

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

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 1971, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Marcel PELLENC,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

EXAMEN DES CREDITS ET DES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 17

Equipement et logement.

PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial: Mlle Irma RAPUZZI

(1) Cette commission est composée de : MM. Alex Roubert, président ; Yvon Coudé du Foresto, Georges Portmann, André Dulin, vice-présidents ; Jacques Descours Desacres, Max Monichon, Geoffroy de Montalembert, secrétaires ; Marcel Pellenc, rapporteur général ; André Armengaud, Jean Bardol, Jean Berthoin, Edouard Bonnefous, Jean-Eric Bousch, André Colin, Antoine Courrière, André Diligent, Paul Driant, Yves Durand, Marcel Fortier, Lucien Gautier, Henri Henneguelle, Gustave Héon, Roger Houdet, Michel Kistler, Modeste Legouez, Marcel Martin, René Monory, Paul Pauly, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Joseph Raybaud, Paul Ribeyre, Jean Sauvage, Robert Schmitt, Charles Suran, Louis Talamoni, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 18), 1400 (tome IX) et In-8° 308.

Sénat : 53 (1970-1971).

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances m'a chargée de rapporter devant vous la partie du budget de l'Équipement qui a trait aux ports maritimes, tant en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement que les dépenses d'équipement.

I. — Le trafic des ports français.

En 1969, le trafic total des ports français s'est élevé à 198.738.556 tonnes, en augmentation de 13 % sur l'année précédente. Pour 1970, les prévisions s'élèvent à 216.100.000 tonnes, soit une nouvelle progression de l'ordre de 9 %.

Le trafic se décompose de la manière suivante :

Trafic des ports maritimes en 1969 et prévisions pour 1970.

	ANNEE 1969	PREVISIONS pour 1970.
	(En tonnes.)	
Trafic marchandises.....	192.385.993	210.000.000
Produits de la pêche.....	518.190	520.000
Avitaillement	5.834.373	5.580.000
	198.738.556	216.100.000

Dans ce trafic total la part du trafic revenant aux ports autonomes s'est élevée à 86,6 %. On constate, par ailleurs, un développement plus que proportionnel du trafic des ports autonomes qui s'est accru de 14,3 % entre 1968 et 1969, alors que celui des autres ports ne croissait que de 7,6 %.

Le tableau ci-après donne une décomposition du trafic marchandises (pêche et avitaillement exclus) entre les différents ports :

	ANNEE 1969			PREMIER SEMESTRE 1970 (1)		
	Hydrocarbures.	Autres marchandises.	Total.	Hydrocarbures.	Autres marchandises.	Total.
	(En tonnes.)					
<i>Entrées et sorties réunies.</i>						
Dunkerque	8.822.648	11.952.697	20.775.345	4.500.700	6.014.200	10.514.900
Le Havre	43.084.672	6.094.971	49.179.643	22.297.200	3.272.200	25.569.400
Rouen	4.661.923	7.068.811	11.730.734	2.375.800	3.856.500	6.232.300
Nantes - Saint-Nazaire ..	9.442.199	1.920.460	11.362.659	4.988.800	1.064.900	6.053.700
Bordeaux	5.648.892	3.035.282	8.684.174	2.790.600	1.692.500	4.483.100
Marseille	56.759.344	8.177.489	64.936.833	29.063.500	4.552.700	33.616.200
Autres ports	8.027.320	17.689.285	25.716.605	4.623.200	8.334.900	12.958.100
Total	136.446.998	55.938.995	192.385.993	70.639.800	28.787.900	99.427.700

(1) Prévisions.

II. — Les crédits de fonctionnement.

Des crédits de fonctionnement se répartissent entre : subventions versées aux ports autonomes et dotations affectées directement à l'entretien des autres ports.

A. — Les ports autonomes.

Rappelons que, conformément aux dispositions de la loi du 29 juin 1965, l'Etat rembourse aux ports autonomes les dépenses d'entretien des chenaux d'accès maritimes, de la profondeur des avant-ports, des ouvrages de protection contre la mer, et les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses d'accès. Il participe par ailleurs au remboursement des emprunts émis pour financer les opérations d'infrastructure engagées avant le nouveau régime d'autonomie. Enfin l'Etat rembourse les dépenses de fonctionnement et d'entretien des services annexes confiés aux ports autonomes, c'est-à-dire les anciens services maritimes et de navigation.

Pour 1971, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 80.983.744 F, en augmentation de 2,6 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration est justifiée par l'accroissement des dépenses qui incombent à l'Etat en raison, d'une part, de l'augmentation du coût d'entretien des ouvrages de base par suite du relèvement des salaires, d'autre part, de la mise en service des nouvelles écluses de Dunkerque et du Maure.

La répartition de ce crédit entre les différents ports autonomes ne peut encore être donnée avec certitude ; à titre indicatif, nous rappellerons les remboursements effectués en 1969 et ceux prévus pour 1970, indiqués dans le tableau ci-après :

Versements de l'Etat aux ports autonomes.

	1969	1970
	(En millions de francs.)	
Dunkerque	12,1	13
Le Havre	13	13,5
Rouen	18	17,9
Nantes - Saint-Nazaire	9,5	10,7
Bordeaux	13,8	14,4
Marseille	8	8,9
	74,4	78,4

B. — Les autres ports.

Pour l'ensemble des autres ports, les crédits d'entretien prévus pour 1971 s'élèvent à 28.038.520 F, en augmentation de 1 million de francs, soit 3,7 % par rapport à l'année précédente.

Cette majoration de crédits ne permettra pas, compte tenu de la hausse des prix, d'assurer l'entretien au même niveau qu'en 1970.

Cette hausse des prix est, en effet, considérable en ce qui concerne les travaux portuaires, puisqu'en un an elle a dépassé 12 % (selon les indices publiés par le *Bulletin officiel des services des*

prix). Or l'insuffisance des crédits d'entretien conduit, rappelons-le, l'Etat à demander aux chambres de commerce maritimes des participations accrues aux travaux qui lui incombent, notamment en ce qui concerne l'entretien des profondeurs, qui constitue bien évidemment un élément essentiel pour les ports. Par ailleurs, la faiblesse des crédits d'entretien prévus pour 1971 fait craindre que dans l'avenir des dotations importantes ne soient nécessaires pour restaurer, ou même remplacer, les ouvrages insuffisamment entretenus.

*
* *

III. — Les dépenses d'équipement.

A. — Ports de commerce.

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 328.850.000 F, en sensible augmentation par rapport à 1970 (231,6 millions) et les crédits de paiement à 246 millions dont 105 millions au titre de la poursuite des opérations en cours.

Malgré cette augmentation, on peut se demander si les dotations prévues sont suffisantes si l'on ne veut pas courir le risque de prendre, dès la première année du VI^e Plan, un retard dans la réalisation de ses objectifs ; ceci surtout si l'on considère que le V^e Plan ne sera exécuté pour les infrastructures portuaires qu'à environ 83 %.

Dans ce domaine, le but poursuivi par le Gouvernement est d'assurer l'adaptation des infrastructures au développement du trafic ainsi qu'à l'industrialisation du littoral.

A cet effet, il est prévu, d'une part, la concentration des investissements importants sur quelques sites privilégiés, d'autre part, la réalisation, dans les autres ports, d'aménagements limités avec recherche d'une rentabilité immédiate.

C'est dans ces conditions qu'il est proposé d'affecter les dotations prévues aux opérations suivantes :

Au titre des ports de commerce : 317.850.000 F se répartissant entre les opérations ci-après :

Dunkerque :

Construction d'un nouvel avant-port (première tranche).

Ce nouvel avant-port, lorsqu'il sera achevé, pourra recevoir des navires de 250.000 à 300.000 TDW. Il desservira un vaste complexe industriel et portuaire autour d'un ensemble de bassins de marée et à flot. On peut dès maintenant à moyen terme escompter l'ouverture d'un bassin de marée.

Le Havre :

Achèvement de la construction d'une nouvelle écluse qui va permettre l'accès de navires de 200.000 TDW dans les 6.000 ha de la plaine alluviale.

Poursuite des travaux d'extension du port dans la plaine alluviale.

Marseille :

Poursuite de l'ouverture de darses dans la zone industrielle de Fos. Le creusement des darses sera poursuivi au cours des prochaines années en vue de recevoir dans le nouveau port non seulement les trafics industriels, mais également des trafics commerciaux. En outre, la croissance prévisible du trafic pétrolier conduira certainement à réaliser de nouvelles installations pour ce trafic, installations dont les dimensions devront évidemment être calculées en fonction de l'évolution des caractéristiques des navires pétroliers.

Autres ports :

Aménagements divers.

Aux acquisitions foncières dans la zone industrielle du golfe de Fos serait, par ailleurs, affectée une somme de 11 millions de francs.

B. — *Ports de pêche.*

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1971 s'élèvent à 6,2 millions de francs, en augmentation de 1,7 million par rapport à 1970 ; quant aux crédits de paiement, ils demeurent au chiffre de 12 millions de francs.

Ces dotations sont destinées aux opérations suivantes :

- Boulogne : aménagement du bassin Loubet ;
- Dieppe : transformation de l'écluse du bassin Duquesne ;
- Diverses opérations, d'une importance du reste limitée, dans de petits ports, notamment Grandcamp et Port-Joinville.

C. — *Ports de plaisance.*

Un seul chapitre du Ministère de l'Équipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-90.

L'article 4 de ce chapitre comporte une dotation de 4 millions de francs en autorisations de programme au titre des travaux d'équipement des ports de plaisance et autres petits ports. Il s'agit de crédits de subventions.

A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F. I. A. T.

Audition du Ministre de l'Équipement et du Logement.

Lors de l'audition de M. Chalandon, Ministre de l'Équipement et du Logement, par la Commission des Finances, le 28 octobre, votre rapporteur a tenu à souligner que si, pour les ports maritimes, les crédits d'investissement étaient en sensible progression, en revanche, la majoration des crédits d'entretien n'était que de 3,7 %, ce qui, par conséquent, compte tenu de la hausse des prix, ne permettrait pas d'assurer d'une manière satisfaisante la maintenance des ouvrages.

Par ailleurs, il a souligné et regretté l'insuffisance du nombre des représentants élus des collectivités locales dans les conseils d'administration.

Sur le premier point, le Ministre a indiqué que l'amélioration de la productivité des entreprises des travaux publics permettait d'assurer un entretien normal des installations. En ce qui concerne les conseils d'administration des ports autonomes, il a précisé que si les représentants élus étaient effectivement minoritaires, les administrateurs représentant les intérêts locaux étaient au contraire majoritaires.

*
* *

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances soumet à l'appréciation du Sénat les crédits du budget de l'Équipement relatifs aux ports maritimes pour 1971.