

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 1996-1997

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1996.

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 1997, ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE,

Par M. Alain LAMBERT,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 23

ÉQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET TOURISME :

IV - MER : PORTS MARITIMES

Rapporteur spécial : M. Marc MASSION

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Jean Cluzel, Henri Collard, Roland du Luart, Jean-Pierre Masseret, Mme Marie-Claude Beaudeau, MM. Philippe Marini, *vice-présidents* ; Emmanuel Hamel, René Régnauld, Alain Richard, François Trucy, *secrétaires* ; Alain Lambert, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Denis Badré, René Ballayer, Bernard Barbier, Jacques Baudot, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Roger Besse, Maurice Blin, Joël Bourdin, Guy Cabanel, Auguste Cazalet, Michel Charasse, Jacques Chaumont, Yvon Collin, Jacques Delong, Yann Gaillard, Hubert Haenel, Jean-Philippe Lachenaud, Claude Lise, Paul Loridant, Marc Massion, Michel Mercier, Gérard Miquel, Michel Moreigne, Joseph Ostermann, Jacques Oudin, Maurice Schumann, Michel Sergent, Henri Torre, René Tréguët.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (10ème législ.) : 2993, 3030 à 3035 et T.A. 590.

Sénat : 85 (1996-1997).

Lois de finances.

SOMMAIRE

PRINCIPALES OBSERVATIONS	5
AVANT-PROPOS	9
I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS	11
A. LES DÉPENSES ORDINAIRES	13
1. <i>Les dépenses de fonctionnement</i>	13
2. <i>Les dépenses d'intervention</i>	13
B. LES DÉPENSES EN CAPITAL	14
1. <i>Les investissements exécutés par l'Etat</i>	14
2. <i>Les subventions d'investissement accordées par l'Etat</i>	15
C. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE	16
II. L'ACTIVITÉ DES PORTS MARITIMES RESTE MOROSE	17
A. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES TRAFICS	17
1. <i>La diminution d'ensemble du trafic en 1995</i>	17
2. <i>Les évolutions par catégories de trafics</i>	17
3. <i>La progression du trafic en outre-mer</i>	18
4. <i>La persistance de la baisse au premier semestre 1996</i>	19
B. LES RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS AUTONOMES RESTENT NÉGATIFS	20
1. <i>Une évolution d'ensemble préoccupante</i>	20
2. <i>Des situations financières contrastées</i>	20
III. LES PORTS FRANÇAIS DANS LA COMPÉTITION EUROPÉENNE	25
A. ÉLÉMENTS DE COMPARAISON	25
1. <i>L'activité des principaux ports européens</i>	25
2. <i>Le trafic de transit</i>	26

B. LA POLITIQUE DE L'UNION EUROPÉENNE	28
1. <i>La surveillance des conditions de concurrence entre ports</i>	28
2. <i>Le volet portuaire du réseau transeuropéen de transport</i>	28
C. LA STRATÉGIE DE LA FRANCE.....	29
1. <i>L'adaptation des pratiques douanières</i>	29
2. <i>Les prolongements des réformes portuaires antérieures</i>	30
3. <i>La prochaine adaptation des instances portuaires</i>	31
ANNEXE - L'EXÉCUTION DES CONTRATS DE PLAN 1994-1998	33
EXAMEN EN COMMISSION	37

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. Un budget modeste pour un secteur économiquement stratégique

Les 586 millions de francs de crédits budgétaires consacrés pour 1997 aux ports maritimes peuvent être rapprochés du chiffre d'affaire du secteur, qui s'est établi en 1995 à 3,1 milliards de francs pour les ports autonomes et 1,3 milliard de francs pour les ports d'intérêt national, soit au total 4,4 milliards de francs.

Mais l'importance économique de l'activité portuaire est bien plus grande que ces chiffres ne le laissent apparaître : les emplois induits sont estimés à 300.000 et la compétitivité de ses ports est un élément déterminant de la capacité exportatrice de la France.

Or, les ports français sont aujourd'hui confrontés à un double défi.

Le premier de ces défis est **européen** : la mise en oeuvre du marché unique et le développement des réseaux de transports transeuropéens sont de nature à entraîner une redistribution des cartes entre les différents ports de l'Union. Il convient de souligner que depuis le 1er janvier 1996 les opérateurs peuvent effectuer leurs opérations de dédouanement dans le bureau de douane de leur choix, tant à l'importation qu'à l'exportation, ce qui met en concurrence les services douaniers portuaires des différents Etats membres.

Le second de ces défis est **international** : le regroupement en cours des armateurs en « méga-alliances » est rendu nécessaire pour l'exploitation en commun des porte-conteneurs de la quatrième génération, dont les capacités d'export dépassent les possibilités de n'importe quel armement pris isolément. Cette rationalisation des dessertes s'effectuera au profit des ports les plus performants, qui seront capables de garantir une régularité parfaite des escales. A cet égard, l'absence du pavillon français des nouvelles « méga-alliances » est inquiétante, les armateurs étrangers constituant déjà 85 % des clients des ports français.

- encourager l'implantation d'activités économiques sur les places portuaires : les espaces véritablement nécessaires au service public portuaire seront redéfinis et la réforme de la domanialité publique sera étendue aux ports départementaux ;

- renforcer la compétitivité des ports : la réforme de la manutention portuaire de 1992 sera prolongée par une réduction des charges des entreprises de manutention et par le recours aux outils du droit commun du travail ; la maîtrise des tarifs sera améliorée par la création d'un Observatoire des coûts de passage portuaire.

Votre rapporteur souligne que ces réformes institutionnelles, aussi bienvenues soient elles, ne sauraient porter de fruits sans être accompagnées par l'engagement budgétaire de l'Etat.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs

Votre rapporteur se félicite que le Gouvernement ait confirmé lors du Comité interministériel de la mer du 4 juillet 1996, l'intérêt qu'il accorde aux questions portuaires dans le cadre plus large d'une ambition maritime affirmée. L'enjeu portuaire, qui conditionne la compétitivité internationale de la France et son dynamisme économique, transcende naturellement les divisions partisans. Il a fait d'ailleurs l'objet d'une prise de conscience récente de l'Union européenne.

Toutefois, la présentation prochaine d'un projet de loi adaptant les instances portuaires pour permettre une gestion plus souple et plus dynamique ne doit pas faire oublier la nécessité d'approfondir la mise en oeuvre des réformes antérieures relatives à la manutention à la domanialité. De même, les actions menées dans les ports maritimes ne doivent pas masquer la nécessité d'améliorer leur desserte terrestre.

- Le relatif isolement des ports français au sein du réseau transeuropéen de transport en voie de constitution est en effet un sujet de préoccupation. Dans un contexte de concentration rapide des armements maritimes mondiaux et d'unification du marché européen, cette faiblesse pourrait se révéler comme un handicap difficilement surmontable.

Plus généralement, votre rapporteur appelle de ses voeux un examen attentif des différences dans les conditions de concurrence et d'intervention des pouvoirs publics existant entre les grands ports européens. A cet égard, un premier jalon a été posé avec la constitution d'un groupe de réflexion interministériel chargé de dresser un bilan comparatif des règles fiscales en vigueur dans les zones portuaires européennes et applicables aux opérations de préacheminement et post-acheminement portuaires. Il conviendra de remédier rapidement aux éventuelles distorsions que ses travaux pourraient faire apparaître.

I. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DES CRÉDITS

Le budget des Ports maritimes correspond à l'essentiel de l'agrégat 05 « Ports maritimes et littoral » du fascicule IV - Mer du budget de l'Équipement, du logement, des Transports et du Tourisme.

Ainsi définis, les crédits inscrits au budget des Ports maritimes pour 1997 s'élèvent à 586,3 millions de francs, en diminution de - 3,9 % par rapport au budget voté de 1996 (610,3 millions de francs).

Cette diminution fait suite à celle de - 4,6 % enregistrée l'an dernier.

en millions de francs

Nature des crédits	LFI 1996	PLF 1997	Différence 1996-1997	Evolution en %
Titre III Moyens des services	38	37,6	-0,4	-1,1
Titre IV Interventions publiques	394	394	0	0,0
Total des dépenses ordinaires	432	431,6	-0,4	-0,1
Titre V Investissements exécutés par l'Etat				
AP	157,6	157,6	0	0,0
CP	176,3	152,7	-23,6	-13,4
Titre VI Subventions d'investissement accordées par l'Etat				
AP	3,9	4	0,1	2,6
CP	1,9	2	0,1	5,3
Total des dépenses en capital				
AP	161,5	161,6	0,1	0,1
CP	178,2	154,7	-23,5	-13,2
TOTAL GENERAL (crédits de paiement)	610,2	586,3	-23,9	-3,9

Toutefois, si l'on prend en compte les crédits effectivement disponibles après les arrêtés d'annulation du 26 septembre 1996 et du 13 novembre 1996 qui doivent être validés par la loi de finances rectificative pour 1996, les crédits n'apparaissent plus en diminution, mais en augmentation de 0,6 %.

(en millions de francs)

Nature des crédits	LFI 1996	Après arrêtés d'annulation	PLF 1997	Evolution en %
Titre III Moyens des services	38,0	32,3	37,6	16,4
Titre IV Interventions publiques	394,0	383,8	394,0	2,7
Total des dépenses ordinaires	432,0	416,1	431,6	3,7
Titre V Investissements exécutés par l'Etat				
AP	157,6	140,2	157,6	12,4
CP	176,3	165,9	152,7	-8,0
Titre VI Subventions d'investissement accordées par l'Etat				
AP	3,9	2,1	4,0	90,5
CP	1,9	1,0	2,0	100,0
Total des dépenses en capital				
AP	161,5	142,3	161,6	13,6
CP	178,2	166,9	154,7	-7,3
TOTAL GENERAL (crédits de paiement)	610,2	583,0	586,3	0,6

Le budget des Ports maritimes voté pour 1996 a été réduit de 27,2 millions de francs, soit une amputation de 4,5 % de ses dotations initiales.

La récurrence des annulations de crédits qui frappent chaque année le budget des Ports maritimes conduit votre rapporteur à s'interroger sur la portée réelle de l'autorisation parlementaire.

Evolution des dotations budgétaires aux Ports Maritimes
au cours de la période 1992-1996

(en millions de francs)

	1992		1993		1994		1995		1996	
	LFI	Après annulation								
Entretien & exploitation	492,8	460,6	458,9	415,4	438,2	420,3	447,7	407,8	432,0	416,1
Equipement en A.P.	257,0	217,0	209,5	171,6	240,5	189,2	185,5	131,9	161,5	142,3
infrastructures C.P.	263,8	239,6	236,7	221,6	196,6	153,9	196,2	166,6	178,3	166,9

Ces annulations de crédits systématiques s'inscrivent dans un contexte de diminution continue des dotations initiales : celles-ci ont diminué de - 22,5 %, en francs courants, entre 1992 et 1997.

A. LES DÉPENSES ORDINAIRES

1. Les dépenses de fonctionnement

Les dépenses de fonctionnement (Titre III) du budget des Ports maritimes correspondent au **chapitre 35-34 « Ports maritimes - Entretien et exploitation »**, destiné aux ports non-autonomes directement gérés par l'Etat.

Avec une dotation de **37,6 millions de francs**, ce chapitre diminue de **- 1,3 %** par rapport au budget voté de 1996 (38 millions de francs).

Il est néanmoins présenté en augmentation sensible de 16,4 % par rapport aux crédits effectivement disponibles en 1996. L'arrêté d'annulation du 26 septembre 1996 les a réduits de 2,7 millions de francs et celui du 13 novembre 1996 de 3 millions de francs, soit une réduction totale de 15 % de la dotation initiale.

2. Les dépenses d'intervention

Les dépenses d'intervention (Titre IV) du budget des Ports maritimes correspondent au **chapitre 44-34 « Ports autonomes maritimes - Participation aux dépenses »**, destiné à l'entretien courant des six plus grands ports de Métropole.

Ce chapitre, qui représente à lui seul plus des deux tiers du budget des Ports maritimes, est reconduit en 1997 à son niveau de 1996, soit **394 millions de francs**.

Il convient de préciser que ce chapitre, une fois encore, a été réduit en exécution : l'arrêté d'annulation du 26 septembre dernier l'a diminué de 10,2 millions de francs, soit une baisse de - 3,2 % de sa dotation initiale pour 1996, qui était de 394 millions de francs.

Au total, les dépenses ordinaires du budget des Ports maritimes sont stables. Elles s'élèvent à 431,6 millions de francs pour 1997, en diminution de - 0,1 % seulement par rapport au budget voté de 1996.

B. LES DÉPENSES EN CAPITAL

1. Les investissements exécutés par l'Etat

Les crédits d'investissements exécutés par l'Etat (Titre V) correspondent à **trois des six articles du chapitre 53-30 « Ports maritimes et protection du littoral »**.

Ces dépenses en capital sont maintenues au niveau atteint en 1996 en autorisations de programme, soit 157,6 millions de francs, mais sont **réduites en crédits de paiement à 152,7 millions de francs, soit une diminution de - 13,4 % par rapport au budget voté de 1996 (176,3 millions de francs)**.

Cette réduction sensible des crédits d'investissement, qui porte sur 23,6 millions de francs, explique la quasi-totalité de la baisse de 24 millions de francs enregistrée par le budget des Ports maritimes pour 1997.

Elle apparaît néanmoins deux fois moindre si l'on prend en compte l'arrêté d'annulation du 26 septembre 1996, qui a réduit la dotation du chapitre 53-30 de 15 millions de francs en autorisations de programme et de 8 millions de francs en crédits de paiement ainsi que l'arrêté d'annulation du 13 novembre 1996, qui l'a encore réduite de 2,4 millions de francs en autorisations de programme comme en crédits de paiements. La diminution des crédits de paiement demandés pour 1997 par rapport aux crédits effectivement disponibles en 1996 n'est plus alors que de - 8 %, tandis que les autorisations de programme sont même présentées en augmentation de 12,4 %.

Le détail de ces dépenses en capital est le suivant :

a) les investissements de capacité, les opérations de modernisation et les grosses réparations effectuées dans les ports maritimes de Métropole (article 30). Ces crédits s'élèvent à 144 millions de francs en autorisations de programme et 138,6 millions de francs en crédits de paiement, soit 90,8% du total du chapitre 53-30.

Six opérations importantes méritent d'être signalées :

- Dunkerque : réaménagement du quai Freycinet (marchandises diverses) ;

- Le Havre : études d'extension portuaire (Port 2000) ;
- Marseille : poursuite de la modernisation du secteur Joliette (trafic passagers et rouliers) ;
- La Rochelle : extension du terminal forestier de Chef de Baie ;
- Saint-Malo : amélioration de l'accueil des car-ferries (transmanche) ;
- Nice : extension des capacités portuaires pour l'accueil des trafics croisières.

b) *Les grosses réparations d'entretien et de restauration dans les ports maritimes Outre-Mer* (article 60). Ces crédits s'élèvent à **12,9 millions de francs en autorisations de programme et 13 millions de francs en crédits de paiement**, soit 8,5 % du total du chapitre 53-30.

c) *Les études générales liées aux travaux d'aménagement, d'amélioration et de protection des ports maritimes* (article 10). Ces crédits s'élèvent à **700 000 francs en autorisations de programme et 1,1 million de francs en crédits de paiement**, soit 0,7 % du total du chapitre 53-30.

2. Les subventions d'investissement accordées par l'Etat

Depuis l'an dernier, le budget des Ports maritimes comporte des subventions d'investissement accordées par l'Etat (Titre VI), qui correspondent à la **participation de l'Etat aux infrastructures portuaires en Polynésie française** dans le cadre du contrat de développement du territoire couvrant la période 1994-1998.

Les crédits afférents sont inscrits à l'**article 20 du chapitre "63-30 Ports maritimes et protection du littoral"** pour des montants de 4 millions de francs en autorisations de programme et 2 millions de francs en crédits de paiement, en **augmentation respectivement de 2,6 % et 5,3 % par rapport au budget voté de 1996** (3,9 millions de francs en autorisations de programme et 1,9 million de francs en crédits de paiement).

C. MODIFICATIONS APPORTÉES PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE

L'Assemblée nationale a abondé, à titre non reconductible et conformément au souhait exprimé par sa commission des finances, de 500.000 francs en autorisations de programme comme en crédits de paiement l'article 10 du chapitre 63-30 "Ports maritimes concédés en métropole", qui n'était pas doté dans le projet initial de loi de finances pour 1997.

II. L'ACTIVITÉ DES PORTS MARITIMES RESTE MOROSE

A. L'ÉVOLUTION RÉCENTE DES TRAFICS

1. La diminution d'ensemble du trafic en 1995

Résultats globaux de 1995

(en millions de tonnes)

	Entrées	Evolution par rapport à 1994 en %	Sorties	Evolution par rapport à 1994 en %	Trafic total	Evolution par rapport à 1994 en %
Ensemble des ports métropolitains	215,4	-0,9	81,1	-5,7	296,5	-2,3
dont ports autonomes	177,3	-0,4	55,0	-4,9	232,3	-1,5
dont ports d'intérêt national	34,7	-3,4	24,8	-7,9	59,5	-5,4
dont ports décentralisés	3,4	-1,1	1,4	6,5	4,8	1,0
Ports d'outre-mer	7,0	5,2	1,8	-3,7	8,8	3,3

Comparativement à l'année 1994, dont les résultats quasiment stables (-0,2 %) recouvraient une reprise sensible du trafic des marchandises diverses, l'année 1995 connaît une réduction globale des trafics causée par la mauvaise conjoncture qui a frappé certains vrac.

Alors qu'en 1994 seuls les ports autonomes avaient enregistré une diminution de leur activité, celle des ports d'intérêt national est également orienté à la baisse en 1995. Ces deux catégories de ports représentent respectivement 76,1 % et 19,5 % du trafic total des ports maritimes.

2. Les évolutions par catégories de trafics

Le ralentissement de la croissance mondiale durant l'année 1995 a rendu plus sensibles les difficultés structurelles que connaît l'industrie pétrolière en Europe et qui concernent, notamment, l'activité du raffinage. Cette situation n'a pas été sans conséquences sur les trafics d'hydrocarbures : les entrées de produits pétroliers ont diminué de 2,8 % et les sorties, principalement constituées de produits pétroliers raffinés, ont diminué de 19,6 %. Au total, ces trafics baissent de 4,9 %.

De même, les sorties de **vracons solides**, essentiellement constitués de céréales, ont subi les effets des changements de la politique agricole commune (PAC) dès 1994, avec une chute brutale des exportations. L'année 1995 a vu une confirmation de cette situation particulièrement difficile pour certains ports. Toutefois, une reprise, souvent conjoncturelle, des exportations dans quelques ports a entraîné une progression de 6,3 % des tonnages à la sortie. Leurs niveaux restent cependant inférieurs à près du tiers de ce qu'ils étaient en 1993.

Les trafics de **marchandises diverses**, constitués principalement par les trafics conteneurisés et par les trafics rouliers transmanche, ont connu en 1995 des évolutions contrastées selon les ports, mais ont subi une baisse globale de 2,6 %.

Particulièrement sensibles à la concurrence, les **trafics conteneurisés** ont connu de bons résultats en 1995. Principalement concentrés dans les ports autonomes et sur le port de Sète, ces trafics ont progressé de 9,1 %, excédant le niveau record de 1989. Ce pourcentage masque cependant des évolutions contrastées. Le trafic augmente à Dunkerque (+ 19,9 %), au Havre (+ 9,7 %), à Nantes-Saint-Nazaire (+ 15,1 %) et à Marseille (+ 11,81 %), il est stable à Rouen (+ 0,11 %), mais régresse à Bordeaux (- 7,1 %) et surtout à Sète (- 56,8 %), qui avait bénéficié l'année précédente de reports exceptionnels de trafics en provenance de Marseille.

Soumis à la concurrence du tunnel sous la Manche, les **trafics transmanche** ont subi les effets du changement de stratégie des armements en 1995. Dans ce contexte, les ports les plus proches du détroit du Pas-de-Calais ont connu une situation difficile (- 18,4 % à Dunkerque et - 11 % à Dieppe). Mais il convient de signaler la relative bonne tenue des ports normands, plus éloignés et donc moins soumis à la concurrence du tunnel (+ 5,2 % au Havre et + 8,9 % à Cherbourg) et l'essor important du trafic à destination des îles britanniques et anglo-normandes du port de Saint-Malo.

Le **trafic de marchandises conventionnelles** a connu une progression de 8 % en 1995 : cette évolution est due aux entrées qui augmentent de 18,2 % alors que les sorties baissent très légèrement de 0,6 %.

3. La progression du trafic en outre-mer

Le trafic des ports outre-mer se caractérise par une prédominance des importations sur les exportations, le volume des premières étant près de quatre fois supérieur à celui des secondes.

Globalement, le trafic des ports d'outre-mer progresse de 3,3 % en 1995. La progression reste modeste aux Antilles et en Guyane (+ 1,5 % en moyenne), alors qu'elle est forte à la Réunion (+ 15,6 %), tandis que les trafics de Saint-Pierre-et-Miquelon chutent de - 11 %.

Les entrées, constituées principalement des vrac, progressent cette année de 5,2 % (+ 2,3 % pour les vrac liquides et + 14,1 % pour les vrac solides), mais les sorties chutent de 3,7 %.

Les marchandises diverses progressent de 1,7 % au total, aussi bien aux Antilles, malgré un arrêt temporaire des exportations de bananes qui a fait chuter de 13,6 % les sorties de marchandises diverses du port autonome de la Guadeloupe, qu'en Guyane ou à la Réunion.

4. Une baisse d'activité persistante au premier semestre 1996

Comparés à ceux de 1995, les résultats provisoires des huit premiers mois de 1996 font apparaître une baisse du trafic total de 1,4 % (- 0,9 % dans les ports autonomes et - 13,8 % dans les ports d'intérêt national) et des marchandises diverses qui diminuent de 5,5 % (- 8,2 % dans les ports autonomes et - 0,2 % dans les ports d'intérêt national). Comme en 1995, ces résultats décevants sont liés aux conséquences de la politique agricole commune sur les exportations de céréales et à la concurrence du tunnel sous la Manche pour les marchandises diverses.

En revanche, les liquides en vrac progressent globalement de 4,5 %, augmentant de 4,7 % dans les ports autonomes mais régressant de 0,9 % dans les ports d'intérêt national.

Enfin, le trafic conteneurisé progresse de 5,5 % au cours des derniers mois. Ce dernier point mérite d'être souligné, car le trafic de conteneurs reste le meilleur indicateur de la compétitivité réelle des ports. Sa progression continue est donc encourageante pour les ports maritimes français, au-delà de la conjoncture morose qu'ils traversent depuis plusieurs années.

B. LES RÉSULTATS FINANCIERS DES PORTS AUTONOMES RESTENT NÉGATIFS

1. Une évolution d'ensemble préoccupante

Le chiffre d'affaires des ports autonomes français correspond à leurs prestations de services : droits de port, taxes d'outillage, recettes des domaines et concessions, autres prestations de services. **Il s'est établi à 3,104 milliards de francs en 1995, en légère progression par rapport à celui de 1994 (3,090 milliards de francs).**

La composition du chiffre d'affaires est stable depuis 1993 : les droits de port constituent 52,2 % du chiffre d'affaires de l'ensemble des ports autonomes, les recettes d'outillage assurent 29,5 % du total des recettes et les produits des domaines en représentent 14,5 %.

Selon les dernières prévisions des ports autonomes, un chiffre d'affaires de 3,233 milliards de francs pourrait être atteint en 1996.

Après avoir connu une longue période de déficit, le résultat net global des ports métropolitains est redevenu positif de 1988 à 1992. En raison des conflits sociaux persistants au Havre et à Marseille, de la conjoncture économique morose et de phénomènes externes tels que la baisse des importations de charbon par EDF, l'année 1993 a connu un résultat net négatif de - 42 millions de francs.

En 1995, les ports se sont engagés dans une réduction significative de certains de leurs postes de dépenses, afin de réduire le déficit d'exploitation, qui ne représentait plus que 4,3 millions de francs.

Mais pour 1996, les prévisions sont à nouveau pessimistes, en raison de la baisse des trafics céréaliers qui affecte particulièrement le port de Rouen. Le résultat global devrait, selon les prévisions des ports, connaître un déficit de 22 millions de francs.

2. Des situations financières contrastées

a) Dunkerque : une situation financière fragile

La situation financière du port est actuellement très fragilisée sous l'effet de la chute des trafics de minerais et de céréales, et de la baisse de l'activité transmanche.

Les trafics cumulés des sept premiers mois de l'année 1996 sont en recul de plus de 16 % par rapport à la même période de l'année précédente. Si les produits pétroliers progressent de 4,3 % par rapport à 1995, les autres vracs diminuent de 16 % et les marchandises diverses de près de 45 %. L'activité transmanche a diminué, sur la même période de plus de 60 %.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	409,7	434,2	442,9	457,9	448,3	444,3
Excédent brut d'exploitation	107,3	144,8	147,6	123,5	114,6	83,3
Résultat net	-8,2	10,4	10,3	15,5	4,3	0,8

b) Le Havre : une situation financière saine

Le port autonome du Havre a réalisé en 1995 un chiffre d'affaires de 767 millions de francs, en augmentation de 2 % par rapport à celui de 1994, et prévoit pour l'année 1996 une augmentation de plus de 3 % de ses recettes d'exploitation.

Le Havre a enregistré en 1995 un bénéfice de 9,3 millions de francs et ses indicateurs financiers fondamentaux sont sains. Depuis plusieurs années, le port poursuit, en effet, une politique de désendettement, qui lui a permis de redresser sa capacité d'autofinancement.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	783,3	803,9	767,6	798,3	751,2	767,1
Excédent brut d'exploitation	271,3	272,5	202,5	216,1	186,8	238,5
Résultat net	10,5	1,1	-15,8	-7,5	-14,0	9,3

c) Rouen : de graves sujets d'inquiétude

Le port de Rouen, qui était le premier port exportateur de blé mondial et le premier port céréalier européen, subit de plein fouet depuis 1994 la chute des exportations de céréales, sous l'effet de la réforme de la politique agricole commune. Les exportations de céréales sont, en effet, passées de plus de 8 millions de tonnes en 1993 à 5,7 millions de tonnes en 1994 et 6,4 millions de tonnes en 1995. Les prévisions pour 1996 ne sont guère plus optimistes avec un résultat qui devrait se situer autour de 4 millions de tonnes.

Malgré la croissance importante des trafics de marchandises diverses depuis le plein succès de la réforme de la manutention dans ce port et un plan de restructuration mis en oeuvre par le port dès la première crise céréalière, les déficits d'exploitation cumulés résultant de la chute de l'activité céréalière s'élèvent à présent à 100 millions de francs.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	310,4	320,1	345,9	354,6	325,9	329,4
Excédent brut d'exploitation	105,2	125,1	122,1	115,3	92,2	114,0
Résultat net	-5,2	6,7	9,7	-11,4	-35,8	-18,3

d) Nantes-Saint-Nazaire : un net redressement

Le port autonome de Nantes-Saint-Nazaire a vu sa situation financière se fragiliser entre 1991 et 1994, sous l'effet, principalement, de la diminution du chiffre d'affaires et de la progression de certaines charges, en raison notamment d'un important programme d'entretien et de mise à niveau de l'outillage.

Pour remédier à cette évolution, le port a réduit ses programmes d'investissement et cessé tout recours à l'emprunt au cours des dernières années. En 1995, l'établissement portuaire a également diminué sensiblement le montant du poste achats et services extérieurs (- 8,3 %).

Sous l'effet de ces mesures et d'une évolution plus favorable des trafics, les indicateurs financiers traduisent, en 1995, une amélioration de la situation : augmentation de l'excédent brut d'exploitation et de la marge nette d'autofinancement, en raison de la diminution de la dette.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	355,8	373,6	375,2	333,4	338,5	342,2
Excédent brut d'exploitation	147,8	153,0	132,6	99,8	105,4	114,5
Résultat net	64,7	31,1	9,8	4,9	9,4	13,6

e) Bordeaux : une baisse d'activité préoccupante

L'activité du port de Bordeaux a connu une récession importante en 1995 : le trafic a en effet chuté de 4,5 % par rapport à l'année précédente pour atteindre un total de 8,9 millions de tonnes. Les résultats cumulés des huit premiers mois de 1996 sont en retrait de plus de 8 % par rapport à ceux de la même période de l'année 1995, sous l'effet de la poursuite de la diminution des importations de produits raffinés et des exportations de céréales.

Les efforts de rigueur de gestion réalisés depuis plusieurs années par le port, qui a réduit significativement ses charges de personnel, lui ont permis d'améliorer une situation financière qui reste, cependant, fragile.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	184,8	178,9	176,5	174,9	178,6	170,3
Excédent brut d'exploitation	27,4	30,2	16,6	15,0	30,5	35,2
Résultat net	3,5	20,9	2,3	-14,1	-6,6	-4,0

f) Marseille : amélioration de la situation prévue pour 1996

En 1995, le port autonome de Marseille a enregistré une réduction de son activité globale, avec un trafic de 87,9 millions de tonnes, en retrait de 4,7 % par rapport à celui de 1994, en raison de la diminution des trafics d'hydrocarbures liée à la crise du secteur du raffinage européen. Le chiffre d'affaires de 906 millions de francs est toutefois resté très proche de celui réalisé en 1994 (910 millions de francs).

L'activité du port devrait s'améliorer en 1996, avec la croissance observée de l'ensemble des trafics : les résultats cumulés des huit premiers mois de l'année 1996 sont, en effet, supérieurs de près de 8 % à ceux de la même période de l'année précédente.

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Chiffre d'affaires	862,4	892,9	903,9	905,2	910,8	906,3
Excédent brut d'exploitation	252,4	274,7	264,4	241,6	231,1	205,6
Résultat net	1,5	17,1	0,1	-29,8	-3,5	-5,6

III. LES PORTS FRANÇAIS DANS LA COMPÉTITION EUROPÉENNE

A. ÉLÉMENTS DE COMPARAISON

1. L'activité des principaux ports européens

Alors qu'en 1995, le trafic total des six ports autonomes français régresse de 1,5 % en moyenne, celui des ports allemands progresse de 4,1 % et celui des ports du Bénélux baisse de 0,7 %.

Le trafic total du port de Hambourg est en hausse de 5,6 %, celui de Brême-Bremerhaven de 0,9 % et celui de Rotterdam de 0,1 %, tandis qu'Anvers voit son trafic régresser de 1,3 % et Bilbao de 1,8 %. Barcelone progresse de 11,5 % et Gênes de 7,9 %.

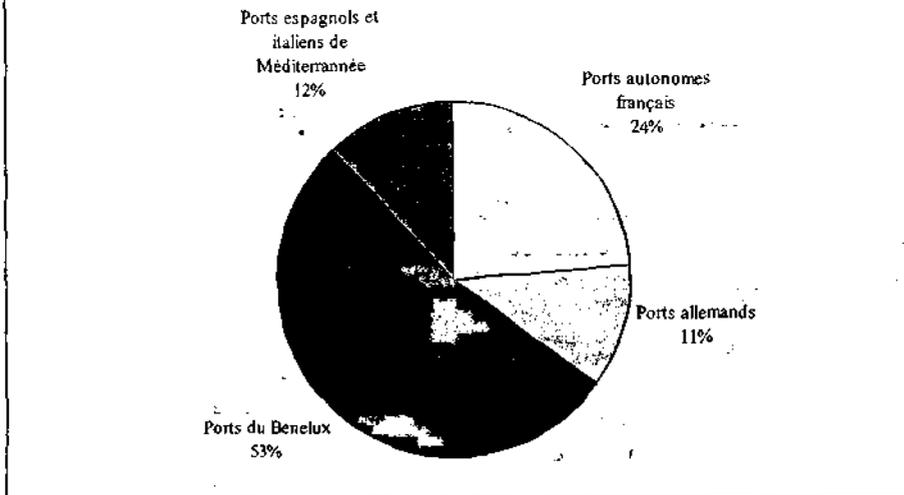
L'évolution comparée des trafics de marchandises diverses fait ressortir des tendances contrastées : relative stagnation des trafics dans l'Europe du Nord et du Nord-Ouest et forte augmentation au Sud.

En 1995, le trafic des marchandises diverses des six ports autonomes français métropolitains progresse globalement de 5,43 % en moyenne. Dans le même temps, les trafics des marchandises diverses des ports allemands et du Bénélux ne progressent que de 0,6 %.

Le trafic des marchandises diverses du port de Hambourg progresse de 2,6 %; tandis que celui de Bremen-Bremerhaven régresse de 2,3 %. Celui de Rotterdam progresse de 2,7 % et celui d'Anvers de 1,9 %. La progression est de 18 % pour Bilbao, 10 % pour Barcelone et 16,2 % pour Gênes.

Toutefois, le dynamisme des ports du Sud de l'Europe ne remet pas en cause les positions dominantes des ports du Nord, et notamment du Bénélux.

Répartition du trafic entre les ports autonomes français et les ports voisins en 1995



2. Le trafic de transit

La suppression des contrôles aux frontières au 1er janvier 1993 a eu pour conséquence de faire disparaître l'indicateur traditionnel des "détournement de trafics" et de rendre beaucoup plus difficile la mesure des parts de marché prises par les ports étrangers sur le commerce extérieur de notre pays.

Il apparaît donc nécessaire de constituer un système de statistiques permettant de recueillir et de traiter les données relatives aux trafics des différents pays européens et de comparer leur compétitivité.

Plusieurs initiatives ont été récemment prises par la France pour remédier aux difficultés statistiques actuelles :

- la directive 95/64 relative au relevé statistique des transports de marchandises et de passagers par mer, proposée par la présidence française et adoptée par le Conseil des ministres européens des transports le 18 juin 1995, rend obligatoire pour tous les Etats membres de l'Union européenne l'établissement et la diffusion de statistiques homogènes sur le transport maritime ;

- le plan d'actions pour l'amélioration de la compétitivité des ports français, arrêté par le Comité interministériel de la mer du 26 octobre 1995

comprend un important volet consacré au développement d'outils d'observation du marché ;

- enfin, le Comité interministériel de la mer du 4 juillet 1996 a décidé la création d'un observatoire des coûts de passage portuaire reposant sur les organismes compétents en matière d'analyse économique, notamment le service économique et statistique du ministère des transports. Les éléments de coût pris en compte incluront également les droits et taxes perçus par les organismes portuaires.

En attendant la mise en place de ces nouveaux outils statistiques, un autre indicateur que celui des "détournements de trafic" peut être utilisé. Il s'agit du trafic de transit, que les places portuaires ont les moyens d'estimer, du moins en partie. **Ce trafic est celui des marchandises embarquées ou débarquées dans les ports français en provenance de pays voisins ou leur étant destinées. Il a représenté 38,3 millions de tonnes en 1994 et 33,7 millions de tonnes en 1995.**

Une bonne partie du trafic de transit des ports français est constituée de produits pétroliers, qui représentaient en 1995 environ 17,2 millions de tonnes.

Le trafic de transit de marchandises diverses, qui apporte la plus forte valeur ajoutée, s'élève à 16,5 millions de tonnes. Il se décompose ainsi ; 1,8 millions de tonnes pour le trafic de conteneurs, en hausse, essentiellement constitué par des transbordements maritimes au Havre et à Marseille ; 13,6 millions de tonnes pour le trafic transmanche, qui subit la concurrence du tunnel sous la Manche ; et 1,1 million de tonnes pour les autres marchandises diverses, en forte augmentation.

L'évolution favorable en 1995 des trafics conteneurisés dans les ports français (croissance par rapport à 1994 de 20 % à Dunkerque, de plus de 9 % au Havre, de 15 % à Nantes, de près de 12 % à Marseille) permet de considérer que ceux-ci ont pu reprendre des parts de trafic sur leurs concurrents, et notamment sur ceux de la rangée nord-européenne.

Toutefois, même si certains ports français ont réussi des percées sur certains types de trafics depuis la réforme de la manutention, l'écart qui les sépare de leurs concurrents européens reste très important.

B. LA POLITIQUE DE L'UNION EUROPÉENNE

1. La surveillance des conditions de concurrence entre ports

Le traité de Maastricht ne donne pas compétence particulière à l'Union européenne dans le domaine de l'organisation du système portuaire et des règles de gestion des ports maritimes.

Toutefois, l'insertion des ports maritimes dans les réseaux transeuropéens de transports ont fait l'objet d'importants travaux de l'Union Européenne au titre de la politique des transports, domaine relevant de sa compétence.

La Commission a poursuivi en matière de réseaux la politique déjà inaugurée pour d'autres modes de transports et visant à identifier, au moyen de certains critères, des projets dits d'intérêt commun destinés à permettre d'accroître l'efficacité des ports et leur intégration dans les réseaux européens.

Néanmoins, cette politique de développement des ports européens est menée dans un souci constant d'égalité des conditions de concurrence, ainsi que le rappelle la Commission dans sa communication du 13 mars 1996 intitulée "Forger l'avenir de l'Europe maritime" :

"Bien que l'objectif de la Commission soit d'améliorer l'efficacité des ports afin de garantir des conditions égales d'activité dans le secteur portuaire, il est important de maintenir une concurrence libre et équitable entre ces ports. La Commission a pour tâche de contrôler le respect des règles de concurrence dans le secteur portuaire. Ces règles ne s'appliquent pas seulement à la concurrence entre les différents ports de la Communauté, mais également à la concurrence entre les différents opérateurs dans un même port. A cet égard, plusieurs plaintes ont été examinées."

2. Le volet portuaire du réseau transeuropéen de transport

La récente décision du 23 juillet 1996 du Parlement Européen et du Conseil sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport constitue un cadre général définissant les objectifs et donnant des indications sur le développement des réseaux à l'horizon 2010, ainsi que sur les actions à entreprendre à cet effet. Ces orientations comportent des éléments permettant notamment :

- de mieux intégrer les ports dans les réseaux terrestres transeuropéens et de promouvoir ainsi le mode maritime de transport ;

- d'améliorer leur efficacité, de promouvoir le cabotage maritime et de développer les systèmes d'échanges de données informatiques et de gestion du trafic maritime.

L'Union Européenne, qui souhaite avoir une vision plus complète du rôle des ports à l'intérieur des flux de transport et des réseaux transeuropéens, a demandé aux Etats membres de l'aider à élaborer une analyse par grandes régions maritimes : Mer Baltique, Mer du Nord, Façade atlantique, Méditerranée. La France, en raison de sa position géographique, a participé aux travaux pour trois de ces régions et coordonné ceux relatifs à la façade atlantique.

C. LA STRATÉGIE DE LA FRANCE

1. L'adaptation des pratiques douanières

Les conditions d'harmonisation de la concurrence commerciale telles qu'elles résultent de la mise en oeuvre du Marché unique sont largement réalisées, du moins au plan de la réglementation. Toutefois, les conditions d'application de ces règles sont loin d'être harmonisées : les pratiques peuvent en effet parfois différer fortement d'un pays à l'autre, créant ainsi de graves distorsions de concurrence entre les ports des différents Etats membres, les opérateurs de transports privilégiant bien évidemment les places portuaires où l'application de la réglementation se fait avec le plus de souplesse.

Ainsi, s'agissant du cas particulier des pratiques douanières, la mise en oeuvre du Marché Intérieur a profondément modifié l'environnement économique des entreprises de commerce extérieur. En effet, depuis le 1er janvier 1996, les opérateurs peuvent effectuer leurs opérations de dédouanement dans le bureau de douane de l'Etat membre de leur choix, tant à l'importation qu'à l'exportation, ce qui met en concurrence les administrations douanières des Etats membres. Or, selon que les entreprises dédouanent dans les plates-formes françaises ou dans un autre pays de la Communauté, des millions d'emplois de la filière portuaire sont en jeu (transport, manutention, stockage).

Face à ce danger, le ministère de l'Equipement, du logement, des transports et du tourisme a engagé une collaboration étroite avec le ministère de l'Economie et des finances, qui a conduit à identifier un ensemble de soixante mesures, approuvé par le Comité Interministériel de la Mer du

26 octobre 1995 et permettant d'accélérer les flux d marchandises dans les ports, de supprimer les temps "morts" souvent d'origine administrative, de favoriser l'implantation dans les ports français des activités associées au négoce et à la logistique. Autant de mesures destinées à accroître la compétitivité des ports français et de remédier aux distorsions pouvant résulter de pratiques douanières non harmonisées.

2. Les prolongements des réformes portuaires antérieures

Le Comité interministériel de la Mer du 4 juillet 1996 a donné une nouvelle impulsion à la modernisation de la filière portuaire.

Les consultations menées en début d'année ont fait apparaître que la vulnérabilité des ports français tient pour une part à la faiblesse du nombre et de la taille des entreprises implantées dans leurs enceintes.

Il importe donc de mettre en place un environnement favorable à l'accueil de nouvelles entreprises et à l'expansion de celles qui travaillent dans les ports, ce qui suppose une gestion foncière plus dynamique.

L'amélioration des interfaces entre les villes et les ports implique également une politique foncière adaptée aux intérêts réciproques des partenaires locaux.

La loi du 25 juillet 1994 relative à la constitution de droits réels sur le domaine public de l'Etat constitue un premier pas en avant, même s'il n'est pas encore possible d'en mesurer les effets. Cependant, l'établissement d'une égalité des chances avec les grands ports concurrents demande d'aller plus loin dans une interprétation moins rigide de la domanialité publique.

L'orientation retenue par le Gouvernement est un aménagement de la ligne de partage juridique entre les domaines public et privé, sur des bases adaptées à la réalité des missions des ports au regard du critère du service public, pour les seuls terrains des zones portuaires.

S'agissant de la manutention portuaire, le Gouvernement préconise un **retour au droit commun du travail** favorisant dans chaque place portuaire le recours à l'utilisation des outils existants : négociation d'aménagement du temps de travail, constitution de groupements d'entreprises pour répondre aux irrégularités de l'activité et au traitement des pointes de trafic, mobilisation des aides de droit commun pour aider les entreprises à supporter les variations d'activité de leur personnel mensualisé. Il est également prévu de relancer les **comités de suivi** mis en place en 1992 au niveau de chaque port.

Par ailleurs, afin de réduire les charges des entreprises de manutention, la loi du 12 avril 1996 portant diverses dispositions d'ordre économique et financier a prévu de leur restituer une partie du fonds de réserve de la Caisse nationale de garantie des ouvriers dockers, à hauteur de 50 millions de francs.

3. La prochaine adaptation des instances portuaires

Enfin, les instances de direction et de gestion des ports devraient être adaptées en 1997 par une nouvelle loi portuaire. Cette réforme institutionnelle devrait répondre aux trois orientations suivantes :

① Favoriser l'intégration des activités portuaires

Les ports autonomes auront la possibilité de prendre des participations dans des sociétés, groupements et organismes ayant un objet complémentaire et utile au développement de leurs activités, même au-delà de leur circonscription. Les procédures de décision seront largement déconcentrées afin de faciliter une réaction rapide aux initiatives des ports européens concurrents.

② Favoriser les synergies entre les ports

Les rapprochements entre ports d'une même région seront facilités afin de développer les complémentarités, sur la base de démarches volontaires. Des structures institutionnelles seront prévues pour permettre de véritables communautés interportuaires mettant en commun un ensemble de fonctions.

③ Adapter les organes de direction des ports et mieux impliquer les collectivités locales dans les stratégies de développement portuaires

Pour les ports autonomes, il sera proposé de réduire le nombre des membres des conseils d'administration, d'offrir la possibilité d'instaurer un exécutif unique de type Président Directeur Général, de limiter les cumuls de fonction, de renforcer le rôle du comité de direction et d'instaurer un comité d'orientation stratégique.

Pour les ports d'intérêt national et les ports départementaux, le rôle du conseil portuaire sera renforcé et des comités de pilotage stratégique seront créés.

ANNEXE

L'EXÉCUTION DES CONTRATS DE PLAN 1994-1998

Les opérations d'infrastructure portuaire programmées par la nouvelle génération des contrats de plan Etat-régions sont les opérations présentant un intérêt stratégique pour le développement de l'économie et du 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, favorisant la desserte de l'arrière pays de ces ports, elles contribuent à l'aménagement du territoire.

La part des contrats de plan Etat-régions 1994-1998 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, pour les cinq années concernées, à 755,9 millions de francs.

Par ailleurs, les collectivités locales participeront, pour un montant équivalent de 700 à 800 millions de francs, au financement de ces opérations.

En outre, dans le cadre du contrat de développement entre l'Etat et le Territoire de Polynésie Française, il est prévu une participation du budget de la Mer à hauteur de 20 millions de francs pour l'amélioration des infrastructures portuaires dans différentes îles de Polynésie.

La liste des opérations, le montant de la participation financière de l'Etat affectée à chacune d'elles pour l'ensemble des années 1994 à 1998, ainsi que les réalisations des années 1994 et 1995 et la programmation de 1996, sont indiquées dans le tableau ci-après.

Le montant des opérations réalisées au cours des deux premières années s'élèvent à 127,15 millions de francs, soit un taux de réalisation de 16,8 %, qui paraît modeste. Votre rapporteur remarque qu'à ce rythme annuel de 8,4 %, le taux de réalisation des contrats de plan ne serait que de 42 % au terme prévu de 1998.

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGION 1994-1998

PORTS MARITIMES

(en millions de francs)

Région	PORTS OPÉRATIONS	Crédits d'Etat - Mer- AP Prévisions 1994-1998	Réalisation 1994-1995	Programme 1996
	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 oeuvre d'un quai d'accostage.....	8,00		4,2
	BOULOGNE :			
	Reconstruction/Requalification des ouvrages à Boulogne	40,00	0,65	3,50
	TOTAL REGION.....	170,00	0,65	7,70
HAUTE- NORMANDIE	LE HAVRE :			
	◊ Etudes et premiers travaux d'aménagement pour l'accueil des grands navires porte- conteneurs transocéaniques.....	124,50	3,06	
	ROUEN :			
	◊ Approfondissement du chenal (descente à 10,30 m).....	100,00		18,75
	◊ Construction de terminaux spécialisés.....	9,00	9,00	
	DIEPPE :			
	◊ Elargissement des accès au bassin du commerce.....	26,50		26,53
	TOTAL REGION.....	260,00	12,06	45,28
PAYS-de-la- LOIRE	NANTES - SAINT-NAZAIRE :			
	◊ Aménagement de la zone de Donges-Est.....	39,60	11,00	
	◊ Réalisation des postes rouliers 2 et 3.....	25,50	11,00	
	TOTAL REGION.....	65,10	11,00	

AQUITAINE	BORDEAUX :			
	◇ Amélioration des accès à Bassens et à Ambès.....	60,00	4,00	5,28
	BAYONNE :			
	◇ Amélioration des accès dans le chenal de l'Adour.....	24,80	10,00	
	TOTAL REGION.....	84,80	14,00	5,28
PROVENCE - ALPES-COTE D'AZUR	MARSEILLE :			
	◇ Rénovation du terminal à passagers.....	85,00	74,84	6,60
	◇ Confortement de la forme de radoub n° 2.....	10,20	9,30	
	◇ Terminal à conteneurs à Fos.....	5,00		
	TOTAL REGION.....	100,20	84,14	6,60
	TOTAL I.....	680,10	121,85	64,86
	II - PORTS D'OUTRE-MER			
GUADELOUPE	POINTE-A-PITRE :			
	◇ Aménagements divers, en particulier à la plate-forme logistique de la Pointe Jarry.....	9,5		5,00
MARTINIQUE	FORT-DE-FRANCE :			
	◇ Réaménagement du secteur centre (2ème tranche)	4,9	34,60	
	◇ Nouveau terminal à conteneurs de la Pointe des Grives	38,93	0,70	
	◇			
GUYANE	DEGRAD DES CANNES :			
	◇ Divers aménagements.....	2,5		
POLYNESIE	◇			
	◇ Aménagements portuaires (1)	20,00		
	TOTAL II.....	75,83	5,30	2,94
	TOTAL GENERAL (I + II).....	755,93	127,15	72,80

(1) Contrat de développement Etat-territoire

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mardi 15 octobre 1996, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen des crédits de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme (IV. Mer - Ports maritimes) pour 1997, sous le rapport de M. Marc Massion, rapporteur spécial.

Le rapporteur spécial a tout d'abord exposé les grandes lignes de son budget, puis formulé ses observations. Un débat s'est ensuite instauré.

En réponse à **M. Michel Sergent**, le rapporteur spécial a indiqué que la tendance récente ne semblait pas être à la dégradation des parts de marché des ports français par rapport aux autres ports européens.

En réponse à **M. Emmanuel Hamel**, il a indiqué que les bénéfices attendus de la liaison fluviale Rhin-Rhône pour le port de Marseille n'étaient pas chiffrés, mais seraient vraisemblablement considérables.

En réponse à **Mme Marie-Claude Beaudeau**, il a indiqué que la préservation de la compétitivité des ports français dans le cadre du marché unique impliquait un effort de productivité des services douaniers.

- Puis, la commission a décidé de **réserver son vote** sur les **crédits de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme - IV. Mer : Ports maritimes**, jusqu'après l'audition du ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme, prévue le jeudi 24 octobre 1996.

Réunie le jeudi 24 octobre 1996, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a décidé de proposer au Sénat d'adopter les crédits de l'Équipement, du logement, des transports et du tourisme - IV. Mer : Marine marchande, pour 1997.

Le Sénat sur internet : <http://www.senat.fr>
minitel : 3615 - code SENATEL
L'espace Librairie du Sénat : tél. 01-42-34-21-21

Imprimé. pour le Sénat, par Automédon - 39-41, rue Labat - 75018 PARIS

ISBN 2-11-100588-6



9 782111 005884

ISSN 1240-8425

Prix de vente au public : 5,80 F