

N° 79

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1994-1995

Annexe au procès verbal de la séance du 22 novembre 1994.

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 1995, 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 Masseret, *vice-président* ; Jacques Oudin, Louis Perrein, François Trucy, Robert Vizet, *secrétaires* ; Jean Arthuis, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, 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. Henry Goetschy, Emmanuel Hamel, Alain Lambert, Tony Larue, Paul Loridant, Roland du Luart, Philippe Marini, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Jacques Mossion, René Régnault, Michel Sergent, Jacques Sourdille, Henri Torre, René Tréguët, Jacques Valade.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 1530, 1560 à 1565 et T.A. 282.

Sénat : 78 (1994-1995).

Lois de finances.

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
AVANT-PROPOS	9
I - PRESENTATION GENERALE DES CREDITS	11
A. LES DEPENSES ORDINAIRES	11
1. Les moyens des services progressent modestement.	11
2. Les dépenses d'intervention sont maintenues	12
B. LES DEPENSES EN CAPITAL	13
C. MODIFICATIONS APORTEES PAR L'ASSEMBLEE NATIONALE	14
II - LES PORTS MARITIMES CONNAISSENT UN LEGER REGAIN D'ACTIVITE	15
A. L'EVOLUTION RECENTE DES TRAFICS	15
1. Les résultats de 1993	15
<i>a) Les ports métropolitains</i>	15
<i>b) Les ports d'Outre-mer</i>	16
2. Les premiers résultats de 1994	16
B. LES SIGNES D'UNE COMPETITIVITE RETROUVEE	17
1. La disparition de l'indicateur des détournements de trafics	17
2. Les autres indicateurs de compétitivité	18
3. La comparaison avec les principaux ports européens	19
III - LA MODERNISATION DE LA FILIERE PORTUAIRE SE POURSUIT	21
A. LA REFORME DE LA MANUTENTION PORTUAIRE EST EN VOIE D'ACHEVEMENT	21
1. Les objectifs de la loi du 9 juin 1992 sont atteints	21
2. Un coût considérable.....	23
3. La convention collective nationale de la manutention portuaire.....	25

B. LA REFORME DE LA DOMANIALITE PUBLIQUE DANS LES PORTS	26
1. Les règles classiques de la domanialité publique entravaient le développement des ports.	26
2. La loi du 26 juillet 1994.....	27
IV - LES ENGAGEMENTS FINANCIERS DE L'ETAT DOIVENT SE STABILISER	29
A. LA DIMINUTION DES CONCOURS DE L'ETAT AUX PORTS MARITIMES.	29
B. UNE PARTICIPATION MARGINALE AUX DEPENSES D'INFRASTRUCTURE DES PORTS AUTONOMES	31
C. LES PORTS MARITIMES DANS LA NOUVELLE GENERATION DE CONTRATS DE PLAN	33
1. Le bilan des contrats de plan 1989-1993.....	33
2. Les perspectives des contrats de plan 1994-1998.....	33

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. La réforme de la manutention est en voie d'achèvement

Deux ans après le vote de la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, la courageuse réforme de la manutention portuaire initiée par le précédent gouvernement peut être considérée comme accomplie.

Des accords ont été conclus dans tous les ports, des plans sociaux visant à résorber les sureffectifs y ont été appliqués, et une convention collective nationale prolongeant la loi a été signée entre l'Union Nationale des Industries de la Manutention (UNIM) et l'ensemble des syndicats. Le bilan social de la réforme est conforme aux objectifs de la loi : 85 % des dockers sont désormais mensualisés et les effectifs des dockers professionnels sont passés de 8.151 à la fin du mois de juin 1992 à 4.030 à la fin du mois de juin 1994.

Votre rapporteur relève deux difficultés principales.

L'une, de nature conjoncturelle, affecte le port autonome de Marseille, où la mise en oeuvre de la réforme a encore été source de conflits en 1994.

L'autre, de nature structurelle, concerne la catégorie de "docker occasionnel" ⁽¹⁾ créée par la loi du 9 juin 1992, qui donne lieu à des divergences d'interprétations regrettables. Une précision d'ordre réglementaire ou législatif serait peut-être nécessaire pour mettre fin à la confusion sur ce sujet.

Quoiqu'il en soit, la réforme de la manutention devrait contribuer à rendre les ports français plus compétitifs.

⁽¹⁾ voir page 26 du rapport.

Ceux-ci ont connu en 1993 une reprise très sensible des trafics qui leur a permis d'effacer les incidences des conflits sociaux de 1992 pour retrouver leur niveau d'activité de 1991. La nette progression du trafic en transit, qui passe de 34,1 millions de francs en 1992 à 37,7 millions de francs en 1993 peut également être considéré comme un signe d'un retour à la compétitivité des ports français.

Votre rapporteur remarque, à ce propos, que la suppression des contrôles aux frontières le 1er janvier 1993 a entraîné la disparition d'un indicateur traditionnel de la compétitivité des ports français : les détournements de trafic au profit des ports étrangers. Il regrette que le système statistique mis en place à l'échelon européen pour suivre les échanges de biens entre Etats-membres (INTRASTAT) ne permette pas de rétablir cet indicateur utile.

2. La modernisation du régime de la domanialité publique dans les ports

La rénovation de la filière portuaire a franchi une nouvelle étape en 1994, avec l'adoption de la loi n° 94-631 du 26 juillet 1994 relative à la constitution de droits réels sur le domaine public.

Ce texte, bien que son champ d'application soit plus général, entend répondre aux besoins du développement des ports maritimes. Les règles classiques et très contraignantes de la domanialité publique faisaient obstacle à la nécessaire mobilisation des investissements privés dans les zones portuaires.

Sans remettre en cause les critères ni l'étendue du domaine public, la loi du 25 juillet 1994 reconnaît aux occupants privés du domaine public un droit de propriété sur les constructions et installations réalisées, ainsi que le droit de recourir à des sûretés réelles pour garantir les emprunts (notamment les crédits-bails) nécessaires au financement de celles-ci.

Cette réforme, favorablement accueillie par les acteurs de la filière portuaire, doit contribuer à rendre plus compétitifs les ports français face à la concurrence de leurs homologues d'Europe du Nord, où les investissements privés sont traditionnellement massifs (sans que pour autant les autorités publiques se désengagent de leur financement, bien au contraire).

Votre commission demande à ce que soient d'ores et déjà examinés les prolongements qui pourraient lui être donnés, notamment dans le sens d'un assouplissement des règles d'utilisation des produits de cessions immobilières réalisées par les ports.

3. La nécessaire stabilisation de l'effort financier de l'Etat

On ne peut que se féliciter de la stabilisation en 1995 des concours de l'Etat aux ports maritimes, tant en fonctionnement (+ 0,8 % pour les ports non autonomes et + 0,7 % pour les ports autonomes) qu'en équipement (- 0,4 % en crédits de paiement pour les deux catégories de ports).

Cette stabilisation était particulièrement nécessaire après le mouvement de baisse continue enregistré ces dernières années compte tenu de la politique de maîtrise des dépenses publiques, qui avait amené les dotations de 1994 à des niveaux tout juste compatibles avec le simple entretien de l'outil portuaire.

A cet égard, votre rapporteur s'inquiète des annulations de crédits qui sont venues encore réduire cette année de 46 millions de francs des dotations que l'on devait déjà considérer comme des minima. Il s'interroge également quant au bien-fondé de l'imputation sur le chapitre d'investissement 53-30 de certaines dépenses de réparation qui lui semblent relever plutôt des chapitres de fonctionnement 35-34, pour les ports non autonomes, et 44-34, pour les ports autonomes.

S'agissant du financement des investissements des ports autonomes, la diminution de la participation de l'Etat (15,9 % en 1993) a pu être compensée par un difficile effort d'autofinancement (45,9 %) et surtout par un engagement croissant des collectivités locales et des tiers, dont la contribution dépasse celle de l'Etat depuis 1991, pour atteindre 29,1 % en 1993. Par ailleurs, l'emprunt est devenu résiduel : il représente 9,1 % des investissements en 1993, alors qu'il constituait la principale source de financement en 1988 (29,9 %).

Indépendamment du volume des crédits accordés par l'Etat aux ports maritimes, il importe aussi que cet effort budgétaire soit régulier et corresponde à un véritable engagement dans le temps, afin d'apporter aux ports la sécurité et la stabilité dont ils ont besoin pour pouvoir programmer leurs investissements stratégiques.

C'est pourquoi votre rapporteur s'inquiète de la nette diminution (- 22,9 %) en autorisations de programme des crédits d'investissement du chapitre 53-37.

Mais, par ailleurs, il relève avec satisfaction l'inscription dans les contrats de plan 1994-1998 d'une enveloppe de 755,9 millions de francs de crédits d'Etat affectés aux grandes opérations d'équipement des ports maritimes, à comparer avec l'enveloppe précédente de 508 millions de francs pour la période 1989-1993.

Complémentaire de ces investissements programmés, le schéma de desserte terrestre des ports maritimes adopté en 1991 est en voie d'actualisation et prévoit notamment l'achèvement de la mise au gabarit B+ de la ligne ferroviaire Paris-Le Havre pour décembre 1998. Votre rapporteur espère que cette date ne sera pas de nouveau reportée.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

L'importance des ports maritimes pour l'économie nationale a été enfin consacrée par le schéma national de développement du territoire annexé au projet de loi récemment discuté au Sénat.

Cette reconnaissance de la contribution majeure des ports à l'irrigation économique de l'ensemble du territoire national et à l'emploi marque un infléchissement d'une certaine tradition qui ne tenait pas pour déterminantes les considérations maritimes et portuaires.

Votre rapporteur tient toutefois à rappeler qu'il convient d'attribuer le mérite de cette inflexion au Gouvernement en place en 1991, qui a le premier engagé un courageux plan de rénovation de la filière portuaire.

Le volet le plus important et le plus difficile de cette rénovation, à savoir la réforme de la manutention, a été mis en oeuvre dès 1992 et porte aujourd'hui ses fruits en améliorant la productivité de ce segment stratégique de la filière portuaire. Le regain d'activité enregistré par les ports français en 1993 et au début de 1994 laisse espérer que ceux-ci ont pu ainsi retrouver une certaine compétitivité dans un environnement de plus en plus concurrentiel.

Le second volet de la rénovation portuaire a été décidé cette année, avec l'adoption de la loi du 26 juillet 1994 relative à la constitution de droits réels sur le domaine public, faisant suite au rapport Querrien demandé par le précédent Gouvernement, et votre rapporteur se félicite de la continuité qui prévaut ainsi par-delà les alternances politiques.

Il était effectivement devenu opportun d'assouplir les règles de la domanialité publique afin d'apporter les garanties nécessaires à l'investissement privé dans les zones portuaires. Toutefois, ce développement des financements privés ne saurait suppléer l'intervention de l'Etat, qui doit se donner les moyens budgétaires d'orienter les investissements structurels des ports maritimes.

A cet égard, votre rapporteur note qu'une stabilisation des concours de l'Etat aux ports est affirmée dans le projet de loi de finances pour 1995 et qu'une enveloppe conséquente est prévue à titre dans les contrats de plan 1994-1998. Il conviendra de suivre avec attention la réalisation concrète de ces engagements.

I - PRESENTATION GENERALE DES CREDITS

Le montant total des crédits (dépenses ordinaires et crédits de paiement) inscrits au budget des ports maritimes pour 1995 s'élève à 659,1 millions de francs, soit une augmentation de 0,47 % par rapport au budget voté de 1994 (656 millions de francs).

Nature des crédits	Budget voté de 1994	L.FI pour 1995	Différence 1994-1995	Variation 1994/1995 en %
Titre III <i>Moyens des services ..</i>	60,9	61,7	0,8	1,31
Titre IV <i>Interventions publiques</i>	398,5	401,2	2,7	0,68
Total des dépenses ordinaires .	459,4	462,9	3,5	0,76
Titre V <i>Investissements exécutés par l'Etat :</i>				
AP	240,5	185,5	- 55	- 22,87
CP	196,6	196,2	- 0,4	- 0,20
Total général (crédits de paiement)	656	659,1	3,1	0,47

Ce quasi maintien des crédits en francs courants fait suite à la baisse sensible (- 9,5 %) enregistrée l'an dernier.

A. LES DEPENSES ORDINAIRES

1. Les moyens des services progressent modestement

Les dépenses de fonctionnement du titre III progressent de 1,3 %, pour atteindre 61,7 millions de francs.

Cette légère augmentation traduit essentiellement :

- *les mesures de revalorisation* des rémunérations, étendues en année pleine (0,254 millions de francs), ou nouvelles (0,200 millions de francs) ;

- *les économies* résultant de la suppression de deux emplois (- 0,145 millions de francs) et de la révision des services votés au titre des dépenses d'entretien et d'exploitation (- 2,9 millions de francs) ;
- *les moyens nouveaux* engagés en faveur des dépenses d'informatique et de télécommunication (0,2 millions de francs), ainsi que des crédits d'entretien et d'exploitation (3,2 millions de francs).

Il convient de noter que la dotation affectée à l'entretien et à l'exploitation des ports maritimes (chapitre 35-34) progresse de 0,8 % pour atteindre 40 millions de francs, les moyens nouveaux dépassant légèrement les économies réalisées par ailleurs.

2. Les dépenses d'intervention sont maintenues

Les crédits d'intervention publique du titre IV augmentent très légèrement, de 0,7 %, pour atteindre 401,2 millions de francs.

Cette évolution résulte d'une mesure nouvelle de 2,7 millions de francs, qui vient majorer la participation de l'Etat aux charges d'entretien et d'exploitation des ports autonomes (chapitre 44-34).

Par ailleurs, comme les années précédentes, 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 1995. Cet article est destiné à accueillir les crédits, provisoires par nature, qui sont 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.

Il a été régulièrement alimenté par les lois de finances rectificatives (LFR) successives depuis sa création en 1992 : 92 millions de francs en LFR de décembre 1992, 77 millions de francs en LFR de juin 1993, 100 millions de francs en LFR de décembre 1993. La loi de finances rectificative pour 1994 devrait également prévoir une dotation de 121 millions de francs à ce titre.

B. LES DEPENSES EN CAPITAL

Avec une dotation de 196,2 millions de francs en crédits de paiement, les dépenses d'investissement inscrites au titre V diminuent de - 0,4 % en francs courants par rapport au budget voté de 1994.

La dotation en autorisations de programme diminue plus fortement, de - 22,9 %, pour passer de 240,5 millions de francs en 1994 à 185,5 millions de francs en 1995. Le taux de couverture des autorisations de programme par les crédits de paiement s'améliore cependant en 1995, avec 73 millions de francs de crédits de paiement nouveaux pour 185 millions de francs d'autorisations de programme nouvelles, ce qui traduit un raccourcissement des délais de réalisation des opérations d'investissement. Ces dépenses en capital concernent :

a) Les investissements de capacité, les opérations de modernisation, les grosses réparations effectuées dans les ports maritimes en Métropole. Les dotations correspondantes s'élèvent à 169,7 millions de francs en autorisations de programme et à 180,6 millions de francs en crédits de paiement, soit respectivement 91,5 % et 92 % du total des crédits du titre V.

Les opérations les plus importantes sont les suivantes :

- Nantes Saint-Nazaire : réalisation d'un deuxième poste roulier à Montoir ;
- Marseille : restructuration du secteur Joliette (trafics passagers et rouliers) ;
- Dieppe : élargissement de la passe d'accès au bassin du commerce ;
- Bayonne : création d'une zone d'évitage au droit du bas Saint-Bernard.

b) Les grosses réparations d'entretien et de restauration dans les ports maritimes outre-mer, en particulier Guyane et Martinique. Les dotations correspondantes s'élèvent à 15 millions de francs en autorisations de programme et 14 millions de francs en crédits de paiement, soit respectivement 8,1 % et 7,1 % du total des dépenses en capital.

c) Les études générales liées aux travaux d'aménagement, d'amélioration et de protection des ports maritimes. Les dotations correspondantes s'élèvent à 0,8 millions de francs en autorisations de programme et 1,6 million de francs en crédits de paiement, soit respectivement 0,4 % et 0,8 % du total des crédits du titre V.

**C. MODIFICATIONS APPORTEES PAR L'ASSEMBLEE
NATIONALE AU PROJET DE BUDGET 1995**

En deuxième délibération, à titre non reconductible, l'Assemblée nationale a majoré de 3,5 millions de francs le chapitre 44-34, article 10, relatif à la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes.

II - LES PORTS MARITIMES CONNAISSENT UN LEGER REGAIN D'ACTIVITE

A. L'EVOLUTION RECENTE DES TRAFICS

1. Les résultats de 1993

Résultats globaux de 1993

Unité : millions de tonnes	Entrées	Evolution par rapport à 1992 en %	Sorties	Evolution par rapport à 1992 en %	Total	Evolution par rapport à 1992 en %
Ensemble des ports métropolitains.....	211	- 3,42	92,1	10,28	303,5	0,37
dont ports autonomes	175	- 4,25	64,5	10,60	240,2	- 0,67
dont ports d'intérêt national	32,8	0,58	25,9	9,26	58,8	4,24
dont ports décentralisés.....	2,8	4,84	1,7	13,89	4,5	8,03
Ports d'Outre-mer.....	6,2	- 4,13	1,7	- 2,93	7,9	- 3,87

a) Les ports métropolitains

En 1993, l'activité des ports de commerce de la métropole progresse très légèrement de 0,37 %. Cette progression recouvre des évolutions très contrastées : les entrées chutent de 3,42 % mais les sorties progressent très nettement (10,28 %).

Comparativement à l'année 1992 dont les résultats ont subi les incidences des mouvements sociaux résultant de la mise en place de la réforme de la manutention, l'année 1993 connaît une reprise très sensible des trafics, particulièrement notable s'agissant des trafics de marchandises diverses (+ 7,5 % en entrée et + 16 % en sortie) le trafic conteneurisé (+ 26 % en sortie et + 12,3 % en entrée) et le trafic roulier (+ 5,9 % en entrée et + 7,6 % en sortie). On constate une relative stagnation des vracs liquides (- 0,7 % en entrée, + 10,8 % en sortie et + 0,9 % au total), une nette dégradation des résultats des vracs solides entrés qui influe très lourdement sur le résultat total et une tenue relativement bonne des vracs solides sortis.

b) Les ports d'Outre-mer

Le trafic des ports d'Outre-mer est très déséquilibré, le volume des importations étant près de quatre fois supérieur à celui des exportations. Il baisse de 3,87 % en 1993.

Les entrées de produits en vrac diminuent sensiblement (- 2,93 % pour le pétrole et - 9,2 % pour les vracs solides). En revanche, le trafic des marchandises diverses reste stable par rapport à 1992. Les conteneurs progressent de 4,28 % en raison des résultats enregistrés non seulement en Martinique (+ 4,24 %) et en Guadeloupe (- 0,76 %), mais surtout à La Réunion dont le trafic progresse de 12,25 % en 1993 après avoir déjà augmenté de 11 % en 1991.

2. Les premiers résultats de 1994

Sur les douze derniers mois incluant le premier semestre 1994, on enregistre une hausse globale de 0,6 % du trafic des ports métropolitains par rapport à 1993. Cette hausse concerne les ports autonomes (+ 0,5 %) mais aussi le trafic des ports d'intérêt national (+ 1,4 %).

Les trafics de vracs liquides augmentent dans les ports autonomes (+ 1,2 %) alors que leur évolution est à la baisse dans les autres ports d'Etat (- 5,4 %).

La baisse des trafics de vracs solides se stabilise à - 2,4 % mais les sorties se dégradent dans les ports autonomes (- 9,1 %) plus fortement que dans les autres ports.

La hausse du trafic de marchandises diverses (+ 3,4 %) est due principalement aux ports d'intérêt national qui réalisent 7,2 % d'augmentation.

En référence à l'année 1991, seule significative pour les marchandises diverses eu égard au contexte troublé de l'année 1992, on constate que les ports français ont récupéré les fortes baisses subies. Le trafic de conteneurs sur les douze derniers mois incluant le premier semestre 1994 reste toutefois encore inférieur à son niveau de 1991.

B. LES SIGNES D'UNE COMPETITIVITE RETROUVEE

1. La disparition de l'indicateur des détournements de trafics

Les statistiques douanières ont permis jusqu'en 1992 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*" permettait de suivre l'évolution de la compétitivité relative des ports français par rapport à leurs concurrents.

La méthode utilisée consistait à comptabiliser la part du commerce extérieur de la France avec les pays uniquement accessibles par voie maritime, qui franchissait une de nos frontières terrestres et qui utilisait donc obligatoirement les services d'un port voisin. Jusqu'en 1992, on a pu ainsi observer :

- que les ports du Benelux ont concentré la grande majorité de ces trafics détournés (96 %), tandis que les ports d'Allemagne et l'ensemble des ports étrangers d'Europe du sud ne représentaient respectivement que 2,2 % et 1,85 %;
- qu'à l'import comme à l'export, les régions frontalières, Nord, Picardie, Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, ont concentré plus de 65 % des "*détras*" en volume ;
- que les trafics des régions Île-de-France et Rhône-Alpes, malgré leur proximité géographique des ports français, ont fait l'objet d'une vive concurrence et que les ports étrangers ont capté des volumes importants sur ces régions (environ 30 % à l'import pour les deux régions ; environ 20 % pour l'Île-de-France et 30 % pour Rhône-Alpes à l'export).

La suppression des contrôles aux frontières au 1er janvier 1993, a eu pour conséquence qu'il est devenu impossible de continuer à procéder aux observations habituelles aux frontières et donc de continuer à suivre les trafics dits "*détournés*" et leur évolution.

Le système statistique mis en place à l'échelon européen dans le cadre du marché unique pour les échanges de biens entre Etats membres (INTRASTAT), ne permet pas de résoudre ce problème, et aucune solution européenne n'existe dans ce domaine très particulier.

2. Les autres indicateurs de compétitivité

Par contre, s'agissant du suivi du trafic des ports proprement dit, c'est-à-dire des tonnages chargés et déchargés dans les ports maritimes et non plus des parts de marchés prises par les différents ports, le projet de directive préparé par l'Observatoire Statistique des Communautés européennes (EUROSTAT), qui devrait être prochainement examiné par le Conseil des ministres de l'Union européenne, devrait confirmer l'existence de cette autre source d'information sur l'activité portuaire et créer les conditions pour constituer un véritable observatoire européen des statistiques du transport maritime.

En 1993, on constate une légère augmentation de la part des exportations françaises acheminées par voie maritime (34 % en 1993, 33 % en 1992), ce qui, rapproché de l'augmentation du trafic total des ports métropolitains de commerce (303,5 MT en 1993, 302,4 MT en 1992) permet de conclure à un certain regain de compétitivité des ports français par rapport à leurs concurrents étrangers.

Un autre indicateur permet de corroborer cette analyse. Il s'agit du trafic de transit, trafic que n'ont jamais suivi les Douanes, mais que les places portuaires ont les moyens d'estimer, au moins en partie. Ce trafic est celui des marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance de pays étrangers ou leur étant destinées. Il a représenté 37,7 MT en 1993, soit une augmentation de 11 % par rapport à 1992 (34,1 MT). Une bonne partie du trafic de transit des ports français est constituée de produits pétroliers, qui représentent en 1993 environ 21,2 MT.

Le trafic de transit de marchandises diverses, qui représente la plus forte valeur ajoutée par la communauté portuaire, représente environ 15,8 MT. Il se décompose principalement en 1,9 MT pour les conteneurs (essentiellement du transbordement maritime au Havre et à Marseille), 13,4 MT pour le trafic transmanche et 0,5 MT pour les autres marchandises diverses.

3. La comparaison avec les principaux ports européens

Comparaison des trafics de quelques ports européens

Unité : millions de tonnes	1992	% 1992/1991	1993	% 1993/1992	% 1993/1991
Dunkerque	40.205	- 1,31	40.827	1,55	0,22
Le Havre.....	53.109	- 7,18	54.916	3,40	- 4,03
Rouen.....	23.973	3,78	23.618	- 1,48	2,24
Nantes - Saint-Nazaire ...	24.841	- 1,28	24.751	- 0,36	- 1,64
Bordeaux	9.298	5,58	8.800	- 5,36	- 0,08
Marseille	90.417	1,18	87.317	- 3,43	- 2,29
Résultat PA.....	241.843	-1,04	240.229	- 0,67	- 1,70
Hambourg	65.084	- 0,68	65.850	1,18	0,49
Breme-Bremerhaven	29.940	- 4,31	28.350	- 5,31	- 9,40
Résultat Ports allemands	95.024	- 1,86	94.200	- 0,87	- 2,71
Anvers.....	103.627	2,25	101.854	- 1,71	0,50
Zeebrugge.....	33.440	8,38	31.437	- 5,99	1,89
Gand	22.817	- 10,36	22.033	- 3,44	- 13,44
Amsterdam North	49.155	--	48.789	- 0,74	--
Rotterdam	293.391	0,55	282.209	- 3,81	- 3,28
Résultat Ports Bénélux .	502.430	4,27	486.322	- 3,21	0,93
Gênes	41.380	2,73	--	--	--
Barcelone.....	18.328	0,14	17.682	- 3,58	- 3,45
Valence	11.198	- 5,50	10.367	- 7,42	- 12,51
Résultat Méditerranée..	70.916	0,67	ns	ns	ns

III - LA MODERNISATION DE LA FILIERE PORTUAIRE SE POURSUIT

A. LA REFORME DE LA MANUTENTION PORTUAIRE EST EN VOIE D'ACHEVEMENT

1. Les objectifs de la loi du 9 juin 1992 sont atteints

Deux ans après le vote de la loi n° 92-496 du 9 juin 1992 modifiant le régime du travail dans les ports maritimes, cette courageuse réforme de la manutention portuaire a été mise en oeuvre dans tous les ports sans exception : des accords y ont été conclus, des plans sociaux d'accompagnement visant à résorber les sureffectifs y ont été appliqués et la plupart des dockers professionnels restants ont été mensualisés.

En deux ans, 4.008 dockers professionnels titulaires de la carte "G" (carte professionnelle instituée par la loi du 6 septembre 1947 et conférant à son possesseur la priorité d'embauche et l'indemnité de garantie en cas d'inemploi) ont quitté la profession en application des plans sociaux : 1.959 au titre des mesures d'âge, et 2.049 au titre des mesures de reconversion.

Entre fin juin 1992 et fin juin 1994, le nombre de dockers professionnels ayant la carte "G" est passé de 8.151 à 4.030. La plupart de ces dockers professionnels est maintenant mensualisée, et leur répartition est la suivante :

Ports	Dockers professionnels "G"	dont mensualisés	dont intermittents
Dunkerque.....	572	550	22
Calais	42	15	27
Boulogne-commerce.....	83	80	3
Boulogne-pêche.....	57	49	8
Le Tréport.....	7	7	0
Dieppe	75	65	10
Fécamp	5	4	1
Le Havre.....	1.080	1.013	67
Rouen	265	222	43
Honfleur.....	3	3	0
Caen	32	21	11
Cherbourg	16	16	0
Saint-Malo	38	33	5
Roscoff.....	7	7	0
Brest.....	52	14	38
Douarnenez	6	4	2
Concarneau	67	14	53
Lorient-commerce.....	46	10	36
Lorient-pêche	38	8	30
Nantes.....	51	33	18
Saint-Nazaire.....	76	76	0
La Rochelle.....	66	66	0
Bordeaux.....	71	67	4
Bayonne.....	18	16	2
Port-Vendres	22	22	0
Port-la-Nouvelle	15	15	0
Sète	62	61	1
Marseille-ouest.....	390	247	143
Marseille-est.....	722	555	167
Toulon	5	4	1
Nice.....	4	4	0
Bastia	20	4	16
Ajaccio	17	17	0
TOTAL.....	4.030	3.322	708

Il y a lieu de noter en outre qu'une partie des dockers intermittents sont des handicapés ou des malades de longue durée (147). Il en résulte que dans 17 Bureaux Centraux de la Main-d'Œuvre (BCMO) sur 31 il n'y a actuellement plus aucun docker professionnel intermittent en situation d'activité. Cette évolution va se poursuivre puisqu'à la suite d'un accord conclu au Havre, tous les dockers intermittents restants seront mensualisés dans les deux prochaines années, et qu'à Marseille les entreprises ont également proposé la mensualisation de tous les dockers professionnels intermittents restants.

2. Un coût considérable

Le coût total des plans sociaux qui ont accompagné la réforme est estimé à 4 milliards de francs.

Il se répartit en deux parts égales, 2 milliards à la charge de l'Etat, 2 milliards à la charge des places portuaires.

S'il est possible de fournir un tableau donnant pour chaque port une estimation du plan social en distinguant la part de l'Etat et la part locale, il n'est par contre guère possible, et surtout non significatif, de préciser la part de chaque intervenant dans la part locale, tant les montages financiers sont différents et peu comparables.

Ainsi, en ce qui concerne les collectivités locales, celles-ci ont généralement considéré qu'elles n'avaient pas à intervenir dans le financement d'un plan social. Mais, souvent, eu égard à l'intérêt économique local de la réussite de la réforme, elles ont aidé financièrement le port par d'autres moyens, comme les aides à l'investissement. Elles ont donc en réalité participé indirectement au financement du plan social.

De même, les ports autonomes sont souvent intervenus très massivement dans le financement du plan social, mais une part plus ou moins importante est répercutée sur les entreprises de manutention par la biais d'une augmentation des tarifs d'outillage ; ainsi, les entreprises interviennent dans le financement en partie directement (essentiellement par emprunts), en partie indirectement.

Au total, les estimations de la part de l'Etat et de la part locale pour le financement des plans sociaux dans les différents bureaux centraux de la main-d'oeuvre (BCMO) sont les suivantes :

Ports	Coût total du plan (MF)	Part de l'Etat (MF)	Part locale (MF)	Dockers partants	Coût par docker (KF)
Dunkerque.....	330,00	205,00	125,00	483	683
Calais	20,60	14,60	6,00	31	665
Boulogne-commerce.....	21,10	15,50	5,60	18	1.172
Boulogne-pêche.....	34,10	21,90	12,20	63	541
Le Tréport.....	2,29	1,74	0,55	2	1.145
Dieppe	67,80	46,80	21,00	91	745
Fécamp	3,71	2,86	0,85	6	618
Le Havre	1.375,00	563,00	812,00	1.055	1.303
Rouen	400,65	212,50	188,15	526	762
Honfleur	9,82	7,20	2,62	17	578
Caen	9,14	7,27	1,87	12	762
Cherbourg	15,00	8,30	6,70	32	469
Saint-Malo	23,70	14,80	8,90	43	551
Roscoff.....	3,40	3,10	0,30	4	850
Brest.....	20,15	13,40	6,75	23	875
Douarnenez	4,50	3,55	0,95	8	563
Concarneau	20,15	17,25	2,90	40	504
Lorient-commerce.....	18,80	12,76	6,04	30	627
Nantes.....	106,50	65,30	41,20	138	772
Saint-Nazaire.....	33,35	15,40	17,95	43	776
La Rochelle.....	59,00	33,00	26,00	74	797
Bordeaux.....	154,00	79,50	74,56	186	828
Bayonne.....	23,80	9,00	14,80	19	1.253
Port-Vendres	15,80	9,15	6,65	26	608
Port-la-Nouvelle	12,00	8,70	3,30	18	667
Sète	104,30	59,70	44,60	124	841
Toulon	5,21	3,71	1,50	8	651
Nice.....	36,50	10,00	22,50	58	629
Marseille.....	1.060,00	530,00	528,00	973	1.089
Bastia	8,77	7,30	1,47	9	974
Ajaccio	--	--	--	--	--
TOTAL.....	3.999,14	2.006,29	1.990,85	4.160	961

Ce tableau ne tient pas compte du plan complémentaire mis en oeuvre à Bordeaux en 1994 et concernant une vingtaine de dockers (mesures de reconversion exclusivement).

Les besoins de financement des plans sociaux dockers seront concentrés sur les années 1993 à 1995.

Il convient de souligner que, pour l'Etat, l'essentiel de la charge financière est supportée par le Fonds national de l'Emploi. Le budget des ports maritimes ne prend en charge que trois catégories de mesures particulières :

- **la contribution de l'Etat (100.000 F) à l'indemnité de reconversion volontaire au profit des ouvriers dockers volontaires ;**
- **les mesures de reconversion et les mesures d'âge au-delà de la première période de 10 mois de droit commun pour ce qui concerne l'Etat à hauteur de 50 % ;**
- **en cas de reclassement effectif avant l'échéance du congé de conversion de 18 mois (après un délai minimum d'un mois en congé de conversion), la prise en charge, par capitalisation, de 50 % d'une somme correspondant à 65 % des allocations restant dues jusqu'à la fin du congé de conversion.**

Les crédits correspondants sont imputés sur le chapitre 46-38, article 40. qui n'est pas abondé en lois de finances initiales, mais régulièrement alimenté en lois de finances rectificatives.

3. La convention collective nationale de la manutention portuaire

Conformément à la loi du 9 juin 1992, une convention collective nationale de la manutention portuaire a été négociée avant la fin de l'année 1993. Cette convention a été signée le 31 décembre 1993 par l'Union Nationale des Industries de la Manutention (UNIM) et l'ensemble des syndicats à l'exception de la CGT, qui a conditionné son accord à une consultation préalable de ses adhérents, puis à une extension de la convention au secteur de la pêche.

La CGT a signé la convention collective le 28 avril 1994, avec un avenant n°1 prévoyant qu'un avenant concernant les entreprises de manutention des produits de la pêche pourra être conclu dès lors qu'il recueillera la signature de l'unanimité des signataires de la convention collective nationale.

Cette convention collective est un document complet, équilibré et qui s'inscrit bien dans l'esprit de la réforme. Elle ne concerne pas exclusivement les personnels dockers titulaires d'une carte "G", mensualisés ou intermittents, mais l'ensemble des salariés des entreprises de la branche, y compris les employés, les cadres et

les ouvriers non dockers. Ses dispositions se fondent sur les principes du droit commun du travail et elle assure la liberté d'opinion et la liberté syndicale.

Un arrêté en date du 29 septembre 1994 a étendu la convention collective nationale de la manutention portuaire. Elle couvre désormais les 6.000 salariés des entreprises de la branche, répartis en trois filières : exploitation portuaire (4.000 dockers), administration et maintenance. Elle n'a cependant pas été étendue à l'activité de manutention de la pêche, faute d'avoir été négociée et signée par des organisations représentatives des employeurs de manutention.

On peut noter que la CGT souhaite que cette convention soit complétée par des dispositions concernant les dockers occasionnels. L'UNIM s'y oppose, estimant qu'en la matière les textes en vigueur sont amplement suffisants.

La loi du 9 juin 1992 reconnaît en effet l'existence de dockers "*occasionnels*" à côté du noyau des dockers professionnels mensualisés ou intermittents. Cette troisième catégorie bénéficie, en dernier rang, de la priorité à la mensualisation et est recensée à cette fin : au cours des douze derniers mois, 545 dockers occasionnels ont effectué plus de 100 vacations travaillées.

Les divergences d'interprétation portent sur la façon dont les règles de priorité à l'embauche doivent lui être appliquées, la question étant de savoir si la qualité de docker occasionnel préexiste à l'embauche où au contraire en découle.

B. LA REFORME DE LA DOMANIALITE PUBLIQUE DANS LES PORTS

1. Les règles classiques de la domanialité publique entravaient le développement des ports

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'opposaient de plus en plus aux besoins

économiques et à la mobilisation des investissements privés indispensables au développement des ports et des emplois industriels et portuaires.

Or, seule une réforme législative pouvait, sans remettre en cause les critères et l'étendue du domaine public, reconnaître à des occupants privés du 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'était arrivé le groupe de travail, présidé par M. Max Querrien, Conseiller d'Etat honoraire, et chargé d'une mission spéciale faisant suite au plan gouvernemental du 28 novembre 1991 pour la modernisation de la filière portuaire.

2. La loi du 26 juillet 1994 relative à la constitution de droits réels sur le domaine public

Cette réflexion a abouti à la loi n° 94-631 du 26 juillet 1994 complétant le code du domaine de l'Etat et relative à la constitution de droits réels sur le domaine public.

Cette loi introduit une nouvelle section dans le code du domaine de l'Etat et conduit à la délivrance d'autorisations d'occupation du domaine public constitutives de droits réels. Ses dispositions sont applicables à la totalité du domaine public de l'Etat (à l'exception du domaine public naturel) mais il est certain que les ports maritimes, tout comme les aéroports, qui accueillent des implantations industrielles et de stockage sont particulièrement concernés.

La loi dispose que tout titulaire d'une autorisation d'occupation temporaire (mais aussi de conventions d'occupation ou de concessions de service public ou d'outillage public, sous certaines conditions qui seront précisées par décret) dispose d'un droit réel sur les constructions et installations qu'il réalise dans le cadre de cette autorisation.

Ce droit confère des prérogatives très proches de celles d'un droit de propriété, mais sont limitées dans le temps à la durée de l'autorisation dont la durée totale ne peut excéder 70 ans : ie titulaire peut donc céder ce bien, le transmettre ou l'hypothéquer. Toutefois, s'agissant d'une occupation du domaine public, certaines

limites sont fixées : ainsi, toute cession, qu'elle soit de gré à gré ou forcée, est soumise à l'agrément de l'autorité compétente pour délivrer l'autorisation ; de même, l'hypothèque ne peut être prise que pour garantir des dépenses touchant aux constructions autorisées.

A l'échéance du titre, le principe fixé par la loi est la démolition ou l'intégration gratuite dans le domaine de l'Etat.

L'occupation reste temporaire et révocable mais la loi prévoit, en cas de résiliation anticipée de l'autorisation, sauf manquement du bénéficiaire, une indemnisation du préjudice direct, matériel et certain.

La loi prévoit aussi (art. L.34-7) le recours au financement par voie de crédit-bail des équipements autres que ceux affectés à un service public ou exécutés par une personne publique dans un but d'intérêt général. La conclusion de tels contrats, si elle est libre pour les entreprises privées, est cependant soumise à un agrément de l'Etat, dès lors que celui-ci détient une participation financière ou concourt financièrement.

Les mêmes dispositions sont applicables au domaine public des établissements publics de l'Etat, tels les ports autonomes, qu'il s'agisse du domaine de l'Etat dont ils assurent la gestion ou de leur domaine propre.

Ces dispositions devraient vaincre les réticences d'un certain nombre d'investisseurs, notamment étrangers, qui hésitent à investir des sommes considérables sans avoir la garantie de pouvoir maintenir une installation pendant une certaine durée, bénéficier de certaines facilités de financement (emprunts hypothécaires, crédit-bail), voire céder leurs biens ou recevoir une juste indemnité en cas de retrait anticipé de leur autorisation.

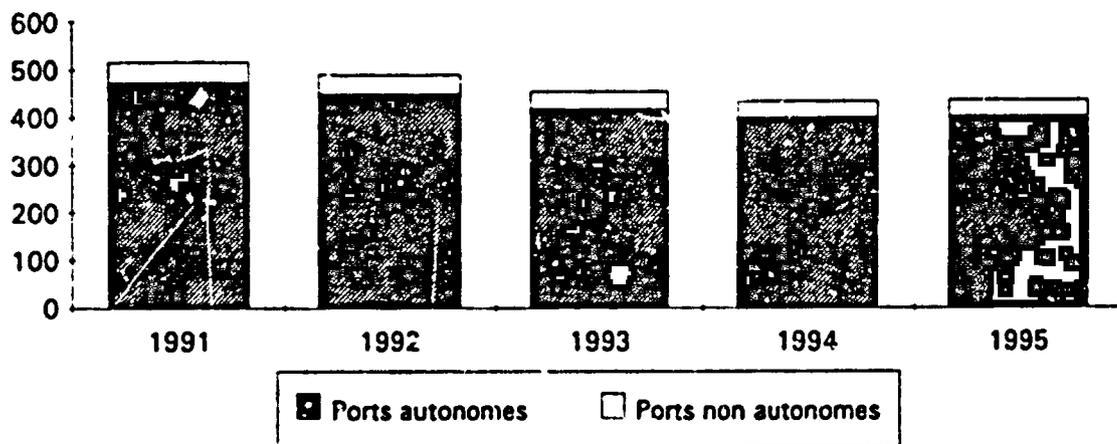
IV - LES ENGAGEMENTS FINANCIERS DE L'ETAT DOIVENT SE STABILISER

A. LA DIMINUTION DES CONCOURS DE L'ETAT AUX PORTS MARITIMES

Depuis quelques années, du fait de la contrainte budgétaire croissante, les concours de l'Etat aux ports maritimes sont allés sans cesse diminuant.

Entre 1991 et 1994, les crédits de fonctionnement accordés par l'Etat sont passés en francs courants, de 470 millions de francs à 395,9 millions de francs pour les ports autonomes (- 15,8 %) et de 44,8 millions de francs à 35,5 millions de francs pour les ports non autonomes (- 20,7 %).

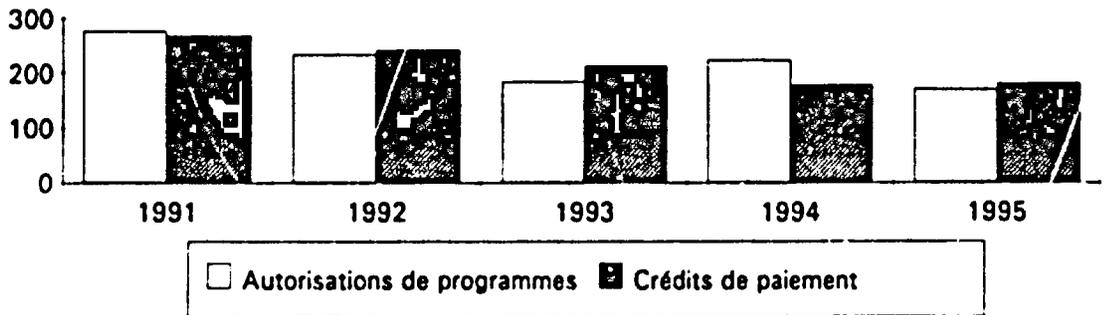
Evolution des crédits de fonctionnement accordés par l'Etat aux ports maritimes métropolitains sur la période 1991-1995



La baisse est encore plus sensible exprimée en francs constants : - 21,6 % pour les ports autonomes et - 26,2 % pour les ports non autonomes.

Sur la même période, les crédits d'investissements accordés par l'Etat aux deux catégories de ports sont passés, en francs courants, de 274,5 à 222 millions de francs en autorisations de programme (- 19,1 %) et de 265,5 à 176,1 millions de francs en crédits de paiement (- 33,7 %).

Evolution des crédits d'investissement accordés par l'Etat aux ports maritimes métropolitains sur la période 1991-1995



En francs constants, la baisse est de - 24,6 % pour les autorisations de programme et de - 38,2 % pour les crédits de paiement.

Les concours de l'Etat aux ports maritimes ont donc atteint leur point le plus bas en 1994. Or, nous ne pouvons que regretter que ces dotations tout juste suffisantes pour satisfaire les plus simples besoins d'entretien et de renouvellement de l'outil portuaire, aient été amputées en cours d'exercice par trois arrêtés d'annulation de crédits successifs : 10,1 millions de francs le 31 mars, 35,8 millions de francs le 29 septembre et, tout récemment, 20,5 millions de francs le 25 novembre. Soit un total de 66,3 millions de francs de crédits annulés pour 1994.

Pour 1995, l'érosion des concours de l'Etat aux ports maritimes semble enrayée, puisque les crédits sont globalement présentés en légère augmentation : 398,7 millions de francs pour les dépenses de fonctionnement des ports autonomes (+ 0,7 %) et 36,2 millions de francs pour celles des ports non autonomes (+ 1,9 %) ; 169,7 millions de francs en autorisations de programme (- 23 %) et 180,6 millions de francs en crédits de paiement (+ 2,5 %) pour les dépenses d'investissements des ports maritimes. Il faudra toutefois attendre la fin de l'exercice budgétaire 1995 pour savoir si cette stabilisation est plus qu'un simple affichage, toujours susceptible d'être contredit par les annulations de crédits intervenant en cours d'année.

B. UNE PARTICIPATION MARGINALE AUX DEPENSES D'INFRASTRUCTURE DES PORTS AUTONOMES

La loi n° 65-491 du 29 juin 1965 relative aux ports maritimes autonomes a fixé les règles théoriques de participation de l'Etat aux dépenses d'infrastructure de ceux-ci :

- l'Etat participe à raison de 80 % aux dépenses de creusement des bassins, de création et d'extension des chenaux d'accès maritimes et des plans d'eau des avant-ports, de construction et d'extension des ouvrages de protection contre la mer ;
- il participe à raison de 60 % aux travaux de création, d'extension ou de renouvellement des autres ouvrages d'infrastructure et des engins de radoub ;
- les investissements de superstructure sont entièrement à la charge du port autonome.

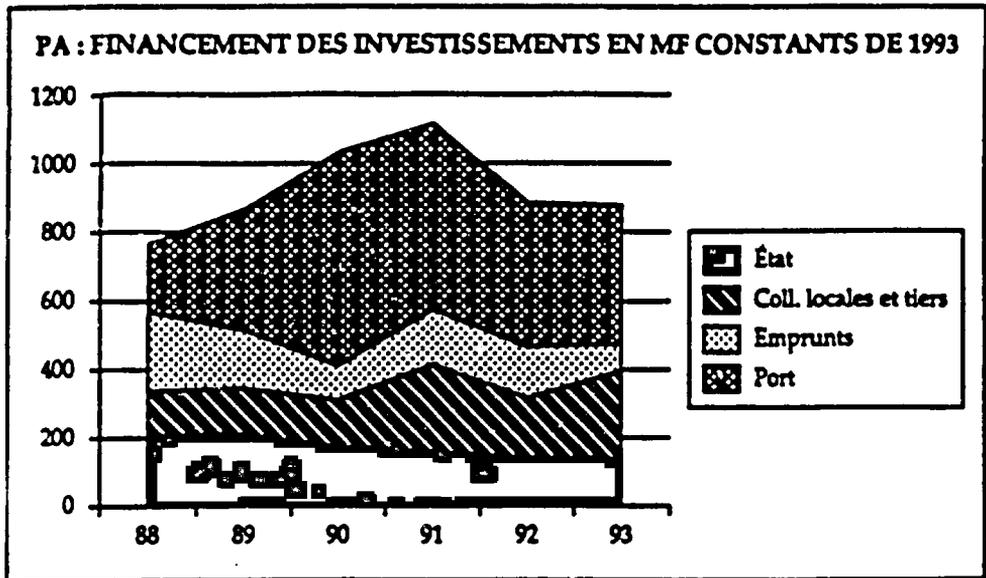
En pratique, la faiblesse des dotations budgétaires et le développement des investissements de superstructures ont contribué à rendre marginale la part de l'Etat dans le financement des investissements des ports autonomes, comme cela ressort du tableau ci-dessous :

(millions de francs constants 1993)

	1988	1989	1990	1991	1992	1993
Etat.....	208,07	212,8	174,4	160,6	141,5	139,5
Coll. locales et tiers .	130,47	132,85	136,1	253,7	174,9	254,9
Emprunt.....	229,53	168,24	98,7	160,1	148,1	80,0
Ports autonomes.....	197,35	352,87	621,8	539,9	419,2	403,0
TOTAL.....	765,4	866,8	1.030,9	1.114,4	883,7	877,3

Ainsi, la part de l'Etat, exprimée en francs constants, est passée de 27,2 % en 1988 à 15,9 en 1993.

Ce désengagement de l'Etat s'est accompagné d'une réduction du recours à l'emprunt, qui est passé de 29,9 % du total des sources de financement en 1988 à 9,1 % seulement en 1993. Il a donc dû être compensé par un effort accru d'autofinancement des ports autonomes, de 25,8 % en 1988 à 45,9 % en 1993, et par un engagement croissant des collectivités locales et des tiers privés, dont la contribution dépasse celle de l'Etat depuis 1991 pour atteindre 29,1 % du total en 1993, contre 17 % seulement en 1988.



Dans un souci de précision, il convient toutefois de rappeler que l'Etat contribue indirectement au financement des investissements des ports autonomes en acceptant une rémunération modique des dotations en capital qu'il leur a accordé en janvier 1989, pour un montant total de 1,357 milliard de francs répartis comme suit :

◇ Dunkerque.....	287,73 MF
◇ Le Havre	434,73 MF
◇ Rouen.....	96,75 MF
◇ Nantes-Saint-Nazaire	122,03 MF
◇ Bordeaux.....	137,12 MF
◇ Marseille.....	278,64 MF.

Le port de Bordeaux a bénéficié en outre d'un abandon de créance de 22,5 millions de francs.

Initialement, ces dotations devaient porter intérêt à un taux de 1 % en 1989 et 1990, de 3 % pendant les trois années suivantes, puis de 5 % à partir de 1994.

Toutefois, en 1992, afin d'améliorer encore la capacité financière des ports autonomes et de leur permettre de participer, en liaison avec leurs partenaires, au financement de la part locale du

plan social dockers, ainsi qu'aux nouveaux investissements nécessaires, le Gouvernement a décidé d'abaisser à 1 % par an la rémunération annuelle de ces dotations en capital pendant une période de 5 ans à compter de 1992.

L'économie ainsi dégagée pour l'ensemble des six ports autonomes maritimes métropolitains s'élève à 216 millions de francs sur la période 1992-1996.

C. LA PRISE EN COMPTE DES PORTS MARITIMES DANS LES CONTRATS DE PLAN

1. Le bilan des contrats de plan 1989-1993

Les enveloppes financières qui, dans les contrats de plan Etat-régions pour la période 1989-1993, ont été affectées au titre du budget de la Mer aux grandes opérations d'équipements d'infrastructure des ports maritimes de métropole et d'outre-mer s'élèvent au total à 508,03 millions de francs.

La plus grande partie de ces enveloppes a permis de renforcer la position maritime de la France en Europe, en améliorant la compétitivité de ses grandes plates-formes portuaires de taille internationale face à la concurrence étrangère. Dans cette perspective, ce sont les opérations les plus stratégiques et les mieux définies qui ont été retenues et mises en oeuvre.

Au terme de la réalisation de ces contrats de plan, leur taux d'exécution financière s'élève, globalement à 96 % de l'enveloppe initialement prévue (528,80 millions de francs), ce qui est satisfaisant.

2. Les perspectives des contrats de plan 1994-1998

Les contrats de plan Etat-régions 1994-1998 ont programmé, comme les précédents, les opérations d'infrastructure portuaire présentant un intérêt stratégique pour le développement de notre économie et de notre commerce extérieur. Elles concernent principalement les ports autonomes : extension de terminaux à conteneurs et marchandises diverses, programmes structurels

d'amélioration des accès, par exemple. Quelques opérations sont également programmées dans les ports d'intérêt national dans la mesure où en favorisant la desserte de leur arrière pays, elles contribuent à l'aménagement du territoire.

L'enveloppe financière qui, dans les contrats de plan Etat-régions pour la période 1994-1998, sera affectée au titre du budget de la Mer aux grandes opérations d'équipements d'infrastructures des ports maritimes de métropole et d'outre-mer s'élève à 755,9 millions de francs

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGION 1994-1998
INVESTISSEMENT DANS LES PORTS MARITIMES

Région	PORTS OPÉRATIONS	Crédits d'Etat - Mer-AP Prévisions 1994-1998
	I - PORTS METROPOLITAINS :	
NORD - PAS-DE-CALAIS	DUNKERQUE :	
	◊ Dégagement des accès de la darse 4	30,00
	◊ Réalisation d'un 1er poste à quai	40,00
	◊ Réalisation d'un 2ème poste à quai	52,00
	◊ Mise en œuvre d'un quai d'accostage.....	8,00
	BOULOGNE :	
	◊ Reconstruction/Requalification des ouvrages à Boulogne.....	40,00
	TOTAL REGION.....	170,00
HAUTE-NORMANDIE	LE HAVRE :	
	◊ Port rapide aval (2èmes et 3èmes phases).....	150,00
	ROUEN :	
	◊ Approfondissement du chenal (descente à 10,50 m).....	88,00
	◊ Construction de terminaux spécialisés.....	12,00
	DIEPPE :	
◊ Elargissement des accès au bassin du commerce	10,00	
	TOTAL REGION.....	260,00

PAYS-de-la-LOIRE	NANTES - SAINT-NAZAIRE :	
	◊ Aménagement de la zone de Donges-Est.....	39,60
	◊ Réalisation des postes rouliers 2 et 3	25,50
	TOTAL REGION	65,10
AQUITAINE	BORDEAUX :	
	◊ Amélioration des accès à Bassens et à Ambès .	60,00
	BAYONNE :	
	◊ Amélioration des accès dans le chenal de l'Adour	65,10
	TOTAL REGION	84,30
PROVENCE - ALPES-COTE D'AZUR	MARSEILLE :	
	◊ Rénovation du terminal à passagers	85,00
	◊ Confortement de la forme de radoub n° 2	10,20
	◊ Terminal à conteneurs à Fos	5,00
	TOTAL REGION	100,20
	TOTAL I	680,10
	II - PORTS D'OUTRE-MER	
GUADELOUPE	POINTE-A-PITRE :	
	◊ Aménagements divers, en particulier à la plateforme logistique de la Pointe Jarry	9,5
MARTINIQUE	FORT-DE-FRANCE :	
	◊ Réaménagement du secteur centre (2ème tranche)	4,9
	◊ Nouveau terminal à conteneurs de la Pointe des Grives.....	38,93
GUYANE	DEGRAD DES CANNES :	
	◊ Divers aménagements	2,5
POLYNESIE	◊ Aménagements portuaires (1).....	20,00
	TOTAL II	75,83
	TOTAL GENERAL (I + II)	755,93

(1) Contrat de développement Etat-Territoire

Réunie le mercredi 16 novembre 1994, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la Commission des finances a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'Équipement, transports et tourisme (IV. Mer : Ports maritimes) pour 1995.