

SÉNAT

PREMIÈRE SESSION ORDINAIRE DE 1991 - 1992

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1991.

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 1992 CONSIDÉRÉ COMME ADOPTÉ PAR L'ASSEMBLÉE NATIONALE AUX TERMES DE L'ARTICLE 49, ALINÉA 3, DE LA CONSTITUTION,

Par M. Roger CHINAUD,

Sénateur,

Rapporteur général.

TOME III

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

ANNEXE N° 30

EQUIPEMENT, LOGEMENT, TRANSPORTS ET ESPACE

V. - Mer : ports maritimes

Rapporteur spécial : M. Tony LARUE

(1) Cette commission est composée de : MM. Christian Poncelet, *président* ; Geoffroy de Montalembert, *vice-président d'honneur* ; Tony Larue, Jean Cluzel, Paul Girod, Jean Clouet, *vice-présidents* ; Maurice Blin, Emmanuel Hamel, Louis Perrein, Robert Vizet, *secrétaires* ; Roger Chinaud, *rapporteur général* ; Philippe Adnot, Jean Arthuis, René Ballayer, Bernard Barbier, Claude Belot, Mme Maryse Bergé-Lavigne, MM. Paul Caron, Ernest Cartigny, Auguste Cazalet, Jacques Chaumont, Henri Collard, Maurice Couve de Murville, Pierre Croze, Jacques Delong, Marcel Fortier, Mme Paulette Fost, MM. Henri Gœtschy, Yves Guéna, Paul Lorient, Roland du Luart, Michel Manet, Jean-Pierre Masseret, René Monory, Michel Moreigne, Jacques Oudin, Bernard Pellarín, René Regnault, Roger Romani, Henri Torre, François Trucy, Jacques Valade, André-Georges Voisin.

Voir les numéros :

Assemblée nationale (9e législ.) : 2240, 2255 (annexe n° 22), 2257 (tome XI), 2260 (tome IX)

et T.A. 533.

Sénat : 91 (1991-1992).

SOMMAIRE

	<u>Pages</u>
PRINCIPALES OBSERVATIONS	3
EXAMEN EN COMMISSION	7
AVANT-PROPOS	11
CHAPITRE PREMIER : PRESENTATION DES CREDITS	13
I - LES DEPENSES ORDINAIRES	14
II - LES DEPENSES EN CAPITAL	14
CHAPITRE II : L'EFFRITEMENT PREOCCUPANT DE LA COMPETITIVITE DES PORTS FRANÇAIS	17
I - UN CONTEXTE DEFAVORABLE	17
II - L'EVOLUTION DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC	21
CHAPITRE III : LA NECESSITE D'UNE NOUVELLE RELANCE DE LA FILIERE PORTUAIRE FRANÇAISE	25
I - L'IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX ELEMENTS D'UNE NOUVELLE RELANCE DE LA FILIERE PORTUAIRE FRANÇAISE	26
II - DES INTERVENTIONS FINANCIERES A DYNAMISER	35
ANNEXE : TRAFIC TOTAL DES PORTS FRANÇAIS EN 1990. RESULTATS DEFINITIFS	43

PRINCIPALES OBSERVATIONS

1. D'une manière générale, et comme l'année précédente, le budget des ports maritimes peut être analysé comme un budget de transition.

Dans un contexte de rigueur budgétaire marqué par la diminution des crédits de paiement et des crédits destinés aux équipements portuaires, les dotations prévues pour 1992 permettent de maintenir globalement l'effort de l'Etat au niveau atteint en 1991 et de poursuivre la réalisation des actions déjà engagées.

2. L'analyse de l'évolution de l'activité des ports maritimes français et du phénomène du détournement de trafic au cours des dernières années ne peut que confirmer cette nécessité, même si l'on tient compte du contexte économique difficile dans lequel s'inscrivent ces évolutions.

En 1990, l'activité des ports de commerce métropolitains est demeurée pratiquement stable et n'a augmenté que de 0,2 % par rapport à l'année précédente. Il convient de rappeler que le trafic était en progression de 3,5 % en 1989.

En ce qui concerne l'évolution des détournements de trafic au bénéfice des ports étrangers, on constate :

- l'augmentation des "fuites de trafic" en tonnage et en valeurs observées au cours des années précédentes en matière d'importation. La part des importations françaises ayant emprunté un port étranger est ainsi passée entre 1988 et 1990, de 6,79 % à 7,64 % en tonnage et 26,19 % à 28,74 % en valeur ;
- la diminution des "fuites de trafic" observées depuis 1985 en matière d'exportation s'est en revanche inversée en 1990, et la part des ports français a fortement chuté, tant en tonnage (11,04 % des exportations en 1990 contre 9,54 % en 1989) qu'en valeur.

L'évolution du trafic de transit, c'est-à-dire des marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance des pays étrangers ou leur étant destinées, traduit le même effritement de la compétitivité des ports français.

Une bonne partie du trafic de transit des ports français est constituée de produits pétroliers, qui représentaient en 1990 environ 20 Mt. Ce trafic représentait 30 Mt en 1988. Cette forte baisse est due notamment à la concurrence du port de Trieste, qui alimente l'Allemagne par pipeline.

Le transit des vracs solides est réduit, et ne concerne que le port de Marseille qui assure un trafic d'éclatement de charbon vers l'Italie d'environ 1 Mt. Ce trafic retrouve son niveau de 1988 après la forte hausse de 1989.

Le trafic de transit de marchandises diverses, qui représente la plus forte valeur ajoutée, représente environ 14,7 Mt. Il se décompose en 3 Mt pour les conteneurs (essentiellement du transbordement maritime au Havre et à Marseille) et 11 Mt pour le trafic transmanche, en forte augmentation, en raison de la position géographique très favorable des ports français.

Au total, le trafic de transit des ports français représente 36 Mt en 1990 (- 5 % par rapport à 1989).

3. Dans ce contexte difficile, il devient donc vivement souhaitable de mettre en oeuvre une politique portuaire permettant de préparer dans les meilleures conditions l'échéance de 1993.

C'est ainsi que la desserte terrestre et les conditions de pré et post-acheminement portuaire sont un des éléments stratégiques majeurs qui conditionnent le renforcement de la compétitivité des ports français vis-à-vis de leurs principaux concurrents d'Europe du Nord, mais aussi d'Europe du Sud, dans la perspective d'une intégration européenne de plus en plus poussée.

Les ports français supportent un handicap géographique structurel du fait de leur position relativement excentrée par rapport aux grands courants de trafic et aux grands pôles d'activité de l'Europe de l'Ouest, générateurs de trafic international.

L'effort doit donc d'abord porter sur les transports intérieurs à destination ou en provenance des ports français.

Ceci est vrai tant pour les transports routiers que pour les transports ferroviaires, qu'il s'agisse de travaux d'infrastructures, comme la mise au gabarit B+ de la ligne Paris-Le Havre, ou d'une politique commerciale plus agressive en ce domaine.

S'agissant du passage portuaire proprement dit, les ports français doivent progresser dans tous les domaines de la filière : transparence des prix, recherche d'une plus grande implication des acteurs et investisseurs privés, adaptation de la manutention, dans le cadre d'une compétitivité améliorée...

En revanche, les ports français ne bénéficient pas comme certains ports concurrents de procédures et surtout de pratiques douanières aussi attractives ; ils peuvent, dans le cadre des règlements communautaires qui entreront en vigueur dans ce domaine, réduire le handicap qu'ils subissent, à condition de rester très vigilants sur les conditions d'application réelles : il faudrait que celles-ci soient rigoureusement homogène sur l'ensemble du territoire communautaire.

Un autre handicap possible qui pourrait survenir en tant que conséquence du grand marché intérieur résulte de la suppression des frontières fiscales. Aujourd'hui, le régime de perception de la T.V.A. dans le pays de consommation fait que les différences de taux de T.V.A. entre les divers Etats-membres n'ont pas d'effet sur le choix du port. Il a été envisagé par la Commission que la T.V.A. soit perçue sur les marchandises importées des pays tiers dans le pays du port. Si le taux de la TVA est plus élevé en France que dans un pays voisin, l'avantage résultant de la moindre avance de trésorerie qu'aura à faire l'importateur en passant par ce pays voisin se traduira par des pertes de trafic pour nos ports. Cette solution semble être abandonnée pour le moment, mais aucune décision n'a été prise quant au système qui sera définitivement mis en place après l'actuelle phrase transitoire. Il convient donc d'être très vigilant sur ce point dont l'importance est souvent méconnue.

Enfin, et d'une manière générale, il paraît indispensable d'engager rapidement une véritable modernisation de la filière portuaire, portant notamment, mais non exclusivement, sur les problèmes spécifiques de la manutention.

4. Pour l'ensemble des raisons exposées ci-dessus, votre rapporteur se félicite, d'une part, de la concertation engagée par le Gouvernement à ce sujet et, d'autre part, de l'annonce de la présentation prochaine d'un projet de modernisation de la filière portuaire.

Votre rapporteur s'interroge toutefois sur les moyens financiers disponibles pour la mise en oeuvre de ce projet compte tenu du contexte actuel de rigueur budgétaire, et de l'évolution des dotations prévue pour 1992.

EXAMEN EN COMMISSION

Réunie le mercredi 30 octobre 1991, sous la présidence de M. Christian Poncelet, président, la commission a procédé à l'examen du rapport de M. Tony Larue, rapporteur spécial, sur les crédits des ports maritimes (équipement, logement, transports et espace - V - mer) pour 1992.

M. Tony Larue, rapporteur spécial, a tout d'abord indiqué que, d'une manière générale, et comme l'année précédente, le budget des ports maritimes pouvait être analysé comme un budget de transition.

Dans un contexte de rigueur budgétaire marqué par la diminution des crédits de paiement et des crédits destinés aux équipements portuaires, les dotations prévues pour 1992 permettent de maintenir globalement l'effort de l'Etat au niveau atteint en 1991 et de poursuivre la réalisation des actions déjà engagées.

L'analyse de l'évolution de l'activité des ports maritimes français et du phénomène du détournement de trafic au cours des dernières années ne peut que confirmer cette nécessité, même si l'on tient compte du contexte économique difficile dans lequel s'inscrivent ces évolutions.

En 1990, l'activité des ports de commerce métropolitains est demeurée pratiquement stable et n'a augmenté que de 0,2 % par rapport à l'année précédente. Il convient de rappeler que le trafic était en progression de 3,5 % en 1989.

En ce qui concerne l'évolution des détournements de trafic au bénéfice des ports étrangers, le rapporteur spécial a constaté :

- d'une part, l'augmentation des "fuites de trafic" en tonnage et en valeur observées au cours des années précédentes en matière d'importation. La part des importations françaises ayant emprunté un port étranger est ainsi passée, entre 1988 et 1990, de 6,79 % à 7,64 % en tonnage et 26,19 % à 28,74 % en valeur ;

- d'autre part, la reprise des "fuites de trafic" en matière d'exportation.

L'évolution du trafic de transit, c'est-à-dire des marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance des pays étrangers ou leur étant destinées, traduit le même effritement de la compétitivité des ports français.

Au total, le trafic de transit des ports français en 1990 a ainsi diminué de 5 % par rapport à 1989.

M. Tony Larue, rapporteur spécial, a donc estimé que, dans ce contexte, il devenait vivement souhaitable de mettre en oeuvre une politique portuaire permettant de préparer dans les meilleures conditions l'échéance de 1993.

C'est ainsi que la desserte terrestre et les conditions de pré et post-acheminement portuaire sont un des éléments stratégiques majeurs qui conditionnent le renforcement de la compétitivité des ports français vis-à-vis de leurs principaux concurrents d'Europe du Nord, mais aussi d'Europe du Sud, dans la perspective d'une intégration européenne de plus en plus poussée.

Les ports français supportent un handicap géographique structurel du fait de leur position relativement excentrée par rapport aux grands courants de trafic et aux grands pôles d'activité de l'Europe de l'Ouest, générateurs de trafic international.

L'effort doit donc d'abord porter sur les transports intérieurs à destination ou en provenance des ports français.

Ceci est vrai tant pour les transports routiers que pour les transports ferroviaires, qu'il s'agisse de travaux d'infrastructures, comme la mise au gabarit B+ de la ligne Paris-Le Havre, ou d'une politique commerciale plus agressive en ce domaine.

Enfin, et d'une manière générale, il est apparu indispensable au rapporteur spécial d'engager rapidement une véritable modernisation de la filière portuaire, portant notamment, mais non exclusivement, sur les problèmes spécifiques de la manutention.

Pour l'ensemble de ces raisons, M. Tony Larue, rapporteur spécial, s'est félicité, d'une part, de la concertation engagée par le Gouvernement à ce sujet et, d'autre part, de l'annonce de la présentation prochaine d'un projet de modernisation de la filière portuaire.

Il s'est toutefois interrogé sur les moyens financiers disponibles pour la mise en oeuvre de ce projet compte tenu du contexte actuel de rigueur budgétaire et de l'évolution des dotations prévue pour 1992.

A l'issue de cet exposé, **M. Geoffroy de Montalembert** a exprimé sa vive préoccupation en ce qui concerne la situation difficile à laquelle se trouvent aujourd'hui confrontés les ports français.

Exprimant son accord à ce sujet, **M. Paul Caron** a demandé des informations complémentaires concernant la participation financière de l'Etat aux travaux d'aménagement du port de Dieppe et le respect par celui-ci de ses engagements en la matière.

La commission a ensuite décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits des ports maritimes (équipement, logement, transports et espace V - mer) pour 1992.

AVANT-PROPOS

Mesdames, Messieurs,

Le projet de budget des ports maritimes pour 1992 s'inscrit dans un contexte difficile, qu'il s'agisse :

- d'une part, des contraintes budgétaires, qui affectent l'évolution de ses dotations ;

- d'autre part, d'une conjoncture économique défavorable qui a, inévitablement, des répercussions sur l'activité des ports français.

Par ailleurs, l'effritement constaté de la compétitivité des ports français ne peut être que préoccupant, notamment dans la perspective du Marché unique de 1993.

Il devient donc aujourd'hui indispensable de relancer la filière portuaire française afin d'autoriser une adaptation rapide et efficace des ports français aux défis auxquels ils se trouveront demain confrontés.

Cette relance devra concerner tous les éléments de la filière portuaire et notamment :

- l'aménagement des dessertes terrestres ;
- la mise en oeuvre d'une politique commerciale et tarifaire plus adaptée ;
- le problème de la manutention.

Au regard de ces ambitions, le projet de budget des ports maritimes pour 1992, soit **779,5 millions de francs**, peut paraître modeste. Caractérisé par la diminution des crédits de paiement et des autorisations de programme, ce budget parvient néanmoins à maintenir l'effort de l'Etat à un niveau sensiblement comparable à celui atteint en 1991 et de poursuivre la réalisation des opérations déjà engagées.

Ce projet de budget des ports maritimes pour 1992 devrait ainsi permettre d'accompagner, le cas échéant, une relance de la filière portuaire française qui est aujourd'hui devenue une indispensable nécessité.

CHAPITRE PREMIER

PRESENTATION DES CREDITS

Le montant total des crédits (dépenses ordinaires et crédits de paiement) proposés pour les ports maritimes au titre de 1992 s'élève à 779,5 millions de francs contre 832,4 millions de francs en 1991, soit une diminution de 6,36 % en francs courants.

Ces crédits se présentent de la manière suivante :

(en millions de francs)

	1990	1991	1992	Evolution 1992/1991 en %	Evolution 1990/1991 en %
Dépenses ordinaires					
- Titre III	67,6	68,7	65,69	-4,38%	+ 1,63%
- Titre IV	477,41	473,6	450	-4,98%	-0,80%
Total 1	545,01	542,3	515,69	-4,91%	-0,50%
Dépenses en capital					
- Titre V	282,4	290,1	263,8	-9,07%	+ 2,73%
- Titre VI	0,05	0	0	-	-
Total 2	282,45	290,1	263,8	-9,07%	+ 2,71%
Total général (1 + 2)	827,46	832,4	779,49	-6,36%	+ 0,60%
Autorisations de programme	303,6	300,1	257	-14,36%	-1,15%

I - LES DEPENSES ORDINAIRES

Les crédits de fonctionnement du titre III, soit 65,69 millions de francs, diminuent de 4,38 % par rapport à l'année antérieure.

Cette diminution traduit essentiellement :

- la suppression de 6 emplois de surveillants de ports au titre de l'ajustement aux besoins ou des économies budgétaires (soit -0,2 million de francs) ;

- divers ajustements budgétaires destinés à prendre en compte, outre l'évolution prévisible des rémunérations en 1992, l'ajustement aux besoins des moyens généraux des services et des crédits relatifs à la maintenance des travaux d'entretien des accès des ports (soit, au total, une mesure nouvelle négative de 3,1 millions de francs).

Les interventions publiques (titre IV) représentent la subvention versée par l'Etat aux ports autonomes pour le remboursement de leurs charges d'entretien et d'exploitation, en application de la loi du 20 juin 1965. Avec 450 millions de francs (chapitre 44-34), cette dotation diminue de 23,6 millions de francs, soit une baisse de 5 % en francs courants par rapport au budget voté de 1991.

Cette contrainte impose de poursuivre en 1992 la réduction des coûts d'entretien et d'exploitation des ouvrages. En effet, les charges de personnel représentent 50 % des coûts et la dotation est consacrée pour environ 60 % aux dragages d'entretien et pour 25 % aux écluses et ouvrages mobiles.

II - LES DEPENSES EN CAPITAL

Avec une dotation de 263,8 millions de francs, les crédits de paiement diminuent de 9,07 % en 1992, contre une augmentation de 2,73 % en 1991. La dotation en autorisations de programmes diminue de 14,36 % en passant de 300,1 millions de francs en 1991 à 257 millions de francs en 1992.

Il convient toutefois de noter que le niveau de cette dotation est identique à celui de la dotation initiale 1991 diminuée des annulations budgétaires de 1991.

Ces dépenses, inscrites en totalité au titre V, concernent :

a) Les investissements de capacité et les opérations de modernisation des ports autonomes, dont les dotations en crédits de paiement passent de 265,5 millions de francs en 1991 à 240,5 millions de francs en 1992 et les autorisations de programme de 274,5 millions de francs en 1991 à 232,5 millions de francs en 1992. Ces crédits sont notamment destinés à la réalisation des opérations suivantes :

- Dunkerque : accès à un appontement industriel et renouvellement des équipements radars.

- Le Havre : port rapide aval - 2e phase - Darse sud : 450 m de quais.

- Rouen : poursuite de l'amélioration des accès nautiques (achèvement du programme d'approfondissement à 10 m).

- Bordeaux : approfondissement des accès.

- Marseille : adaptation du terminal à conteneurs de Fos pour les navires overpanamax.

A ces opérations, s'ajoutent les investissements de capacité et de productivité des ports d'intérêt national (Caen et Lorient), les opérations de conservation du patrimoine (Sète) et la réalisation d'investissements permettant de générer des économies d'entretien ou d'exploitation.

b) La poursuite de l'adaptation des infrastructures des ports maritimes d'Outre-mer, les dotations correspondantes diminuant par rapport à 1991, tant en ce qui concerne les crédits de paiement (21,7 millions de francs en 1992 contre 23 millions l'année précédente) que les autorisations de programmes (23 millions de francs contre 24 millions de francs en 1991).

c) Divers crédits d'études, dont la dotation demeure stable en crédits de paiement (1,6 million de francs) mais diminue légèrement en autorisations de programmes (1,5 million de francs en 1991 contre 1,6 million de francs en 1992).

CHAPITRE II

L'EFFRITEMENT PREOCCUPANT DE LA COMPETITIVITE DES PORTS FRANÇAIS

Au cours des derniers mois, l'évolution de l'activité des ports français s'est inscrite dans un contexte général doublement défavorable, en raison :

- d'une part, des incertitudes politiques nées de la crise du Golfe,

- d'autre part, du ralentissement des échanges internationaux.

Ces différents éléments, en exacerbant certaines faiblesses structurelles des ports français, ont mis en évidence un **effritement préoccupant de leur compétitivité susceptible, s'il n'y était remédié dans les meilleurs délais, de confirmer définitivement la primauté des ports de l'Europe du Nord dans le cadre du Marché unique.**

I - UN CONTEXTE DEFAVORABLE

1. Le ralentissement des échanges internationaux

Le tableau suivant résume les informations disponibles quant à l'évolution du commerce mondial en volume au cours de ces dernières années.

Evolution du commerce mondial de produits manufacturés en volume (%).

Importations (1)	Taux de croissance			
	1988	1989	1990	1991 (P)
OCDE	10,6	8,9	5,3	2,9
Hors OCDE	12,2	8,1	4,7	4,8
dont EST	10,4	15,2	-7,4	-7,3
OPEP	3,1	0,7	6,3	7,1
Autres PED	15,5	9,7	5,7	5,6
MONDE (Commerce mondial)	11,0	8,7	5,2	3,4

Source : Ministère de l'Economie, des Finances et du Budget - Direction de la Prévision.

(1) Nota : la décomposition n'est disponible que dans le sens importations.

La récession économique dans les pays anglophones et la crise pétrolière ont constitué, en 1990, les facteurs déterminants du repli de la croissance mondiale. Il convient toutefois de noter que le second semestre de l'année 1990 a été marqué par le dynamisme exceptionnel des importations allemandes et japonaises de produits manufacturés (+ 30 % pour l'Allemagne).

Par ailleurs, le commerce des pays de l'O.C.D.E. se serait infléchi de 1,5 % au 1er semestre 1991.

Ce contexte général ne peut donc manquer d'influer sur l'évolution de l'activité des ports français par lesquels transitent, en tonnage, 59 % de nos importations et 34 % de nos exportations.

2. L'évolution de l'activité des ports français

Avec un total de 297,2 millions de tonnes, soit une augmentation de 0,2 % par rapport à l'année précédente, l'activité des ports de commerce métropolitains est demeurée globalement stable en 1990 (1). Il convient toutefois de rappeler que le trafic était en progression de 3,5 % en 1989.

S'agissant tout d'abord des importations de pétrole brut, celles-ci ont augmenté de 3,8 % par rapport à 1989 en raison de la forte baisse du prix du brut au premier semestre 1990.

1. Voir en annexe les résultats définitifs de l'activité des ports français en 1990.

Par ailleurs, le transit terrestre de pétrole brut est en forte augmentation au Havre et représente près d'un million de tonnes. En revanche, le trafic d'éclatement diminue à Marseille et ne représente plus que 480.000 tonnes, de même que le trafic terrestre à destination de l'Allemagne, soit 13,8 millions de tonnes, qui diminue de 13,6 % par rapport à 1989.

En ce qui concerne les exportations françaises de produits sidérurgiques, la tendance à la baisse observée ces dernières années se poursuit en 1990 et le trafic de tous les ports concernés a fortement diminué.

De même, le trafic des conteneurs enregistre en 1990 une baisse de 3,9 % après une année 1989 particulièrement favorable.

Au Havre, où le trafic total baisse de 5,8 % en tonnage, la très forte augmentation observée en 1988 et 1989 correspondait en partie à des reports de trafic d'éclatement des ports anglais, liés aux conflits sociaux en Grande-Bretagne. Ces trafics ont regagné les ports anglais en 1990.

L'activité de transbordement représente encore au Havre 14,3 % des mouvements en 1990 et conserve un niveau supérieur à celui de 1987, mais on observe un net infléchissement dans la croissance de ce trafic après les fortes croissances de 1986 et 1987. Ces pertes n'altèrent pas le trafic à destination de "l'hinterland" français du port, qui augmente de 8 % environ en tonnage.

Bien que plus modeste, le trafic de transit terrestre poursuit son augmentation.

A Marseille, la très forte augmentation du trafic des conteneurs en 1989 constituait un retour au niveau normal après deux années, 1987 et 1988, marquées par des troubles sociaux. De plus, le Port autonome de Marseille avait bénéficié en 1989 d'un trafic de transit terrestre exceptionnel à destination de l'Italie, conséquence de conflits sociaux dans les ports italiens. Ce phénomène mis à part, le trafic de transbordement augmente fortement à Marseille (+ 15 %), alors que le trafic lié au commerce extérieur de la France est à peu près stable (+ 2 %).

Enfin, les sorties de marchandises en vrac solide, qui sont principalement constituées par des céréales, sont en progression de 6,9 % en tonnage.

La comparaison de l'activité des ports français avec celle des principaux ports européens fait par ailleurs apparaître que, dans le secteur des marchandises diverses qui est le plus soumis à la concurrence, les ports français enregistrent une légère

baisse en tonnage pour la première fois depuis plusieurs années (cf. tableau ci-dessous).

unité : Kt	1989	1990	%90/89
HAMBOURG	25 771	28 555	10,80%
BREME	20 466	19 200	-6,19%
ROTTERDAM	59 230	58 380	-1,44%
ZEEBRUGGE	15 548	16 964	9,11%
ANVERS	42 164	43 520	3,22%
GAND	3 420	3 660	7,02%
AMSTERDAM	4 563	6 187	35,59%
DUNKERQUE	8 656	7 444	-14,00%
LE HAVRE	12 235	11 713	-4,27%
ROUEN	2 479	2 251	-9,20%
NANTES ST N.	1 370	1 426	4,09%
BORDEAUX	955	797	-16,54%
MARSEILLE	10 635	10 639	0,04%

En ce qui concerne les conteneurs, les ports du Havre, de Dunkerque et de Brême sont les seuls à voir leur trafic diminuer (cf. tableau ci-dessous). En revanche, la forte augmentation du trafic conteneurisé à Hambourg, observée ces dernières années, se poursuit en s'amplifiant en 1990 en raison de la réunification allemande.

unité : Kt	1989	1990	%90/89
HAMBOURG	17 055	19 587	14,85%
BREME	11 700	11 359	-2,91%
ROTTERDAM	40 359	40 780	1,04%
ZEEBRUGGE	3 574	3 947	10,44%
ANVERS	15 074	16 553	9,81%
GAND	-	102	-
AMSTERDAM	881	988	12,15%
DUNKERQUE	935	782	-16,41%
LE HAVRE	8 858	8 343	-5,81%
ROUEN	922	929	0,79%
NANTES ST N.	142	206	44,65%
BORDEAUX	390	321	-17,65%
MARSEILLE	5 371	5 372	0,02%

Enfin, il convient de signaler que l'analyse des premiers résultats des ports autonomes métropolitains au cours du premier semestre 1991 met en évidence une progression de 1,5 % du trafic par rapport à la même période de l'année précédente.

Les trafics de produits pétroliers augmentent dans les principaux ports, à l'import comme à l'export. En revanche, les autres vracs diminuent dans tous les ports. Enfin, le trafic des marchandises diverses est à peu près stable, de même que le trafic conteneurisé. Le tonnage conteneurisé augmente de 6,7 % au Havre sur les cinq premiers mois de l'année par rapport à 1990, alors que le port de Marseille enregistre une baisse de 13 %.

II - L'EVOLUTION DES DETOURNEMENTS DE TRAFIC

Le détournement de trafic, c'est-à-dire le trafic pris en charge par les ports étrangers au détriment des ports français, constitue un indicateur essentiel de l'amélioration (ou de la dégradation) de la compétitivité de ces derniers.

Il convient à cet égard de rappeler que l'évaluation des détournements de trafic repose sur l'exploitation des données statistiques du commerce extérieur de la France qui permettaient, jusqu'en 1987, de distinguer, pour les importations, le pays d'origine et de provenance et, pour les exportations, le pays de première destination et celui de destination finale.

Or, depuis l'introduction, le 1er janvier 1988, du document administratif unique (D.A.U.), le pays de dernière provenance et le pays de première destination ne font plus partie des informations saisies en ce qui concerne les trafics intracommunautaires. De plus, il apparaît que ces informations ne sont pas systématiquement renseignées, même en ce qui concerne les pays situés en dehors de la Communauté.

Cette moindre qualité des saisies douanières et ces pertes d'informations systématiques entraînent une diminution de la qualité des informations statistiques en la matière.

Il convient également de noter qu'après 1992, de telles analyses ne seront plus disponibles, les données de base utilisées pour les réaliser ayant disparu.

D'une manière générale, les ports étrangers ont enregistré en 1990, pour le compte des chargeurs français, un trafic d'environ 20,8 millions de tonnes, soit une progression de 8,3 % par rapport à 1989.

Le tableau ci-après résume l'évolution (en %) des "fuites de trafic" (1) en tonnage et en valeur au cours de ces dernières années.

année	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
-importation								
sur tonnage (en %)	5,91	5,78	6,15	6,51	6,87	6,79	7,59	7,64
sur valeur (en %)	14,48	15,47	17,25	23,54	25,35	26,19	27,25	28,74
-exportation								
sur tonnage (en %)	9,23	11,07	11,07	10,84	10,36	10,17	9,54	11,04
sur valeur (en %)	12,02	14,21	15,73	17,06	16,05	17,56	18,32	18,38

L'analyse de ce tableau fait apparaître deux évolutions également préoccupantes, à savoir :

- d'une part, l'augmentation, tant en tonnage qu'en valeur, des "fuites de trafic" observées au cours des années précédentes en matière d'importations.

Entre 1988 et 1990, la part des importations françaises ayant emprunté un port étranger est ainsi passée de 6,79 % à 7,64 % en tonnage et de 26,19 % à 28,74 % en valeur.

- d'autre part, l'inversion de la tendance à la baisse des "fuites de trafic" observée depuis 1985 en matière d'exportations, la part des ports français ayant fortement chuté en 1990. Ainsi, l'année dernière, 11,04 % des exportations françaises (en tonnage) sont passés par des ports étrangers contre 9,54 % en 1989.

L'évolution du trafic de transit, c'est-à-dire des marchandises débarquées ou embarquées dans les ports français en provenance ou à destination des pays étrangers, traduit le même effritement de la compétitivité des ports français.

Une bonne partie de ce trafic de transit est constituée de produits pétroliers, qui représentaient en 1990 environ 20 millions de tonnes, contre 30 millions de tonnes en 1988 (cette

1. Les "fuites de trafic" sont définies comme le rapport entre la part du commerce extérieur ayant emprunté un port étranger et le total du commerce extérieur ayant emprunté un port français.

forte baisse étant notamment due à la concurrence du port de Trieste qui alimente désormais l'Allemagne par pipe-line).

Le transit des vracs solides est réduit et ne concerne que le port de Marseille qui assure un trafic d'éclatement de charbon vers l'Italie d'environ un million de tonnes. Ce trafic retrouve son niveau de 1988 après la forte hausse de 1989.

Le transit des marchandises diverses, qui représente la plus forte valeur ajoutée, atteint environ 14,7 millions de tonnes.

Au total, le trafic de transit des ports français représentait 36 millions de tonnes en 1990, soit une diminution de 5 % par rapport à l'année précédente.

Dans ce contexte difficile, il devient donc vivement souhaitable de mettre en oeuvre une politique portuaire permettant de préparer dans les meilleures conditions l'échéance du Marché unique de 1993.

CHAPITRE III

LA NECESSITE D'UNE NOUVELLE RELANCE DE LA FILIERE PORTUAIRE FRANÇAISE

Un premier plan de "relance de la filière portuaire" a été mis en oeuvre en 1988 dans le but de préparer les grands ports français au Marché unique de 1993 :

- en capitalisant une partie de leur dette ;
- en apportant un début de solution au délicat problème de la manutention portuaire, qui conditionne la compétitivité portuaire.

Or, aujourd'hui, et compte tenu notamment des éléments exposés au chapitre précédent, il apparaît nécessaire, voire même indispensable, de procéder à une nouvelle relance de la filière portuaire française :

- agissant simultanément sur les différents facteurs de compétitivité,
- se traduisant par des interventions financières adaptées.

I - L'IDENTIFICATION DES PRINCIPAUX ELEMENTS D'UNE NOUVELLE RELANCE DE LA FILIERE PORTUAIRE FRANÇAISE

Quatre éléments essentiels paraissent, de prime abord, particulièrement susceptibles de favoriser l'amélioration de la compétitivité des ports français face à leurs concurrents européens. Il s'agit :

- de la desserte routière et ferroviaire des ports autonomes,
- de l'évolution du cadre fiscal et tarifaire,
- du problème de la manutention et de la productivité,
- de la promotion des ports français.

1. La desserte routière et ferroviaire

Les ports autonomes français doivent surmonter de nombreux handicaps en ce domaine.

Tout d'abord, l'infrastructure routière de desserte des ports français est encore insuffisante.

Divers rapports ont, à plusieurs reprises, mis en évidence cette situation, notamment en ce qui concerne les ports de la Basse-Seine. En effet, ceux-ci bien reliés à Paris par autoroute ou voie rapide, sont toutefois handicapés par la structure "en étoile" du réseau autoroutier national qui limite leurs échanges avec le reste du pays.

Par ailleurs, les liaisons transversales vers l'Est et le Nord-Est à partir du Havre et de Rouen et la rocade de Dunkerque demeurent encore à réaliser.

Le schéma directeur routier national adopté le 18 mars 1988 répond en grande partie aux préoccupations évoquées ci-dessus en ce qui concerne la desserte des ports et souligne en outre la nécessité de nouveaux grands axes Nord-Sud pour desservir la façade Atlantique et d'axes transversaux, comme par exemple Bordeaux-Brives-Clermont-Ferrand, Nantes-Tours-Vierzon ou Nantes-Tours-Orléans-Troyes, Le Havre-Rennes-Nantes, Rouen-Le Mans-Tours.

Il conviendra donc de veiller aux délais de réalisation de ces différents objectifs, indispensables à l'affirmation de la compétitivité des ports français.

De même, en ce qui concerne l'adaptation du réseau ferré au nouveau gabarit des grands conteneurs, il est acquis que la voie ferrée Paris/Le Havre, actuellement au gabarit A, sera progressivement mise au gabarit B +, seul capable de laisser passer à vitesse normale sur wagons normaux, les grands conteneurs de 9' 6" de hauteur.

Ces travaux, d'un intérêt économique majeur pour la région, ont conduit le Conseil régional de Haute-Normandie à les inscrire à son contrat de plan Etat/régions en février 1989 et à participer à leur financement (montant total de 200 millions de francs environ). La convention d'exécution a été signée, après de nombreuses négociations, fin janvier 1991, mais les travaux avaient déjà débuté auparavant. Les délais de réalisation sont toutefois importants car ils dépendent des horaires limités pendant lesquels les travaux peuvent être exécutés compte tenu des impératifs de l'exploitation, très lourds sur cette voie extrêmement chargée.

On devrait obtenir un aménagement de la ligne au gabarit B à la fin du contrat, en 1994, et une mise au gabarit B+ sur l'ensemble de l'itinéraire Paris-Rouen-Le Havre en 1996. En effet, trois derniers tunnels posent problème dans l'Eure : ils sont déjà aujourd'hui au gabarit B, mais leur aménagement au gabarit B+ ne figure pas au contrat de plan. Un engagement concernant ces 3 tunnels a été signé par la S.N.C.F. et la région Haute-Normandie et contresigné par l'Etat.

Le wagon multi-frêt constitue, malgré ses inconvénients, une solution mise en place provisoirement pour le transport des conteneurs hors norme de 9' 6".

Compte tenu des contraintes d'exploitation qu'il entraîne et de son niveau de tarification élevé, il convient de confirmer l'urgence de la mise au gabarit B+ de la voie ferrée Paris/Le Havre.

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

en service du T.G.V. méditerranéen. La mise en gabarit B+ ne fait, entre Paris et Marseille, l'objet d'aucun contrat.

Enfin, les mises à gabarit B+ suivantes sont prévues :

- Bordeaux-Narbonne-Marseille en 1996 ;
- Pairs-Bordeaux en 1997 ;
- "Europe du Nord-Italie" en 1998.

Cette dernière concerne la ligne Dunkerque-Feignies-Modane. Elle intéresse les ports de Dunkerque et du Havre (par Dijon), mais également le port d'Anvers, Feignies étant le point frontière avec le réseau de chemin de fer belge.

L'effort entrepris dans le domaine de la desserte routière et ferroviaire des ports français devra donc être impérativement confirmé au cours des prochaines années.

2. L'évolution du cadre fiscal et tarifaire

L'évolution du cadre fiscal et tarifaire constitue également l'un des éléments essentiels de la concurrence entre les principaux ports européens, notamment en ce qui concerne :

a) Les tarifs portuaires

Evolution des tarifs des principaux
ports européens et français

Note : indice base 100 en 1986	1986 %	1986 Indice F.F.	1987 %	1987 Indice F.F.	1988 %	1988 Indice F.F.	1989 %	1989 Indice F.F.	1990 %	1990 Indice F.F.	1991 %	1991 Indice F.F.
ROTTERDAM												
Droits de port	3,50%	100,00	0,00%	104,87	0,00%	106,29	0,00%	106,29	1,50%	106,45	2,50%	110,84
Pilotage	3,00%	100,00	0,00%	104,87	0,00%	106,29	1,50%	107,88	n.d.	-	n.d.	-
Remorquage (Europoort)	4,00%	100,00	0,00%	104,87	0,00%	106,29	3,00%	109,47	n.d.	-	n.d.	-
Lamanage	3,00%	100,00	-	-	-	-	-	-	n.d.	-	n.d.	-
Valeur Ff	4,00%	100,00	0,00%	104,87	0,00%	106,29	0,00%	106,29	n.d.	-	n.d.	-
Valeur FF	2,83 F		2,97 F		3,01 F		3,01 F		2,97 F		3,01 F	
ANVERS												
Droits de port	5,50%	100,00	3,00%	103,00	1,50%	104,50	1,00%	105,60	1,00%	106,66	1,50%	108,26
Pilotage	3,00%	100,00	0,00%	100,00	0,00%	100,00	1,50%	101,50	3,00%	104,55	4,00%	108,73
Remorquage (mer) (bassin)	5,50%	100,00	0,00%	100,00	5,00%	105,00	0,00%	105,00	1,00%	106,05	n.d.	-
Lamanage	0,00%	100,00	5,50%	105,50	1,50%	107,80	1,00%	108,15	1,00%	109,23	1,50%	110,87
Valeur Ff	3,85%	100,00	0,00%	100,00	1,50%	101,50	0,00%	101,50	3,30%	104,85	n.d.	-
Valeur FF	0,16 F											
Indice INSEE	2,10%	100,00	3,10%	103,10	3,10%	106,30	3,56%	110,08	3,39%	113,81	2,80%	117,00
DUNKERQUE												
Droits de port	5,40%	100,00	2,90%	102,90	2,90%	105,88	2,40%	108,42	3,50%	112,22	2,50%	115,02
Pilotage	2,00%	100,00	0,00%	100,00	2,40%	102,40	2,50%	104,96	2,60%	107,69	4,20%	112,21
Remorquage	6,00%	100,00	2,50%	102,50	3,30%	105,88	3,00%	109,06	3,00%	112,33	3,50%	116,26
Lamanage	3,50%	100,00	2,50%	102,50	8,00%	110,70	3,00%	114,02	3,00%	117,44	3,50%	121,55
LE HAVRE												
Droits de port	5,50%	100,00	2,00%	102,00	2,50%	104,55	2,40%	107,06	2,70%	109,95	2,90%	113,14
Pilotage	4,40%	100,00	1,99%	101,99	1,00%	103,62	2,40%	106,11	1,90%	108,13	3,49%	111,90
Remorquage	13,80%	100,00	2,00%	102,00	0,00%	102,00	2,30%	104,35	2,80%	107,27	2,90%	110,38
Lamanage	8,50%	100,00	2,00%	102,00	1,50%	103,53	3,20%	106,80	2,60%	109,58	3,30%	113,19
ROUEN												
Droits de port	2,90%	100,00	2,00%	102,00	3,00%	105,06	3,00%	108,21	3,00%	111,46	4,00%	115,92
Pilotage	3,90%	100,00	1,70%	101,70	2,70%	104,45	2,30%	106,85	3,10%	110,16	3,00%	113,47
Remorquage	2,00%	100,00	3,05%	103,05	6,10%	109,34	2,40%	111,96	4,30%	116,77	4,34%	121,84
Lamanage	5,90%	100,00	1,50%	101,50	3,50%	105,05	2,50%	107,68	3,00%	110,91	2,90%	114,13
MARSEILLE												
Droits de port	2,90%	100,00	2,00%	102,00	3,00%	105,06	0,00%	105,06	-0,20%	104,85	0,00%	104,85
Pilotage	3,40%	100,00	-2,13%	97,87	8,80%	106,48	1,90%	108,50	2,25%	110,94	3,00%	114,27
Remorquage	4,80%	100,00	2,60%	102,60	5,00%	107,73	3,50%	111,50	2,10%	113,84	3,00%	117,26
Lamanage	4,30%	100,00	4,50%	104,50	5,00%	109,03	2,00%	111,92	1,70%	113,82	3,00%	117,24

L'analyse du tableau ci-dessus (1) permet d'établir que :

- les évolutions indiciaires des tarifs portuaires français sont légèrement supérieures à l'évolution des tarifs à Rotterdam et à Anvers ;

1. En raison de la grande disparité des statistiques disponibles en la matière, il n'a pas été possible d'établir cette comparaison avec seulement les deux principaux ports du Delta Rhenan.

- l'indice relatif aux droits de port pour Marseille en 1991 est inférieur à ceux indiqués pour Anvers ou Rotterdam, confirmant ainsi que le premier port français a su mener une politique tarifaire particulièrement rigoureuse au cours de ces dernières années ;

- d'une manière générale, les efforts accomplis par les ports français dans ce domaine commencent à porter leurs fruits. Ainsi, tous les indices correspondant aux droits de port en 1991 sont nettement inférieurs à l'indice I.N.S.E.E. pour la même année.

Cette évolution, positive mais encore insuffisante, devra être confirmée et accentuée.

b) L'harmonisation fiscale dans le cadre communautaire

Pour l'heure, les ports français ne bénéficient pas, comme certains ports concurrents, de procédures et surtout de pratiques douanières aussi attractives. Ils peuvent donc, dans le cadre des règlements communautaires qui entreront en vigueur dans ce domaine, réduire le handicap qu'ils subissent, à condition de rester très vigilants sur les conditions d'application réelles : il faudrait que celles-ci soient, qui devront être rigoureusement homogènes sur l'ensemble du territoire communautaire.

Un autre handicap possible qui pourrait survenir en tant que conséquence du grand marché intérieur résulte de la suppression des frontières fiscales. Aujourd'hui, le régime de perception de la T.V.A. dans le pays de consommation fait que les différences de taux de T.V.A. entre les divers Etats membres n'ont pas d'effet sur le choix du port. Il a été envisagé par la Commission que la T.V.A. soit perçue sur les marchandises importées des pays tiers dans le pays du port.

Si le taux de la T.V.A. est plus élevé en France que dans un pays voisin, l'avantage résultant de la moindre avance de trésorerie qu'aura à faire l'importateur en passant par ce pays voisin se traduira par des pertes de trafic pour nos ports.

Cette solution semble être abandonnée pour le moment, mais aucune décision n'a été prise quant au système qui sera définitivement mis en place après l'actuelle phase transitoire. Il convient donc d'être très vigilant sur ce point dont l'importance est souvent méconnue.

3. La manutention

La question sociale est également centrale pour l'avenir des ports français, d'autant plus que les décisions d'investissement privé ou étatique en dépendent étroitement.

Les ports anglais ou Gênes ont ainsi perdu une partie de leur trafic par suite de troubles sociaux.

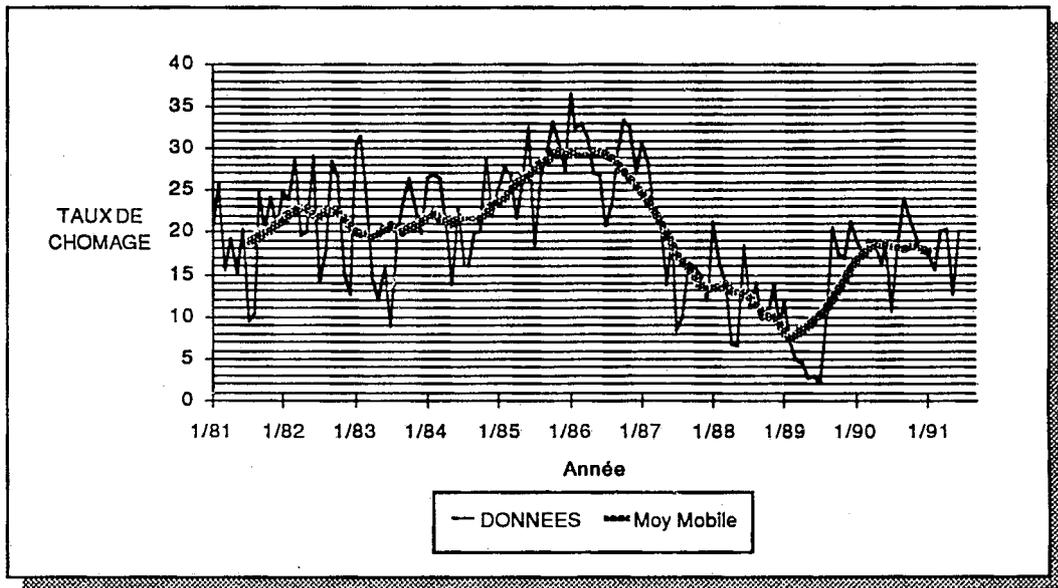
Toutefois, le coût de la manutention ne constitue que l'un des aspects de la question et, en 1987, et on ne saurait raisonnablement imputer toute la responsabilité de la perte de compétitivité des ports français au seul problème de la manutention.

A cet égard, il convient également de rappeler que différents plans sociaux ont été mis en oeuvre dans ce domaine en 1987 et 1988. Leurs conséquences peuvent être appréciées :

a) En termes d'effectifs globaux :

Au total, pour l'ensemble des ports, l'effectif des dockers professionnels, qui était de 11.248 fin 1986, a pu ainsi être ramené à 8.816 à la fin de 1988. Par ailleurs, l'aggravation de la situation constatée en 1989 a conduit à la mise en oeuvre d'un second plan social, comportant uniquement des départs volontaires. A la fin de 1990, 200 dockers étaient partis dans le cadre de ce plan.

b) En termes de taux d'inemploi :



	1986	1987	1988	1989	1990
LE HAVRE	29,9 %	18,5 %	11,1 %	10,2 %	18,1 %
DUNKERQUE	41,2 %	36,6 %	26,7 %	22,3 %	34,9 %
MARSEILLE - E	32,7 %	37,3 %	28,8 %	25,6 %	24,7 %
NANTES	41,1 %	39,7 %	33,5 %	28,8 %	36,1 %
BORDEAUX - V-	36,3 %	41,0 %	42,8 %	35,5 %	45,2 %
MARSEILLE - O	25,6 %	33,7 %	41,9 %	38,9 %	36,3 %
BAYONNE	45,7 %	52,1 %	46,3 %	33,2 %	26,9 %
ROUEN	38,9 %	46,3 %	44,8 %	50,4 %	59,9 %
BOULOGNE	30,5 %	36,0 %	39,1 %	44,4 %	37,3 %
DIEPPE	55,2 %	56,4 %	56,1 %	50,6 %	58,3 %

Le tableau et le graphique ci-dessus présentent l'évolution du taux de chômage et des taux d'inemploi de 1986 à 1990 dans les ports ayant fait l'objet d'un plan social en 1987 et 1988. D'une manière générale, on constate ainsi une forte remontée de l'inemploi depuis 1989.

Cette évolution demeure toutefois très contrastée et s'avère particulièrement spectaculaire dans le cadre du Havre jusqu'en 1989 et significative à Dunkerque en 1988 et 1989. En revanche, la situation demeure préoccupante dans les autres ports (Rouen Marseille Ouest, Boulogne et Dieppe).

c) En termes de coûts :

La réduction des coûts des facteurs de production résultant des différents plans sociaux est évidemment variable d'un port à l'autre ; elle a pu être chiffrée de 5 % à 11 % du chiffre d'affaires de la manutention selon les cas et résulte surtout d'ajustements dans la composition des équipes.

Il apparaît par ailleurs que la diminution des coûts de manutention a été répercutée sur les prix supportés par les armements ou les chargeurs.

A titre d'exemple, il a été possible d'abaisser au Havre, d'environ 100 francs en moyenne, le prix de manutention d'un conteneur et de reprendre ainsi certains trafics conteneurisés à Anvers et Rotterdam ; de fait, le trafic de marchandises diverses a augmenté de façon remarquable au Havre, avec + 15 % en 1987 et + 17 % en 1988, au point qu'il a fallu recruter 200 apprentis dockers en 1989, avec en contrepartie l'engagement de nouveaux gains de productivité.

Tous les ports qui ont fait l'objet de plans sociaux ont ainsi pu réduire plus ou moins leurs prix de manutention, et on peut souligner notamment qu'à Marseille-Est la réduction moyenne, compte tenu d'une restructuration des tarifs effectuée par ailleurs et d'efforts commerciaux, a été de 17 %.

Après les plans de 1987 et 1988, il s'est avéré beaucoup plus difficile de continuer à résorber les sureffectifs et à améliorer la productivité. Cependant, quelques actions ont pu être entreprises, toujours dans le cadre d'une politique de "port par port".

Toutefois, et en dépit de ces signes encourageants, l'année 1990 a été marquée par le dur et long conflit social du port de Dunkerque, qui a mis en évidence le profond malaise régnant encore dans la manutention portuaire.

Si le nombre de jours de grève touchant l'ensemble des ports s'est avéré limité depuis le début de l'année 1991, la **fiabilité des ports français demeure encore trop souvent déficiente en raison d'arrêts de travail locaux.**

Aujourd'hui tout le monde reconnaît donc la nécessité de procéder à de profondes réformes pour permettre aux ports français d'affronter avec succès la concurrence des meilleurs ports européens et de résorber l'inemploi.

C'est ainsi que depuis la fin de 1990 a été engagée par les ministres en charge des ports une large concertation auprès des

partenaires sociaux et des différents acteurs économiques concernés par la filière portuaire pour recueillir leurs propositions et suggestions en vue d'améliorer significativement la situation.

4. La promotion des ports français

Les actions de promotion commerciale ont, à juste titre, été ressenties comme une nécessité depuis de nombreuses années par les autorités portuaires françaises, en plus de celles menées par les professionnels afin :

- soit de consolider et de développer les trafics déjà implantés ou créer de nouveaux trafics ;

- soit de récupérer les trafics à destination ou en provenance du territoire national transitant par les ports étrangers voisins ;

- soit, pour accroître le rôle de prestataires de services que souhaitent jouer les ports français vis-à-vis des régions européennes situées en dehors du territoire national.

Ainsi, tous les ports autonomes et la plupart des ports non autonomes (l'exploitation commerciale relève alors du concessionnaire de l'outillage public) disposent d'un service commercial et/ou d'une cellule spécialisée de prospective et d'études économiques.

Ces actions commerciales portent essentiellement :

- sur l'information et la prospection vis-à-vis des armateurs (efforts pour développer les lignes régulières) et des chargeurs, tant par l'intermédiaire des antennes permanentes des ports à l'étranger (New-York, Tokyo, Londres, etc...) et en France (Lyon, Paris, Strasbourg, etc...) que par des missions prospectives (Italie et Suisse notamment) ;

- sur des voyages de promotion en France et à l'étranger avec les professionnels portuaires ;

- sur une participation soutenue aux expositions, salons, opérations publicitaires avec la presse, et préparation de films, plaquettes, etc.

A ces actions commerciales, il convient également d'ajouter l'accueil et la formation de stagiaires étrangers dans le cadre des opérations de coopération, ainsi que les échanges avec les ports étrangers dans le domaine de l'ingénierie portuaire.

On constate également le renforcement du dynamisme des communautés portuaires dans le domaine de la promotion commerciale, et notamment :

- le renforcement du partenariat dans l'action commerciale entre le Port autonome du Havre, l'Union maritime et portuaire de la Chambre de commerce et d'industrie du Havre par l'intermédiaire de deux associations : "Port Alliance" et "Havre Promotion" ;

- la campagne de communication sur le thème du port de Marseille, récemment lancée et cofinancée par le Port autonome, la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et la Chambre de commerce et d'industrie de Marseille.

II - DES INTERVENTIONS FINANCIERES A DYNAMISER

La valorisation des facteurs de compétitivité exposés ci-dessus suppose également que les interventions financières de l'Etat soient dynamisées dans la perspective d'une véritable relance de la filière portuaire française.

Ces interventions s'effectuent essentiellement aujourd'hui par l'intermédiaire :

1. Des dotations budgétaires.

Ces dotations concernent :

a) Les crédits d'entretien

Le tableau ci-dessous récapitule l'évolution des dotations budgétaires relatives aux crédits d'entretien des ports maritimes au cours de la période 1990-1992.

Unité : millier de francs

CHAPITRE ET ARTICLE	1990		1991		1992 (prévisions)	Evolution 91/92 %
	DOTATION L.F.I.	CREDITS OUVERTS	DOTATION L.F.I.	CREDITS OUVERTS	DOTATION L.F.I.	
1	2	3	4	5	6	7
Chap.34-95 art. 40	2 470	1 943	2 110	1 530	2 214	+4,9
Chap. 35-34	48 048	47 035	49 199	38 018	45 812	-6,9
TOTAL TITRE III	50 518	48 978	51 309	39 548	48 026	-6,4
Chap. 44-34	477 411	463 441	473 600	319 680	450 000	-5,0
ENSEMBLE	527 929	512 419	524 909	359 228	498 026	-5,1

Les crédits imputés sur le chapitre 35-34 permettent d'assurer l'entretien et le fonctionnement des ports maritimes d'intérêt national. Pour l'essentiel, ils sont affectés à l'entretien des profondeurs et à l'exploitation des ouvrages.

Les crédits inscrits au chapitre 44-34 sont destinés, conformément aux dispositions de la loi sur l'autonomie des ports maritimes, à rembourser aux ports autonomes les dépenses d'entretien des chenaux d'accès et avant-ports et des ouvrages de protection contre la mer, ainsi que les dépenses d'entretien et d'exploitation des écluses et ouvrages mobiles. Ils contribuent également au remboursement des dépenses des établissements publics portuaires au titre des missions de services annexes ou de services d'Etat dont ils ont la charge. La répartition effective de ces crédits en 1990 et 1991 est la suivante :

(en millions de francs)

	1990	1991
Dunkerque	98,0	97,5
Le Havre	75,5	74,9
Rouen	92,0	91,4
Nantes-Saint-Nazaire	85,4	86,3
Bordeaux	90,5	89,9
Marseille	19,0	18,9
La Guadeloupe	3,0	2,9
Dotation répartie après les mesures de régulation	463,4	461,8
Dotation inscrite en loi de finances initiale	477,4	473,6

b) Les dépenses en capital

Les crédits d'investissements portuaires, dont l'évolution au cours de la période 1990-1992 est retracée dans le tableau ci-dessous, sont consacrés à la modernisation et au développement des équipements des ports français en fonction de la croissance et de l'évolution des besoins du trafic et des modifications intervenues dans la taille des navires.

CHAPITRE ARTICLE 1	1 990		1 991		1 992		Evolution 01/92 %					
	Dotation L F I		Crédits ouverts		DOTATION L F I		Crédits ouverts (1)		Dotation L F I		AP - (2) - 12°	CP - (3) - 13°
	AP 2	CP 3	AP 4	CP 5	AP 6	CP 7	AP 8	CP 9	AP 10	CP 11		
pp 53-30 art 10	1 600	2 000	1 805	1 576	1 600	1 600	724	920	1 500	1 600	-6,3	
pp 53-30 art 30	277 000	258 000	260 184	208 482	274 500	265 500	114 103	213 760	232 500	240 500	-15,3	-9,4
pp 53-30 art 70	25 000	22 400	33 514	9 495	24 000	23 000	15 840	43 539	23 000	21 700	-4,2	-5,7
TOTAL TITRE V	303 600	282 400	295 503	219 553	300 100	290 100	130 667	258 219	257 000	263 800	-14,4	-9,1
pp 63-30 art 10		50		0	0	0	0	0				
pp 63-30 art 20												
TAL TITRE VI		50		0	0	0	0	0				
EN CAPITAL	303 600	282 450	295 503	219 553	300 100	290 100	130 667	258 219	257 000	263 800	-14,4	-9,1

Unité : millier de francs

crédits ouverts au 29 juillet 1991
colonne 10/colonne 6
colonne 11/colonne 7
en pourcentages

Pour 1990 et 1991, les principales opérations engagées ou programmées sont les suivantes :

- **Dunkerque :** Poste industriel pour Pêchiney (ouvrages d'accostage) (contrat de plan). Quai à pondérueux Ouest. Renforcement du 2^e poste à quai. Restauration d'ouvrages. Automatisation et centralisation des commandes.
- **Le Havre :** Programme de restauration et d'automatisation d'ouvrages d'art.
- **Rouen :** Amélioration des accès nautiques pour les exportations de céréales et de marchandises divers (contrat de plan). Aménagement d'un quai à Grand Couronne permettant la concentration des trafics conteneurs et mixtes (contrat de plan). Réalisation d'un 2^e poste à quai à Honfleur pour le trafic des bois.
- **Bordeaux :** Approfondissement des accès liés à l'implantation du groupe Norsk-Hydro sur le site d'Ambès (3^e tranche) (contrat de plan). Renforcement du poste céréalier 417 à Bassens. Amélioration des accès à Bassens.
- **Marseille :** Adaptation du terminal à conteneurs de Fos pour les navires Overpanamax (1^{ère} tranche).
- **Dieppe :** Construction du port extérieur (3^e tranche) et réévaluation.
- **Caen :** Remplacement du pont de Bénouville.
- **Cherbourg :** Réalisation d'une 4^e passerelle transmanche.
- **Saint-Malo :** Terminal transmanche (chenal).
- **Lorient :** Restauration des quais de pêche.
- **La Rochelle :** Nouveau port de pêche (contrat de plan).
- **Bayonne :** Zone Saint-Bernard (1^{ère} tranche).
- **Sète :** Aménagement de l'épi Dellon (1^{ère} tranche - restauration).
- **Bastia :** Réalisation du 8^e poste à quai (programme P.I.M).

- **La Réunion :** Réalisation du quai n° 3 au nouveau port (contrat de plan).

Pour 1992, les principales opérations envisagées sont les suivantes :

- **Dunkerque :** Restauration d'ouvrages - modernisation du réseau radar.
- **Le Havre :** Port rapide aval - 2e phase darse Sud (1ère tranche) : 450 m de quais (contrat de plan).
- **Rouen :** Poursuite de l'amélioration des accès nautiques, pour les exportations de céréales et de marchandises diverses (achèvement du programme de 10 m) (contrat de plan).
- **Bordeaux :** Approfondissement des accès.
- **Marseille :** Adaptation du terminal à conteneurs de Fos pour les navires Overpanamax (2e tranche).
- **Caen :** Accès à la 2e passerelle transmanche.
- **Lorient :** Poursuite de la restauration des quais de pêche.
- **Sète :** Aménagement de l'épi Dellon (2e tranche).
- **Guadeloupe :** 3e poste à quai pour le trafic conteneurs (1ère tranche) (contrat de plan).

2. Des contrats de plan Etat-région

L'enveloppe financière qui, dans les contrats de plan Etat-région 1989-1993, est affectée au titre du budget de la mer aux grandes opérations d'équipement d'infrastructure des ports maritimes s'élève à 485,4 millions de francs.

La plus grande partie de cette enveloppe est déjà destinée à permettre le renforcement de la France au plan européen en améliorant la compétitivité de ses grandes plates-formes portuaires de niveau international face à la concurrence étrangère.

La liste des opérations, le montant de la participation financière de l'Etat affectée à chacune d'elles, ainsi que

les crédits budgétaires prévus pour les années 1989 à 1990 sont indiqués dans le tableau ci-après.

Unité : M.F.

REGION	PORT	OPERATIONS	Crédits d'Etat- MER - A.P.			
			PREVISIONS 1989-1993	1989 (réalisations)	1990 (réalisations)	1991 (programme)
	I - PORTS METROPOLITAINS					
NORD- PAS DE CALAIS	DUNKERQUE	- quai de Flandre - Dragages	8,00			
		- poste industriel pour Pêchiney	24,00		30,00	
		- automatisation des ouvrages mobiles	16,00		8,00	10,16
		- surveillance radar	7,00			2,50
	BOULOGNE					
	- quai Nord du bassin Loubet	18,00				
	TOTAL REGION		73,00		38,00	12,66
HAUTE NORMANDIE	LE HAVRE	- port rapide aval (1 poste en 1989, 2 après)	140,00	77,50		
		- pointe de Floride et restructuration du port traditionnel	10,00			
	ROUEN	- amélioration des accès maritimes (achèvement du programme de descente à 10m)	56,00	24,00		24,00
		- amélioration de la compétitivité des terminaux (grand Couronne et Rouen-Quevilly)	60,00		42,00	
	DIEPPE (1)	- poursuite de la 2ème phase de la construction d'un nouveau port extérieur : 3 ème tranche	9,30		9,30	
	- ouvrage non réfléchissant de fond de port					
	TOTAL REGION		275,30	101,50	51,30	24,00
PAYS-de-la- LOIRE	NANTES-SAINT-NAZAIRE	- extension du terminal agroalimentaire (2ème tranche)	15,00	13,80		
		- construction de digues à DONGES-LAVAU	16,00			
	TOTAL REGION		31,00	13,80		
POITOU- CHARENTES	LA ROCHELLE	- transfert du port de pêche de La Rochelle à La Pallice	(-2)- 25,00	0,20	18,00	6,80
		infrastructure de base				
AQUITAINE	BORDEAUX	- amélioration des caractéristiques du chenal d'accès à Bassens	32,00	16,00	16,00	
PROVENCE COTE-D'AZUR	MARSEILLE-FOS	-programme Européole	(-3)-			
	TOTAL I		436,30	131,50	123,30	43,46

CONTRATS DE PLAN ETAT-REGION
1989-1993
PORTS MARITIMES

Unité : M.F.

REGION	PORT	OPERATIONS	Crédits d'Etat- MER - A.P.		
			PREVISIONS 1989-1993	1989 (réalisations)	1990 (réalisations)
	II - PORTS D'OUTRE-MER				
GUADELOUPE	POINTE-A PITRE	- 3ème poste à quai pour le trafic de conteneurs	20,00		
MARTINIQUE	FORT-DE-FRANCE	- renforcement du quai de l'hydrobase	10,00	9,00	1,00
REUNION	NOUVEAU PORT	- quai n°3 - étude de faisibilité d'un nouveau terminal céréalier	10,00 0,50		5,00 5,00
SAINT-PIERRE-ET-MIQUELON	Aménagement du port de Saint-Pierre (4)		6,00		
NOUVELLE CALEDONIE	Aménagements portuaires (5)		2,60		1,70
	TOTAL II		49,10	9,00	5,00 7,70
	TOTAL GENERAL (I + II)		485,40	140,50	128,30 51,16

(1) avenant au contrat Etat-Région

(2) dont 10 MF en provenance du FIAT

(3) éventuel programme d'aménagement concerté du territoire qui devrait comporter des opérations concernant l'ensemble portuaire de Marseille-Fos

(4) Contrat de Plan signé le 11 octobre 1990

(5) Contrats de développement avec les provinces de Nouvelle-Calédonie

A l'issue des quatre premières années de réalisation des contrats de plan, on remarque ainsi que, pour les raisons précédemment exposées, le taux d'exécution financière devrait s'élever globalement à 95 % de l'enveloppe prévue.

Pour les années 1991 et 1992, la part respective des dépenses de l'Etat et des collectivités locales est la suivante en ce qui concerne l'ensemble des opérations (en millions de francs).

	1991 (programme)		1992 (prévisions)	
Etat	51,16	68 %	146,2	92 %
Collectivités locales	23,75	32 %	13,0	8 %

D'une manière générale, l'annonce de la présentation prochaine, par le Gouvernement, d'un plan de modernisation de la filière portuaire française conduit à espérer que la mise en oeuvre de ce plan se traduira par des interventions financières adaptées.

ANNEXE
TRAFIC TOTAL DES PORTS FRANCAIS
EN 1990
RESULTATS DEFINITIFS

Unrés : marchandises en tonnes et passagers en unités	Vracs liquides	dont produits pétroliers	Vracs solides	Marchandises diverses	dont conteneur	Total marchandises	Nombre de passagers	Nombre de navires entrés	Volume taxable navires (m3)
DUNKERQUE	10 236 983	9 452 902	18 878 583	7 444 303	781 478	36 559 869	1 550 688	5 396	149 023 517
Gravelines	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CALAIS	177 850	23 777	645 812	15 206 568	5 024	16 030 260	10 682 281	14 275	340 389 416
BOULOGNE-SUR-MER	42 639	42 639	1 910 884	3 455 388	2 921	5 408 911	2 974 821	6 675	90 250 409
Saint-Valéry-sur-Somme	0	0	2 820	0	0	2 820	0	5	6 355
Le Tréport	11 402	0	208 118	111 413	0	330 933	0	171	898 350
DIEPPE	82 589	0	70 124	1 725 388	0	1 878 101	833 855	1 639	27 659 073
Fécamp	1 331	0	55 888	91 160	0	148 379	0	118	521 011
LE HAVRE	35 873 330	34 084 745	6 421 484	11 723 795	8 343 116	54 018 609	1 006 565	7 769	324 899 470
ROUEN	8 026 098	6 126 715	12 070 153	2 251 240	929 169	22 347 491	0	3 322	31 796 984
Honfleur	43 004	41 006	25 892	20 560	0	89 456	0	54	227 317
Trouville-sur-Mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
CAEN-QUISTREHAM	26 463	0	2 259 431	1 723 859	21 968	4 009 753	970 159	1 809	31 659 676
CHERBOURG	75 726	75 726	0	2 421 528	0	2 497 254	1 241 472	2 761	44 487 380
Carteret-Port-Bail	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Granville	42 126	42 126	85 311	52 657	0	180 094	176 268	403	558 724
SAINT-MALO	345 840	190 199	830 123	577 451	0	1 753 414	950 312	6 711	11 956 613
Le Guideo (Créhen)	0	0	2 723	0	0	2 723	0	6	12 204
Le Légué (St-Brieuc)	0	0	339 800	0	0	339 800	0	394	979 624
Paimpol	0	0	16 630	0	0	16 630	0	96	33 594
Lézardieux	0	0	11 600	0	0	11 600	0	99	14 751
Pontreux	0	0	147 871	0	0	147 871	0	359	580 082
Tréguier	0	0	56 824	0	0	56 824	0	165	285 432
Lannion	0	0	27 800	0	0	27 800	0	124	38 564
Morlaix	0	0	28 919	0	0	28 919	0	188	78 809
Roscoff-Bloscon	0	0	126 048	414 406	0	540 454	574 146	701	-
BREST	819 714	709 359	765 616	176 437	0	1 761 767	0	555	12 216 709
Landerneau	0	0	28 700	0	0	28 700	0	-	-
Le Fret (Crozon)	0	0	2 100	0	0	2 100	0	12	-
Camaret-sur-Mer	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ouessant	49 437	49 437	6 066	0	0	55 503	0	25	163 015
Loctudy	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Port-Abbé	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Quimper-Corniguel	0	0	196 373	2 296	0	198 669	0	196	558 754
CONCARNEAU	40 389	40 389	42 088	0	0	82 477	0	65	357 987
LORIENT	882 699	766 761	2 210 905	36 544	0	3 130 148	0	506	9 279 759
Hennebont	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Vannes	0	0	18 839	19 564	0	38 403	0	-	-
NANTES SAINT-NAZAIRE	17 998 846	17 300 794	5 518 654	1 425 846	206 167	24 943 346	0	1 833	72 783 696
Pormc	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Port-Joinville (Ile d'Yeu)	5 580	5 441	30 184	0	0	35 764	0	165	122 513
Les Sables d'Olonne	3 410	3 400	399 672	98 156	0	501 238	0	353	1 240 864
Marans	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LA ROCHELLE-PALLICE	2 138 488	2 067 560	2 553 615	971 593	0	5 663 696	3 884	923	19 105 694
Rochefort	0	0	322 473	143 837	0	466 370	0	261	1 361 868
Tonnay-Charente	16 513	0	333 861	4 107	0	354 481	0	164	-
Royan	0	0	50 311	0	0	50 311	0	0	-
Mortagne-sur-Gironde	0	0	46 475	0	0	46 475	0	0	-
Izon	0	0	15 202	0	0	15 202	0	11	-
BORDEAUX	5 062 096	4 691 494	3 787 801	796 930	346 253	9 646 827	9 012	1 609	39 509 215
BAYONNE	1 277 803	667 454	1 956 633	62 885	0	3 293 321	0	235	2 946 538
Port-Vendres	28 892	0	0	102 481	0	131 373	0	122	1 528 987
PORT-LA-NOUVELLE	1 382 100	1 256 913	861 760	119 012	64	2 362 872	0	560	5 695 774
SETE	2 146 968	1 799 610	1 431 553	857 445	170 136	4 435 966	68 219	1 203	23 185 105
MARSEILLE	65 603 059	62 626 944	14 080 031	10 639 279	5 372 344	90 322 369	1 113 716	8 895	302 156 000
La Ciotat	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TOULON	0	0	26 017	106 769	0	132 786	213 441	252	5 404 600
Saint-Raphaël	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cannes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Antibes	0	0	0	0	0	0	0	0	0
NICE-VILLEFRANCHE	0	0	194 914	305 675	0	500 589	468 539	681	12 953 814
BASTIA	192 334	191 468	108 000	871 062	0	1 171 396	1 369 057	2 168	85 100 470
L'île-Floresse	0	0	0	67 322	0	67 322	103 407	128	-
Calvi	0	0	0	79 738	0	79 738	121 165	177	-
AJACCIO	232 133	232 133	39 477	640 392	0	912 002	543 409	837	19 282 920
Propriano	852	0	4 181	69 447	0	74 480	91 748	205	4 141 375
Bonifacio	0	0	0	65 479	0	65 479	209 432	1 340	4 151 220
Porto-Vecchio	2 760	2 760	27 832	118 174	0	148 766	5 454	211	1 886 747
Total ports métropolitains	152 869 484	142 491 752	79 322 171	65 000 246	16 178 640	297 191 901	25 281 050	76 933	1 681 490 979
Total ports autonomes	142 800 412	134 283 594	60 756 706	34 281 393	15 978 527	237 838 511	3 679 981	28 824	920 168 882
Total ports d'Etat	152 664 177	142 347 582	76 663 658	63 539 389	16 178 640	292 867 224	23 999 430	70 680	1 577 000 349
Total autres ports	205 307	144 170	2 658 513	1 460 857	0	4 324 677	1 281 620	6 253	104 490 630
GUADELOUPE	488 850	482 073	895 819	1 101 669	979 720	2 486 338	585 391	2 557	28 801 569
FORT-DE-FRANCE	1 064 000	1 059 000	250 000	1 174 000	1 085 000	2 488 000	853 000	1 782	43 000 000
DEGRAD-DES-CANNES	160 933	160 933	278	427 041	286 292	588 252	14	284	3 823 241
Larvot	22 879	22 879	0	0	0	22 879	0	22	167 880
Saint-Laurent-du-Maroni	13 330	13 330	0	0	0	13 330	0	15	109 956
Kourou	22 197	22 197	0	583	165	22 780	0	33	119 168
POINTE-DES-GALET	427 276	398 167	720 058	903 721	672 231	2 051 055	546	466	14 643 653
Mayotte	18 500	18 500	0	71 108	17 396	89 608	1 503	270	-
SAINT-PIERRE ET MIQUELON	138 238	138 238	0	45 250	27 836	183 488	29 476	634	3 830 827
Total des ports d'outre-mer	2 356 203	2 315 317	1 866 155	3 723 372	3 068 640	7 945 730	1 469 930	6 063	94 496 294

Réunie le 30 octobre 1991, sous la présidence de **M. Christian Poncelet, président**, la Commission des Finances a procédé à l'examen des crédits du ministère de l'équipement, du logement, des transports et de l'espace (V - Mer : ports maritimes) pour 1992, sur le rapport de **M. Tony Larue, rapporteur spécial**.

La Commission a décidé de laisser à l'appréciation du Sénat les crédits des ports maritimes (Equipement, logement, transports et espace - V - Mer) pour 1992.