

N° 101

# SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1993 - 1994

---

Annexe au procès-verbal de la séance du 22 novembre 1993.

## 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 1994* ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Jean ARTHUIS,

Sénateur,

*Rapporteur général.*

TOME III

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

---

ANNEXE N° 24

ÉQUIPEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME

IV. Mer:

. Ports maritimes

*Rapporteur spécial* : M. Tony LARUE

---

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, Jean-Pierre Messeret, *vice-présidents* ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, *secrétaires* ; Jean Arthuis, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Maurice Blin, Camille Cabana, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Mme Paulette Fost, MM. Henri Goetachy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loridant, Roland du Luart, Michel Manet, Philippe Marini, Michel Moreigne, Jacques Masion, Bernard Pellarin, René Regnault, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Tréguët, Jacques Valade

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10e législ.) : 536, 580, 585 et T.A.66.

Sénat : 100 (1993-1994).

---

Lois de finances.

## SOMMAIRE

---

	<u>Pages</u>
<b>PRINCIPALES OBSERVATIONS .....</b>	<b>3</b>
<b>AVANT-PROPOS .....</b>	<b>7</b>
<b>I- PRESENTATION DES CREDITS .....</b>	<b>9</b>
<b>A. LES DEPENSES ORDINAIRES .....</b>	<b>9</b>
<b>B. LES DEPENSES EN CAPITAL .....</b>	<b>11</b>
<b>II- UN ROLE ESSENTIEL DANS LA VIE ECONOMIQUE NATIONALE .....</b>	<b>12</b>
<b>A. L'ACTIVITE DES PORTS FRANÇAIS ASSURE, DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT, PRÈS DE 320.000 EMPLOIS .....</b>	<b>12</b>
<b>B. LES PORTS FRANÇAIS TRAITENT 50 % DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA FRANCE EN TONNAGE .....</b>	<b>13</b>
<b>III- UNE ACTIVITE EN DEMI-TEINTE .....</b>	<b>15</b>
<b>A. UNE ACTIVITE ENTRAVEE PAR D'IMPORTANTES MOUVEMENTS SOCIAUX .....</b>	<b>15</b>
<b>B. L'EVOLUTION DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC .....</b>	<b>17</b>
<b>IV- UNE REFORME A LA CROISEE DES CHEMINS .....</b>	<b>21</b>
<b>A. LA COURAGEUSE RENOVATION DU STATUT DE LA MANUTENTION PORTUAIRE .....</b>	<b>21</b>
<b>B. UN EFFORT DEVANT ETRE IMPERATIVEMENT CONFIRME PAR LA DEFINITION D'ACTION COMPLEMENTAIRES .....</b>	<b>25</b>
<b>MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE EN SECONDE DÉLIBÉRATION .....</b>	<b>29</b>

## PRINCIPALES OBSERVATIONS

### **1. Un constat toujours préoccupant : l'effritement continu de la compétitivité des ports français**

Depuis plusieurs années, on constate une lente, mais apparemment inexorable, dégradation de la compétitivité des ports français.

Or, en 1992, les mouvements sociaux ayant accompagné la réformation de la manutention portuaire ont entraîné une forte croissance des détournements de trafic au profit des ports étrangers. Ces derniers ont enregistré, pour le compte des chargeurs français, un trafic d'environ 24,8 millions de tonnes, soit une augmentation de 16,15 % par rapport à 1991.

Les ports du Bénélux ont été les principaux bénéficiaires de ces détournements de trafic (96% de leur montant total), suivis par l'Allemagne (2,2%) et les ports d'Europe du Sud (1,8 %). Pour les seules marchandises diverses, qui représentent la plus forte valeur ajoutée parmi l'ensemble des activités portuaires, on peut désormais affirmer "qu'Anvers est ainsi devenu le premier port français".(1)

Cette dégradation de la compétitivité des ports français est malheureusement confirmée par l'évolution de leur trafic de transit en provenance ou à destination de pays étrangers. En effet, ce trafic, qui atteint 34 millions de tonnes en 1992, diminue de 7 % par rapport à 1991.

### **2. Un effort à confirmer : la rénovation de la filière portuaire française**

Au regard de ces différents éléments, on ne peut donc, à nouveau, que se féliciter de l'engagement, récent, de la rénovation de la filière portuaire française.

Premier élément de cette rénovation, la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a commencé à être effectivement appliquée à partir du mois d'août 1992 avec la mensualisation d'un nombre important d'ouvriers dockers dans certains ports, notamment à Dunkerque, Cherbourg et Nantes ; les mensualisations et les départs de dockers se sont ensuite poursuivis dans le cadre des différents plans sociaux. Au total, à la fin de l'année 1993, le nombre d'ouvriers dockers professionnels ne devrait plus être que d'environ 4000, dont 75% de mensualisés et 25% d'intermittents.

(1) Conseil économique et social : Avis sur les ports maritimes et fluviaux présenté par M. Jacques Brunier - Avril 1993

En revanche, la déperquation de la contribution patronale à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers n'est pas encore intervenue, la mise en oeuvre tardive des plans sociaux dans les deux plus grands ports français permettant difficilement d'en calculer les recettes et les dépenses.

La réorganisation de la manutention portuaire ne saurait toutefois, à elle seule, constituer une réponse suffisante à l'ensemble des problèmes auxquels sont confrontés les ports français.

Selon votre commission, la rénovation ainsi engagée doit concerner l'ensemble des éléments constitutifs de la filière portuaire française et s'articuler, notamment, autour des principes suivants :

- Développer la desserte terrestre des ports français qui, s'ils ont une position géographique favorable par rapport aux grandes routes maritimes, occupent toutefois une position relativement excentrée par rapport aux grands pôles d'activité de l'Europe de l'Ouest. A cet égard, il convient d'espérer l'achèvement, dans les délais prévus, de la mise au gabarit B + de la ligne ferroviaire Paris-Le Havre.

- Alléger les procédures administratives et douanières lors du passage portuaire, en harmonisant, dans le respect des règles communautaires, les pratiques au sein de l'Union européenne.

- Favoriser les investissements privés sur le domaine public maritime, particulièrement dans le secteur de l'outillage portuaire, par une réforme et un allègement des procédures financières. Une réforme du régime de la domanialité devrait permettre, en outre, une gestion plus souple des terrains portuaires.

### **3. Une condition indispensable : un engagement financier résolu et déterminé de l'Etat**

Le succès de la rénovation de la filière portuaire française demeure également tributaire d'un engagement financier résolu de la part de l'Etat.

A cet égard, il paraît utile de rappeler que "les trois principaux ports belges (Anvers, Gand et Zeebrugge) ont reçu de leurs autorités publiques 11,6 milliards de francs entre 1980 et 1986, soit deux fois plus que les six ports autonomes français"(2)

(2) Conseil économique et social Avis précité

Il convient, par ailleurs, de souligner que la contrainte de la maîtrise des dépenses publiques paraît quelque peu limiter cet effort. Compte tenu de la révision des services votés, on observe ainsi une diminution effective :

- de 2,3 millions de francs de la dotation totale d'entretien et d'exploitation des ports maritimes (chapitre 35-34) ;

- de 18,4 millions de francs de la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes (chapitre 44-34).

Comme les années précédentes, et en dépit d'une incontestable prise de conscience, on peut ainsi s'interroger sur l'adéquation du budget des ports maritimes au regard de l'importance des défis qui détermineront, au cours des prochaines années, l'avenir des ports français.

Quatrième exportateur mondial, notre pays enregistre, depuis le début de l'année 1993, une amélioration sensible de l'équilibre de ses échanges extérieurs. Il se doit donc de disposer de ports maritimes dignes de l'importance de ces enjeux commerciaux.

Certes, *"il est devenu courant de dire que la France, vieux pays terrien, ne s'est jamais durablement sentit une vocation maritime (. .). Cela ne doit pas conduire à oublier que le pays a su, à diverses phases de son histoire, acquérir une bonne place et parfois se hisser aux tout premiers rangs dans nombre d'activités maritimes. Cela ne doit pas conduire non plus à penser que la France et l'Europe peuvent se passer des ports français"*(3)

(3) Avis du Conseil économique et social précité.

## AVANT-PROPOS

Mesdames,

Messieurs,

Les ports français constituent un élément essentiel de la vie économique nationale. Assurant, directement ou indirectement, 320.000 emplois, leur activité participe au développement de notre commerce extérieur. Par ailleurs, ils répondent, de par leur implantation, aux impératifs de l'aménagement du territoire.

Or, s'ils sont généralement compétitifs en ce qui concerne le compte d'escale des navires (droits de port, de pilotage, de remorquage et de lamanage), les ports français furent, en revanche, longtemps handicapés par rapport à leurs concurrents les plus performants sur le plan des coûts de manutention et, plus particulièrement, celui de la manutention des marchandises diverses.

Au cours de ces dernières années, ce handicap de compétitivité s'est traduit par l'évolution, toujours plus préoccupante, des détournements de trafic au profit des ports étrangers.

En 1991, le Gouvernement de l'époque a donc courageusement entrepris la rénovation du régime des ports français.

Premier élément de cette rénovation, la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a commencé à être effectivement appliquée à partir du mois d'août 1992 avec la mensualisation d'un nombre important d'ouvriers dockers dans certains ports, notamment à Dunkerque, Cherbourg et Nantes. Les mensualisations et les départs de dockers se sont ensuite poursuivis dans le cadre des différents plans sociaux.

Cette réorganisation de la manutention portuaire constitue incontestablement une avancée décisive sur le chemin incertain de la renaissance des ports français. Elle ne saurait toutefois résoudre, à elle seule, l'ensemble des problèmes auxquels ceux-ci se trouvent confrontés.

Il serait aussi nécessaire de développer la desserte terrestre des ports français qui, s'ils ont une position géographique favorable par rapport aux grandes routes maritimes, occupent néanmoins une position relativement excentrée au regard des grands pôles d'activité de l'Europe.

Il conviendrait également d'alléger les procédures administratives et douanières lors du passage portuaire en harmonisant, dans le respect des règles communautaires, les pratiques au sein de l'Union européenne.

Il serait, en outre, opportun de favoriser davantage les investissements privés sur le domaine public maritime, particulièrement dans le secteur de l'outillage portuaire, par une réforme et un allègement des procédures financières. L'adaptation du régime de la domanialité devrait également permettre une gestion plus souple des terrains portuaires.

Le succès de la rénovation de l'ensemble de la filière portuaire française demeure toutefois tributaire d'un engagement financier résolu de la part de l'Etat.

Votre commission ne peut donc qu'approuver, dans son principe, la nouvelle priorité définie en faveur de la réparation et de l'entretien des ports maritimes qui se traduit, en 1994, par une mesure nouvelle de 3,9 millions de francs pour les crédits d'entretien et d'exploitation du titre III, et par une augmentation de 23 millions de francs des autorisations de programme inscrites au titre V.

Votre commission note néanmoins que la contrainte de la maîtrise des dépenses publiques limite quelque peu cet effort.

Or, notre pays est le 4ème exportateur mondial, voire même le second par tête d'habitant. Les ports français contribuent de manière décisive à ce succès en traitant 50 % de notre commerce extérieur en tonnage.

A l'évidence, la bataille de l'exportation ne peut être engagée en tournant le dos à la mer.

A l'évidence, la France doit disposer de ports maritimes dignes de sa puissance et de ses ambitions commerciales.

## I - PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits (dépenses ordinaires et crédits de paiement) inscrits au budget des ports maritimes pour 1994 s'élève à 648,04 millions de francs contre 716,04 millions de francs en 1993, soit une diminution de 9,5 % en francs courants.

(millions de francs)

Nature des crédits	Budget voté de 1993	Loi de finances rectificative pour 1993	Loi de finances initiale pour 1994	Variation en % 1993/1994 (*)
Dépenses ordinaires	479,34	531,02	459,44	- 4,15 %
Dépenses en capital				
Autorisations de programme	209,50	234,95	232,50	+ 10,98 %
Crédits de paiement	236,70	188,52	188,60	- 20,32 %
<b>Total (Crédits de paiement)</b>	<b>716,04</b>	<b>765,97</b>	<b>648,04</b>	<b>- 9,50 %</b>

(\*) Loi de finances initiale 1994 - Budget voté 1993

### A. LES DEPENSES ORDINAIRES

1. Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 60,94 millions de francs, diminuent de 2,4 % par rapport au budget voté pour 1993.

Cette diminution traduit essentiellement :

a) La contribution du budget des ports maritimes à l'effort de maîtrise des dépenses de l'Etat (révision des services votés), à savoir :

- la suppression de 4 emplois de surveillants de ports (-0,2 million de francs) ;

- la réduction des crédits d'entretien et d'exploitation des ports maritimes non autonomes en métropole et des ports maritimes dans les D.O.M. ( chapitre 35-34 : - 6,3 millions de francs).

**b) L'identification de moyens nouveaux et le redéploiement de certains crédits liés à une modification de l'activité ou de l'organisation des services, à savoir :**

- le renforcement des crédits destinés à la maintenance des travaux d'entretien des accès des ports (chapitre 35-34 : + 3,9 millions de francs). Compte tenu de la réduction de ces mêmes crédits de fonctionnement effectuée à l'occasion de la révision des services votés, la dotation affectée à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes atteint ainsi 39,68 millions de francs en 1994, soit une diminution de 2,32 millions de francs par rapport au budget voté de 1993 ;

- le développement de projets informatiques nouveaux ou en cours de réalisation (+ 0,46 million de francs) ;

- la transformation d'un emploi de contrôleur de 2ème classe des affaires maritimes en un emploi d'officier de port adjoint, visant à renforcer les effectifs des capitaineries des ports d'Etat (+ 0,2 million de francs).

**c) Divers ajustements budgétaires destinés à prendre en compte la revalorisation prévue des rémunérations publiques et l'évolution prévisible des rémunérations ou des vacances en 1994 (+ 0,16 million de francs).**

**2. Les crédits d'intervention publique (titre IV) atteignent, quant à eux, 398,5 millions de francs en 1994, diminuant ainsi de 4,41 % en francs courants par rapport au budget voté pour 1993.**

L'évolution constatée s'explique par la révision des services votés qui, au titre des économies budgétaires, affecte la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes pour le remboursement de leurs charges d'entretien et d'exploitation (chapitre 44-34). Avec 398,5 millions de francs en 1994, la dotation budgétaire correspondante diminue ainsi de 4,41 % en francs courants (-18,4 millions de francs).

Il convient, par ailleurs, de noter que l'article 40 du chapitre 46-37 (Ports maritimes - Contribution de l'Etat aux plans sociaux en faveur des dockers) n'est pas doté en loi de finances initiale pour 1994. Cet article, créé en loi de finances pour 1993, est destiné à accueillir les crédits affectés à "l'accompagnement social" de la mise en oeuvre de la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du

travail dans les ports maritimes. Une dotation de 77 millions de francs y avait été inscrite dans le cadre de la loi de finances rectificative pour 1993.

## B. LES DEPENSES EN CAPITAL

Avec une dotation de 188,6 millions de francs en 1994, les crédits de paiement diminuent de 20,32 % en francs courants par rapport au budget voté de 1993.

En revanche, la dotation en autorisations de programme augmente de 11% et passe ainsi de 209,5 millions de francs en 1993 à 232,5 millions de francs en 1994.

Les dépenses en capital, inscrites en totalité au titre V, concernent :

a) Les investissements de capacité, les opérations de modernisation et les grosses réparations effectués dans les ports maritimes en Métropole. Les dotations correspondantes passent, en crédits de paiement, de 211,5 millions de francs en 1993 à 168,1 millions de francs en 1994 et de 183 millions de francs à 214 millions de francs en autorisations de programme.

Ces crédits sont notamment destinés à la réalisation des opérations suivantes :

- Marseille : restructuration du secteur Joliette (trafics passagers et rouliers) ;

- Rouen et Bordeaux : approfondissement des accès ;

- Réparations d'ouvrages et réalisation d'investissements devant permettre de réaliser des économies d'entretien et d'exploitation dans les ports d'intérêt national (ouvrages d'accès et quais) et les ports autonomes (ouvrages d'accès).

b) Les réparations d'entretien et de restauration dans les ports maritimes d'outre-mer, les crédits correspondantes diminuant de 8 millions de francs en autorisations de programme et de 4.6 millions de francs en crédits de paiement par rapport au budget voté de 1993.

c) Divers crédits d'études, dont la dotation demeure stable en autorisations de programme (1,5 million de francs) mais diminue

légèrement en crédits de paiement (-0,1 million de francs pour une dotation de 1,5 million de francs en 1994).

## **II - UN ROLE ESSENTIEL DANS LA VIE ECONOMIQUE NATIONALE**

Les ports français jouent un rôle essentiel dans la vie économique nationale. En effet, ils :

- assurent, directement ou indirectement, près de 320.000 emplois ;
- traitent 50 % du commerce extérieur de la France en tonnage.

### **A. L'ACTIVITE DES PORTS FRANÇAIS ASSURE, DIRECTEMENT OU INDIRECTEMENT, PRÈS DE 320.000 EMPLOIS**

Selon les estimations du Conseil économique et social (1), l'activité des ports français assure, directement ou indirectement, près de 320.000 emplois. Ces emplois se répartissent de la manière suivante :

1. 45.000 emplois portuaires directs (personnels des établissements portuaires et des professions portuaires : pilotes, agents maritimes, dockers, transitaires, etc...). Les effectifs de cette catégorie diminuent constamment au cours de ces dernières années, en raison, d'une part, des gains de productivité et, d'autre part, de la stagnation du trafic.

2. 76.000 emplois industriels directs résultant du développement considérable des zones industrielles portuaires au cours des années 1970. Ces emplois concernent principalement les industries lourdes (raffinage, pétrochimie, sidérurgie, industrie des engrais...) dont certaines (Fonte, acier) sont concentrées dans les zones portuaires.

1. "Les ports maritimes et fluviaux : leur place dans l'économie et leur rôle dans l'aménagement du territoire" Rapport au Conseil économique et social - Avril 1993.

**Au total, on dénombre ainsi 60.000 emplois dans les ports autonomes, et 16.000 emplois dans les ports non autonomes.**

**3. 200.000 emplois induits, en relation, pour l'essentiel, avec la logistique et l'organisation de la chaîne de transports. Sont principalement concernés les emplois liés aux activités de pré et post-acheminement terrestres ou aux activités intermédiaires (services, stockage, distribution).**

**Il convient, par ailleurs, de souligner le rôle primordial des ports dans certaines économies régionales. Selon une étude de l'INSEE réalisée en 1986, les effectifs recensés des ports de Rouen et du Havre représentaient respectivement 10 % et 30 % des bassins d'emplois correspondants.**

#### **B. LES PORTS FRANÇAIS TRAITENT 50 % DU COMMERCE EXTERIEUR DE LA FRANCE EN TONNAGE**

**Outre la création d'emplois, les ports français apportent également une contribution décisive à la bataille de l'exportation.**

**Plus de la moitié du commerce extérieur de la France en tonnage et plus du quart en valeur est ainsi acheminé en utilisant les services d'un port maritime. Dans un pays qui est le quatrième exportateur mondial et le second par tête d'habitant, les ports et le transport maritime jouent un rôle stratégique essentiel en ce qui concerne les échanges internationaux, non seulement pour les importations de produits de base vitaux dans notre économie (pétrol, minerais, charbon, engrais, produits agro-alimentaires), mais aussi pour les échanges de produits manufacturés à forte valeur ajoutée.**

**L'évolution de la part du commerce extérieur de la France métropolitaine transitant par les ports de commerce métropolitains au cours des dernières années est précisé dans le tableau figurant ci-après.**

**Part du transport maritime dans le total du commerce extérieur de la France**

(en %)

	Tonnage			Valeur		
	Import	Export	Total	Import	Export	Total
1982	67,82	35,15	57,14	39,56	34,05	37,10
1983	65,43	36,68	54,88	36,75	34,46	35,67
1984	65,14	35,40	54,13	36,16	32,56	34,30
1985	63,50	36,31	53,27	34,30	31,66	33,04
1986	62,65	35,93	52,87	26,52	28,96	27,70
1987	61,26	36,73	52,26	25,28	26,83	26,02
1988	60,60	34,40	50,83	23,43	25,59	24,48
1989	59,32	34,55	50,18	23,32	24,30	23,79
1990	59,19	33,74	49,92	23,47	23,03	23,26
1991	60,05	32,51	50,21	23,38	21,35	22,40
1992	59,41	33,38	49,86	21,56	20,07	20,81

En 1992, le commerce extérieur de la France est à peu près stable en tonnage (- 0,4 %) : les importations diminuent de 1,9 % alors que les exportations augmentent de 2,2 %.

En valeur, le commerce extérieur de la France s'élève à 2.740 milliards de francs, en baisse de 2,2 %.

En tonnage, la part de l'acheminement maritime par les ports français dans le commerce extérieur de la France diminue très légèrement à l'importation avec 59,4 % ; elle est de 33,3 % à l'exportation.

Les volumes élevés d'importations de pétrole, transportés par voie maritime en très grande majorité, expliquent la différence entre importations et exportations.

D'autre part, l'évolution de la répartition du commerce extérieur par pays de destination explique en partie les variations constatées, les importations en provenance d'outre-mer (principalement maritimes) ayant diminué plus fortement que l'ensemble des importations (- 4,5 % contre - 1,96 %). Symétriquement, les exportations vers l'outre-mer ont augmenté plus

vite que l'ensemble des exportations françaises (+ 7,1 % contre + 2,2 %).

### **III - UNE ACTIVITE EN DEMI-TEINTE**

Au cours de ces derniers mois, et en dépit de l'engagement courageux de la réforme du statut de la manutention portuaire, l'évolution de l'activité des ports français s'est encore inscrite dans un contexte général peu favorable, en raison :

- des importants mouvements sociaux qui, accompagnant la réforme sus-mentionnée du statut de la manutention portuaire, ont contribué à entraver leur redressement;
- de l'affirmation, toujours pressante, de la concurrence des ports de l'Europe du Nord.

#### **A. UNE ACTIVITE ENTRAVEE PAR D'IMPORTANTES MOUVEMENTS SOCIAUX**

##### **1. Les résultats de l'année 1992**

L'activité des ports de commerce métropolitains baisse de 0,7 % en 1992, avec un trafic total de 302,4 millions de tonnes. Globalement, les entrées chutent de 1,6 % alors que les sorties augmentent de 1,75 %.

Les mouvements sociaux qui ont accompagné la mise en place de la réforme de la manutention portuaire ont pesé très lourdement sur les trafics de marchandises diverses durant tout le premier semestre 1992. Presque tous les ports ont été bloqués deux jours par semaine pendant cette période, les grèves ayant été particulièrement sévères au mois de mai, en réaction au vote par le Parlement du projet de loi modifiant le régime du travail dans les ports. La plupart des ports français ont ainsi subi plus de 60 jours de grève depuis le début du conflit.

Sous les effets de ces grèves, aggravés par la décision de certains armements d'appliquer en réaction des surcharges tarifaires temporaires pour les marchandises transistant par

les ports français, les trafics de marchandises diverses, ont chuté très fortement en 1992. Les trafics de vracs, sont moins affectés par les grèves et évoluent principalement en fonction de la conjoncture des secteurs concernés.

Les tableaux présentés ci-dessous dressent un bilan de l'activité des ports français en 1992, par catégorie de ports, et par catégories de conditionnement.

**Bilan par catégories de ports  
Résultats globaux en 1992**

(Unité : millions de tonnes)

	Entrées	% 92/91	Sorties	% 92/91	Total	% 92/91
Ensemble des ports métropolitains	218,84	- 1,60	83,53	1,75	302,38	- 0,70
dont port autonomes .....	183,55	- 1,79	58,29	0,35	241,85	- 1,28
dont ports d'intérêt national ..	32,60	- 0,23	23,78	4,53	56,37	1,72
Ports d'Outre-mer .....	6,50	- 1,37	1,76	9,54	8,27	0,77

**Bilan par catégories de conditionnement  
Résultats globaux en 1992**

(Unité : millions de tonnes et %)

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
Tonnage total	274,26	281,34	281,03	286,81	296,60	297,19	304,50	302,38
Variation annuelle (%)	0,55	2,58	- 0,11	2,05	3,41	0,20	2,46	- 0,70
Vracs liquides	151,65	160,51	156,44	155,78	153,23	152,87	158,66	157,54
Variation annuelle (%)	- 0,34	5,84	2,54	- 0,42	- 1,64	- 0,23	3,79	- 0,71
Vracs solides	71,53	67,92	68,60	71,90	77,44	79,32	80,15	80,33
Variation annuelle (%)	2,55	- 5,04	1,00	4,80	7,71	2,44	1,05	0,85
Marchandises diverses	51,08	52,91	56,00	59,13	65,94	65,00	65,68	64,01
Variation annuelle (%)	0,43	3,58	5,84	5,60	11,51	- 1,42	1,05	- 2,55
Dont conteneurs	12,84	13,44	13,61	14,85	16,86	16,18	16,24	13,03
Variation annuelle (%)	0,43	4,65	1,32	9,06	13,54	- 4,03	0,40	- 19,79
Tonnage débarqué	199,08	206,07	203,25	209,45	212,34	213,21	222,40	218,84
Variation annuelle (%)	- 1,55	3,51	- 1,37	3,05	1,38	0,41	4,31	- 1,60
Tonnage embarqué	75,18	75,27	77,78	77,36	84,26	83,98	82,10	83,53
Variation annuelle (%)	6,54	0,13	3,34	- 0,54	8,92	- 0,34	- 2,24	1,75

Il convient, à cet égard, de souligner que le trafic des conteneurs a été très affecté par les mouvements sociaux de l'année 1992. Ce trafic a ainsi diminué de 21,7 % en tonnage au havre, et de 20 % à Marseille.

## **2. Les premiers résultats de l'année 1993**

**Au cours du premier semestre 1993, on enregistre une baisse globale de 1,4 % du trafic des ports métropolitains. Cette baisse ne concerne que les ports autonomes (- 2,2 %) alors que le trafic des ports d'intérêt national augmente de 2,3 %.**

**Les trafics de vrac liquides diminuent dans les ports autonomes (- 2,8 %) alors que leur progression est très légère dans les autres ports d'Etat.**

**Les trafics de vrac solides chutent très sensiblement (- 10,9 %), tant dans les ports autonomes que dans les ports d'intérêt national. Cette baisse concerne les entrées (- 18 %), alors que les trafics en sortie augmentent de 5 %.**

**Les trafics de marchandises diverses (+ 14,8 %) et de conteneurs (+ 35,5 %) connaissent une progression importante.**

**En référence à l'année 1991, seule significative pour les marchandises diverses vu le contexte troublé de l'année 1992, on constate ainsi que les ports français ont à peu près récupéré en 1993 les fortes baisses subies en 1992. Le trafic de conteneurs au cours du premier semestre 1993 reste toutefois inférieur de 2,6 % à son niveau de 1991.**

### **B. L'EVOLUTION DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC**

**Les statistiques douanières permettent de déterminer, sur un certain nombre de destinations, les parts de marché des ports français et étrangers dans l'acheminement du commerce extérieur de la France. Cet indicateur, communément appelé "détras" ou "détournements de trafics" permet de suivre l'évolution de la compétitivité relative des ports français par rapport à leurs concurrents.**

**On observe également, depuis plusieurs années, une tendance à la croissance des trafics "détournés", qui traduit une lente perte de compétitivité des ports français.**

**En 1992, les mouvements de grève répétés qui ont accompagné la réforme de la manutention portuaire ont entraîné une forte croissance des trafics détournés : les ports étrangers ont**

enregistré en 1992, pour le compte des chargeurs français, un trafic d'environ 24,8 millions de tonnes, en progression de 16,15 % par rapport à 1991.

L'évolution sur dix ans des trafics détournés et des fuites de trafic est présentée dans les tableaux ci-après.

Les ports du Bénélux concentrent la grande majorité de ces trafics détournés (96 %). Vient ensuite l'Allemagne, avec 2,2 %, alors que l'ensemble des ports étrangers d'Europe du sud n'en représentent que 1,85 %.

A l'import comme à l'export, les régions frontalières, Nord, Picardie, Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, concentrent plus de 65 % des "détris" en volume.

Les trafics des régions Nord et Lorraine sont constitués en grande partie de produits lourds (minerais, charbon, produits métallurgiques) liés à l'industrie sidérurgique. L'appellation de "trafics détournés" est souvent inappropriée pour ces trafics, qui sont en fait dans certains cas - c'est le cas pour les trafics lourds de la Lorraine - des trafics passant pas les ports d'Ancers ou de Rotterdam en raison de la géographie et de l'existence de voies navigables performantes desservant ces ports, le mode fluvial étant particulièrement compétitif pour ces produits.

Les trafics des régions Ile-de-France et Rhône-Alpes, malgré leur proximité géographique des ports français, sont l'objet d'une vive concurrence et les ports étrangers captent des volumes importants sur ces régions (environ 30 % à l'import contre 25 % en 1991 pour les deux régions ; environ 20 % pour l'Ile de France et 30 % pour Rhône-Alpes à l'export, contre respectivement 13 % et 17 % en 1991).

Un autre indicateur fournissant des précisions sur la compétitivité des ports français : l'évolution du trafic de transit. Il s'agit de marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance de pays étrangers ou leur étant destinées.

Une bonne partie du trafic de transit des ports français est constituée de produits pétroliers, qui représentaient en 1992 environ 20 millions de tonnes.

Le transit des vracs solides est réduit, et ne concerne que le port de marseille qui assure un trafic d'éclatement de charbon vers l'Italie d'environ 0,9 million de tonnes. Ce trafic est en baisse de 37 %.

Le trafic de transit de marchandises diverses, qui représente la plus forte valeur ajoutée par la communauté portuaire, représente environ 13 millions de tonnes. Il se décompose en 1,5 million de tonnes pour les conteneurs (essentiellement du transbordement maritime au Havre et à Marseille, en baisse de 52 % par rapport à 1991) et 11 millions de tonnes pour le trafic transmanche, qui reste stable. Les difficultés qu'ont rencontrées les ports français en 1992 ont donc influé principalement sur les transits de conteneurs.

Au total, le trafic de transit des ports français représente 34 Mten 1992 (- 7 % par rapport à 1991), dont 59 % correspondent à du pétrole brut et 32 % à du trafic Transmanche.

Comparaison des trafics de quelques ports européens

(Unité : milliers de tonnes)

	1991	% 91/90	1992	% 92/91
Dunkerque .....	40.737	11,43	40.205	- 1,31
Le Havre .....	57.220	5,93	53.109	- 7,18
Rouen .....	23.100	3,38	23.973	3,78
Nantes Saint-Nazaire .....	25.163	0,88	24.841	- 1,28
Bordeaux .....	8.807	-8,71	9.298	5,58
Marseille .....	89.360	- 1,07	90.417	1,18
<b>Ports français .....</b>	<b>244.387</b>	<b>2,75</b>	<b>241.843</b>	<b>- 1,04</b>
Hambourg .....	65.532	6,80	65.084	- 0,68
Brême-Bremerhaven .....	31.290	3,60	29.940	- 4,31
<b>Ports allemands .....</b>	<b>96.822</b>	<b>5,74</b>	<b>95.024</b>	<b>- 1,86</b>
Anvers .....	101.346	- 0,65	103.627	2,25
Zeebrugge .....	30.853	1,66	33.440	8,38
Gand .....	25.454	4,16	22.817	- 10,36
Amsterdam .....	32.416	3,46	33.162	2,30
Rotterdam .....	291.778	1,40	293.166	0,48
<b>Ports Bénélux .....</b>	<b>481.347</b>	<b>1,25</b>	<b>486.212</b>	<b>0,91</b>
Gênes .....	40.821	- 7,68	41.800	3,77
Livourne .....	-	-	-	-
Barcelone .....	18.313	1,58	18.338	0,14
Valence .....	11.850	27,55	11.198	- 5,50
<b>Méditerranée .....</b>	<b>70.444</b>	<b>- 0,68</b>	<b>71.336</b>	<b>1,27</b>

**Trafic de marchandises diverses des ports européens**

(Unité : milliers de tonnes)

	1991	% 91/90	1992	% 92/91
Dunkerque .....	8.137	9,31	9.026	10,93
Le Havre .....	12.142	3,57	10.229	- 15,76
Rouen .....	2.251	- 0,01	2.244	- 0,31
Nantes Saint-Nazaire .....	1.440	0,99	1.722	19,58
Bordeaux .....	734	- 7,90	777	5,86
Marseille .....	10.278	- 3,40	8.984	- 12,59
<b>Ports français .....</b>	<b>34.982</b>	<b>2,04</b>	<b>32.982</b>	<b>- 5,72</b>
Hambourg .....	29.989	5,02	30.164	0,58
Brême-Bremerhaven .....	20.556	5,60	19.737	- 3,98
<b>Ports allemands .....</b>	<b>50.545</b>	<b>5,26</b>	<b>49.901</b>	<b>- 1,27</b>
Anvers .....	45.396	4,30	45.294	- 0,22
Zeebrugge .....	16.294	- 3,94	19.162	17,60
Gand .....	3.307	- 9,57	3.058	- 7,53
Amsterdam .....	3.080	15,36	2.806	- 8,90
Rotterdam .....	59.708	2,43	63.697	6,68
<b>Ports Bénélux .....</b>	<b>127.785</b>	<b>2,14</b>	<b>134.018</b>	<b>4,88</b>
Gênes .....	6.907	4,38	6.970	0,91
Livourne .....	-	-	-	-
Barcelone .....	6.749	4,77	7.601	12,62
Valence .....	6.493	- 0,52	6.662	2,60
<b>Méditerranée .....</b>	<b>20.149</b>	<b>2,11</b>	<b>21.233</b>	<b>2,11</b>

#### **IV - UNE REFORME A LA CROISEE DES CHEMINS**

Depuis 1991, les pouvoirs publics ont entrepris une courageuse réforme du régime des ports français, qui s'est tout d'abord traduite par la rénovation du statut de la manutention portuaire.

Toutefois, cette rénovation ne constitue qu'une étape, indispensable mais insuffisante, dans la modernisation des ports français.

L'effort ainsi engagé doit donc être impérativement confirmé par la définition d'actions complémentaires.

##### **A. LA COURAGEUSE RENOVATION DU STATUT DE LA MANUTENTION PORTUAIRE**

La loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes a commencé à être effectivement appliquée dès le mois d'août 1992 avec la mensualisation d'un nombre important d'ouvriers dockers dans certains ports, notamment à Dunkerque, Cherbourg et Nantes ; les mensualisations et les départs de dockers dans le cadre des plans sociaux se sont ensuite poursuivis au fil des mois, dans tous les ports à l'exception de Saint-Malo où aucune accord local n'avait pu être trouvé.

Concernant l'effectif des ouvriers dockers professionnels intermittents, la règle relative au taux d'inemploi maximum, maintenant variable suivant les ports, n'a pas encore été appliquée, les délais réglementaires limites n'ayant pas encore été franchis.

Quant à la règle portant sur le nombre maximum d'ouvriers dockers professionnels intermittents dans les ports autonomes, le processus de radiation a été enclenché à Dunkerque puisque l'effectif maximum réglementaire (15 % de l'effectif au 1er janvier 1992, soit 148) était dépassé, mais il n'a pas été nécessaire de le mettre en œuvre, un nombre suffisant d'ouvriers dockers ayant préféré partir dans le cadre du plan social.

La déperéquateur de la contribution patronale à la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers n'est pas encore intervenue, du fait que la période transitoire prévue par le législateur s'échève au 31 décembre 1993 et que la mise en œuvre tardive des

plans sociaux dans les deux plus grands ports permettait difficilement de calculer le total des dépenses et des recettes de la Caisse nationale. Les budgets des différents bureaux centraux de la main-d'œuvre ont été préparés dès septembre pour que les taux de contribution patronale soient fixés port par port et puissent être appliqués dès le 1er janvier 1994.

Au total, à la fin de cette année, le nombre d'ouvriers dockers professionnels ne devrait plus être que d'environ 4.000, dont 75 % de mensualisés et 25 % d'intermittents. A fin juin 1993, les effectifs d'ouvriers dockers professionnelles étaient les suivants :

Ports	Dockers professionnels	dont mensualisés	dont intermittents
DUNKERQUE	679	468	211
CALAIS	43	15	28
BOULOGNE	142	132	10
LE TRÉPORT	7	7	-
DIEPPE	75	65	10
FÉCAMP	5	4	1
LE HAVRE	1934	-	1934
ROUEN	286	222	64
HONFLEUR	3	3	-
CABN	33	21	12
CHERBOURG	16	16	-
SAINT-MALO	82	-	82
ROSCOFF	7	7	-
BREST	55	14	41
DOUARNENEZ	7	4	3
CONCARNEAU	67	14	53
LORIENT	87	18	69
NANTES	61	35	26
SAINT-NAZAIRE	88	85	3
LA ROCHELLE	79	66	13
BORDEAUX	104	65	39
BAYONNE	19	16	3
PORT-VENDRES	24	23	1
PORT-LA-NOUVELLE	15	15	-
SETE	97	56	41
TOULON	4	4	-
NICE	4	4	-
MARSEILLE-Est	888	699	189
MARSEILLE-Ouest	468	313	155
BASTIA	23	4	19
AJACCIO	17	17	-
<b>Totaux</b>	<b>5419</b>	<b>2412</b>	<b>3007</b>

L'effectif des ouvriers dockers professionnels n'a pas une très grande signification, car on trouve dans cette population des ouvriers dockers qui travaillent assez régulièrement sur le port, mais aussi des personnes qui ont pu effectuer exceptionnellement un travail de docker, par exemple pendant la période de congés, et qu'on ne revoit plus par la suite. De fait, sur la dernière période où l'on dispose de statistiques, 647 ouvriers dockers occasionnels seulement avaient effectué plus de 100 vacations travaillées au cours des 12 derniers mois ; 249 en avaient effectué de 50 à 100, 1.243 enfin en avaient effectué moins de 50.

Le coût des plans sociaux, destinés à accompagner la réforme de la manutention portuaire, a été évalué à quatre milliards de francs, dont deux milliards à la charge de l'Etat et deux milliards à la charge des places portuaires. Le coût des plans sociaux et les nombres d'ouvriers dockers partis à fin juin 1993, en mesure d'âge ou en reconversion volontaire, sont donnés dans le tableau ci-après.

Ports	Coût total du plan (MF)	Part de l'Etat (MF)	Part locale (MF)	Coût par docker (kF)	Dockers partis en mesure d'âge	Dockers partis en reconversion
DUNKERQUE	330,00	205,00	125,00	683	129	171
CALAIS	20,60	14,60	6,00	665	16	16
BOULOGNE-commerce	21,10	15,50	5,60	1172	10	4
BOULOGNE-pêche	34,10	21,90	12,20	541	27	36
LE TRÉPORT	2,29	1,74	0,55	1145	2	0
DIEPPE	67,80	46,80	21,00	745	60	30
FÉCAMP	3,71	2,86	0,85	618	5	1
LE HAVRE	1375,00	563,00	812,00	1303	0	0
ROUEN	400,70	212,50	188,15	762	147	366
HONFLEUR	9,50	7,20	2,62	559	10	7
CAEN	9,50	7,27	1,87	792	8	3
CHERBOURG	15,00	8,30	6,70	469	3	29
ROSCOFF	3,40	3,10	0,30	850	4	0
BREST	20,15	13,40	6,75	876	12	8
DOUARNEZ	4,50	3,55	0,95	563	6	1
CONCARNEAU	20,15	17,25	2,90	504	40	0
LORIENT-commerce	18,80	12,76	6,04	627	17	13
NANTES	106,50	65,30	41,20	772	56	76
SAINT-NAZAIRE	33,35	15,40	17,95	776	9	25
LA ROCHELLE	59,00	33,00	26,00	707	24	44
BORDEAUX	154,00	79,50	74,50	628	62	114
BAYONNE	23,80	9,00	14,80	1253	9	9
PORT-VENDRES	15,80	9,15	6,65	608	6	20
PORT-LA-NOUVELLE	12,00	8,70	3,30	667	9	9
SETE	104,30	59,70	44,60	641	21	81
TOULON	5,21	3,71	1,50	651	5	2
NICE	36,50	14,00	22,50	629	15	43
MARSEILLE	1060,00	530,00	528,00	1089	462	404
BASTIA	6,76	7,30	1,47	974	8	0
AJACCIO	-	-	-	-	0	1
Totaux	3975,52	1991,49	1981,95	966	1182	1513

En règle générale, les collectivités locales n'interviennent pas directement pour le financement des plans sociaux, préférant apporter éventuellement une aide supplémentaire aux ports d'une autre manière, par exemple, pour des investissements.

Ce sont les années 1993 et 1994 qui seront les plus consommatrices de crédits en ce qui concerne le financement des plans sociaux dockers.

Pour 1993, ce sont 160 millions de francs environ qui devront être inscrits au chapitre 46-37, article 40 du budget des ports maritimes, sur lequel s'imputent les crédits de l'Etat réservés au financement des ces plans, au titre du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme. Au cours du 1er semestre, ce sont 73,5 millions de francs qui ont été consommés dont 55 millions de francs pour les ports du Havre et de Marseille.

Pour 1994, le total des dépenses envisagées peut être estimé à 130 millions de francs.

#### **B. UN EFFORT DEVANT ETRE IMPERATIVEMENT CONFIRME PAR LA DEFINITION D'ACTIONS COMPLEMENTAIRES**

La réforme de la manutention portuaire n'est qu'une étape dans la modernisation des ports français. La situation de ces derniers demeure, en effet, encore trop précaire. Il convient donc de confirmer l'effort entrepris en ce domaine, principalement en ce qui concerne :

- la modernisation du régime de la domanialité publique portuaire ;
- l'amélioration de la desserte terrestre des ports français.

##### **1. La modernisation du régime de la domanialité publique portuaire**

- Les règles, très contraignantes, de la domanialité publique ont souvent constitué des obstacles à une gestion dynamique des ressources foncières des ports maritimes.

En effet, ces règles (inaliénabilité, imprescriptibilité, caractère précaire et personnel des occupations, impossibilité de constituer des droits réels immobiliers), définies pour protéger le domaine public, s'opposent de plus en plus aux nécessités économiques et à la mobilisation d'investissements privés de plus en plus lourds, mais indispensables au développement des ports et des emplois industriels et portuaires.

Or, seule une réforme législative pourrait, sans remettre en cause les critères et l'étendue du domaine public, reconnaître à des occupants privés d'un domaine public un droit de propriété sur les constructions érigées et le droit de recourir à des sûretés réelles pour garantir les emprunts nécessaires à la réalisation de ces constructions.

C'est à ces conclusions qu'est arrivé le groupe de travail, présidé par M. Max Querrien, Conseiller d'Etat honoraire, et chargé d'une mission spéciale dans le cadre du plan gouvernemental du 28 novembre 1991 pour la modernisation de la filière portuaire.

Un rapport, accompagné d'un avant-projet de loi modifiant le code du domaine de l'Etat et reconnaissant des droits réels aux occupants privatifs du domaine public, a été ainsi adressé par le Président du groupe de travail au ministre du budget en mai 1992.

## **2. L'amélioration de la desserte des ports français**

Les ports maritimes peuvent être définis comme un ensemble d'installations conçues et exploitées en vue d'assurer le transfert des marchandises entre un mode de transport maritime et différents moyens de transport terrestre, cette dernière expression devant être prise dans son sens le plus large et comprendre aussi bien le rail que la route.

### *a) Les infrastructures routières*

L'infrastructure routière de desserte des ports français est considérée comme insuffisante.

Divers rapports ont souligné à plusieurs reprises cette situation, particulièrement critique pour les ports de Basse-Seine :

s'ils sont bien reliés à Paris par autoroute ou voie rapide, en revanche leurs liaisons routières avec le reste de la France butent, soit sur les "embarras" de la région parisienne, qui fait écran par sa masse où converge notre actuel réseau autoroutier en étoile, soit sur l'insuffisance des caractéristiques des routes nationales contournant la capitale.

Il manque par exemple aux ports de la Basse-Seine les liaisons transversales vers l'Est et le Nord-Est à partir du Havre et de Rouen (liaison Amiens-Saint-Quentin, prévue au plan transmanche, RN 31 Rouen-Compiègne-Reims) et la liaison Neufchâtel-Boulogne, qui doit relier ce port au futur débouché du tunnel sous la Manche, mais aussi améliorer les liaisons vers la frontière belge. Il leur manque encore les liaisons qui permettraient le contournement de la région parisienne.

Le nouveau schéma directeur routier national adopté par décret n° 92-379 du 1er avril 1992 répond en grande partie aux préoccupations évoquées ci-dessus sur le plan de la desserte des ports et souligne en outre la nécessité de nouveaux grands axes Nord-Sud, pour desservir la façade Atlantique, et d'axes transversaux, comme par exemple Bordeaux-Brive-Clermont-Ferrand, Nantes-Tours-Vierzon ou Nantes-Tours-Orléans-Troyes, le Havre-Rennes-Nantes, Rouen-Le Mans-Tours.

#### *b) La mise au gabarit B+ des voies ferrées*

Il est acquis que la voie ferrée Paris-Le Havre, actuellement au gabarit A, sera progressivement mise au gabarit B+, seul capable de laisser passer à vitesse normale sur wagons normaux les grands conteneurs.

Ces travaux, d'un intérêt économique majeur pour la région, ont conduit le Conseil Régional de Haute-Normandie à les inscrire à son contrat de plan Etat-région, en février 1989, et à participer à leur financement (montant total de 380 millions de francs en 1992). La convention d'exécution a été signée, après de nombreuses négociations, fin janvier 1991, mais les travaux avaient déjà débuté auparavant. Les délais de réalisation sont toutefois importants car ils dépendent des horaires limités pendant lesquels les travaux peuvent être exécutés compte tenu des impératifs de l'exploitation, très lourds sur cette voie extrêmement chargée. On devrait obtenir un dégagement au gabarit B au début 1995 et la mise au gabarit B+ sur l'ensemble de l'itinéraire Paris-Rouen-Le Havre en 1997. En effet, trois derniers tunnels font problème dans l'Eure. Ils sont déjà aujourd'hui au gabarit B et leur aménagement au gabarit B+ est en discussion dans le cadre du contrat de plan à venir. Un

engagement concernant ces tunnels a été signé par la SNCF et la région Haute-Normandie, et contresigné par l'Etat.

Le wagon multi-fret constitue, malgré ses inconvénients, une solution mise en place provisoirement pour le transport des conteneurs hors norme. Compte tenu des contraintes d'exploitation qu'il entraîne et de son niveau de tarification élevé, il convient de confirmer l'urgence de la mise au gabarit B+ de la voie ferrée Paris-Le Havre.

A Marseille, la principale amélioration d'un réseau déjà complet et très performant a été la mise en service au gabarit B de la ligne Paris-Dijon-Lyon-Marseille/Fos qui place ce port au débouché du premier axe "hors normes" de la France et lui permet d'accueillir plus facilement les conteneurs aux dimensions nouvelles. Cette ligne à gabarit B utilise la voie rive-droite et la vitesse y est limitée à 120 Km/h. Le dégagement au gabarit B+ ne sera possible qu'en 1996, après la mise en service du TGV méditerranéen.

**MODIFICATIONS APPORTÉES  
PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE  
EN SECONDE DÉLIBÉRATION**

**A titre non reconductible, l'Assemblée nationale a abondé le budget des ports maritimes pour un total de 8 millions de francs. Ces crédits complémentaires ont été inscrits au chapitre 53-30 article 20 (Investissements exécutés par l'Etat - Ports maritimes en métropole).**

**Réunie le jeudi 21 octobre 1993, sous la présidence de M. Christian Poncelet, Président, la commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter le budget des ports maritimes pour 1994.**