

# SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1975-1976

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 20 novembre 1975.

## 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 1976, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. René MONORY,

Sénateur,  
*Rapporteur général.*

TOME III

LES MOYENS DES SERVICES ET LES DISPOSITIONS SPÉCIALES

(Deuxième partie de la loi de finances.)

A N N E X E N° 13

Equipement.

PORTS

*Rapporteur spécial : Mlle Irma RAPUZZI*

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Edouard Bonnefous, *président*; Geoffroy de Montalembert, Max Monichon, Jacques Descours Desacres, Henri Tournan, *vice-présidents*; Yves Durand, Roger Gaudon, Joseph Raybaud, Modeste Legouez, *secrétaires*; René Monory, *rapporteur général*; Auguste Amic, Maurice Blin, Roland Boscary-Monsservin, Jacques Boyer-Andrivet, Pierre Brousse, René Chazelle, Bernard Chochoy, Jean Cluzel, Yvon Coudé du Foresto, Marcel Fortier, André Fosset, Gustave Héon, Paul Jargot, Michel Kistler, Robert Lacoste, Fernand Lefort, Georges Lombard, Josy-Auguste Moinet, Mlle Odette Pagani, M. Pierre Prost, Mlle Irma Rapuzzi, MM. Paul Ribeyre, Edmond Sauvageot, François Schleiter, Robert Schmitt, Maurice Schumann.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (5<sup>e</sup> législ.) : 1880 et annexes, 1916 (tomes I à III et annexe 17), 1921 (tome XI) et in-8° 360.

Sénat 61 (1975-1976).

---

Lois de finances. — Ports.

## SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
I. — Le trafic des ports français .....	4
II. — Les crédits de fonctionnement .....	7
III. — Les dépenses d'équipement .....	12
IV. — La signalisation maritime .....	30
Observations de la Commission .....	33
Audition du Ministre de l'Équipement .....	34

---

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.

## I. — Le trafic des ports français.

Le trafic des ports français (pêche et avitaillement compris), a atteint, en 1974, 315.415.376 tonnes contre 303.608.508 tonnes en 1973, soit une augmentation de 3,2 %.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic des ports maritimes métropolitains pour les années 1973 et 1974 (en tonnes).

RUBRIQUES	ANNÉE 1973 (total)	ANNÉE 1974		
		Entrées	Sorties	Total
Trafic de marchandises .....	295.249.758	246.628.079	59.064.123	305.692.202
Produits de la pêche .....	548.381	541.219	»	541.219
Avitaillement .....	7.810.369	»	7.181.955	7.181.955
<b>Totaux .....</b>	<b>303.608.508</b>	<b>247.169.298</b>	<b>66.246.078</b>	<b>313.415.376</b>

Le trafic des ports maritimes avait atteint le niveau de 98,2 millions de tonnes en 1962. Il a franchi le cap des 200 millions de tonnes en 1970 et dépassé celui des 300 millions de tonnes en 1973. En onze années, il avait progressé de plus de 10 % d'une année sur l'autre. La faible progression enregistrée en 1974 témoigne, si besoin était, des perturbations auxquelles a été soumise l'économie mondiale et plus particulièrement celle de la France.

Mais cette progression demeure toujours très inégale d'un port à l'autre. La crise n'a fait que confirmer la place des six ports autonomes pour le trafic commercial de marchandises de l'ensemble des ports français : 88,4 % contre 88 % en 1973 et 86,8 % en 1972. Trois ports : Marseille, Le Havre, Dunkerque assurent 75 % du trafic de l'ensemble des ports et 86,6 % de l'augmentation totale du trafic des ports français contre 95 % en 1973. En fait le port du Havre est pratiquement le seul à avoir vu son trafic régresser (— 3 %). Le port de Marseille (+ 8,5 %) et le port de Dunkerque (+ 10,2 %) font les meilleures performances malgré les difficultés de la conjoncture.

Le tableau ci-après donne la décomposition du trafic commercial de marchandises (entrées et sorties) entre les différents ports pour l'année 1974 avec un rappel du trafic observé en 1973.

PORTS (Classement géographique)	ANNÉE 1973 (Entrées et sorties réunies)	ANNÉE 1974		
		Entrées	Sorties	Total
		(En tonnes.)		
Dunkerque .....	31.383.310	29.751.301	4.806.977	34.558.278
Le Havre .....	86.743.576	67.386.611	16.758.096	84.144.707
Rouen .....	13.405.506	8.020.711	6.179.178	14.199.889
Nantes-St-Nazaire .....	14.396.668	12.989.040	1.665.009	14.654.049
Bordeaux .....	13.592.262	10.609.615	2.917.935	13.527.550
Marseille .....	100.504.556	93.264.420	15.891.671	109.156.091
Autres ports métropolitains .....	35.223.880	24.606.381	10.845.257	35.451.638
<b>Total .....</b>	<b>295.249.758</b>	<b>246.628.079</b>	<b>59.064.123</b>	<b>305.692.202</b>

Les perspectives pour 1975 sont beaucoup moins satisfaisantes.

Le trafic commercial de marchandises débarquées et embarquées pour l'ensemble des ports métropolitains s'est élevé à 131 millions de tonnes pour le premier semestre de 1975 contre 154,5 millions de tonnes pour le premier semestre de 1974 (— 15,7 %).

Les produits pétroliers qui représentent 67,6 % du trafic global ont porté sur 88,6 millions de tonnes contre 107,7 millions de tonnes pour le premier semestre 1974 (— 17,7 %).

Les marchandises autres que les produits pétroliers ont porté sur 42,4 millions de tonnes contre 46,9 millions de tonnes pour le 1<sup>er</sup> semestre 1974 (— 9,6 %).

L'examen de l'évolution des résultats de l'ensemble du trafic des premiers mois de l'année 1975 permet de situer les réceptions à un niveau comparable à celui de 1972 et les expéditions au niveau de 1973 ; une certaine stabilisation est notée depuis la fin du deuxième trimestre 1975.

Le recul des entrées relativement plus important que les sorties illustre parfaitement la situation actuelle de notre commerce extérieur.

Dans l'éventualité où la situation du dernier trimestre de 1975 reconduirait la tendance du premier semestre, le trafic commercial

de marchandises débarquées et embarquées en 1975 pourrait se situer à 262 millions de tonnes contre 305,7 millions de tonnes en 1974, c'est-à-dire en diminution de 14,3 % par rapport à 1974.

Une telle régression n'avait jamais été constatée dans le trafic des ports maritimes de commerce depuis vingt-cinq ans.

\*\*

Le 23 septembre 1975, le Conseil central de planification a arrêté les grandes lignes de la politique portuaire pour les prochaines années.

Quatre lignes d'action ont été arrêtées :

— Concentration du flux de transport des marchandises diverses vers Le Havre, Dunkerque et Marseille afin notamment de reprendre une partie des trafics détournés par les ports étrangers, la fonction commerciale des autres ports étant maintenue grâce aux trafics spécialisés.

— L'industrie de la réparation navale doit devenir une des grandes industries valorisant les façades maritimes, et Brest doit devenir le grand port atlantique de la réparation navale grâce à une dotation en moyens aptes à concurrencer la forme d'un million de tonnes de Lisbonne. D'autres moyens de réparation navale pourront se développer, notamment au Havre, dans le cadre de la programmation normale des investissements portuaires.

— L'implantation des zones industrielles portuaires se fera par priorité sur la façade atlantique, la réalisation de la zone industrielle de 500 hectares à Nantes - Saint-Nazaire est décidée mais l'équipement de la zone industrielle de Bordeaux-Le Verdon devra tenir compte des contraintes écologiques locales pour lesquelles une étude d'impact sera immédiatement entreprise.

— Le thème maritime doit désormais occuper une place importante dans les réflexions et l'action du Gouvernement : les administrations et non seulement les administrations compétentes doivent y être sensibilisées.

## 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 maritimes de navigation.

Pour 1976, le total des versements qu'il est proposé d'effectuer aux ports autonomes est de 173,1 millions de francs, en augmentation de 45,3 millions de francs par rapport à l'année précédente.

*La majoration plus importante des crédits, de l'ordre de 35,4 % contre 12,1 % l'année précédente paraît enfin tenir compte de l'évolution des conditions économiques, de l'évolution du trafic et des caractéristiques des nouveaux navires.*

La répartition des crédits par port est donnée par le tableau suivant pour l'exercice 1976 :

PORTS	DOTATION (en millions de francs.)
Dunkerque .....	42
Le Havre .....	30
Rouen .....	34
Nantes - Saint-Nazaire .....	19
Bordeaux .....	30
Marseille .....	15
(Provision) .....	3,122
Total .....	173,122

L'accroissement des moyens alloués aux ports autonomes est justifié par :

— la mise en service d'ouvrages nouveaux : avant-port de Dunkerque, terminal d'Antifer, port de Fos. A titre d'exemple, à Dunkerque, de ce seul fait, le volume à draguer annuellement pour l'entretien des profondeurs passe de 2,3 mètres cubes à 5 mètres cubes ;

— les risques que l'insuffisance d'entretien ferait courir aux portes d'écluses et aux ponts mobiles (Dunkerque, Le Havre) ;

— l'évolution du coût des dragages malgré les gains de productivité permis par la modernisation progressive du matériel. L'accroissement est de l'ordre de 45 à 65 % au cours de la période 1973-1975.

D'une manière générale, la dotation de 1976 doit permettre de remédier aux gênes d'exploitation et de prévenir certains accidents qui, à plus ou moins court terme, n'auraient pas manqué de survenir, faute de crédits d'entretien suffisants.

Dans les précédents rapports nous avons signalé combien l'insuffisance des dotations était préjudiciable à l'entretien des équipements portuaires et que la remise en état d'installations dégradées est toujours plus onéreuse.

Par décret du 6 mai 1974 pris en application des dispositions de la loi du 25 juin 1965, a été créé un port autonome outre-mer dans le département de la Guadeloupe. Sa date d'entrée en service en cette qualité a été fixée au 1<sup>er</sup> novembre 1975 par un décret en date du 29 octobre 1975.



Le projet de loi de finances pour 1976 prévoit, en application des dispositions communes à tous les ports autonomes, une dotation de 1,309 million de francs au titre des dépenses d'entretien et de fonctionnement prises en compte par l'Etat comme il est rappelé ci-dessus.

### B. — LES AUTRES PORTS

Les autres ports maritimes voient leur dotation abondée d'une somme de 9,3 millions de francs, soit une progression de l'ordre de 23,9 % par rapport à l'exercice précédent.

La ventilation des crédits par grandes catégories se présente ainsi :

	SERVICES votés	MESURES nouvelles	TOTAL
		(En francs.)	
Ports de commerce non autonomes .....	26.461.000	2.739.000	29.200.000
Ports de pêche .....	8.498.000	4.130.000	12.628.000
Ports maritimes dans les départements d'outre-mer	4.000.000	2.450.000	6.450.000
Total .....	38.959.000	9.319.000	48.278.000

Jusqu'à présent, nous regrettons que l'enveloppe des crédits de fonctionnement des ports ne soit pas déterminée en fonction des besoins actualisés de ceux-ci, mais en tenant compte seulement des contraintes budgétaires. La référence aux véritables besoins nous paraissait indispensable pour éviter que, par un arbitrage un peu sommaire, ne soit gravement compromise la sauvegarde du patrimoine portuaire national.

Aussi le retard pris les années précédentes ne saurait cependant être directement compensé par la seule majoration — certes importante — de la dotation pour 1976.

L'effort semble devoir être porté sur trois types d'actions :

— assurer des conditions acceptables de fonctionnement et d'entretien courant de l'ensemble des équipements existants des ports de commerce et des ports de pêche, y compris les aides à la naviga-

tion dans les zones d'accès des ports, le long des côtes et au large dans les zones de trafic dense ;

— assurer le fonctionnement et l'entretien courant des ouvrages nouveaux progressivement mis en service ;

— mettre en œuvre un programme cohérent d'opérations d'entretien exceptionnel de certains ouvrages dégradés (en particulier ceux endommagés à la suite de tempêtes).

Dans les départements d'outre-mer, l'objectif est d'adapter les conditions d'entretien et d'exploitation à l'évolution du trafic. La hausse accélérée des prix et l'entretien particulièrement délicat du port du Degrad-des-Cannes justifient l'augmentation de 61 % des crédits affectés à ces opérations.

La programmation de ces crédits sera effectuée en fin d'année après dépouillement d'une enquête qui serait actuellement en cours sur les besoins des différents ports.

En outre, il faut rappeler que pour assurer l'entretien indispensable, certains fonds de concours sont obtenus auprès des collectivités et organismes locaux pour le financement des opérations d'entretien des infrastructures.

En 1975, ces ressources complémentaires ont représenté 16 % des dépenses de l'Etat à ce titre contre 17 % l'année précédente. Le tableau ci-dessous précise l'origine de ces fonds de concours, leur montant et leur utilisation.

Ports maritimes non autonomes de commerce et de pêche.

*Exploitation.*

Fonds de concours de 1975.

PORTS	MONTANT du fonds de concours	PROVENANCE (1)	DESTINATION
Boulogne .....	435.000	C.C.I. de Boulogne ....	Dragages
Calais .....	1.012.500	C.C.I. de Calais .....	Dragages
Le Tréport .....	80.290	C.C.I. du Tréport .....	Dragages
Dieppe .....	839.000	C.C.I. de Dieppe et dé- partement .....	Dragages
Fécamp .....	405.520	C.C.I. de Fécamp .....	Dragages
Honfleur .....	138.819	Département du Calvados et C.C.I. de Honfleur ..	Dragages
Caen-Ouistreham ..	467.380	C.C.I. de Caen .....	Dragages
Cram en Rieux ....	23.000	Institution interdéparte- mentale pour l'aména- gement de la Vilaine ..	Entretien de la travée mobile du pont.
Ports sud-Finistère .	1.202.590	C.C.I. de Quimper ....	Paiement de certains auxiliaires de la D.D.E.
Finistère Ports di- vers .....	11.455	Divers .....	Divers travaux d'entretien
Vendée - Divers ..	47.469	Divers .....	Divers travaux d'entretien
Charente-Maritime - Divers .....	46.000	Divers .....	Divers travaux d'entretien
Gironde - Ports di- vers .....	6.180	Divers .....	Divers travaux d'entretien
La Nouvelle .....	1.000.000	Département de l'Aude..	Dragages
Sète .....	8.070	Ville de Sète .....	Entretien des chaussées des quais.
Petits ports des Bou- ches-du-Rhône ..	700.000	Département .....	Entretien
Alpes-Maritimes - Ports divers ....	147.600	Divers .....	Divers travaux d'entretien

(1) C.C.I. : Chambre de Commerce et d'Industrie.

### 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 ne s'élèvent qu'à 415 millions de francs, soit apparemment une diminution de 80,6 millions de francs par rapport au budget initial pour 1975. Il faut cependant rappeler que la troisième loi de finances rectificative pour 1975 examinée en septembre a prévu 360 millions de francs supplémentaires en autorisation de programme pour lancer un certain nombre d'opérations dans les ports français : construction d'une forme de radoub à Brest (165 millions de francs), diverses installations portuaires à Nantes-Saint-Nazaire (78 millions de francs, Le Havre (20 millions de francs), Dunkerque (52 millions de francs) et Fos (45 millions de francs).

Les projets d'investissements *en cours de réalisation* dans les six ports autonomes maritimes se résument comme suit :

*Dunkerque* : Les travaux portent essentiellement sur le nouvel avant-port. La réalisation des infrastructures de base, commencée au début du VI<sup>e</sup> Plan, s'est poursuivie et devrait s'achever pour l'essentiel à la fin de l'année 1975. Par ailleurs, la construction du bassin de Mardyck et des quais du port rapide a été poursuivie. Au total les dépenses d'investissements engagées en 1975 atteignent 153 millions de francs dont 114,8 millions de francs de crédits budgétaires.

*Le Havre* : Les travaux du terminal pétrolier d'Antifer (cinquième tranche) se sont poursuivis en 1975. Le port doit recevoir son premier navire (350.000 T.P.L.) à la fin de 1975 et la réception d'un navire de 500.000 T.P.L. est prévue pour avril 1976. La dépense engagée pour 1975 correspond à 135 millions de francs dont 54 millions de francs à la charge de l'Etat.

L'aménagement du canal central maritime a été poursuivi, de même que les dragages et la construction d'un quai pour marchandises diverses dans la darse A. Une nouvelle tranche du terminal à conteneurs du quai de l'Europe est en cours de réalisation.

Au total, le montant des opérations engagées s'élève à 227,3 millions de francs dont 116,6 de crédits budgétaires.

*Rouen* : Les travaux d'amélioration du chenal d'accès (cinquième tranche) se sont poursuivis, ainsi que la transformation du bassin de Rouen-Quevilly.

L'investissement total réalisé représente en 1975 une dépense de 40,05 millions de francs, dont 28,26 millions de francs à la charge de l'État.

*Nantes-Saint-Nazaire* : Les travaux d'amélioration des accès à Donges, en vue de permettre le passage à mi-charge des pétroliers de 250.000 T.P.L. se sont poursuivis en 1975. L'amélioration du chenal de Nantes et du matériel de dragage et de sondage a constitué les autres principales dépenses. Le total des dépenses engagées en infrastructure atteint 13,6 millions de francs dont 11,18 millions de francs sur crédits budgétaires.

*Bordeaux* : L'amélioration des accès à Bassens a été poursuivie au cours de l'année 1975, ainsi que la constitution de terre-pleins au Verdon. Par ailleurs, diverses opérations ont été engagées : construction d'un appontement pour trafic de liquides en vrac et travaux de rempiètement de quai, amélioration de la drague « F.-Durepaire ». Au total, les dépenses engagées s'élèvent à 55,3 millions de francs dont 31,572 à la charge de l'Etat.

*Marseille* : La forme de radoub devant permettre la réparation à Marseille des pétroliers de 500.000/800.000 tonnes a été mise en service le 30 juin 1975 par la réception d'un navire de 230.000 T.P.L. Les travaux de remodelage de la gare maritime entrepris en 1974 ont été poursuivis, de même que la construction d'un poste de réparation à flot sur la face est du môle Léon-Gourret. Dans le bassin de Fos, le nouveau terminal pétrolier pour le déballastage des navires (infrastructure générale) a été lancé, ainsi que l'aménagement d'un terminal pour voitures et l'extension sur 150 mètres du terminal à conteneurs de la darse 2. Le total des investissements réalisés en 1975 s'élève à 147 millions de francs dont 101,6 millions de francs à la charge de l'Etat.

Sur le plan budgétaire, nous devons relever les deux séries d'opérations qui seront engagées en fait au cours de l'année 1976.

1° La troisième loi rectificative de finances a ouvert au titre de 1975, 360 millions de francs d'autorisations de programme destinées à financer les opérations suivantes qui doivent être engagées avant le 1<sup>er</sup> avril 1976 :

(Millions de francs.)

PORTS	DÉSIGNATION	DOTATIONS budgétaires
Dunkerque .....	Construction d'un quai aux aciers .....	11
	Construction des quais du port rapide (3 <sup>e</sup> tranche) ..	18
	Enlèvement d'épaves (4 <sup>e</sup> tranche) .....	8
	Construction d'une station de pompage .....	15
		<u>52</u>
Le Havre .....	Construction d'un deuxième poste à quai en darse A ..	20
Nantes - St-Nazaire .	Amélioration des accès .....	12
	Restauration et prolongement de la digue de calibrage du chenal de Donges .....	8
	Quai de réparation navale .....	30
	Construction de quais à Montoir .....	26
	Rénovation d'engins divers .....	2
		<u>78</u>
Marseille .....	Construction de divers postes ro/ro à Marseille ....	2,4
	Creusement de la darse 3 et de son chenal d'accès ....	28
	Construction de postes ro/ro sur la berge nord du ca- nal St-Denis (2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> tranches) .....	14,6
		<u>45</u>
Brest .....	Construction d'une forme de radoub permettant, en première tranche, la réception de navires de 300.000 tdw .....	165

2° Sont inscrits au budget pour 1976, 415 millions de francs d'autorisations de programme qui se répartissent ainsi :

*Dunkerque :*

- construction de quais à marchandises diverses et d'un quai à pondéreux : 36,8 millions de francs ;
- poursuite de la construction du bassin de Mardyck : 24 millions de francs ;
- travaux préparatoires pour la forme de radoub : 6 millions de francs.

*Le Havre :*

- poursuite de la construction du terminal pétrolier d'Antifer : 11,5 millions de francs ;
- centre de réparation navale. Construction de la forme de 220.000 tdw : 76 millions de francs ;
- construction d'un quai à marchandises diverses en darse A ;
- aménagement de la plaine alluviale et remise en état d'ouvrages.

*Rouen :*

- poursuite de l'amélioration des accès : 17,6 millions de francs ;
- acquisition d'une drague : 55 millions de francs.

*Nantes - Saint-Nazaire :*

La liste des opérations n'est pas encore arrêtée, compte tenu de l'effort exceptionnel dont a bénéficié ce complexe portuaire au titre du plan de développement économique.

*Bordeaux :*

- remblais au Verdon et poste 806 : 15,6 millions de francs ;
- amélioration des accès et rempiètement de quais à Bassens : 11,2 millions de francs ;
- enlèvement d'épaves : 5,6 millions de francs.

*Marseille :*

- remodelage de la gare maritime : 10,2 millions de francs ;
- rénovation des formes de radoubs n<sup>os</sup> 1 à 7 : 7,8 millions de francs ;
- approfondissement des accès à la darse 2 pour la desserte du terminal à conteneurs : 16,8 millions de francs ;

Les principales opérations en cours ou envisagées dans les autres ports peuvent se résumer comme suit :

— *Calais :*

Construction d'un quatrième poste d'accostage pour navires transbordeurs. Cette opération doit permettre, en raison de la saturation des installations existantes, de répondre à l'accroissement du trafic commercial sur les lignes trans-Manche. La dépense totale est estimée à 40 millions de francs.

— *Cherbourg* :

Des travaux de restauration des digues du port sont entrepris ainsi que l'aménagement du môle du quai de Normandie et du terre-plein sud-ouest de la darse des Mielles pour le trafic *roll-on roll-off*. Le montant des investissements s'élève à 3,6 millions de francs dont 2,3 millions de francs sur fonds du Trésor.

— *Brest* :

L'aménagement de la zone d'évitage des pétroliers et du chenal d'accès à la forme de radoub n° 2 sera poursuivi en 1976 ainsi que le comblement de l'anse de Poullic-al-Loir. Cette opération nécessite la mise en place d'environ 1.400.000 mètres cubes de matériaux. Le montant total des investissements s'élève à 26 millions de francs dont 7,2 millions de francs à la charge de l'Etat. Par ailleurs des quais de réparation à flot sont en construction en vue d'accroître les activités des entreprises de réparation navale. Un premier quai avait été construit avec la forme de radoub pour navires de 250.000 T.P.L. Un deuxième poste à quai a été mis en service en 1975 et un troisième, actuellement en cours de construction, sera achevé en 1976. (Coût 10 millions de francs dont 5 millions de francs à la charge de l'Etat.)

— *Concarneau* :

Construction d'un élévateur à bateaux : cette opération est destinée à équiper le port de Concarneau d'un engin de carénage adapté aux caractéristiques des nouvelles unités de pêche. Coût total du projet : 23 millions de francs dont 3,9 millions de francs à la charge de l'Etat.

— *La Rochelle* :

Construction d'un poste pétrolier à l'extrémité du môle d'escale : cette opération a pour but de regrouper le trafic pétrolier de La Pallice (produits raffinés) sur un poste susceptible de recevoir un navire de 70.000 T.P.L. sur la face ouest et un tanker de 25.000 T.P.L. environ sur la face est. Le coût des travaux d'infrastructure est estimé à 23 millions de francs dont 11,5 millions de francs à la charge de l'Etat.

— *Sète* :

La deuxième tranche des travaux de la deuxième étape de construction du nouveau bassin à l'est de la jetée de Frontignan a été lancée et sera poursuivie en 1976. Le coût total de l'opération s'élève à 21,5 millions de francs dont 10,75 millions de francs sur crédits budgétaires.



## 2° *Autres ressources.*

En 1976, 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 1975. Il n'est donc pas possible de donner le détail de cette répartition.

La dotation envisagée, soit 665 millions de francs, doit être consacrée pour 610 millions de francs à l'équipement des ports maritimes et pour 55 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. . . . .	130
— Marché financier . . . . .	435

En octobre 1975, les prêts sont consentis aux conditions suivantes :

— F.D.E.S. : 9,75 % d'intérêts pour une durée de vingt ans dont trois ans de différé d'amortissement ;

— C.A.E.C.L. : 10,50 % pour les prêts d'une durée de vingt ans dont cinq ans de différé d'amortissement.

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 autonomes, une partie des sommes versées pour le service des emprunts émis pour faire face aux opérations engagées antérieurement à l'institution du nouveau régime de l'autonomie et dont la charge a été transférée aux nouveaux établissements. Cette part est de :

— 60 % pour les infrastructures de base ;

— 20 % pour les autres infrastructures.

Un premier bilan de l'emploi des 600 millions de francs pour 1975 s'analyse comme suit :

**Ports maritimes et fluviaux.**

(En milliers de francs.)

	F.D.E.S.	C.D.C.	C.A.E.C.L.	AUTRES emprunts	TOTAL
Ports maritimes .....	100.000	»	88.315	367.000	555.315
Ports fluviaux .....	»	»	21.685	23.000	44.685
<b>Totaux .....</b>	<b>100.000</b>	<b>»</b>	<b>110.000</b>	<b>390.000</b>	<b>600.000</b>

**RÉPARTITION DE LA DOTATION**

**1. Ports maritimes.**

(En milliers de francs.)

	F.D.E.S.	C.D.C.	C.A.E.C.L.	AUTRES emprunts	TOTAL
<b>a) Ports autonomes :</b>					
Dunkerque .....	26.000	»	»	76.000	102.000
Le Havre .....	46.000	»	»	124.000	170.000
Rouen .....	6.000	»	»	19.000	25.000
Nantes St-Nazaire..	6.000	»	»	17.565	23.565
Bordeaux .....	6.000	»	»	32.000	38.000
Marseille .....	10.000	»	»	41.000	51.000
<b>Total ports auto- nomes .....</b>	<b>100.000</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>309.565</b>	<b>409.545</b>
<b>b) Chambres de com- merce, départements et communes .....</b>	<b>»</b>	<b>»</b>	<b>88.315</b>	<b>57.435</b>	<b>145.750</b>
<b>Total général ....</b>	<b>100.000</b>	<b>»</b>	<b>88.315</b>	<b>367.000</b>	<b>555.315</b>

2. Ports fluviaux.

(En milliers de francs.)

	F.D.E.S.	C.D.C.	C.A.E.C.L.	AUTRES emprunts	TOTAL
Ports autonomes :					
Paris .....	»	»	»	15.100	15.100
Strasbourg .....	»	»	»	3.900	3.900
Total ports auto- nomes .....	»	»	»	19.000	19.000
Chambres de commerce départements et com- munes .....	»	»	21.685	4.000	25.685
Total général ....	»	»	21.685	23.000	44.685

\*  
\*\*

Les objectifs retenus pour le VI<sup>e</sup> Plan dans le domaine des ports maritimes portaient essentiellement sur deux points : assurer de bonnes conditions de réception de la marchandise et des navires modernes de plus en plus spécialisés et favoriser la création de plates-formes compétitives pour l'industrie en poursuivant l'équipement prioritaire des trois complexes portuaires de Dunkerque, de la Basse-Seine et de Marseille-Fos, sans négliger pour autant des adaptations plus limitées dans les autres ports.

L'examen du tableau ci-joint révèle que ces priorités ont été respectées par le choix des opérations réalisées entre 1971 et 1975. Pour les six ports autonomes, le taux d'exécution de l'hypothèse basse du Plan, en francs constants, s'établit à 89 % au total, mais 97 % si l'on retient les crédits du plan de soutien.

Ce bilan global couvre des disparités dans l'exécution qui conforte les réserves qui peuvent être faites sur l'opportunité du choix des investissements à effectuer et de ses conséquences en matière d'aménagement du territoire. Ainsi, le taux de réalisation (hors plan de développement) est de 85 % pour la zone portuaire de Marseille-Fos, 90 % pour Dunkerque, 104 % pour le complexe Le Havre-Antifer et 100 % pour la totalité des autres ports. Ce dernier taux est porté à 173 % si l'on retient les crédits du plan de développement.

Au terme du VI<sup>e</sup> Plan, trois grands sites sont équipés d'infrastructures portuaires de niveau international :

- Dunkerque avec l'extension vers l'ouest ;
- Le Havre avec la plaine alluviale et le terminal d'Antifer ;
- Marseille avec la zone de Fos.

L'exécution du VI<sup>e</sup> Plan.  
PORTS MARITIMES DE COMMERCE  
Engagements.

OPÉRATIONS	PRÉVISIONS du VI <sup>e</sup> Plan		1971		1972		1973		1974		1975 *		ENSEMBLE 1971-1975		TAUX de réalisation	
	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.
(En millions de francs.)																
<b>PORTS MARITIMES</b>																
<i>Dunkerque :</i>																
Nouvel avant-port .....	567,5	402,7	27,5	22	121,7	97,4	146,2	115,6	157,5	124	151	112,8	603,9	471,8		
Port actuel .....	43	31,7	9,6	5,8	»	»	7	5,6	7,5	6	»	»	24,1	17,4		
Etudes des extensions futures ....	7	5,6	1,5	1,2	1,5	1,2	»	»	»	»	»	»	3	2,4		
Sous-total .....	619,5	440	38,6	29	123,2	98,6	153,2	121,2	165	130	151	112,8	631	491,6		
Opérations hors plan .....	»	»	1	0,6	0,4	0,2	»	»	2,3	2,3	2	2	5,7	5,1		
Total général ..... { a	»	»	39,6	29,6	123,6	98,8	153,2	121,2	167,3	132,3	153	114,8	636,7	496,7		
b	619,5	440	38,4	28,7	113,1	90,4	129,2	102,2	122,7	97	102,4	76,8	505,8	395,1		
<i>Le Havre :</i>																
Aménagement des accès et creu- sement de darses .....	145	117	127,8	102,2	10,6	8,5	20	16	18,6	15,6	35,4	28,3	212,4	170,6		
Construction de quais et appon- tements .....	110	66	23,1	13,9	3	1,8	8,2	4,9	»	»	55	33	89,3	53,6		
Installation pour réparation navale.	90	34	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Dessertes ferroviaires et routières.	177	101,4	14,2	8,5	1,9	1,2	»	»	»	»	»	»	16,1	9,7		
Extensions territoriales et aména- gements divers .....	68	42,4	46	32,4	»	»	19,1	14,7	4,7	3,5	1,9	1,3	71,7	51,9		
Sous-total .....	590	380,8	211,1	157	15,5	11,5	47,3	35,6	23,3	19,1	92,3	62,6	389,5	285,8		
Terminal pétrolier d'Antifer .....	Indéter- miné	52,2	»	»	115	46	121,5	49,5	252	100,8	135	54	623,5	250,3		
Opérations hors plan .....	»	»	4,8	4,8	1,8	1,1	5,7	3,3	»	»	»	»	12,3	9,2		
Total général ..... { a	»	»	215,9	161,8	132,3	58,6	174,5	38,4	275,3	119,9	227,3	116,6	1.025,3	545,3		
b	590	433	209,4	156,9	121	53,6	147,1	74,5	201,8	87,9	152,1	78	831,4	450,9		

OPÉRATIONS	PRÉVISIONS du VI <sup>e</sup> Plan		1971		1972		1973		1974		1975 *		ENSEMBLE 1971-1975		TAUX de réalisation	
	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.
	(En millions de francs.)														centage.) (Pour-	
<i>Rouen :</i>																
Amélioration des accès .....	60	48	12,5	10	18	14,4	15	12	17	13,6	20	16	82,5	66		
Construction de quais et appontements .....	65,3	33,1	3,6	2,1	1,5	0,9	12	7,2	22,3	13,4	14,1	8,5	53,5	32,1		
Acquisitions de terrains .....	17,5	6,4	3,7	2,2	1	0,8	»	»	»	»	»	»	4,7	3		
Opérations diverses .....	13,5	11,6	»	»	2,1	1,7	2,4	1,8	0,6	0,5	4	3,1	9,1	7,1		
Total général .....	»	»	19,8	14,3	22,6	17,8	29,4	21	39,9	27,5	38,1	27,6	149,8	108,2		
			156,3	99,1	19,2	13,1	20,6	16,3	24,8	17,7	29,3	20,2	25,5	18,5	119,4	85,8
<i>Nantes-St-Nazaire :</i>																
Amélioration des accès .....	68	55,2	8	6,4	11,5	9,2	15,6	12,4	15,5	12,4	11,3	9	61,9	49,4		
Construction de quais et appontements .....	54,3	23,4	»	»	»	»	»	»	22,6	13,6	0,1	0,1	22,7	13,7		
Restaurations et opérations diverses .....	11,8	8	2	1,2	4,7	2,9	6,3	4,4	6,3	5,5	0,6	0,5	20,1	14,5		
Sous-total .....	134,1	86,6	10	7,6	16,2	12,1	22,1	16,8	44,4	31,5	12	9,6	104,7	77,6		
Opérations hors plan .....	»	»	0,2	0,2	12,6	7,6	»	»	»	»	»	»	12,8	7,8		
Total général .....	»	»	10,2	7,8	28,8	19,7	22,1	16,8	44,4	31,5	12	9,6	117,5	85,4		
			134,1	86,6	9,9	7,6	26,4	18	18,6	14,2	32,6	23,1	8	6,4	95,5	70,3
<i>Bordeaux :</i>																
Améliorations des accès du Verdon .....	49,3	40,5	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»		
Construction de postes au Verdon et accès .....	40	28,4	»	»	5,3	3,6	23	18,4	26,6	16,9	13	9,6	67,9	48,5		
Améliorations des accès et des profondeurs à Bassens .....	75,5	61,5	7,5	6	11,5	9,2	9,5	7,6	9,7	7,7	10,6	8,5	48,8	30		
Quais et divers .....	29,9	17,9	7,8	4,7	5,3	3,2	0,8	0,8	»	»	22,5	13,5	36,4	22,2		
Sous-total .....	194,9	148,3	15,3	10,7	22,1	16	33,3	26,8	36,3	24,6	46,1	31,6	153,1	109,7		
Opérations hors plan .....	»	»	3	2,4	2,5	2	1,2	1	»	»	»	»	6,7	5,4		
Total général .....	»	»	18,3	13,1	24,6	18	34,5	27,8	36,3	24,6	46,1	31,6	159,8	115,1		
			194,9	148,3	17,7	12,7	22,5	16,5	30,1	23,4	26,6	18	30,9	21,2	126,8	91,8

OPÉRATIONS	PREVISIONS du VI <sup>e</sup> Plan		1971		1972		1973		1974		1975 *		ENSEMBLE 1971-1975		TAUX de réalisation		
	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	
(En millions de francs.)																(Pour-centage.)	
<b>MARSEILLE :</b>																	
<i>Bassin de Marseille :</i>																	
Restaurations et modernisations de quais et terre-pleins .....	44,5	26,7	»	»	»	»	»	»	8,8	5,3	30	18	38,8	23,3			
Équipement pour la réparation navale .....	145,5	87,3	1,5	0,9	117	70,2	50	30	23,5	14,1	30	18	222	133,2			
<i>Bassin de Fos :</i>																	
Creusement de darses industrielles ..	118	94,4	44,8	35,8	49,6	39,8	34,3	27,5	10,5	8,4	»	»	139,1	111,3			
Nouvelle étape pour la réception de pétrole .....	96	76,8	»	»	2	1,6	3	2,4	»	»	62	49,6	67	53,6			
Construction de quais pour le trafic commercial .....	78	46,8	24,4	14,6	2,5	1,5	»	»	»	»	25	16	51,9	32,1			
Aménagements divers .....	47,5	38	27,5	22	3,3	2,6	3,3	2,7	1	0,6	»	»	35,1	27,9			
Acquisitions foncières (Fos) .....	50	50	10	10	4	4	4	4	3,5	3,5	7	7	28,5	28,5			
Sous-total .....	579,3	420	108,2	83,3	178,3	119,5	94,6	66,6	47,3	31,9	154	108,6	582,4	409,9			
Opérations hors plan .....	»	»	13,6	9,4	6,4	3,3	1,3	0,8	4,1	4,1	»	»	25,4	17,6			
Total général .....	a	»	121,8	92,7	184,7	122,8	95,9	67,4	51,4	36	154	108,6	607,8	427,5			
	b	579,5	420	118	89,8	169	112,4	80,9	56,8	37,7	26,4	103,1	72,7	508,7	338,1	88	85
Total ports autonomes ..	a	»	425,6	319,3	516,6	335,7	342,6	614,6	614,6	371,8	630,5	408,8	2.696,9	1.778,2			
	b	2.274,3	1.627,04	412,6	308,8	472,6	307,1	429,7	288,9	450,6	272,6	422	273,6	2.187,5	1.451	96	89
Plan de soutien .....	a	»	»	»	»	»	»	»	»	»	291,95	195	291,95	195			
	b	»	»	»	»	»	»	»	»	»	195,4	130,5	195,4	130,5			
Total ports autonomes .. (y compris Plan de soutien)	a	»	425,6	319,3	516,6	335,7	509,6	342,6	614,6	371,8	922,45	603,8	2.988,85	1.973,2			
	b	2.274,3	1.627,04	412,6	308,8	472,6	307,1	429,7	288,9	450,6	272,6	617,4	404,1	2.382,9	1.581,5	105	97

OPÉRATIONS	PRÉVISIONS du VI <sup>e</sup> Plan		1971		1972		1973		1974		1975 *		ENSEMBLE 1971-1975		TAUX de réalisation		
	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	Total	C.B.	
	(En millions de francs.)																(Pourcentage.)
<i>Ports de commerce non autonomes :</i>																	
<i>Catégorie I.</i>																	
Calais .....	24,775	10,775	18,6	6,2	0,1	0,1	1,15	1,1	13	6,8	5	3	37,85	17,2			
Bourgogne .....	17,8	7,8	3,0	1,5	0,9	0,4	2,65	2,65	2,4	1,9	1,6	1,6	10,55	8,05			
Dieppe .....	5,9	2,45	»	»	1,5	0,5	1,1	1	0,2	0,2	0,3	0,3	3,1	2			
Caen .....	17,17	10,975	6,6	1,6	5	4,3	5	5	1,9	1,2	1,2	1,2	19,7	13,3			
Cherbourg .....	2,5	2,5	1,1	1,1	8,9	5,6	4,7	2	8,9	3,3	2,4	1,7	26	13,7			
Brest .....	102,0	50,5	0,3	0,1	0,4	0,2	16	8	22,2	11,5	21,7	9,8	60,6	29,6			
Lorient .....	9,2	2,8	0,4	0,1	0,6	0,3	3,4	1,1	4,8	1,6	0,8	0,3	10	3,4			
La Rochelle .....	27,5	16,13	4,0	3,8	4,4	4,2	1,1	1,1	4,7	4,7	26,3	14,8	40,5	28,6			
Bayonne .....	12,6	4,86	1,6	1,6	3,5	2,8	0,8	0,8	3,4	1,8	3,4	3,4	12,7	10,4			
La Nouvelle .....	5,3	2,13	»	»	3,2	1,1	2	0,7	»	»	1	0,7	6,2	2,5			
Sète .....	25,35	11,9	0,9	0,1	7,1	4,4	»	»	5,4	2,7	21,5	10,8	34,9	18			
Sous-total .....	a »	»	36,50	16,10	35,60	23,9	37,90	23,45	66,9	35,7	85,2	47,6	262,1	146,75			
	b 250,075	122,820	35,40	15,60	32,57	21,87	32	19,77	49	26,2	57	31,9	206	115,34	82	94	
<i>Catégorie II</i> .....	a »	»	5,14	4,67	15,26	15,26	8,80	8,80	7,8	7,8	4,4	4,4	41,4	40,93			
	b 27,415	27,415	4,98	4,53	14	14	7,42	7,42	5,7	5,7	2,9	2,9	35	34,55	128	126	
<i>Ports de commerce non autonomes :</i>																	
Total .....	a »	»	41,64	20,77	50,86	39,16	46,70	32,25	74,7	43,5	89,6	52	303,5	187,68			
	b 227,490	150,215	40,38	20,13	46,53	35,83	39,40	27,20	54,8	31,9	60	34,8	241,1	149,86	106	100	
<i>Plan de soutien</i> .....	a »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	330	165	330	165			
	b »	»	»	»	»	»	»	»	»	»	220,8	110,4	220,8	110,4			
Total ports non autonomes ...	a »	»	41,64	20,77	50,86	39,16	46,70	32,25	74,7	43,5	219,6	217,	633,5	352,68			
	b 227,490	150,215	40,38	20,13	46,53	35,83	39,40	27,20	54,8	31,9	280,8	145,2	461,9	260,26	203	173	

a - francs courants.

b - francs constants.

Indices de passage des francs courants en francs 1970 : 1971-1970 : 103,1 ; 1972-1970 : 109,3 ; 1973-1970 : 118,6 ; 1974-1970 : 136,4 ; 1975-1970 : 149,4.

o Il s'agit des dotations budgétaires initiales pour 1975 ; les dotations au titre du plan de soutien sont reprises globalement en fin de tableau.



## B. — PORTS DE PÊCHE

Pour les ports de pêche, les autorisations de programme demandées pour 1976 s'élèvent à 14 millions de francs soit une augmentation appréciable par rapport aux dotations des années antérieures qui demeuraient de l'ordre d'une dizaine de millions de francs.

Pour 1976, les principales opérations qui seront engagées ou poursuivies se présentent comme suit :

### *Boulogne-sur-Mer :*

- Remplacement de la porte amont de l'écluse Jean-Sanson.

### *Fécamp :*

- Aménagement pour la pêche côtière dans l'arrière-port : ces travaux constituent la deuxième étape de la construction d'un appontement destiné à la flottille de pêche ; la longueur de l'ouvrage sera ainsi prolongée de 30 mètres.

### *Concarneau :*

- Réalisation d'un poste d'amarrage entre l'extrémité aval du quai rive gauche du Moros et le slipway actuel de 350 tonnes. Cet ouvrage permettra l'accostage des navires de 70 à 80 mètres à cet endroit.

### *Lorient :*

- Dragages des bassins ;
- Construction d'un appontement de 115 mètres.

### *La Rochelle :*

- Réfections des perrés du port ;
- Nettoyage des profondeurs du bassin intérieur.

En plus de ces opérations rangées en catégorie I (intérêt national) au sens du décret du 12 novembre 1970 portant déconcentration de certains investissements publics, une dotation importante (10 millions de francs environ) est prévue pour des opérations d'équipement de ports de pêche rangés en catégorie II (intérêt régional). Les ports de Bretagne en bénéficieront tout particulièrement ; la dotation prévue pour la Provence-Côte-d'Azur est destinée à financer la participation du budget des ports de pêche à la réalisation de la déviation routière de l'anse de Saumaty.

**Exécution du VI<sup>e</sup> Plan des ports de pêche.**

(Milliers de francs.)

OPERATIONS	VI <sup>e</sup> PLAN	ENGAGEMENTS (crédits budgétaires)						
		1971	1972	1973	1974	1975	1971 à 1975	
		1	2	3	4	5	6	7=2+3+4+5+6
<b>I. — Ports de catégorie I (1) .....</b>	<b>17.396</b>	<b>3.792</b>	<b>4.279</b>	<b>7.444</b>	<b>5.003</b>	<b>4.536</b>	<b>25.054</b>	<b>144 %</b>
<i>Boulogne .....</i>	11.700	3.721	3.679	3.119	1.053	81	11.653	99,5 %
Transformation du bassin Loubet ..	3.200	2.596	3.304	1.062	118	81	»	
Rétablissement des profondeurs ....	1.250	»	»	»	»	»	»	
Modernisation de l'écluse du bassin à flot .....	1.250	»	»	2.057	688	»	»	
Allongement du quai Ouest .....	»	1.125	375	»	247	»	»	
Extension du bassin Loubet .....	6.000	»	»	»	»	»	»	
<i>Fécamp .....</i>	980	»	250	»	1.090	930	2.270	231 %
Rescindement du brise-lames Nord ..	250	»	250	»	1.090	930	»	
Restaurations .....	730	»	»	»	»	»	»	
<i>Concarneau .....</i>	166	71	»	2.025	1.260	1.875	5.231	3.151 %
Réfection du quai de la cale de l'Aiguillon .....	166	»	»	»	»	»	»	
Infrastructure du slip-way .....	»	»	»	2.025	»	1.875	»	
Extension dans le Moros .....	»	71	»	»	»	»	»	
Défouage du chenal d'accès dans l'arrière-port .....	»	»	»	»	1.260	»	»	
<i>Lorient .....</i>	1.900	»	100	1.800	850	650	3.400	179 %
Appontement de 120 m et aména- gement de terres-pleins .....	1.900	»	100	1.800	850	350	»	
Dragages .....	»	»	»	»	»	»	»	
Slip-way .....	»	»	»	»	»	300	»	
<i>La Rochelle .....</i>	2.650	»	250	500	750	1.000	2.500	94 %
Restaurations .....	2.650	»	250	500	750	1.000	»	
<b>II. — Ports de catégorie II (1) .....</b>	<b>24.620</b>	<b>3.641</b>	<b>3.030</b>	<b>3.570</b>	<b>9.359</b>	<b>7.027</b>	<b>26.627</b>	<b>108 %</b>
<b>Total .....</b>	<b>42.016</b>	<b>7.433</b>	<b>7.309</b>	<b>11.014</b>	<b>14.362</b>	<b>11.563</b>	<b>51.681</b>	<b>123 %</b>

(1) Au sens du décret du 13 novembre 1970 portant déconcentration de certains investissements publics.

Le tableau qui précède retrace, en francs courants, l'effort budgétaire de l'Etat au bénéfice des ports de pêche durant le VI<sup>e</sup> Plan et masque de grandes disparités que l'examen des dotations en francs constants révèlent.

Globalement, le VI<sup>e</sup> Plan pour les ports de pêche a été exécuté à 98,6 %, taux satisfaisant. Mais si les investissements directs de l'Etat (catégorie I) ont été réalisés à 118 %, ceux qui sont déconcentrés et donc placés sous l'autorité de collectivités décentralisées n'ont reçu que 84 % des moyens prévus selon l'objectif arrêté en 1970. Il y a donc eu transfert au bénéfice des investissements directs de l'Etat et charge supplémentaire pour les collectivités chargées d'assurer le développement et le fonctionnement des petits ports de pêche.

### C. — PORTS DE PLAISANCE

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

Ce chapitre comporte une dotation de 8 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 subvention qui sont en nette augmentation par rapport au budget précédent (5,9 millions de francs). A ces crédits viennent s'ajouter des crédits du F.I.A.T.

L'infrastructure et les superstructures des ports de plaisance et des petits ports sont toujours concédées à un organisme local en général public (collectivité locale, chambre de commerce, syndicat mixte) et plus rarement privé. Il supporte l'ensemble des charges d'entretien et d'exploitation des équipements faisant partie de la concession. Ces dépenses ne peuvent être facilement isolées, car elles sont agrégées à d'autres dans les comptes financiers des concessions. Le contrôle de l'Etat porte essentiellement sur l'équilibre global des concessions et le niveau des tarifs pratiqués à l'égard des usagers.

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.

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. Aussi est-il jugé 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.

Dans notre rapport de l'année dernière nous avons présenté un bilan de la politique poursuivie pour le développement des infrastructures de plaisance depuis 1961 et donné une description détaillée de leur modalité de financement.

#### 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 16 millions de francs en autorisations de programme. En augmentation de 3,8 millions de francs par rapport au budget précédent, ces crédits sont destinés à des opérations considérées comme des investissements d'intérêt régional (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.

Ces crédits se répartissent ainsi :

— Guadeloupe .....	3,35 millions de francs
— Martinique .....	0,6 —
— Guyane .....	7,55 —
— Réunion .....	3,5 —
— (Somme à valoir) .....	1 —
	<hr/>
Total .....	16 millions de francs
	<hr/> <hr/>

En matière de ports maritimes, les principales réalisations engagées depuis 1971 ont porté sur la construction du port du Degrad-des-Cannes (Guyane), l'aménagement à la Guadeloupe de l'extension du quai de Basse-Terre et l'aménagement du port de Pointe-à-Pitre (restauration du quai Transat et du quai minéralier), la construction d'un quai pour conteneurs et d'un poste à manutention horizontale à Fort-de-France (Martinique) et sur des extensions du port de la Pointe-des-Galets (Réunion).

L'exécution du VI<sup>e</sup> Plan dans les D.O.M., pour l'ensemble des ports maritimes, atteindra un taux de 101,4 % en fin d'exécution.

**VI<sup>e</sup> Plan. — Ports de commerce et de pêche dans les D.O.M.**

Autorisations de programme.

(En milliers de francs.)

	FRANCS courants	FRANCS constants (1)	TAUX de réalisation en pourcentage
Prévisions VI <sup>e</sup> Plan .....	»	57.720	(100)
1971 .....	14.270	13.840	»
1972 .....	17.820	16.303	»
1973 .....	15.150	12.774	»
1974 .....	10.180	7.463	»
1975 .....	12.180	8.152	»
<b>Total</b> .....	<b>69.600</b>	<b>58.532</b>	<b>101,4</b>

(1) Indice de passage des francs courants en francs 1970 :

— 1971/1970 .....	103,1
— 1972/1970 .....	109,3
— 1973/1970 .....	118,6
— 1974/1970 .....	136,4
— 1975/1970 .....	149,4

#### IV. — La signalisation maritime.

Les crédits afférents aux *dépenses de fonctionnement* et d'entretien des établissements de signalisation maritime s'élèvent, au total, pour 1976 à 11,87 millions de francs pour la métropole et à 7,85 millions de francs pour l'outre-mer.

Les mesures nouvelles sont destinées d'une part, à tenir compte de la hausse des prix d'autre part, à assurer l'entretien des bateaux baliseurs et à la mise en service d'ouvrages nouveaux.

Pour les *dépenses d'équipement* de la signalisation maritime, 49,8 millions de francs d'autorisations de programme sont prévus contre 52 millions de francs en 1975.

Sur ce total, 11,3 millions de francs sont réservés à l'outre-mer dont 6 millions de francs pour les départements d'outre-mer, 3,4 millions de francs pour les territoires d'outre-mer ; 1,9 million de francs pour les états associés.

Par nature, les opérations envisagées en 1976 sont les suivantes :

(En milliers de francs.)

	AUTORISATIONS de programme
<b>I. — Dépenses d'investissements en Métropole :</b>	
Revalorisation des opérations en cours .....	1.500
Maintien du capital investi (grosses réparations des ouvrages et renouvellement du matériel) .....	16.500
Adaptation des structures .....	4.500
Besoins nouveaux (notamment réalisation des dispositifs du balisage radio-électrique des accès aux ports) .....	15.000
Opérations diverses .....	1.000
Total I .....	<b>38.500</b>
<b>II. — Dépenses d'investissements dans les Départements d'outre-mer :</b>	
Revalorisation des opérations en cours .....	700
Maintien du capital investi (grosses réparations et renouvellement du matériel) .....	2.000
Adaptation des structures .....	1.000
Besoins nouveaux de la signalisation maritime .....	2.000
Opérations diverses .....	300
Total II .....	<b>6.000</b>
<b>III. — Dépenses d'investissements dans les Territoires d'outre-mer :</b>	
Revalorisation des opérations en cours .....	600
Maintien du capital investi .....	1.200
Besoins nouveaux de la signalisation maritime .....	1.400
Opérations diverses .....	200
Total III .....	<b>3.400</b>
<b>IV. — Dépenses dans les Etats avec lesquels ont été passées des conventions de coopération :</b>	
Revalorisation des opérations en cours .....	400
Contribution aux opérations de maintien du capital investi.	800
Contribution au développement de la signalisation maritime.	700
Total général .....	<b>49.800</b>

Enfin, il faut noter que l'équipement des établissements de signalisation maritime n'a été réalisé qu'à 71 % des objectifs fixés par le VI<sup>e</sup> Plan. Le tableau ci-joint donne le détail des engagements réalisés pendant les cinq années et par zone géographique.

**Etablissements de signalisation maritime.**

**Exécution du VI<sup>e</sup> Plan.**

(En millions de francs.)

VI <sup>e</sup> PLAN objectifs			DOTATIONS BUDGETAIRES						Réalisation (pourcentage) H.H./H.B.
H.H.	H.B.		1971	1972	1973	1974	1975 (2)	Total	
138,50	113,50	<b>Métropole :</b>							
		a .....	12,55	25,25	25,65	29,90	38,50	131,85	
		b .....	12,17	23,10	21,63	21,92	25,76	104,58	75,5/92,1
(1) 26,20	(1) 20,70	<b>Départements d'outre-mer :</b>							
		a .....	2,30	3,20	3,88	4,40	5,99	19,77	
		b .....	2,23	2,92	3,27	3,23	4	15,65	59,7/75,60
20,55	19,01	<b>Territoires d'outre-mer :</b>							
		a .....	2,10	3,30	3,10	3,10	3,03	14,63	
		b .....	2,04	3,02	2,61	2,27	2,03	11,97	58,2/62,9
185,25	153,21	<b>Total .....</b>							
		a .....	16,95	31,75	32,63	37,40	47,52	166,25	
		b .....	16,44	29,04	27,51	27,42	31,79	132,20	71,3/86,3

(1) Non compris 7 millions de francs Oméga Réunion hors programme.

(2) Après transfert pour modification d'imputation de dépenses.

H.H. = Hypothèse haute ; H.B. = Hypothèse base.

(a) Francs courants ;

(b) Francs constants 1970.



## **OBSERVATIONS DE LA COMMISSION DES FINANCES**

Au cours de l'examen par votre Commission des Finances, votre Rapporteur spécial a attiré l'attention des commissaires sur la discrétion avec laquelle a été créé un nouveau port autonome outre-mer.

Après avoir présenté l'analyse et l'emploi des crédits 1976 et ceux prévus par la troisième loi de finances rectificative pour 1975, votre Rapporteur spécial a présenté plusieurs observations.

Il a préconisé notamment que soit menée une politique plus dynamique en faveur de l'équipement des ports de pêche pour permettre un développement des pêches maritimes et qu'il soit donné à terme satisfaction à meilleur compte aux consommateurs.

Il a présenté quelques réserves quant aux conditions de création et d'exploitation des ports de plaisance. Sur 160 concessions de ports de plaisance, les trois quarts l'ont été à des collectivités publiques, un quart à des organismes privés.

Sur ce dernier problème, M. Brousse a tenu à souligner l'anarchie des régimes de gestion de ces ports. Il a fait observer la diversité d'origine des crédits dont bénéficient de telles opérations. Il a souhaité que les Pouvoirs publics prennent conscience des difficultés soulevées par la majoration éventuelle de la redevance domaniale dont le régime serait remis en cause par le Ministère des Finances.

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Finances propose l'adoption des crédits du budget de l'Équipement relatifs aux ports maritimes pour 1976.

## **AUDITION DE M. ROBERT GALLEY, MINISTRE DE L'ÉQUIPEMENT**

---

Au cours de son audition devant votre Commission des Finances, M. Galley, après avoir répondu aux questions présentées par votre Rapporteur particulier et dont les réponses sont communiquées ci-dessous, a souligné son souci de reprendre dans le budget de 1976 les grands objectifs du VI<sup>e</sup> Plan visant à renforcer la situation des trois grands ports : Dunkerque, Le Havre et Marseille, tandis que l'on observerait un développement modéré des ports moyens spécialisés. En outre, des opérations nouvelles seront lancées à Dunkerque, à Rouen et à Bayonne notamment.

Pour répondre à M. de Montalembert quant au rôle des Chambres de commerce dans l'exploitation des ports, M. Galley a choisi l'exemple de Brest pour signaler que le financement de la nouvelle forme de radoub, inscrite au troisième collectif, était assuré à hauteur de 165 millions de francs par l'Etat et pour 50 millions de francs à parts égales par la Chambre de commerce, le département et le Conseil régional.

## RÉPONSES AUX QUESTIONS PRÉSENTÉES PAR VOTRE RAPPORTEUR SPÉCIAL

### Question n° 1 :

Les crédits supplémentaires d'équipement prévus dans la troisième loi de finances rectificative pour 1975 ont-ils été affectés à des opérations nouvelles ou ont-ils servi à régler des chantiers en cours d'achèvement mais dont le coût, du fait de la hausse des prix, a dépassé le volume des crédits initiaux ?

### Réponse :

Tous les crédits prévus au plan de soutien à l'économie servent à des opérations nouvelles ou à des tranches *supplémentaires* de travaux déjà en cours et donc à l'ouverture de nouveaux chantiers.

Il s'agit de dragages d'approfondissement et de la construction de nouveaux quais à Nantes-Saint-Nazaire, de la construction de nouveaux quais et d'une station de pompage à Dunkerque, la construction d'un poste à quai pour marchandises diverses au Havre, de la construction de nouveaux postes à quai à Marseille et Port-Saint-Louis et du creusement de la darse n° 3 à Fos, enfin de la construction d'une nouvelle forme de radoub à Brest.

### Question n° 2 :

Le budget 1976 doit normalement participer à la réalisation des objectifs arrêtés pour le VII<sup>e</sup> Plan. Quels sont les objectifs qui ont été, sinon définitivement arrêtés, du moins retenus, pour le VII<sup>e</sup> Plan et qui ont servi à arrêter les dotations inscrites au budget 1976 ? Quels sont les projets susceptibles d'être lancés ?

### Réponse :

L'exécution du VI<sup>e</sup> Plan a souffert d'un certain retard assez faible dans le secteur des ports maritimes, plus fort dans celui des voies navigables. En outre, le VII<sup>e</sup> Plan est en cours de préparation.

Aussi le budget 1976 reprend pour l'essentiel les grands objectifs du VI<sup>e</sup> Plan :

- Equipement en grandes infrastructures de base des trois ports prioritaires ;
- Développement mesuré des ports moyens ;
- Achèvement des vallées pour les voies navigables.

Cependant quelques opérations nouvelles, qui préfigurent les orientations du VII<sup>e</sup> Plan, seront lancées :

- Construction d'un quai à pondéreux à Dunkerque ;
- Construction du centre de réparation navale au Havre ;
- Acquisition d'une drague à Rouen ;
- Construction de la digue sud à Bayonne ;
- Construction d'une nouvelle écluse à Neuilly-sur-Marne ;
- Participation à l'aménagement de la chute de Neuburgweier.

### Question n° 3 :

Pour la réalisation du VII<sup>e</sup> Plan, est-il prévu d'engager dès les premiers exercices une part importante de l'enveloppe globale ?

### Réponse :

Selon toute probabilité, les engagements du Plan ne porteront pratiquement que sur une partie des programmes de chaque ministère, donc sur une partie de l'enveloppe globale. Les programmes d'action prioritaires ainsi retenus constitueront une sorte de « noyau dur » d'opérations que le Gouvernement s'engagera à réaliser en tout état de cause.

**Question n° 4 :**

Notamment au cours du VII<sup>e</sup> Plan est-il prévu de faire un effort budgétaire particulier pour les ports moyens qui ont été négligés jusqu'à ce jour et dont le rôle économique n'est pas négligeable pour l'arrière-pays limitrophe ?

**Réponse :**

La politique d'équipement portuaire mise en œuvre depuis plusieurs années, en particulier dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan, est étroitement liée à l'évolution des besoins et aux contraintes techniques. Du côté des navires, un double phénomène s'est produit : la spécialisation croissante du matériel et l'augmentation de la taille des unités. Du côté terrestre, la qualité des dessertes et la puissance économique de l'hinterland conditionnent de plus en plus l'efficacité de l'outil portuaire proprement dit. Ces divers phénomènes ont entraîné une concentration des efforts d'investissements sur un petit nombre de ports.

Cependant, dans le même temps qu'était poursuivi ce développement des grands ports, le développement des ports moyens n'était pas négligé. Chaque fois que dans ces ports des perspectives réelles de trafics nouveaux se manifestent grâce au dynamisme local et que les possibilités d'adaptation du potentiel existant ont été épuisées, les aménagements portuaires nécessaires sont réalisés dès que la rentabilité économique de l'investissement est démontrée. Ainsi le taux de réalisation des engagements financiers (francs constants 1970) par rapport à l'enveloppe du VI<sup>e</sup> Plan sera de 94 % pour les ports moyens de commerce et de 127 % pour les ports moyens de pêche.

Il convient d'attendre la phase de programmation du VII<sup>e</sup> Plan pour être en mesure de préciser la politique qui sera suivie en matière de ports moyens. Mais tout permet de penser que les orientations suivies jusqu'à présent seront maintenues et que ces ports feront l'objet d'une série d'actions tendant à conserver et à mieux utiliser le patrimoine existant. En outre, des extensions raisonnables seront envisagées lorsqu'elles répondront à une justification économique assurée.

Deux opérations ponctuelles sont d'ores et déjà décidées pour 1976 : l'extension du centre de réparation navale de Brest par la construction d'une troisième forme de radoub et la construction d'un épi au sud de l'embouchure de l'Adour à Bayonne, qui permettra d'améliorer les conditions d'accès au port tout en constituant une opération importante de protection et de stabilisation du littoral.

**Question n° 5 :**

Est-il envisagé d'inscrire dans les programmes d'équipement des grands ports maritimes des dotations particulières pour moderniser et développer les installations portuaires destinées au trafic passagers et éviter ainsi des détournements de trafic sur l'étranger ?

**Réponse :**

Le trafic des passagers dans les ports français est concentré dans les ports de la Manche et de la mer du Nord pour le trafic trans-Manche et dans les ports de Marseille, Toulon et Nice pour le cabotage avec la Corse.

Le risque de détournement de trafic pour le trafic international est très limité pour des raisons géographiques, car le trajet maritime le plus court entre l'Angleterre et l'Europe continentale passe par les ports français de la mer du Nord. En tout état de cause, l'équipement de ces ports s'adapte de façon continue aux nécessités de ce trafic : installation du terminal S.N.C.F. dans le nouveau port ouest de Dunkerque (mise en service en 1976) construction d'une nouvelle passerelle pour navires rouliers à Calais (mise en service en fin 1975) d'un nouveau poste Roll-on Roll-off à Boulogne (mise en service fin 1976), et d'un poste Roll-on Roll-off à Saint-Malo (mise en service mi-1976), ces équipements pouvant servir à la fois pour le trafic de marchandises et pour le trafic de voyageurs.