

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1973.

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 1974, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Yvon COUDÉ DU FORESTO,

Sénateur,
Rapporteur général.

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPECIALES
(Deuxième partie de la loi de finances.)

ANNEXE N° 7

**Aménagement du Territoire. — Equipement. — Logement
et Tourisme.**

PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI.

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, président ; Paul Driant, Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Robert Lacoste, vice-présidents ; Louis Talamoni, Yves Durand, Jacques Descours Desacres, Joseph Raybaud, secrétaires ; Yvon Coudé du Foresto, rapporteur général ; Auguste Amic, André Armengaud, Roland Boscary-Monsservin, Jean-Eric Bousch, Jacques Boyer-Andrivet, Martial Brousse, Pierre Brousse, Antoine Courrière, André Diligent, Marcel Fortier, Roger Gaudon, Henri Henneguella, Gustave Héon, Michel Kistler, Fernand Lefort, Modeste Legouez, Georges Lombard, Marcel Martin, Gaston Monnerville, René Monory, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Robert Schmitt, Henri Tournan.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5° législ.) : 646 et annexes, 681 (tomes I à III et annexe 6), 686 (tome XII) et in-8° 52.

Sénat : 38 (1973-1974).

Lois de finances. — Ports maritimes.

Mesdames, Messieurs,

Votre Commission des Finances m'a chargé 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. Une section particulière sera réservée aux crédits relatifs à la signalisation maritime qui sont rattachés, dans le budget 1974, aux crédits relatifs aux ports maritimes.

I. — Le trafic des ports français.

Le trafic des ports français (pêche et avitaillement compris) a atteint, en 1972, 256.598.036 tonnes contre 235.583.204 en 1971, soit une augmentation de 8,9 % contre 4,3 % l'année précédente. Les résultats du premier semestre 1973 permettent d'espérer pour l'ensemble de l'année une croissance du trafic de l'ordre de 20 %.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic des ports maritimes pour les années 1972 et 1971 (en tonnes) :

RUBRIQUES	TOTAL année 1971.	ANNEE 1972		
		Entrées.	Sorties.	Total.
Trafic de marchandises	228.692.696	205.621.895	43.611.982	249.233.877
Produits de la pêche	558.613	518.727	»	518.727
Avitaillement	6.331.895	»	6.845.432	6.845.432
Total	235.583.204	206.140.622	50.457.414	256.598.036

Le trafic des ports maritimes, qui avait atteint le niveau de 98,2 millions de tonnes en 1962, a franchi le cap des 200 millions de tonnes en 1970. En atteignant le niveau de 256,6 millions de tonnes en 1972, il a progressé de 161 % en dix ans, soit une progression moyenne d'une année sur l'autre de l'ordre de 10,1 %.

Dans ce trafic total, les six ports autonomes ont réalisé 84,5 % du trafic marchandises de l'ensemble des ports français, soit une part comparable à celle de l'année précédente bien que légèrement inférieure (87,6 % en 1971).

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic de marchandises (entrées et sorties) entre les différents ports pour l'année 1972, avec un rappel du trafic observé en 1971 :

PORTS (Classement géographique.)	ANNEE 1971 Entrées et sorties réunies.	ANNEE 1972		
		Entrées.	Sorties.	Total.
		(En tonnes.)		
Dunkerque	25.392.943	22.717.426	4.636.635	27.354.061
Le Havre.....	59.774.351	54.583.787	9.851.520	64.435.307
Rouen	13.329.306	7.535.078	6.359.975	13.895.053
Nantes - Saint-Nazaire	12.806.988	12.188.253	1.858.274	14.046.527
Bordeaux	12.910.767	10.504.972	3.330.658	13.835.630
Marseille	75.516.398	74.054.213	8.738.088	82.792.301
Autres ports métropolitains.	28.961.943	24.038.166	8.836.832	32.874.998
Total.....	228.692.696	205.621.895	43.611.982	249.233.877

Sur le plan européen, nos ports tiennent par leur trafic une place comparable aux autres grands ports, Rotterdam mis à part. L'examen des résultats en tonnage des trafics pour 1971 et 1972 révèle que les ports français continuent leur progression avec régularité. Le développement des complexes portuaires de Fos et d'Antifer et les aménagements en cours de réalisation dans les grands ports autonomes devraient permettre de placer l'équipement portuaire français au premier rang européen.

Trafic comparé des ports français et étrangers en 1971 et 1972.

PORTS FRANÇAIS	1971	1972	PORTS ETRANGERS	1971	1972
	(En millions de tonnes.)			(En millions de tonnes.)	
Marseille	75,5	82,8	Rotterdam	231,7	259,2
Le Havre.....	59,8	64,4	Anvers	72,3	64,8
Dunkerque	25,4	27,4	Gênes	56,7	55,9
Nantes - Saint-Nazaire.	12,8	14	Hambourg	45,3	46,3
Rouen	13,3	13,9	Brême	»	24,3
Bordeaux	12,9	13,8			

Compte tenu de l'extrême diversité dans les structures administratives et juridiques d'une part, et dans la répartition des activités entre le secteur public et le secteur privé d'autre part, il est difficile de faire une comparaison objective entre les ports français et étrangers et d'évaluer les éventuels transferts de trafic entre nos ports et les autres ports européens.

Toutefois, la situation actuelle des ports français appelle quelques observations.

Au préalable, il faut rappeler que de longue date les principaux ports étrangers bénéficient d'un hinterland rapproché beaucoup plus dense démographiquement et économiquement que les ports français. Il en résulte une concentration préalable du trafic portuaire qui est un facteur très favorable à de nouveaux développements : grand nombre de lignes régulières, fréquence des arrivées et des départs pour toutes les régions du monde, mise en service de nouvelles techniques de transport qui ne sont acceptables qu'à partir d'un seuil minimum de trafic annuel. Ainsi se développe un effet cumulatif en faveur des grands ports de la mer du Nord.

Du fait de la concentration du trafic due aux causes précédentes, la concurrence entre armements est plus vive dans les grands ports étrangers ; les compagnies sont conduites à consentir une cotation des frets maritimes plus favorable à la marchandise que dans les ports français, d'où un attrait supplémentaire des premiers pour les représentants de la marchandise.

La place économique et politique des ports français par rapport à l'ensemble du pays n'est pas comparable à celle qui est faite aux ports étrangers. Par exemple, les ports de Hambourg et Brême sont situés au sein des villes-états dont l'activité est liée directement à celle des ports. Ce sont les « länder » qui administrent directement les ports. Dans ces conditions ces ports disposent de moyens et ont une audience auprès des autorités économiques, financières, administratives et politiques sans commune mesure avec celle que peuvent avoir les ports français, simples établissements publics parmi tant d'autres.

En outre, les autorités de pays européens (Pays-Bas ou République fédérale d'Allemagne par exemple) dont l'activité économique est intimement liée à l'activité des ports, veillent tout particulièrement au développement de ces derniers et à leurs conditions de fonctionnement. A noter par exemple, l'existence d'organismes de

concertation entre employeurs, salariés, usagers qui permettent de traiter les problèmes qui se posent sans attendre l'ouverture de conflits qui sont préjudiciables au développement économique général.

Pour le bon fonctionnement des ports français, la concertation entre les différentes parties intéressées est plus que jamais souhaitable. Les pouvoirs publics par une action nuancée et persévérante peuvent apporter une solution au problème de l'emploi des dockers aux ports privés. L'ouvrier docker souhaite fort légitimement conserver le statut obtenu en 1947. La garantie pour tous de l'emploi et la répartition équitable du travail sont des principes sur lesquels un accord peut s'établir. L'établissement de conditions de travail comparables à tous les postes et le maintien de l'usage de « l'intermittence » ne sauraient aller à l'encontre de l'amélioration de la productivité des opérations de manutention compte tenu des possibilités offertes par les équipements modernes. Le développement de la formation professionnelle permet l'adaptation rapide des personnels aux nouvelles techniques de manutention et aux tâches particulières nées avec le développement des usines sur l'eau.

L'équipement technique des ports doit s'effectuer de façon à réduire les ruptures de charge auxquelles sont encore soumises nombre d'opérations de transbordement. Il serait souhaitable de voir développer les équipements relatifs au trafic des conteneurs, l'adaptation des quais pour permettre l'emploi de la méthode « kangourou » (transport de véhicules routiers chargés à bord de navires), notamment pour les liaisons entre le continent et les territoires insulaires français.

Enfin, on doit regretter la médiocrité des installations portuaires réservées au trafic voyageurs. Alors que celui-ci se développe au rythme de 7 % l'an sur certaines liaisons, nos installations n'ont jamais été aussi vétustes et inhospitalières.

Si les réalisations de Fos et d'Antifer sont pleines de promesses pour le développement de notre infrastructure portuaire à moyen et long terme, de gros efforts restent à faire dans l'adaptation au trafic moderne de nos installations actuelles.

II. — Les crédits de fonctionnement.

Les 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 de navigation.

Pour 1974, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 114,3 millions de francs, en augmentation de 11,7 millions de francs par rapport à l'année précédente.

Cette majoration relativement faible des crédits, de l'ordre de 11,4 % contre 14,3 % l'année précédente, paraît devoir être insuffisante pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques, de la mise en service des nouveaux ouvrages et de l'évolution du trafic et des caractéristiques des nouveaux navires.

Dans les propositions qui nous sont soumises l'évolution des conditions économiques ne sont retenues que pour 8 millions de francs. La mise en service de nouveaux ouvrages se limitera pour l'essentiel à l'entretien d'une nouvelle zone de manœuvre pour navires pétroliers à Donges.

Les gains de productivité liés à la modernisation des installations compenseront cependant difficilement l'insuffisance relative des crédits.

La répartition des crédits par port est donnée par le tableau suivant, pour l'exercice 1974 :

P O R T S	DOTATION (En milliers de francs.)
Dunkerque	26.241
Le Havre	20.553
Rouen	23.023
Nantes - Saint-Nazaire	14.095
Bordeaux	19.709
Marseille	10.356
Provision	303
Total	114.280

B. — LES AUTRES PORTS

Pour l'ensemble des autres ports, les crédits d'entretien prévus pour 1974 reçoivent en mesures nouvelles 3,6 millions de francs dont 0,1 million de francs pour les ports situés dans les Départements d'Outre-Mer. Cette dotation supplémentaire est de l'ordre de 11,1 % de l'ensemble de la dotation votée pour 1973.

Pour la deuxième année consécutive, les crédits destinés à l'entretien sont en augmentation de 10 %. Les dotations pour les années 1970, 1971 et 1972 n'avaient progressé que de l'ordre de 3 %.

Le maintien à un niveau trop bas pendant plusieurs années des crédits d'entretien oblige les pouvoirs publics à dégager des dotations importantes ultérieurement pour restaurer, ou même remplacer, les ouvrages insuffisamment entretenus.

Si l'augmentation des crédits est, pour la deuxième année consécutive plus importante, elle ne saurait être suffisante pour combler le retard accumulé, surtout compte tenu de l'évolution actuelle des conditions économiques.

Aussi, pour assurer l'entretien jugé indispensable, l'Etat est obligé de 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.

La programmation des crédits prévus pour ces ports n'est pas encore réalisée. Leur ventilation par grandes catégories se présente ainsi :

	SERVICES votés.	MESURES nouvelles.	TOTAL
		(En francs.)	
Ports de commerce non autonomes ..	22.307.000	2.220.000	24.527.000
Ports de pêche	6.600.000	1.280.000	7.880.000
Ports maritimes dans les départe- ments d'Outre-Mer	3.400.000	110.000	3.510.000
	32.307.000	3.610.000	35.917.000

III. — Les dépenses d'équipement.

A. — PORTS DE COMMERCE

1° Ressources budgétaires.

Les autorisations de programme prévues au titre de l'équipement des ports de commerce s'élèvent à 430 millions de francs. L'augmentation par rapport à 1973 (39,4 millions de francs ou + 10,1 %) est supérieure à celle votée lors du budget précédent (13,6 millions de francs).

On doit noter que le volume des crédits budgétaires prévus au VI^e Plan pour l'équipement des ports de commerce est de 2.070 millions de francs. Les dotations du chapitre 53-32 s'élèvent respectivement à 328,85 millions de francs, 377 millions de francs et 390,6 millions de francs en 1971, 1972 et 1973 ; le VI^e Plan sera donc financièrement engagé en francs courants à 78,7 % environ, compte tenu de la dotation prévue en 1974 pour ce secteur.

En francs constants (1), le taux de réalisation des objectifs du Plan financés sur ressources budgétaires est beaucoup moins satisfaisant : il est de l'ordre de 66 %. En 1975, le doublement de la dotation de 1974 serait nécessaire pour atteindre pratiquement l'objectif fixé en 1970.

(1) Francs constants : indice de transformation utilisé (source : comptes de la Nation : 1971/1970 : 103,1 F ; 1972/1970 : 108,9 F ; 1973/1970 : 114,9 F ; 1974/1970 : 120,9 F.

Bien évidemment, cette dernière perspective est irréaliste et on ne peut que rappeler combien était fondé l'engagement pris le 24 novembre 1972 devant notre Assemblée par le Ministre de l'Équipement qui déclarait « qu'une progression de 16 % représente dorénavant le rythme de croisière que nous devons suivre pour exécuter les objectifs du VI^e Plan ».

Il est proposé d'affecter les dotations prévues aux opérations suivantes :

Au titre des ports autonomes : 393 millions de francs :

— *Dunkerque* : 126 millions de francs. — Poursuite de la construction du nouvel avant-port (4^e tranche). Le port rapide, demandé par les milieux maritimes dunkerquois, d'un coût de 10 millions de francs et destiné aux navires porte-conteneurs n'est pas prévu dans l'enveloppe budgétaire proposée ;

— *Le Havre* : 90 millions de francs. — Lancement de la troisième tranche du terminal pétrolier d'Antifer et poursuite de l'aménagement de la plaine alluviale. La construction d'un troisième porte-conteneurs au quai de l'Europe (10 millions de francs) n'est pas inscrite au budget 1974 ;

— *Rouen* : 26,6 millions de francs. — Poursuite de l'amélioration des accès (4^e tranche) et aménagement du bassin de Quevilly et création d'un port à Honfleur ;

— *Nantes - Saint-Nazaire* : 20 millions de francs. — Approfondissement du chenal de Donges (4^e tranche) ; restauration d'ouvrages anciens et construction d'un quai de réparation navale à Saint-Nazaire.

— *Bordeaux* : 58,2 millions de francs. — Afin d'accueillir des pétroliers de 250.000 tonnes dès 1976, poursuite de l'amélioration des accès du port pétrolier du Verdon.

— *Marseille* : 72,4 millions de francs. — Aménagement de la forme de radoub pour navires de fort tonnage et de la gare maritime. Construction d'un nouveau terminal pétrolier à Fos.

Trente-six millions de francs sont destinés aux autres ports de commerce, notamment à La Rochelle - La Pallice pour la construction d'un appontement pour produits pétroliers, et pour tenir compte de l'évolution des conditions économiques.

Aux acquisitions foncières dans les zones industrielles des ports autonomes est affectée une somme de 3,5 millions de francs.

2° *Autres ressources.*

En 1974, les ports maritimes et fluviaux disposeront de fonds d'emprunt dont la répartition sera arrêtée lors d'une réunion du Comité n° 8 du F. D. E. S. qui se tiendra seulement à la fin de l'année 1973. Il n'est donc pas possible de donner le détail de cette répartition.

La dotation prévue, soit 520 millions de francs, doit être consacrée pour 485 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 35 millions de francs à l'équipement des ports fluviaux.

La décomposition prévue de cette dotation par organismes prêteurs est la suivante :

	Millions de francs.
F. D. E. S.....	100
C. A. E. C. L.....	80 ou 90
Marché financier.....	330 ou 340

Les prêts seraient consentis aux conditions suivantes :

— F. D. E. S. : 7,25 % pour une durée de vingt-huit ans avec trois ans de différé d'amortissement ;

— C. A. E. C. L. : les prêts sont d'une durée de quinze ans, au taux du marché financier ;

— Emprunts groupés des ports autonomes d'une durée de quinze à vingt ans au taux du marché financier.

Le budget de l'Etat ne participe pas au service des emprunts contractés par les ports autonomes. Il leur rembourse seulement, en application des articles 5 et 6 de la loi du 29 juin 1965 sur les ports maritimes autonomes, une partie des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations engagées antérieurement à la création du port autonome et que celui-ci a contractés ou pris en charge. Cette part est de :

— 60 % pour les infrastructures de base ;

— 20 % pour les autres infrastructures.

En annexe est dressé un bilan de l'emploi des autres ressources mises à la disposition des ports en 1973 (annexe n° I).

B. — PORTS DE PÊCHE

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1974 s'élèvent à 10,1 millions de francs, en diminution de 0,8 million par rapport à 1973.

La dotation de 10 millions de francs inscrite à cet article doit permettre de poursuivre l'exécution du programme arrêté lors de la préparation du VI^e Plan. Le taux de réalisation des investissements prévus aura atteint à la fin de 1973, 42,2 % seulement.

Pour 1974, les principales opérations envisagées se présentent comme suit :

— *Boulogne-sur-Mer*. — Ecluse du bassin à flot ; signalisation portuaire. Cette opération est destinée à permettre l'exploitation de l'écluse du bassin à flot à l'aide d'un personnel réduit grâce à la mise en place d'une signalisation télécommandée des manœuvres.

— *Fécamp*. — Restauration du quai de Verdun sur 150 mètres. Cette opération est destinée au maintien en exploitation du quai de Verdun, ouvrage le plus actif du port de Fécamp.

— *Concarneau*. — Dérochage du canal d'accès: Les travaux doivent permettre de recevoir, dans des conditions de sécurité suffisantes, les cargos polythermes qui assurent le transport du thon congelé ainsi que les pétroliers qui ravitaillent le port de Concarneau.

— *Lorient*. — Construction d'un appontement de 115 mètres. Cet ouvrage doit permettre de recevoir au port de Lorient des unités de plus en plus grandes (60 mètres de longueur).

— *La Rochelle*. — Dragage du chenal d'accès. Les travaux sont destinés à rétablir les fonds d'origine correspondant à la cote du radier de l'écluse d'accès au bassin à flot et à permettre ainsi l'accès à ce bassin des bateaux de plus grande taille.

C. — PORTS DE PLAISANCE

Un seul chapitre du Ministère de l'Équipement contient des crédits relatifs aux ports de plaisance : le chapitre 63-32.

Ce chapitre comporte une dotation de 7,4 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 qui ne sont pas augmentés par rapport au budget précédent.

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

Les opérations susceptibles de bénéficier de subventions sont des investissements de catégories II et III dont la programmation s'effectue au niveau de la région ou du département.

D'une manière générale l'importance prise par la navigation de plaisance n'entraîne pas de sérieux risques d'insuffisante fréquentation pour les concessionnaires des ports et le taux de subvention moyen de 20 %, qui n'est d'ailleurs applicable qu'aux seules dépenses d'infrastructure, n'apporte qu'un allègement des taxes d'usage acquittées par les utilisateurs, d'autant plus faible qu'il est généralisé à toutes les catégories de bateaux, et de ce fait moins justifié au plan social. Il est donc opportun de réserver l'intervention des crédits budgétaires aux opérations qui comportent des installations pour les clubs sportifs de caractère social (notamment clubs de jeunes) et qui offrent une proportion suffisante de places pour les navires de plaisance de faible taille, à des conditions financières plus favorables, ce qui est d'autant plus apprécié des usagers qu'ils sont en général moins fortunés que les propriétaires de grands bateaux.

D. — PORTS MARITIMES DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

Les crédits destinés à l'équipement des ports maritimes dans les Départements d'Outre-Mer inscrits au chapitre 53-34 s'élèvent à 10 millions de francs en autorisations de programme. En augmentation de 1,5 million de francs par rapport au budget précédent, ces crédits sont destinés à des opérations considérées comme des investissements de catégorie II qui sont soumis aux dispositions du décret du 13 novembre 1970 portant déconcentration des décisions de l'Etat en matière d'investissements publics.

La répartition des autorisations de programme inscrites pour 1974 est prévue ainsi :

DÉPARTEMENTS	AUTORISATIONS de programme (en milliers de francs).
Guadeloupe	4.100
Martinique	1.800
Guyane	1.000
Réunion	3.100
	10.000

Le niveau d'exécution du Plan est, au terme des trois premières années, d'environ 50 %. L'effort principal a porté sur la construction du port du Dégrad des Cannes, en Guyane, sur la réfection du quai Transat et la construction du quai minotier à la Guadeloupe, sur la construction d'un quai pour conteneurs et d'un poste roll on-roll off à la Martinique, sur les extensions du port de la Pointe des Galets à la Réunion.

IV. — La signalisation maritime.

Les crédits afférents aux dépenses de fonctionnement et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, pour 1974, à 22,2 millions de francs, en augmentation de 0,3 million de francs. Cette majoration est très faible (+ 0,13 %) mais les mesures nouvelles sont en fait plus importantes (1,3 million de francs) du fait du transfert de certaines dépenses de fonctionnement sur un autre chapitre et de l'annulation de certains crédits. Les mesures nouvelles sont destinées, d'une part, à tenir compte de la hausse des prix à hauteur de 5 % et, d'autre part, à assurer la mise en service de l'Agence de Nantes du Service technique des Phares et Balises (0,3 million de francs) et l'entretien des bateaux baliseurs (0,1 million de francs).

En ce qui concerne les dépenses d'équipement (chapitres 53-32 et 53-34), les autorisations de programme s'élèvent à 40.300.000 F contre 36.850.000 F; soit une augmentation de 9,3 % contre 3,6 % en 1973.

Pour 1974, les opérations suivantes sont envisagées :

	AUTORISATIONS de programme.
	(En milliers de francs.)
<i>I. — Dépenses d'investissements en métropole.</i>	
Etudes générales.....	1 100
Equipement. — Revalorisation des opérations en cours.....	800
Maintien du capital investi : grosses réparations des dégâts causés par la mer et les intempéries.....	4 200
Restauration et renouvellement du matériel.....	6 300
Adaptation des structures.....	4 450
Besoins nouveaux de la signalisation maritime (aides radio- électriques notamment au port d'Antifer. — Signalisation des ports d'Antifer, de Dunkerque et de Brest).....	13 250
Opérations diverses.....	900
Total I.....	31 000

	AUTORISATIONS de programme.
	(En milliers de francs.)
II. — Dépenses d'investissements dans les Départements d'Outre-Mer.	
Etudes générales.....	100
Revalorisation des opérations en cours.....	250
Maintien du capital investi.....	1.510
Adaptation des structures.....	420
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	1.875
Opérations diverses.....	345
Total II.....	4.500
III. — Dépenses d'investissement dans les Territoires d'Outre-Mer.	
Etudes générales.....	100
Revalorisation des opérations en cours.....	250
Maintien du capital investi.....	1.230
Adaptation des structures.....	260
Besoins nouveaux de la signalisation maritime.....	970
Opérations diverses.....	390
Total III.....	3.200
IV. — Dépenses dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération.	
Revalorisation des opérations en cours.....	200
Contribution aux opérations de maintien du capital investi...	700
Contribution aux développements de la signalisation maritime..	700
Total IV.....	1.600
Total général.....	40.300

Un tableau joint en annexe (n° II) indique le montant des autorisations de programme prévu au VI^e Plan, hypothèses haute et basse, pour l'équipement des établissements de signalisation maritime, ainsi que les pourcentages de réalisation du Plan pour chacune de ces hypothèses.

On observe, par rapport à l'hypothèse basse considérée comme un strict minimum, que le taux de réalisation du plan à la fin de 1974, *calculé en francs 1970*, sera de 74,07 % pour la métropole, 60,00 % pour les départements d'outre-mer et 55,33 % pour les territoires d'outre-mer.

Ce niveau de réalisation est très insuffisant.

*
* *

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 1974.

ANNEXES



ANNEXE I

BILAN DE L'EMPLOI DES AUTRES RESSOURCES MISES A LA DISPOSITION DES PORTS EN 1973

I. — Ports maritimes et fluviaux.

Le bilan de l'emploi des 470 millions de francs inscrits pour 1973 est indiqué dans les trois tableaux ci-dessous :

	F. D. E. S.	C. D. C.	C. A. E. C. L.	AUTRES emprunts.	TOTAL
	(En milliers de francs.)				
Ports maritimes.....	140.000	40.000	70.895	188.870	439.765
Ports fluviaux.....	»	»	9.105	21.130	30.235
Total	140.000	40.000	80.000	210.000	470.000

II. — Ports maritimes.

	F. D. E. S.	C. D. C.	C. A. E. C. L.	AUTRES emprunts.	TOTAL
	(En milliers de francs.)				
Ports autonomes.....	140.000	40.000	»	179.000	359.000
Chambres de commerce....	»	»	56.665	9.870	66.535
Départements et communes.	»	»	14.230	»	14.230
Total	140.000	40.000	70.895	188.870	439.765

III. — Ports maritimes autonomes.

	F. D. E. S.	C. D. C.	AUTRES emprunts.	TOTAL
	(En milliers de francs.)			
Dunkerque	32.000	»	36.000	68.000
Le Havre.....	55.000	40.000	18.000	113.000
Rouen	6.000	»	7.000	13.000
Nantes - Saint-Nazaire	5.000	»	16.000	21.000
Bordeaux :				
a) Dotation normale...	7.000	»	12.000	19.000
b) Drague	»	»	25.000	25.000
Marseille	35.000	»	65.000	100.000
Total ports auto- nomes	140.000	40.000	179.000	359.000

ANNEXE II

EQUIPEMENT DES ETABLISSEMENTS DE SIGNALISATION MARITIME

	VI ^e PLAN		
	Métropole.	Départements d'Outre-Mer.	Territoires d'Outre-Mer.
Montant du VI ^e Plan (études générales exclues) en francs 1970 (en millions de francs) :			
Hypothèse haute	138,5	(1) 26,20	20,55
Hypothèse basse	113,5	(1) 20,70	19,01
Autorisations de programme 1971 :			
Millions de francs courants ..	12,55	2,30	2,10
Millions de francs 1970	12,18	2,23	2,04
Pourcentage sur enveloppe VI ^e Plan :			
Hypothèse haute	8,79	8,51	9,93
Hypothèse basse	10,73	10,77	10,73
Autorisations de programme 1972 :			
Millions de francs courants ..	25,25	3,20	3,30
Millions de francs 1970	23,53	2,98	3,08
Pourcentage sur enveloppe VI ^e Plan :			
Hypothèse haute	16,99	11,37	14,99
Hypothèse basse	20,73	14,40	16,20
Autorisations de programme 1973 :			
Millions de francs courants ..	25,65	3,88	3,10
Millions de francs 1970	22,86	3,46	2,76
Pourcentage sur enveloppe VI ^e Plan :			
Hypothèse haute	16,50	13,21	13,43
Hypothèse basse	20,14	16,71	14,52
Autorisations de programme 1974 (prévisions) :			
Millions de francs courants ..	29,90	4,40	3,10
Millions de francs 1970	25,51	3,75	2,64
Pourcentage sur enveloppe VI ^e Plan :			
Hypothèse haute	18,42	14,32	12,84
Hypothèse basse	22,47	18,12	13,88
Montant des autorisations de programme 1971, 1972, 1973, 1974 converti en francs 1970	84,08	12,42	10,52
Pourcentage de réalisation :			
Hypothèse haute	60,70	47,40	51,19
Hypothèse basse	74,07	60	55,33

(1) Non compris « 7 » Oméga Réunion hors enveloppe.