

N° 69

SENAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1984-1985

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1984

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 1985, 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 Moynet, 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 légis.) : 2347 et annexes, 2365 (annexe n° 43), 2370 (tome XIX) et In-8° 063.
Sénat : 66 (1984-1985) et 71 (tome XIII)

Loi de Finances - Ports - Mer.

SOMMAIRE

	Pages
Principales observations de la commission	5
Examen en Commission	7
Avant-propos	9

CHAPITRE PREMIER :

VERS UNE REPRISE DU TRAFIC MARITIME EN 1984 ?.... 11

I.- L'année 1983 marque un ralentissement très net de la dégradation du trafic dans les ports français 11

II.- Les résultats des grands ports européens 14

III.- Un problème permanent : les détournements de trafic 15

IV.- Les résultats des six premiers mois de 1984 laissent espérer une reprise du trafic 16

CHAPITRE II :

LA SITUATION FINANCIERE ET LES PROBLEMES SOCIAUX DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS 19

I.- Malgré un rétablissement sensible par rapport à 1982, la situation financière des ports autonomes reste précaire..... 19

II.- Problèmes sociaux : Vers une accalmie ?..... 20

CHAPITRE III :

LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1985	23
<i>I.- Présentation des crédits</i>	
<i>II.- Les dépenses ordinaires</i>	24
<i>III.- Les dépenses en capital : des crédits budgétaires complétés par le Fonds spécial des grands travaux</i>	25

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.

– Les dotations initiales de 1984 destinées aux ports maritimes ont été durement touchées par les annulations de crédits du 30 mars. En particulier, le titre V a été amputé de 32 % des autorisations de programme et 8,6 % des crédits de paiement.

– On ne peut que se féliciter de la création d'une zone franche dans le port du Havre. Si cette expérience s'avérait concluante, il serait alors souhaitable d'en étendre le principe aux autres ports autonomes.

– L'amélioration des résultats des ports maritimes français passe par la réduction des détournements de trafic. A cet égard, la politique du Gouvernement s'articule autour de deux priorités :

- 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.

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

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le 18 octobre 1984, sous la présidence de **M. Edouard Bonnefous**, président, votre Commission a procédé à l'examen des crédits des ports maritimes inscrits dans le projet de budget de la Mer pour 1985.

M. Tony Larue, rapporteur spécial, a tout d'abord présenté les grandes lignes du projet de budget dont les crédits s'élèvent à 723,4 millions de francs en dépenses ordinaires et crédits de paiement, soit une régression marquée de 17 % par rapport à 1984. Cette diminution recouvre des évolutions contrastées, les dépenses ordinaires progressant faiblement en francs courants, les crédits de paiement étant fortement en retrait (- 45,8 %).

Par ailleurs, les autorisations de programme enregistrent une baisse non moins importante (- 82,6 %).

Cependant **M. Tony Larue** a indiqué que le fonds spécial des grands travaux participerait à des travaux portuaires à hauteur de 200 millions de francs.

Puis le rapporteur spécial a tenu à rappeler les difficultés du secteur marqué par une nouvelle baisse d'activité des ports maritimes français et la situation des ports autonomes qui reste précaire malgré une amélioration par rapport à 1982.

En conclusion, **M. Tony Larue** a présenté ses principales observations.

A l'issue de l'exposé du rapporteur spécial, **M. René Ballayer** s'est inquiété de l'évolution du trafic en 1984 et a estimé que les moyens mobilisés pour 1985 n'étaient pas à la hauteur des objectifs déclarés.

M. Edouard Bonnefous, président, a déploré que les crédits budgétaires soient répartis entre un trop grand nombre de projets.

M. Henri Duffaut s'est félicité de l'intervention du fonds spécial des grands travaux qui vient relayer fort heureusement les crédits budgétaires.

M. Claude Prouvoyeur, rapporteur pour avis de la commission des affaires économiques, s'est déclaré frappé par l'impression de dilution qui ressort du budget des ports et a souligné les difficultés que connaissent les ports français à lutter contre le détournement de trafic au profit notamment des ports belges.

A l'issue de ce débat, 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 1985.

AVANT-PROPOS

Alors que l'ensemble des dotations du budget de la Mer (dépenses ordinaires et crédits de paiement) passent de 5.543 millions de francs en 1984 à 5.663 millions de francs en 1985, soit une progression de 2,1 %, les crédits budgétaires destinés aux ports maritimes régressent de 17 %. Mais cette évolution doit s'interpréter avec prudence. En effet, les dotations ministérielles seront complétées par le fonds spécial des grands travaux à hauteur de 200 millions de francs.

Ainsi, en 1985, les ports maritimes français bénéficieront d'une enveloppe globale de 923,6 millions de francs en moyens de paiement, soit une progression de 6 % par rapport à 1984.

Encore faut-il souligner qu'en application de la loi de décentralisation du 22 juillet 1983, seuls les ports autonomes et 22 ports non autonomes d'intérêt national demeurent de la compétence de l'Etat.

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

CHAPITRE PREMIER :

VERS UNE REPRISE DU TRAFIC MARITIME EN 1984 ?

La crise économique internationale consécutive aux chocs pétroliers semble aujourd'hui en grande partie surmontée. Après plusieurs années de stabilité, voire de régression, les exportations mondiales ont progressé en 1983 de près de 2 % en volume et la reprise de l'activité chez nos principaux partenaires commerciaux génère de nouveaux flux d'échanges dont les ports commencent à bénéficier. Toutefois, les politiques d'économie d'hydrocarbures continuent de peser sur le trafic pétrolier qui représentait 72 % du trafic total en 1972 et qui en représente aujourd'hui 56 %. Cette modification dans la structure des échanges nécessite un effort d'adaptation de la part des communautés portuaires.

I. L'ANNÉE 1983 MARQUE UN RALENTISSEMENT TRÈS NET DE LA DÉGRADATION DU TRAFIC DANS LES PORTS FRANÇAIS

1. Trafic global et trafic pétrolier.

Le trafic commercial de marchandises débarquées et embarquées (pêche et avitaillement compris) a porté en 1983 dans les ports maritimes de commerce métropolitains sur 266,5 millions de tonnes contre 271,4 millions de tonnes en 1982, soit une régression de 2 %.

Encore faut-il souligner que cette diminution du trafic fait suite à un effondrement en 1982, où le volume des échanges avait baissé de plus de 9 %. En outre, il convient de remarquer que la décroissance des trafics s'est très sensiblement ralentie au cours de l'année : alors qu'en décembre 1982, la décroissance annuelle tous produits était encore de 9,5 %, elle n'était plus que de 2 % en décembre 1983.

Poursuivant le mouvement amorcé en 1982, la régression a affecté tous les types de trafic, à l'exception des exportations de marchandises solides en vrac. Ainsi, pour 1983, le trafic global se décompose de la manière suivante :

- 118,8 millions de tonnes pour les marchandises diverses et les vrac liquides ou solides autres que les produits pétroliers, soit une légère baisse par rapport à 1982 (121,1 Mt) ; cette baisse est due essentiellement à la diminution des réceptions de combustibles minéraux solides (- 19 %) et des minerais pour la métallurgie (- 14 %), atténuée cependant par les records atteints par les exportations des produits agricoles, des produits chimiques et des véhicules et transactions spéciales ;

- 147,7 millions de tonnes de produits pétroliers bruts et raffinés contre 150,3 millions de tonnes en 1982, en raison de la réduction des réceptions de pétrole brut qui ont porté en 1983 sur 94,1 Mt contre 99,5 Mt en 1982 ; il faut noter cependant la très bonne tenue des autres trafics de produits pétroliers (produits raffinés et remport de pétrole brut) avec 53,6 Mt contre 50,8 Mt en 1982.

2. Analyse du trafic

a) Entrées et sorties

Le tableau suivant permet d'apprécier l'évolution de ces deux principaux courants :

(en millions de tonnes)

	Réceptions		Expéditions	
	1982	1983	1982	1983
- Ports autonomes	177,5	167,9	49,1	52,1
- Autres ports	28,5	28,6	16,4	17,9
Total	206	196,5	65,5	70,0

On constate donc que la baisse du trafic a porté essentiellement sur les réceptions (- 4,6 %). Ce mouvement doit être mis en relation avec le ralentissement de la demande intérieure française. En revanche, les expéditions ont progressé de 6,8 %, après avoir diminué en 1982.

b) Ports autonomes et autres ports.

Le trafic de marchandises des six ports autonomes s'est élevé à 220 millions de tonnes contre 226,5 en 1982. Il ne représente plus que 82,6 % de l'ensemble du trafic commercial des ports maritimes de commerce métropolitains (83,5 % en 1982 et 84,6 % en 1981).

En revanche, le trafic des autres ports métropolitains a porté sur 46,5 Mt en 1983 contre 45 Mt en 1982. Il retrouve ainsi son niveau de 1981. Parmi ces ports, treize d'entre eux ont réalisé un trafic annuel supérieur à un million de tonnes, seize autres ont traité plus de cent mille tonnes de marchandises débarquées et embarquées en 1983.

Pour les ports des départements d'outre-mer, les résultats du trafic commercial des marchandises marquent une nette amélioration par rapport à 1982 (+ 4,5 %), avec un volume global de marchandises égal à 5,086 millions de tonnes.

3. Récapitulation pour 1983

Les résultats définitifs du trafic commercial de marchandises en 1983, 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 1983

(en milliers de tonnes)

FORTS (classement géographique)	Total		Variation en % par rapport à 1982	
	Tous produits	Dont produits pétroliers	Tous produits	Dont produits pétroliers
DUNKERQUE	30,2	9,3	- 8,2	- 6,1
LE HAVRE	53,5	37,0	- 5,8	- 4,1
ROUEN	20,1	5,0	+ 6,3	-
NANTES-St-NAZAIRE	20,1	16,2	+ 27,2	+ 38,4
BORDEAUX	9,4	5,3	- 9,6	- 18,4
MARSEILLE	86,7	64,3	- 5,5	- 6,0
Ensemble des ports autonomes	220,0	137,2	- 2,9	- 2,0
Autres ports	46,5	10,5	+ 3,7	+ 2,9
Total	266,5	147,7	- 2	- 1,7

II. LES RESULTATS DES GRANDS PORTS EUROPEENS

L'évolution de l'activité des ports français doit également s'interpréter dans le cadre plus vaste 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 : 50,8 millions de tonnes en 1983 au lieu de 61,9 millions de tonnes en 1982, soit une régression de 18 % due au recul des vracs, en particulier des produits pétroliers (- 33 %). Par contre, les marchandises diverses et le trafic conteneurisé ont enregistré des hausses respectives de 7 et 10 %.

Brème-Bremerhaven : 26,6 millions de tonnes en 1983 au lieu de 26,2 millions de tonnes en 1982, soit une progression de 1,5 % due à la hausse des vracs (+ 4 %) alors que les marchandises diverses sont stationnaires, toutefois, le trafic conteneurisé a progressé de 7 %.

Amsterdam : 25,3 millions de tonnes en 1983 au lieu de 23,4 millions de tonnes en 1982, soit une progression de 8 % due surtout à la hausse des hydrocarbures.

Rotterdam : 232,7 millions de tonnes en 1983 au lieu de 250,3 millions de tonnes en 1982, soit une régression de 7 % due à la baisse des vracs (- 12 % pour les produits pétroliers et - 14 % pour le minerai) ; par contre, le charbon est en hausse (+ 2,5 %) ainsi que les marchandises diverses (+ 3,5 %) qui atteignent 40 millions de tonnes.

Anvers : 80 millions de tonnes en 1983 au lieu de 84,2 millions de tonnes en 1982, soit une régression de 5 %, due à la baisse des vracs (- 11 %). Par contre, les marchandises diverses ont progressé de 5,6 %, les marchandises conteneurisées augmentant de 18 % pour atteindre 8,5 millions de tonnes.

Gand : 23,9 millions de tonnes en 1983 au lieu de 22,9 millions de tonnes en 1982, soit une augmentation de 4,6 % due à la progression des sorties (+ 28,3 %) alors que les entrées ont enregistré une légère baisse (- 0,4 %).

Gênes : 42,4 millions de tonnes en 1983, au lieu de 44 millions de tonnes en 1982, soit une régression de 3,7 % due à la baisse des marchandises diverses (- 4 %) et des vracs (- 19 %).

Il apparaît donc qu'en 1983, la plupart de nos concurrents européens ont également enregistré des baisses de trafic relativement sensibles.

III. LES DETOURNEMENTS DE TRAFIC : UN PROBLEME PERMANENT.

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

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

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
Importations	8,1	9,2	11,4	9,3	9,4	0,8
Exportations	4,9	4,9	4,5	5,4	4,7	5,3
Total	13,0	14,1	15,9	14,7	13,1	16,1
en % du trafic maritime (hors produits pétroliers)	12,1	11,5	11,8	11,7	12,6	12,1

A l'importation, les détournements ont donc augmenté en tonnage en 1983 mais sont restés stables en pourcentage.

A l'exportation, les détournements augmentent en tonnage pour atteindre un niveau voisin de celui de 1981 mais décroissent en pourcentage.

Ainsi, **le taux des détournements de trafic** au détriment des ports français apparaît donc stable au cours de ces dernières années, malgré la concurrence toujours plus vive menée par les ports étrangers de l'Europe du Nord.

Encore faut-il souligner que tous ces trafics ne sont pas rapatriables ; ainsi notamment les trafics empruntant la voie navigable depuis ou vers les départements frontaliers de l'Est de la France (environ 3,5 millions de tonnes), ne sont pas économiquement récupérables par les ports français.

Votre rapporteur regrette cependant que **l'évolution en tonnage** des trafics détournés reste défavorable aux ports français. Il espère que la politique vigoureuse conduite par le Gouvernement en ce domaine se traduira bientôt par des résultats encore plus positifs.

IV. LES RESULTATS DES SIX PREMIERS MOIS DE 1984 LAISSENT ESPERER UNE REPRISE DU TRAFIC

Pour le premier semestre 1984, les statistiques disponibles ne concernent que les ports autonomes, qui réalisent cependant 82,5 % du trafic.

Par rapport à la même période de 1983, on enregistre une hausse globale de 6,2 % sur l'ensemble des trafics traduisant ainsi :

- **une augmentation de 9 % des entrées** (91,5 Mt contre 84,2 Mt en 1983).

Cette évolution est due à une forte progression des réceptions de marchandises en vrac (+ 15 %) et de produits pétroliers (+ 7 %). En revanche, les marchandises diverses restent pratiquement stables (+ 3 %) du fait de la faible croissance de la consommation intérieure ;

- une stagnation des sorties (24,8 Mt contre 24,7 Mt en 1983) qui recouvre toutefois une situation contrastée. En effet, les expéditions de produits pétroliers diminuent de 3 % alors que celles portant sur des marchandises en vrac chutent de 10 %. Par contre, les expéditions de marchandises diverses progressent de 12 % du fait de la hausse des exportations vers les Etats-Unis et de l'apparition de nouveaux trafics d'export de conteneurs.

Le tableau suivant permet d'apprécier les performances de chaque port autonome dans cette reprise générale du trafic :

(en milliers de tonnes)

Ports (classement géographique)	1er semestre 1983	1er semestre 1984	Variation %
	Tous produits	Tous produits	
DUNKERQUE	14.540	17.069	+ 17,3
LE HAVRE	28.171	28.279	+ 0,4
ROUEN	10.642	9.874	- 7,2
NANTES ST-NAZAIRE	10.360	9.956	- 3,9
BORDEAUX	4.467	4.927	+ 10,2
MARSEILLE	41.348	46.175	+ 11,7
Ensemble des 6 ports autonomes	109.528	116.280	+ 6,2

CHAPITRE II

SITUATION FINANCIERE ET PROBLEMES SOCIAUX DES PORTS AUTONOMES FRANCAIS

I. MALGRE UN RETABLISSEMENT SENSIBLE PAR RAPPORT A 1982 LA SITUATION FINANCIERE DES PORTS AUTONOMES RESTE PRECAIRE

1. Résultats d'exploitation

En 1983, le déficit net de l'ensemble des six ports autonomes métropolitains s'élève à 252,9 millions de francs contre 185,3 millions de francs. Cette évolution doit cependant s'interpréter avec prudence car elle tient compte de la réévaluation exceptionnelle des dotations aux amortissements et provisions opérée par le port de Marseille.

La persistance de résultats défavorables est imputable :

- à la réduction de trafic enregistrée en 1983 ;
- à la rigidité tarifaire découlant du blocage des prix.

A cet égard, et conformément aux directives gouvernementales, les majorations intervenues en 1983 n'ont pas conduit à des hausses de tarifs supérieures à 8 % pour le trafic national et 11 % pour le trafic international. Des mesures spécifiques ont toutefois été nécessaires compte tenu de la situation financière des ports de Bordeaux, Le Havre et Marseille.

Pour 1984, les hausses de tarifs ne devraient pas dépasser 5 % avec une exception pour le port de Bordeaux (+ 10 %).

Deux phénomènes méritent cependant d'être soulignés :

- les ports ont poursuivi de façon notable leurs efforts de gestion notamment en matière de frais de personnel, + 5,8 % par rapport à un indice de prix de 9,3 % en 1983 ;

- ils ont réduit, compte tenu de leur situation, leurs recours à l'emprunt (175 millions de francs en 1983 contre 345 en 1982 et 385 en 1981), certains y ayant même renoncé (port autonome de Dunkerque et port autonome de Bordeaux).

Ces efforts de gestion se traduisent par une nette amélioration de la marge nette d'autofinancement dans trois ports autonomes.

Marge nette d'autofinancement

(en millions de francs)

Année	Dunkerque	Le Havre	Rouen	Nantes St-Nazaire	Bordeaux	Marseille
1981	71,8	82,3	38,6	9,1	4	49,9
1982	64	25,2	33,0	12,1	- 5,1	10,0
1983	33	57,9	42,0	34,4	- 14,8	6,1

La marge nette d'autofinancement négative du port autonome de Bordeaux traduit les graves difficultés financières actuellement traversées par cet établissement particulièrement touché par la baisse du trafic d'hydrocarbures.

Pour 1984, la reprise du trafic laisse espérer un redressement sensible de la situation financière des ports français.

II. PROBLEMES SOCIAUX : VERS UNE ACCALMIE ?

La compétitivité des ports français repose en grande partie sur les conditions dans lesquelles s'effectue la manutention.

Si de nombreux progrès ont été faits en matière d'équipement technique, on constate toutefois que des problèmes subsistent en matière de main-d'oeuvre.

1) Evolution récente de l'emploi des dockers

La manutention restant l'opération portuaire la plus coûteuse, les principaux ports autonomes se sont engagés dans une politique d'équipements permettant des gains appréciables de productivité. L'évolution rapide des techniques, rendue plus urgente par la baisse du trafic, se traduit par une régression continue du nombre des dockers professionnels :

- effectif moyen en 1981 :	14.033
- effectif moyen en 1982 :	13.318
- effectif moyen en 1983 :	12.570

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 ouvriers dockers qui le souhaitent ;
- la formation professionnelle visant à obtenir une véritable qualification professionnelle pour les ouvriers dockers, source de promotion sociale et de meilleure productivité.

2. Un climat social tendu

Les ports maritimes ont connu durant les dix-huit derniers mois divers mouvements sociaux qui ont affecté leur activité et qui résultent d'un climat social détérioré par les difficultés économiques, la régression des échanges ainsi que les évolutions constatées dans les techniques du transport maritime.

En premier lieu, il faut retenir les grèves effectuées soit par les ouvriers dockers, soit par les personnels des ports autonomes et concessions portuaires des Chambres de commerce et d'industrie, par suite des échecs successifs des négociations entreprises entre les partenaires sociaux en vue de fixer les salaires de ces personnels.

Il convient également de noter les arrêts de travail observés par les ouvriers dockers pour appuyer leurs revendications concernant le départ en pré-retraite des ouvriers les plus âgés par le biais de conventions d'allocations spéciales du fonds national de l'emploi et leurs revendications concernant l'extension des tâches qui leur sont confiées sur le port afin de maintenir leur niveau d'emploi qui ne cesse de décroître essentiellement par suite du développement de la conteneurisation et du trafic par navire roulier.

Enfin, on peut relever plusieurs mouvements de grève des marins (retards à l'appareillage) qui ont été observés sur les navires battant pavillon français ainsi que des mouvements ponctuels des marins portuaires, en particulier au Havre pour ce qui concerne le remorquage.

Il est indéniable que de tels mouvements sociaux ont des conséquences néfastes sur l'acheminement des marchandises par les ports français car ils touchent à leur bon fonctionnement ainsi qu'à leur compétitivité vis-à-vis des ports étrangers concurrents même si ceux-ci connaissent aussi des problèmes d'ordre social analogues.

Après les accords intervenus les 24 janvier et 3 février 1984 entre les différentes parties prenantes, votre rapporteur espère qu'une véritable paix sociale pourra enfin s'instaurer dans les ports autonomes français.

CHAPITRE III

LES PERSPECTIVES OUVERTES PAR LE PROJET DE BUDGET POUR 1985

I. PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits budgétaires mobilisés en 1985 en faveur des ports maritimes français s'élève à 723,46 millions de francs, soit une régression de 17 %. 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 923,46 millions de francs, marquant une progression de près de 6 % par rapport à 1984.

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	Variation %
<u>1. Dépenses ordinaires</u>			
Titre III	56,71	57,15	+ 0,8
Titre IV	476,85	483,41	+ 1,4
Total 1	533,56	540,56	+ 1,3
<u>2. Dépenses en capital</u>			
Titre V	334,85	180,4	- 46,1
Titre VI	3,00	2,5	- 16,6
Total 2	337,85	182,9	- 45,8
<u>Total général (1 + 2)</u>	871,41	723,46	- 17,0
Autorisations de programme	274,08	47,77	- 82,6

II. LES DEPENSES ORDINAIRES

Elles progressent très faiblement (+ 1,3 %) pour atteindre 540,56 millions de francs.

Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 57,15 millions de francs, ne sont majorés que de 0,8 %.

En particulier, avec 36 millions de francs, la participation de l'Etat à l'entretien des ports non autonomes demeurant de sa compétence, reste pratiquement stable. Encore faut-il souligner que l'effet négatif des ajustements aux besoins (- 0,7 million de francs) et des mesures d'économies (- 0,3 million de francs) est plus que compensé par l'inscription de 1,1 million de francs en mesures nouvelles destinées au dragage du port de Bayonne.

Les interventions publiques ne recouvrent que la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes, en application de la loi du 20 juin 1965. D'un montant égal à 483,4 millions de francs, soit 89,4 % des dépenses ordinaires, cette dotation connaît une légère augmentation (+ 1,4 %) qui fait suite à deux années d'efforts importants (+ 14,8 % en 1984 et + 8,6 % en 1983). Cette évolution globalement positive recouvre néanmoins des situations contrastées :

- la participation de l'Etat aux dépenses de personnel augmente de 15,9 millions de francs ;

- la subvention versée au titre des dépenses de fonctionnement diminue de 9,6 millions et ce qui concerne les ports autonomes métropolitains et progresse de 0,2 million de francs pour les ports autonomes d'outre-mer.

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 régression très sensible. En effet :

- les crédits de paiement représentent 182,9 millions de francs, soit une diminution de 45,8 %.

- Les autorisations de programme s'effondrent à 47,77 millions de francs, soit - 82,6 %.

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

Ainsi, en 1985, l'Etat consacrera 382,9 millions de francs en crédits de paiement et 247,7 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)

	1984		1985	
	AP	CP	AP	CP
Chapitre 53-30				
art. 19 - Etudes générales	2.000	1.850	1.800	1.850
art. 30 - Ports de commerce	248.383	217.300	38.320	114.100
art. 40 - Ports de commerce				
Autres aménagements	p.m.	p.m.	p.m.	p.m.
art. 50 - Ports de pêche	2.600	7.300	1.000	5.550
art. 70 - Ports maritimes Outre-mer	21.100	108.400	6.650	58.900
Total Titre V	274.083	334.850	47.770	180.400
Chapitre 63-30				
art. 10 - Ports maritimes en métropole				
Ports concédés	—	2.500	—	2.000
art. 20 - Ports maritimes Outre-mer				
Ports concédés	—	500	—	500
Total Titre VI	—	3.000	—	2.500
Total général	274.083	337.850	47.770	182.900

2. Les programmes d'investissement

Compte tenu des dotations du F.S.G.T., les moyens mobilisés pour 1985 permettront de faire face aux besoins d'investissement les plus urgents.

Les principales opérations programmées pour l'année à venir seront donc :

- Dunkerque :

- poursuite des travaux de réparation du Quai à pondéreux Ouest.
- poursuite du rétablissement des profondeurs de l'avant-port Ouest.

- Le Havre :

- achèvement du centre multivrac.

- Rouen :

- amélioration des accès nautiques (nouveau programme) pour les exportations de céréales et de marchandises diverses ;
- restructuration du port ancien.

- Nantes-Saint-Nazaire :

- amélioration des accès au terminal charbonnier et méthanier de Montoir.

- Bordeaux :

- amélioration des accès et remplètement de postes à quai à Bassens.

- Marseille :

- poursuite des travaux de construction d'un quai pour marchandises diverses en darse n° 3 à Fos.

- Calais :

- poursuite du déplacement de la jetée Est.

- La Rochelle :

- poursuite de la construction d'un nouveau quai céréalier.

- Sète :

- poursuite de la restauration des digues de protection.

3. Les objectifs du Gouvernement

Les investissements prévus en 1985, 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 l'action 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.

En outre, on ne doit pas oublier que le patrimoine considérable des ports doit subir d'importants travaux de restauration ou de remodelage pour les adapter aux besoins du trafic. Une part croissante du budget de l'Etat sera consacrée à ces opérations.

- 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 plus particulièrement dans le secteur tertiaire.

Ainsi, parallèlement aux investissements programmés pour 1985, et conformément aux orientations définies lors du Conseil des Ministres du 2 novembre 1983, le Gouvernement conduira une action diversifiée afin de :

- prospecter des trafics nouveaux en France et à l'étranger ;
- renforcer les relations entre les ports et leur arrière-pays ;
- développer la solidarité entre chargeurs ;
- clarifier les conditions de passage dans les ports et améliorer l'information des usagers.

En outre, votre rapporteur tient à souligner l'importance que présente l'expérience du Havre et espère que son principe pourra bientôt être généralisé aux autres ports français. En effet, la création de zone franche, ne peut que renforcer la position concurrentielle de nos ports face aux ports européens qui pour certains, ont déjà adopté ce type de procédure.

Au cours de sa séance du 18 octobre 1984, 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 pour 1985 des Ports maritimes.