Chupin, Bernard Legrand, Pierre Noé, vice-présidents, Francisque Collomb, Marcel Lemaire, André Barroux, Raymond Dumont, secrétaires, Octave Bajeux, Bernard Barbier, Georges Berchet, Jean-Marie Bouloux, Amedée Bouquerel, Jacques Braconnier, Raymond Brun, Pierre Ceccaldi-Pavard, Jean Chamant, William Chervy, Jean Colin, Henri Collard, Roland Courteau, Marcel Daunay, Bernard Desbrière, Hector Dubois, Emile Durieux, Gérard Ehlers, Roland Grimaldi, Paul Guillaumot, Remi Herment, Bernard-Charles Hugo (Ardèche), Bernard-Michel Hugo (Yvelines), René Jager, Maurice Janetti, Pierre Jeambrun, Paul Kauss, Pierre Lacour, Robert Laucournet, Bernard Laurent, France Lechenaut, Fernand Lefort, Charles-Edmond Lenglet, Paul Majassagne, Serge Mathieu, Daniel Millaud, Louis Minetti, Jacques Mossion, Georges Mouly, Jacques Moutet, Henri Olivier, Bernard Parmantier, Pierre Perrin, Jean Peyrafitte, Marc Plantegenest, Richard Pouille, Maurice PrevotEAU, Jean Puech, Jean-Marie Rausch, René Regnault, Michel Rigou, Roger Rinchet, Marcel Rosette, Jules Roujon, André Rouvière, Maurice Schumann, Michel Sordel, Raymond Spingard, Pierre Tajan, Fernand Tardy, René TraverT, Raoul Vadepied, Jacques Valade, Frederic Wirth, Joseph Yvon, Charles Zwickert*

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (7<sup>e</sup> légis.) 1063 et annexes, 1165 (annexe 22), 1167 (tome X), 1170 (tome VIII) et in-8° 290

Sénat : 94 et 95 (annexe 19) (1982-1983)

Loi de Finances - Ports maritimes

## SOMMAIRE

	Pages
<b>Introduction</b> .....	5
<b>PREMIERE PARTIE : L'ACTIVITE PORTUAIRE</b> .....	7
<b>I.- TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANCAIS : 1981</b> .....	7
<b>A. Trafic des marchandises</b> .....	7
1. Analyse générale .....	7
2. Trafic des ports autonomes .....	9
3. Trafic des ports d'outre-mer .....	11
4. Trafic des marchandises en conteneurs .....	12
5. Résultats du premier semestre 1982 .....	13
<b>B. Trafic des passagers</b> .....	15
<b>C. Résultats comparés des principaux ports européens</b> .....	16
<b>D. Part du commerce extérieur de la France transitant par les ports maritimes de commerce métropolitains</b> .....	17

<b>II.- FACTEURS DE VULNERABILITE DES PORTS FRANCAIS</b> .....	18
<b>A. La situation financière</b> .....	18
<b>B. Les détournements de trafic</b> .....	21
<b>C. La permanence des problèmes sociaux</b> .....	24
1. Les ouvriers dockers .....	24
2. Le personnel des ports autonomes .....	25
3. Le personnel des navires battant pavillon national .....	25
4. Le coût des mesures sociales .....	25
<b>D. Les problèmes de sécurité</b> .....	25
<b>E. Une politique portuaire européenne restée embryonnaire</b> .....	26
<b>F. Une politique inachevée de désenclavement</b> .....	27
<b>G. Une politique nationale portuaire de transition</b> .....	27
1. La décentralisation .....	27
2. La démocratisation .....	28
3. La planification .....	29

<b>DEUXIEME PARTIE : PRESENTATION DES CREDITS POUR 1983</b> .....	31
<b>I.- LES PORTS METROPOLITAINS</b> .....	33
<i>A. Les dépenses d'équipement</i> .....	33
<i>B. Les dépenses d'entretien et d'exploitation</i> .....	35
<b>II.- LES PORTS D'OUTRE-MER</b> .....	36
<b>EXAMEN EN COMMISSION</b> .....	38

MESDAMES, MESSIEURS,

Comme chaque année, la commission des Affaires économiques et du Plan exprime son avis sur le budget des ports maritimes. Mais s'il lui appartient d'apprécier le montant de l'effort budgétaire en termes de crédits, elle tient à souligner que ceux-ci, loin d'être négligeables, ne constituent qu'un élément de la politique portuaire. C'est en effet tout autant l'analyse du trafic traité par les ports qui permet d'estimer la part de ceux-ci dans les échanges extérieurs de la Nation et de rendre compte de leurs difficultés propres comme de celles, résultant des aléas de la conjoncture, qu'ils partagent avec leurs homologues européens.

Votre commission estime en outre que l'analyse de la politique portuaire gouvernementale constitue un élément fondamental d'appréciation de la situation des ports maritimes. C'est pourquoi elle regrette que les orientations du gouvernement en matière portuaire ne soient pas mieux précisées. Le Premier Ministre avait pourtant déclaré, lors de sa visite à Dunkerque en septembre 1981, que « les ports sont des instruments économiques essentiels » et qu'« indispensables aux importations et aux exportations, ils doivent s'adapter en permanence au volume et à la nature des transactions, ainsi qu'aux caractéristiques des navires ». Or, ces déclarations d'intention ne se sont pas traduites par des mesures appropriées et il semble que les projets de décentralisation et de démocratisation de la gestion ne soient encore qu'à peine esquissés.

## **PREMIERE PARTIE**

### **L'ACTIVITE PORTUAIRE**

#### **I.- TRAFIC DES PORTS MARITIMES FRANCAIS : 1981**

##### **A. TRAFIC DES MARCHANDISES**

###### **1. Analyse générale**

a) **Globalement**, le trafic commercial des ports maritimes français (pêche, avitaillement et T.O.M. exclus) aura porté, en 1981, sur 304,311 millions de tonnes (323,986 millions de tonnes en 1980), soit une diminution, d'une année sur l'autre, de 6,07%.

Si les marchandises diverses et les vracs confondus restent stables (+ 0,29%), les marchandises diverses seules augmentent de 4,9% et la baisse des trafics pétroliers se confirme (- 10,51%).

**b) Pour les ports métropolitains** (trafic total 299,6 millions de tonnes, soit une baisse de 6,22% par rapport à 1980), la réduction de la réception et du remport du pétrole brut (- 16,7%) découle de la diminution de la consommation des produits énergétiques pétroliers liquides. La part de ceux-ci, dans le trafic, a représenté 71,9% en 1972, 59,4% en 1980 et 56,7% en 1981.

Les entrées, 224,2 millions de tonnes, accusent une baisse générale de l'ordre de 10,39% avec une augmentation sensible (+ 17%) des conteneurs. Par contre, l'ensemble des produits aux sorties témoignent d'une hausse de 8,9% à laquelle participent les produits pétroliers raffinés.

**Année 1980 (en millions de tonnes)**

PORTS (classement géographique)	RECEPTIONS		EXPEDITIONS		TOTAL	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Dunkerque .....	33,3	9,6	7,8	2,2	41,1	11,8
Le Havre .....	62,6	49,6	14,8	8,7	77,4	58,3
Rouen .....	11,6	3,3	10,5	2,1	22,1	5,7
Nantes - Saint Nazaire ..	13,4	10,4	1,9	1,0	15,3	11,4
Bordeaux .....	10,4	7,8	2,9	1,6	13,3	9
Marseille .....	87,7	74,2	15,7	7,9	103,4	8
Ensemble des ports autonomes .....	219,01	154,9	53,6	23,8	272,6	178,7
Autres ports .....	31,2	9,6	15,7	1,5	16,9	11,1
Ensemble des ports .....	250,2	164,5	69,3	25,3	319,5	189,8

## Année 1981 (en millions de tonnes)

PORTS (classement géographique)	RECEPTIONS		EXPEDITIONS		TOTAL	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Dunkerque .....	29,7	7,3	7,9	2,1	37,6	9,4
Le Havre .....	56,3	43,7	15,5	8,2	71,8	51,9
Rouen .....	9,8	3,5	11,5	2,4	21,3	5,9
Nantes - Saint Nazaire .....	12,1	9,0	1,9	0,9	14,0	9,9
Bordeaux .....	9,1	6,7	2,9	1,3	12,0	8,0
Marseille .....	77,5	64,1	19,0	9,8	96,5	73,9
Ensemble des ports autonomes .....	194,5	134,3	58,7	24,7	253,2	159,0
Autres ports .....	29,7	9,2	16,7	1,6	46,4	10,8
Ensemble des ports .....	224,2	143,5	75,4	26,3	299,6	169,8

## 2. Trafic des ports autonomes

Le trafic commercial des six ports autonomes a représenté, en 1981, 84,5% de l'ensemble du trafic des ports de métropole (86,57% en 1980) et 93,63% du trafic pétrolier.

**Dunkerque** aura traité 37,6 millions de tonnes, soit 3,5 millions de tonnes de moins qu'en 1980 (- 8,51%). Cette diminution affecte principalement les produits pétroliers (- 2,4 MT). Les autres produits accusent une baisse de - 3,75% tandis que les marchandises diverses restent stables.

Le trafic du **Havre** (71,82 MT, - 7,23%) se décompose, au niveau des rubriques les plus importantes, de la façon suivante :

- import : 41,09 millions de tonnes de pétrole brut et 6,27 millions de tonnes de charbon ;



– import-export : 11,89 millions de tonnes d'autres vracs liquides, 1,38 millions de tonnes de céréales en vrac, 2,08 millions de tonnes d'autres vracs solides et, pour les marchandises diverses, 9,11 millions de tonnes traitées à 66,81% en conteneurs.

**Rouen** est le port autonome le moins atteint par la baisse nationale du trafic (– 3,61% pour 21,3 millions de tonnes). Il est vrai que Rouen importe peu de pétrole brut (0,69 millions de tonnes). Il faut signaler la diminution des importations de charbon due à la crise polonaise, diminution qui n'est pas encore compensée par le charbon américain. Rouen se distingue comme le premier grand port exportateur hors produits pétroliers (9,066 MT) et réalise, tous produits confondus, un excédent d'exportations sur les importations de 1,7 million de tonne. Les marchandises diverses, tant aux entrées qu'aux sorties, auront représenté 3,699 millions de tonnes.

D'une façon générale la raison – et la géographie – imposent au Havre et à Rouen d'être des ports complémentaires.

**Nantes-Saint-Nazaire** a vu décroître également son trafic (– 9,6%) : diminution des hydrocarbures (– 13,8%) et des autres liquides (– 20,7%). Par contre, on note une augmentation des vracs solides (+ 12%) due au charbon et une baisse des marchandises diverses (0,979 MT au lieu de 1,2 MT en 1980). Mais le cas de Nantes-Saint-Nazaire est particulier dans la mesure où, à la suite de difficultés rencontrées, devenu le plus grand port gazier européen, ce port réceptionne depuis quelques mois une part importante du gaz naturel algérien.

*Le port autonome de Bordeaux* a réalisé, en 1981, un trafic global de 12 MT, en retrait de 9,77% par rapport à l'année précédente. On constate un repli des hydrocarbures de 9,4 à 8 millions de tonnes (– 14,89%). Par contre, les autres marchandises ont pu atteindre 4 millions de tonnes, chiffre de 33% supérieur au volume de ces produits traités en 1972, année où le trafic total du port avait été le plus important. Il faut noter l'augmentation de 10% des conteneurs au Verdon, mais la stabilité globale des marchandises diverses (1,258 MT).

**Marseille-Fos**, septième port du monde, deuxième port européen et premier port français, n'a pas échappé à la stagnation économique internationale qui se traduit par une diminution de 10% du trafic des hydrocarbures et de 21% pour les seules importations de pétrole brut (51,6 MT

au lieu de 65,4 MT en 1980). Par contre, les vracs solides et liquides augmentent de + 2,8%, moins que les marchandises diverses – y compris les conteneurs – (+ 11,9%) qui avoisinent 10 millions de tonnes.

Deux ports, Le Havre et Dunkerque, dépassent 9 millions de tonnes dans la catégorie des marchandises diverses.

### 3. Trafic des ports d'Outre-Mer

Le trafic des ports des départements d'outre-mer ne présente pas exactement la même évolution que celle des ports de métropole : globalement, leur trafic augmente de 5%, hors produits pétroliers de + 9,94%, et ceux-ci diminuent de – 4,69%. Ces derniers représentent, en 1981, 30,56% du trafic total (33,68% en 1980).

Les ports de Saint Laurent du Maroni (– 23%), de la Pointe des Galets (– 0,72%) et de Mayotte (– 27%) accusent une régression de leur trafic.

#### Année 1980 (en milliers de tonnes)

PORTS	RECEPTIONS		EXPEDITIONS		TOTAL	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Guadeloupe (P.A.) .....	917	298	503	3	1 420	301
Fort de France .....	1 172	663	375	243	1 547	906
Degrad de Cannes .....	178	80	33	-	211	80
Saint Laurent du Maroni .....	7	5	19	-	26	5
Kourou .....	17	17	-	-	17	17
Pointe des Galets .....	938	201	309	1	1 247	202
Mayotte .....	17	-	1	-	18	-
<b>TOTAL .....</b>	<b>3 246</b>	<b>1 264</b>	<b>1 240</b>	<b>247</b>	<b>4 486</b>	<b>1 511</b>

## Année 1981 (en milliers de tonnes)

PORTS	RECEPTIONS		EXPEDITIONS		TOTAL	
	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers	Tous produits	dont produits pétroliers
Guadeloupe (P.A.) .....	1 028	303	516	-	1 544	303
Fort de France .....	1 162	592	496	241	1 658	833
Degrad de Cannes .....	196	80	23	-	219	80
Saint Laurent du Maroni .....	7	6	13	-	20	6
Kourou .....	19	19	-	-	19	19
Pointe des Galets .....	912	199	326	-	1 238	199
Mayotte .....	12	-	1	-	13	-
<b>TOTAL.....</b>	<b>3 336</b>	<b>1 199</b>	<b>1 375</b>	<b>241</b>	<b>4 711</b>	<b>1 440</b>

#### 4. Trafic des marchandises en conteneurs

Les marchandises en conteneurs de 6 mètres de long et plus ont représenté, en 1981, 25,6% des marchandises diverses traitées par les ports de commerce métropolitains contre 22,2% en 1980.

L'expansion continue de la conteneurisation est liée à la mutation des transports maritimes. Elle est générale et intéresse la presque totalité des ports. Elle induit à terme une diminution et une reconversion de la manutention et peut, dans certains cas, générer des « ports secs ».

## Conteneurs

PORTS (classement géographique)	1981	1980	Variations 1981/1980 en %
Dunkerque .....	647	680	- 4,9
Le Havre .....	6 087	4 769	+ 27,6
Rouen .....	1 079	865	+ 24,7
Bordeaux .....	449	434	+ 3,5
Marseille .....	3 586	2 909	+ 23,3
Autres ports .....	633	637	- 0,6
Ensemble des ports métropolitains .....	12 481	10 294	+ 21,3
dont aux sorties .....	7 289	5 857	+ 24,4

## 5. Résultats du premier semestre 1982

Les trafics de marchandises des ports autonomes pour le premier semestre 1982, et par comparaison avec le semestre correspondant de 1981, connaissent une baisse globale de -9,91% : diminution des import-export de pétrole brut (-15,59%), réduction des vracs - solides et liquides (-5,87%), stagnation légèrement négative des marchandises diverses (-0,58%).

Cette analyse globale recouvre des réalités nuancées suivant les ports et qui doivent être appréciées en pourcentages :

- **Dunkerque** : trafic total, - 7,07%, marchandises diverses, - 2,09%,  
vracs, - 0,61%, pétrole brut, - 33,14%

- **Le Havre** : trafic total - 25,05%, marchandises diverses, - 5,42%  
(tassement du trafic des conteneurs), vracs, - 15,90%, pétrole brut,  
- 32,50%.

- **Rouen** : trafic total, - 15,06%, marchandises diverses, - 1,11%,  
vracs, - 18,13% (baisse des céréales), pétrole brut, - 11,94%.

- **Nantes-Saint-Nazaire** : trafic total, + 2,51%, marchandises diverses, + 20,84%, vrac, + 9,82% (augmentation des réceptions de gaz liquéfié et de charbon), pétrole brut, - 7,29%.

- **Bordeaux** : trafic total, - 0,09%, marchandises diverses, + 5,85% (augmentation des entrées), vrac, - 14,46%, pétrole brut, + 32,38% (augmentation des entrées).

- **Marseille** : trafic total, - 0,98%, marchandises diverses, + 1,63%, vrac, + 2,93%, pétrole brut, - 3,17%.

### Ensemble des ports

PORTS (classement géographique)	1er semestre 1981			1er 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-St-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 des ports autonomes .....	15 400	62 530	130 194	15 310	52 781	117 283
Sète .....	651	1 835	4 124	698	1 940	4 610
Calais .....	2 375	-	2 956	2 974	-	3 659
La Rochelle .....	747	-	2 349	768	-	2 130
Boulogne .....	1 068	-	1 976	1 144	-	1 945
Bayonne .....	30	-	1 565	26	-	1 390
Lorient .....	2	-	1 125	0	-	1 350
Brest .....	150	-	1 119	158	-	1 159
Caen .....	318	-	988	288	-	1 210
Autres ports .....	2 249	-	4 607	1 896	-	4 615
Ensemble des autres ports .....	7 590	-	20 807	7 952	-	22 068
TOTAL .....	22 990	64 355	151 001	23 262	54 721	139 351

## **B. TRAFIC DES PASSAGERS**

En 1981, le trafic des passagers débarqués et embarqués, non compris celui assuré par les services côtiers de transport, a progressé de 12,2% par rapport à 1980. Avec 19,3 millions de voyageurs, il a enregistré un nouveau record. Une fois de plus, les voyageurs à l'entrée (9 643 000) sont plus nombreux qu'à la sortie (9 593 000).

Calais est le port le plus important (7 278 000), suivi par Boulogne-sur Mer (3 488 000) : ces deux ports assurent ensemble plus de la moitié (56%) du trafic des ports métropolitains.

Les autres ports importants sont, par ordre décroissant : Marseille (1 034 000), Le Havre (1 029 000), Cherbourg (904 000), Dieppe (853 000), Bastia (851 000), Saint-Malo (755 000), Nice (678 000), Dunkerque (550 000), Ajaccio (512 000).

Le trafic international pour les relations trans-Manche représente 85,9% du trafic global des voyageurs. Les liaisons avec les îles britanniques (Royaume-Uni, Îles anglo-normandes, Irlande) sont assurées à 76,6% par le pavillon britannique.

### **C. RESULTATS COMPARES DES PRINCIPAUX PORTS EUROPEENS**

L'évolution en 1981 du trafic des principaux ports européens est comparable à celle des ports autonomes français : réduction du trafic des hydrocarbures (pétrole brut), stagnation ou légère amélioration des autres vrac et des marchandises diverses.

(en millions de tonnes)

Ports	1980				1981*			
	A	B	C	D	A	B	C	D
Amsterdam ...	5,7	2,7	14,0	22,4	ND	3,1	ND	20,2
Rotterdam ...	151,8	28,5	92,7	273,0	126,7	37,9	87,4	252,0
Anvers ...	17,4	28,5	36,1	82,0	15,6	31,0	33,4	80,0
Zeebrugge ...	5,4	6,5	2,3	14,2	4,5	6,4	1,9	12,8
Brême ...	3,2	16,7	7,1	27,0	ND	ND	ND	ND
Hambourg ...	18,0	18,2	26,3	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
Bilbao ...	11,9	3,6	5,4	20,9	ND	ND	ND	ND
Barcelone ...	5,4	4,3	6,7	16,4	4,9	4,4	8,4	17,7
Londres ...	23,5	ND	ND	48,1	ND	ND	ND	ND

\* Résultats provisoires le plus souvent.

A : hydrocarbures bruts et raffinés.

B : marchandises diverses.

C : autres marchandises.

D : total.

ND : non disponible.

**D. PART DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA FRANCE TRANSITANT PAR LES PORTS MARITIMES DE COMMERCE METROPOLITAINS**

Pour les quatre dernières années, les pourcentages, en tonnage, démontrent qu'une part non négligeable du commerce extérieur hors continental n'est pas traitée par les ports français.

**Trafic international des ports métropolitains**

<b>Années</b>	<b>Importations (1)</b>	<b>Exportations (1)</b>
1978 .....	76,2	31,0
1979 .....	76,3	33,8
1980 .....	75,1	35,2
1981 .....	69,4	38,7

(1) : Pourcentage des tonnages



## II.- FACTEURS DE VULNERABILITE DES PORTS FRANCAIS

### A. LA SITUATION FINANCIERE

a) L'analyse des trafics a montré le pourcentage important des hydrocarbures traités par les ports autonomes. Certains d'entre eux sont particulièrement touchés par cette récession et la part de leurs recettes provenant du pétrole se dégrade depuis plusieurs années. D'autre part, beaucoup de trafics sont irréguliers d'une année à l'autre. Autant d'éléments qui pénalisent les budgets portuaires d'autant qu'ils doivent être présentés en équilibre. Bien que les ports autonomes aient leurs tarifs propres, ils ont néanmoins besoin d'autorisations pour procéder aux augmentations commandées par les nécessités de la conjoncture. Il faut noter que les majorations intervenues en 1982 n'ont pas conduit à des hausses moyennes supérieures à 10% pour le trafic national et 13% pour le trafic international.

Mais si l'on tient compte de la parité monétaire, on constate que ces hausses sont effacées par le taux de notre inflation permanente et les dévaluations : en comparant les cours du florin néerlandais et du franc français (1976-1982), les tarifs du port de Rotterdam ont augmenté de 106,8% sur cette période contre 94,23% pour ceux de Dunkerque et de 87,2% pour ceux du Havre.

b) Il faut relever également que, contrairement à la loi, **les crédits d'entretien** des accès des ports n'ont pas suivi ni l'évolution de l'érosion monétaire ni pris en compte les sommes nécessaires à l'entretien des nouveaux équipements. Ces charges sont donc supportées par les usagers après transit au travers des budgets portuaires.

**c) Equilibre financier :**

– Les éléments précédents vont se traduire, pour les budgets 1982, par des déficits d'exploitation susceptibles de dégrader la capacité d'autofinancement des ports que ceux-ci s'étaient attachés à reconstituer au cours des dernières années.

– A l'exception du port de Nantes–Saint-Nazaire, les résultats des ports autonomes en 1981 sont inférieurs à ceux de 1980. Trois ports enregistrent un déficit d'exploitation, minime à Rouen, important à Bordeaux et Marseille.

**Résultats d'exploitation après frais financiers, amortissements et avant pertes et profits (en millions de francs)**

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-Saint-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

– Chacun de ces ports ayant opté pour une politique d'amortissements différente, il convient d'apprécier les ressources dont il pourra disposer pour faire face aux remboursements de ses nouveaux emprunts et à ses nouveaux investissements ; la comparaison de leur marge brute d'autofinancement permet cette appréciation.

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

**Marge brute d'autofinancement (en millions de francs)**

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-Saint-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

**Marge nette d'autofinancement (en millions de francs)**

Années	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes-Saint-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

On trouvera en annexe la part des recettes d'exploitation provenant du pétrole pour chacun des ports autonomes.

d) **Endettement** : L'endettement des ports toujours élevé est variable suivant les établissements portuaires.

- *Marseille* : La progression de la dette diminue et le ratio « endettement sur chiffres d'affaires » passe de 2,07 en 1980 à 1,99 en 1981.

- *Le Havre* : Même observation que pour Marseille ; le ratio pour 1981 est 2,27 (2,4 en 1980).

- *Dunkerque* : Diminution de l'endettement pour la quatrième année consécutive.

- *Rouen* : Pour la deuxième année consécutive, l'autofinancement augmente plus vite que la dette.

- *Bordeaux* : L'endettement en francs constants a diminué ces dernières années, mais la faiblesse du chiffre d'affaires en 1981 se traduit par un ratio de 2,23 (au lieu de 2,19 en 1980).

- *Nantes-Saint-Nazaire* : La dette a augmenté de plus de 24% en un an (355 MF en 1980 et 442 MF en 1981) car le port a dû réaliser des investissements considérables pour la réception du charbon et, surtout, du méthane.

**e) Problème de la T.V.A. récupérée sur les investissements des ports maritimes**

Ce problème se pose uniquement - actuellement - au niveau des ports de commerce et de pêche *non autonomes* et fait apparaître une discrimination.

En effet, en application des dispositions de l'article 216 de l'annexe II du Code général des impôts, les concessionnaires d'outillage public portuaire récupèrent la T.V.A. ayant grevé les investissements des infrastructures qui leur sont concédés ;

En revanche, lorsqu'ils apportent un fonds de concours à l'Etat pour la réalisation d'une infrastructure, ils n'ont pu, jusqu'à présent, récupérer la T.V.A. sur ce fonds de concours.

Votre commission croit devoir attirer l'attention du Gouvernement sur ce problème qui devrait pouvoir se régler sans difficulté.

**B. LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC**

Le transit par des ports étrangers des cargaisons maritimes qui relèvent de notre commerce extérieur à l'importation comme à l'exportation, est mieux connu depuis la publication des résultats de la banque des données SITRAM qui figurent ci-après :

## Évolution des trafics détourné et semi-détourné

(tonnages en milliers de tonnes)

	1978	% par rapport aux échanges français totaux	1979	% par rapport aux échanges français totaux	1980	% par rapport aux échanges français totaux
<b>TONNAGES</b>						
Trafic détourné						
– aux importations ...	9 388	5,26	10 874	5,47	13 390	6,90
– aux exportations ...	4 908	13,82	4 852	12,60	4 505	12,20
globalement .....	14 296	6,68	15 726	6,63	17 895	7,75
Trafic semi-détourné						
– aux importations ...	1 337	0,75	748	0,37	1 103	0,57
– aux exportations ...	115	0,32	103	0,26	85	0,23
globalement .....	1 452	0,67	851	0,35	1 188	0,51
<b>VALEURS</b>						
Trafic détourné						
– aux importations ...	24 074	13,51	30 194	13,79	36 757	12,60
– aux exportations ...	16 851	11,44	18 437	10,12	20 947	9,98
globalement .....	40 925	12,69	48 631	12,12	57 704	11,50
Trafic semi-détourné						
– aux importations ...	2 003	1,14	1 973	0,90	2 554	0,88
– aux exportations ...	315	0,21	655	0,36	469	0,22
globalement .....	2 318	0,72	2 628	0,65	3 023	0,60

Ventilation, par mode de transport, des trafics détournés  
par les ports belges et néerlandais en 1980

	Voie d'eau		Fer		Route		Oléoduc	
	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%	Mio t	%
Importations	6,548	50,15	2,121	16,24	2,382	18,25	2,005	15,36
Exportations	0,843	19,73	1,998	46,76	1,432	33,51	–	–
Total	7,391	42,65	4,119	23,77	3,814	22,01	2,005	11,57

On constate une légère diminution en tonnage en 1981, 16 millions de tonnes dont 11 à l'importation et 5 à l'exportation. Ce phénomène porte principalement sur les marchandises diverses et représente respectivement 19% et 15% des importations et des exportations de ces produits. En bénéficient les ports du Bénélux (Anvers, Rotterdam) et certains autres ports tels que Hambourg, Gênes, Bilbao, Barcelone.

Tous ces trafics ne sont pas récupérables, compte tenu de certaines positions géographiques.

Néanmoins, se poursuivent les actions engagées précédemment dans plusieurs domaines pour améliorer la compétitivité portuaire française.

C'est ainsi que la plupart des ports (tous les ports autonomes) disposent d'un service commercial ou d'une cellule spécialisée de prospective et d'études économiques. Les actions commerciales de promotion se situent en France ou à l'étranger.

Il était également nécessaire de valoriser les structures portuaires. Simprofrance vient de proposer un certain nombre de mesures qui portent :

- sur une meilleure information des différents usagers,
- sur l'amélioration de l'organisation portuaire,
- sur la simplification ou l'aménagement éventuel des procédures commerciales, bancaires et douanières.

Si l'on peut regretter « l'enterrement » par les armateurs du projet TRIM (1), il faut relever que le système SOFI, en voie d'installation dans plusieurs ports par l'administration des douanes, informatise les procédures de dédouanement.

Il ne faudrait pas négliger non plus les pratiques fiscales qui pénalisent les transporteurs routiers nationaux (T.V.A., tarification routière obligatoire, licence zone longue) et qui favorisent les pays voisins.

(1) TRIM : Traitement rationnel des informations maritimes.

Enfin, il convient de considérer que les ports de commerce métropolitains assurent le transit direct de certaines marchandises pour le compte de pays étrangers : il n'est pas exagéré d'évaluer ce trafic à environ 10%, du trafic total (soit 29 à 30 millions de tonnes, dont 22 millions de tonnes de pétrole brut).

## **C. LA PERMANENCE DES PROBLEMES SOCIAUX**

### **1. Les ouvriers dockers**

Il n'est pas inintéressant de situer l'importance des mouvements de grèves animés par cette catégorie professionnelle dans chacun des ports autonomes.

– *Dunkerque* : 7 arrêts de travail : perte de 2,8% d'heures en 1981 ; 5 arrêts : perte de 1,4% d'heures pour le premier semestre 1982.

– *Le Havre* : 6 arrêts de travail : perte de 2,6% d'heures en 1981 ; 4 arrêts : perte de 0,5% d'heures pour le premier semestre 1982.

– *Rouen* : 7 arrêts de travail : perte de 5,6% d'heures en 1981 ; 4 arrêts : perte de 1,3% d'heures pour le premier semestre 1982.

– *Nantes-Saint-Nazaire* : 11 arrêts de travail : perte de 5% d'heures en 1981 ; 3 arrêts : perte de 1,2% d'heures pour le premier semestre 1982.

– *Bordeaux* : 9 arrêts de travail : perte de 4,7% d'heures en 1981 ; 3 arrêts : perte de 1,2% d'heures pour le premier semestre 1982.

– *Marseille* : 10 arrêts de travail : perte de 4% d'heures en 1981 ; 3 arrêts : perte de 1,1% d'heures pour le premier semestre 1982.

En outre, en 1981, 7 grèves de 24 heures ont été suivies dans tous les ports français. En 1982, les ouvriers dockers ont participé à une journée nationale d'action.

La situation des dockers est préoccupante et le malaise, persistant, a une cause profonde : l'inadaptation de la profession, actuellement pléthorique face à la mutation des structures des transports et de la manutention. Bien que les effectifs aient diminué, les dockers professionnels

sont passés de 14 229 au 31 décembre 1980 à 13 900 au 31 décembre 1981 et 13 080 au 30 juin 1982, le taux d'inemploi reste élevé : 21,80% en 1980, 23,28% en 1981 et 23,25% pour le premier semestre 1982.

L'ordonnance n° 234 du 11 mars 1982 a permis la conclusion entre l'Etat et la CAINAGOD (1) d'une convention d'allocations spéciales du Fonds national de l'emploi au bénéfice des ouvriers dockers. Cela autorise le départ anticipé des ouvriers dockers âgés (55 ou 56 ans suivant les ports plus ou moins affectés par l'inemploi). Cela devrait permettre d'assainir la situation dans certains ports. Il faudrait être plus prudent dans la multiplication des contrats de solidarité conclus dans les ports, ce qui pourrait aggraver le phénomène que nous venons de constater.

## **2. Le personnel des ports autonomes**

Aucun arrêt important n'a été constaté dans le personnel d'exploitation et d'outillage.

## **3. Le personnel des navires battant pavillon national**

Des mouvements de grève de ce personnel ont amené des arrêts de travail de 48 heures chez les marins portuaires (remorquage, pilotage, etc.).

## **4. Le coût des mesures sociales**

Il a été notamment signalé que la diminution de la durée du travail va entraîner la création d'une cinquième bordée sur les remorqueurs qui se traduira par un surcoût de l'ordre de 25% des charges de personnel. D'une façon générale, votre commission estime qu'aucune opération sociale ne devrait entraîner d'augmentation tarifaire pénalisant les efforts de compétitivité entrepris.

## ***D. LES PROBLEMES DE SECURITE***

- Ils concernent en priorité les risques induits par les activités des navires pétroliers. A l'heure actuelle, les conditions techniques des infrastructures portuaires et l'installation de centres de régulation et de contrôle des navires, la mise en place de matériels de remorquage puissants, de matériels de lutte contre l'incendie et de personnels qualifiés, semblent satisfaisantes.

(1) Caisse Nationale de garantie des ouvriers dockers.



D'autre part, depuis le 1er juillet 1982, date de son entrée en vigueur, le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires étrangers dans les ports, conclu entre les différentes nations maritimes de l'Europe occidentale, va permettre une intensification des contrôles des navires, et une harmonisation de ces contrôles entre les états européens. Les inspections porteront non seulement sur les équipements du navire, mais également sur la qualification des équipages. Parallèlement, le centre administratif des affaires maritimes de Saint-Malo va éditer les listes des navires contrôlés dans les différents ports européens.

Enfin, un réexamen du règlement sur le transport et la manutention des matières dangereuses dans les ports maritimes est en cours et un groupe de travail sera chargé d'étudier les conditions nécessaires pour l'efficacité maxima de la lutte contre les sinistres.

- Votre commission estime souhaitable que le ministère de l'intérieur et de la décentralisation participe au gardiennage général dans l'enceinte des ports pour assurer la sécurité de la marchandises. En effet, les ports ont, dans ce domaine, des charges importantes que la puissance publique doit partager. Mais veut-on peut-être volontairement ignorer un phénomène dont l'importance apparaîtra quand on acceptera de le chiffrer.

### ***E. UNE POLITIQUE PORTUAIRE EUROPEENNE RESTEE EMBRYONNAIRE***

Depuis 1972, à l'initiative et sous l'égide de la Commission des Communautés Européennes, des discussions ont lieu sur les problèmes portuaires d'intérêt commun.

Une coopération portuaire se poursuit :

- par le biais d'un groupe de travail qui se réunit tous les ans ;
- par l'élaboration d'un système technique expérimental d'information sur le transport des matières dangereuses ;

– par la constitution d'une association européenne pour l'informatique portuaire dont le siège est à Anvers. Un contrat de collaboration a été passé avec la commission qui a financé l'installation d'un réseau expérimental d'échanges d'informations (caractéristiques du navire, cargaison, horaires).

Il faut relever également l'intervention du Fonds européen de Développement régional (F.E.D.E.R.) qui est appréciable. En 1981, le total des concours du Fonds s'est élevé à 126,7 millions de francs. La part la plus importante (96 MF) a été consacrée au nouveau port de la Réunion. Il faut rappeler que le F.E.D.E.R. attribue son concours à chaque Etat membre qui doit assurer intégralement le financement préalable de l'investissement considéré : il s'agit de remboursement d'une partie du financement national.

### ***F. UNE POLITIQUE INACHEVÉE DE DESENCLAVEMENT***

Contrairement à leurs principaux concurrents européens, les ports français sont victimes de leur nombre et de leur enclavement régional. Depuis plusieurs années, un effort est fait en faveur de leur désenclavement progressif. L'accent est mis, d'une part, sur les investissements routiers : 138,674 MF en 1981, 218,058 MF en 1982 ; et, d'autre part, sur les voies navigables : 62,8 MF en 1981, 122 MF prévus en 1983 (raccordement du port Ouest de Dunkerque au réseau fluvial, canal du Rhône à Sète et liaison Rhône- Fos).

### ***G. UNE POLITIQUE NATIONALE PORTUAIRE DE TRANSITION***

Les voix les plus autorisées ont mis l'accent sur la *décentralisation*, la *démocratisation* et la *planification*. Mais au-delà des mots, il est difficile d'apprécier aujourd'hui la réalité des intentions exprimées, même à travers le budget présenté.

#### **1. La décentralisation**

Le projet de loi relatif à la répartition des compétences (n° 409) a été modifié par la lettre rectificative (n° 516). Les dispositions concernant les ports seront donc étudiées ultérieurement par le Parlement. Il

faut préciser que les ports autonomes ainsi que les principaux ports de commerce et de pêche non autonomes seront sous l'autorité de l'Etat, ce qui rendra caduque la classification à leur égard des catégories I et II.

Tous les autres ports non autonomes de commerce et de pêche avec, le cas échéant, une activité de plaisance relèveront de la compétence du département qui deviendra à leur égard autorité concédante et disposera, dans le cadre du code des ports maritimes, de tous les pouvoirs de décision les concernant ainsi que du transfert des moyens budgétaires correspondants. Les ports maritimes affectés uniquement à la plaisance relèveront de la compétence des communes avec un transfert similaire de pouvoirs et de ressources.

Il faudra attendre l'issue des débats parlementaires pour porter un jugement précis sur les conséquences des dispositions prévues. Les chambres de commerce feront-elles les frais de l'opération ? Votre commission souhaiterait avoir des précisions sur ce point.

## **2. La démocratisation**

Cette formulation recouvre en fait deux opérations :

a) Elle tend à substituer à la notion de *Commission permanente d'enquête* qui donne son avis sur les projets, tarifs, etc. et où sont représentés à la fois l'Etat, la commune, la chambre de commerce et le conseil général, celle de *conseils portuaires* où siègeraient également les représentants des usagers, et des travailleurs.

Là encore, il faudra attendre la concrétisation réglementaire des intentions des autorités gouvernementales.

b) *Réforme de la composition des conseils d'administration des ports autonomes*

Votre commission regrette le manque de clarté dans la volonté actuelle de modifier unilatéralement par voie réglementaire la composition des conseils d'administration des ports autonomes. Augmenter la représentation salariale et celle des collectivités locales sans intervention législative détruira l'équilibre initiale au détriment, sans doute, des assemblées consulaires.

### 3. La planification

Le plan intérimaire pour 1982 et 1983 insiste sur la nécessité d'adapter « les équipements portuaires au trafic et aux nouveaux besoins (charbon, agro-alimentaire) ».

Ces objectifs seront certainement atteints (nouveau quai à Pondéroux Ouest au port autonome de Dunkerque, terminal charbonnier et quai à vracs agro-alimentaires de Moutoir au port autonome de Nantes-Saint-Nazaire, centre multivrac au Havre et, ultérieurement, quai minéralier à Marseille).

Votre commission s'en félicite, mais elle estime que, parallèlement, l'équipement pour le traitement des marchandises diverses par la conteneurisation devra se poursuivre.

Mais elle considère que la publication d'un plan de cinq ans est urgente pour les raisons suivantes :

- la politique énergétique n'a pas encore su apprécier exactement la consommation de charbon et tout porte à croire que le volume de celle-ci restera stable ;

- il n'existe pas de prospective du flux de exportations agro-alimentaires qui présentent des variations sensibles.

En tout état de cause, le bon sens commandera, pour l'avenir, de privilégier et de concentrer les gros équipements sur les ports les plus stratégiques, d'améliorer et au moins d'entretenir les infrastructures existantes, et d'adapter ou transformer les superstructures.

## **DEUXIEME PARTIE**

### **PRESENTATION DES CREDITS POUR 1983**

L'ensemble des moyens de paiement destinés aux ports maritimes, crédits de paiement plus dépenses ordinaires, atteint dans le projet de budget pour 1983, un montant de 862,3 millions de francs contre 815,6 millions de francs en 1982, soit une progression de 5,7% mais une régression de près de 6% en francs constants.

Quant aux autorisations de programme, elles subissent une diminution due à la non reconduction de la dotation exceptionnelle de 160 millions de francs inscrits en 1982 et destinée à la construction du nouveau port de La Réunion. En dehors de cette ligne budgétaire concernant les ports d'outre-mer, les autorisations de programme sont en progression d'environ 10,35%, la dotation passant de 324 millions de francs en 1982 à 358 millions de francs en 1983.

Enfin, les crédits d'entretien destinés aux ports non autonomes augmentent de 8,35% (40,2 millions de francs au lieu de 37,1 millions de francs) et la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes s'accroît de 8,66% (405,3 millions de francs contre 382,2 millions de francs), ce qui signifie une diminution en francs constants.

Par ailleurs, ont été inscrits au budget 1983 les 128 emplois d'officiers de port et officiers de port adjoints ainsi que les 93 emplois de surveillants des ports qui étaient auparavant gérés par le Ministère de l'Urbanisme et du Logement. Le détail de ces crédits et les projets correspondant figurent ci-après.

## I. LES PORTS METROPOLITAINS

### A. LES DEPENSES D'EQUIPEMENT

Les dépenses d'équipement pour les ports métropolitains augmentent de 10,35% en autorisations de programme (358,07 millions de francs contre 324,5 millions de francs). L'évolution des différents chapitres est la suivante :

– *Chapitre 5530*

● *Article 10 « Etudes générales »* : 2,8 MF en autorisations de programme et 2 MF en crédits de paiement, soit une diminution respective de 90% et 60% pour cette ligne.

● *Article 30 « Ports de commerce »*. Ces crédits sont destinés aux opérations d'infrastructures portuaires. Ils augmentent de 10,3% en autorisations de programme avec 353 MF et diminuent en crédits de paiement passant de 262,3 MF à 266,7 MF.

Les principaux investissements prévus en 1983 dans les ports maritimes de commerce concernent les équipements suivants :

– Le Havre : réalisation d'un centre multivrac et achèvement des travaux de défense contre la mer dans la zone de stockage d'Antifer

– Rouen : amélioration du chenal d'accès

– Nantes-Saint-Nazaire : achèvement du quai à vracs de Montoir pour l'agro-alimentaire et amélioration des accès au terminal charbonnier de Montoir.

– Bordeaux : travaux liés à l'aménagement de Bassens

– Marseille : achèvement du remodelage du bassin de la Pinède. Construction d'un quai à marchandises diverses en darse n° 3 à Fos. Achèvement de l'amélioration des accès Solmer en darse N° 1 à Fos.

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

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.

L'aménagement des ports français pour la réception des combustibles minéraux solides par voie maritime a constitué une des priorités dans la programmation des investissements portuaires en 1981 et 1982. Le budget 1983 permettra également la construction d'un nouveau quai minéralier à Marseille et d'un centre multivrac au Havre.

Par ailleurs, sera poursuivie l'amélioration des équipements pour les marchandises diverses dans la Basse-Seine (accès au port de Rouen) et de Marseille-Fos.

● *Article 50 « Ports de pêche »* : Cet article comporte 10 MF en autorisations de programme contre 7,8 MF en 1982, soit une progression de 29%. En revanche, les crédits de paiement diminuent de 34% (9 MF au lieu de 13,5 MF en 1982). Cette dotation permettra la poursuite de l'amélioration des installations des ports de pêche suivants :

– Lorient : construction d'un quai à Kergroise

– La Rochelle : achèvement des travaux de Chef de Baie

Au titre V, les crédits du *chapitre 53-30 « Ports maritimes et protection du littoral »* évoluent comme suit :

● *Article 20 « Aménagement du rivage marin - sentier du douanier »* : 2,5 millions de francs en autorisations de programme et 2 millions de francs en crédits de paiement (soit une stagnation en autorisations de programme et une régression de 50% en crédits de paiement). Ces opérations permettent la poursuite des opérations liées à l'établissement de la servitude dite du sentier du douanier instituée par la loi du 31 décembre 1976 le long du rivage marin.



- *Article 80 « Protection contre les eaux de la mer »* : doté d'un million de francs en autorisations de programme comme en crédits de paiement, cet article connaît une stagnation par rapport à 1982.

- *Article 90 « Lutte contre la pollution accidentelle du littoral et de la mer par les hydrocarbures »* : les crédits stagnent en autorisations de paiement avec 27 millions de francs comme en 1982 mais diminuent en crédits de paiement (22 millions de francs contre 32,3 millions de francs).

Enfin, au titre VI, les crédits du *chapitre 65-30* évoluent comme suit :

- *Article 10 « Ports maritimes en métropole - Ports concédés »* : la dotation de cet article progresse de 3% en autorisations de programme avec 16,2 millions de francs contre 15,8 millions de francs en 1982 et stagne en crédits de paiement. L'Etat subventionnera sur ces crédits l'équipement des ports qui ont fait l'objet d'une concession d'exploitation, en tenant compte des besoins du trafic, principalement en Bretagne et dans les pays de la Loire.

## **B. LES DEPENSES D'ENTRETIEN ET D'EXPLOITATION**

Les crédits se décomposent comme suit :

- *Chapitre 35-34* : 3,7 millions de francs sont prévus contre 7,5 millions de francs en 1982, soit une régression de 100%.

- *Chapitre 44-34* : La dotation demandée en 1983 se monte à 415,3 MF en augmentation de 8,7 % par rapport à 1982 : cette augmentation est destinée à couvrir la croissance de la part des dépenses des ports autonomes donnant lieu à remboursement qui correspondent à des charges de personnel, à l'acquisition de carburants et à des charges d'entretien supplémentaires résultant de l'augmentation générale des coûts prévue pour 1983.

Enfin, au *chapitre 34-34 « Carburants et lubrifiants »*, l'article 40 est doté de 0,4 million de francs contre un million de francs en 1982.

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

### *Présentation des crédits et travaux prévus*

A l'article 70 du chapitre 53-30, sont inscrits 23 millions de francs en autorisations de programme pour la réalisation des infrastructures des ports d'outre-mer. Cette dotation s'élevait à 160 millions de francs en 1982 et était destinée à la construction du nouveau port de la Réunion. Aussi, cette forte régression des crédits ne signifie-t-elle pas un désengagement de l'Etat dans le domaine des investissements des ports d'outre-mer. Les crédits de paiement s'élèvent à 95 millions de francs, ce qui représente une légère progression par rapport à 1982 où ils atteignaient 88,5 millions de francs.

Ces crédits permettront la poursuite de l'adaptation des infrastructures à l'évolution du trafic et des besoins et, en particulier :

- le rétablissement des profondeurs au Degrad des Cannes et à Saint-Laurent (Guyane) ;
- des opérations de dragage à Fort-de-France ;
- des aménagements pour la pêche à Saint-Pierre et Miquelon.

En outre, 2,8 millions de francs en autorisations de programme et 2 millions de francs en crédits de paiement sont prévus à l'article 20 du chapitre 63-30 relatif aux ports d'outre-mer concédés afin de poursuivre l'action d'adaptation des infrastructures à l'évolution du trafic et des besoins.

## Budget ports 1983 (unité : million de francs)

	1982	1983 (2)
<i>Ports de métropole</i>		
- Ports de commerce .....	324,5	358,07
dont : ports autonomes .....	214	241
ports non autonomes .....	110,5	92
somme à valoir .....		25
- Ports de pêche .....	7,8	10
- Ports concédés de commerce ou de pêche .....	15,8	16,2
<b>TOTAL METROPOLE .....</b>	<b>348,1</b>	<b>384,27</b>
<i>Ports d'Outre-Mer</i>		
- Ports avec concession d'outillage .....	183 (1)	23
dont port autonome .....	0,4	
- Ports concédés .....	2,8	2,8
<b>TOTAL OUTRE-MER .....</b>	<b>185,8</b>	<b>25,8</b>

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

(2) répartition provisoire pour 1983 en ce qui concerne les ports de Métropole

## EXAMEN EN COMMISSION

Au cours du débat qui a suivi l'exposé du rapporteur pour avis, M. Michel Chauty, président, a précisé que si le port de Nantes-Saint-Nazaire a maintenu son activité grâce au charbon et au méthane, ses résultats pour les exportations de marchandises diverses ne dépassent pas le million de tonnes, ce qui est dramatique sur le plan économique.

M. Maurice Schumann a, pour sa part, indiqué qu'en sa qualité d'administrateur du port de Dunkerque, il est plus pessimiste encore que le rapporteur pour avis sur la situation des ports français. Il a rappelé que le port d'Anvers a vu son trafic augmenter de 11% en un an, alors que celui de Dunkerque diminuait de 16% en deux ans ; il a regretté le manque de coordination entre la politique d'équipements portuaires et la politique énergétique. Il a précisé que trois problèmes se posent au port de Dunkerque : le premier est celui de son équipement qui doit être réglé, d'une part, par l'engagement de travaux de la liaison entre le port est et le port ouest et, d'autre part, par la construction d'un terminal céréalier qui tarde à être entreprise ; le second problème est relatif au développement du trafic par conteneurs sur lequel il conviendrait d'attirer l'attention du gouvernement ; le troisième concerne les détournements de trafic que M. Maurice Schumann souhaite voir pris en compte dans une politique portuaire d'ensemble de lutte contre les concurrences de toutes sortes.

M. Jacques Braconnier a interrogé le rapporteur pour avis sur le niveau des tarifs portuaires et sur le temps d'immobilisation des cargos dans les ports français par rapport à leurs concurrents étrangers ; il s'est également inquiété de la décision d'appliquer la T.V.A. dans les ports de plaisance, aux bateaux battant pavillon étranger, qui a provoqué le départ d'un grand nombre d'entre eux.

M. Raymond Dumont a admis que le port de Calais réalise des performances pour le trafic de voyageurs, mais il a estimé que cette hausse bénéficiera plutôt aux ports belges, aussi longtemps que les travaux de déplacement de la jetée est ne seront pas entrepris.

M. William Chervy s'est interrogé sur le lien existant entre la baisse du trafic et le mauvais désenclavement des ports français.

M. Gérard Ehlers a mis en évidence l'importance de l'arrière-pays pour la rentabilité portuaire. Il a estimé que Dunkerque, constituant un véritable poumon économique régional, doit être orienté vers l'intérieur comme vers l'extérieur. Il a indiqué que 71% des bateaux passant par les chantiers de réparation navale de Dunkerque sont étrangers alors que, paradoxalement, les navires français font effectuer leurs réparations hors de France. Il a déclaré qu'il partage l'avis du rapporteur pour avis sur la gravité des problèmes de détournement de trafic et insisté sur la nécessité de prendre la décision politique de les faire cesser. Il a estimé inadmissible que la région Nord-Pas-de Calais soit le premier client d'Anvers et que ce port traite plus de marchandises diverses françaises que Dunkerque. Il a rappelé le problème posé depuis 1974 par le non-raccordement du canal à grand gabarit de Dunkerque à Valenciennes. Il a enfin souhaité qu'une politique portuaire active soit menée pour mettre fin à cette situation.

Répondant aux intervenants, M. Daniel Millaud a indiqué que l'on ne dispose pas, en France, de statistiques sur les coûts des ports étrangers et que le temps d'immobilisation des navires dans nos ports est difficile à apprécier. Il a également précisé que les données relatives aux détournements de trafics proviennent de la banque Sitram. Il a enfin fait le bilan de la politique menée en faveur du désenclavement des ports français dans le secteur routier et fluvial et rappelé que 293,5 millions de francs y ont été consacrés en 1982.

\*  
\*\*

A la suite de ces interventions, les conclusions du rapporteur pour avis tendant à s'en remettre à la sagesse du Sénat pour les dispositions budgétaires relatives aux ports maritimes inscrites dans la loi de finances 1983 ont été adoptées par la majorité de la commission, les commissaires socialistes et communistes ayant, pour leur part, voté contre ces conclusions.

## ANNEXE

## Part des recettes d'exploitation provenant du pétrole (ports autonomes)

Recettes d'exploitation - Dunkerque	1978	1979	1980	1981
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	21,115	26,03	23,52	23,88
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	225,53	281,01	321,27	349,09
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	9,4%	9,3%	7,3%	6,9%

Recettes d'exploitation - Le Havre	1978	1979	1980	1981
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	125	165	156	162
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	353,8	452,9	480,1	534,49
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	35,3%	36,4%	32,5%	30,3%

Recettes d'exploitation - Rouen	1978	1979	1980	1981
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	9,34	12,37	13,01	14,40
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	97,9	116,06	147,78	161,03
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	9,5%	10,6%	8,8%	8,9%

<b>Recettes d'exploitation - Nantes-Saint-Nazaire</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	39,93	44,56	47,67	47,63
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	87,85	106,76	113,15	137,32
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	45,4%	41,7%	34,7%	34,6%

<b>Recettes d'exploitation - Bordeaux</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	35	45	51	50
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	88,43	108,89	120,26	127,92
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	39,5%	41,3%	42,4%	39,08%

<b>Recettes d'exploitation - Marseille</b>	<b>1978</b>	<b>1979</b>	<b>1980</b>	<b>1981</b>
1. Recettes d'exploitation issues du pétrole .....	154,9	211	228,8	224,7
2. Total des recettes d'exploitation (chiffre d'affaires hors taxe) .....	364,15	454,31	525,23	589,86
3. Part des recettes provenant du pétrole dans l'ensemble des recettes d'exploitation .....	42,5%	46,4%	43,6%	38,1%