

POUR UN SUIVI CONJONCTUREL DE L'ENVIRONNEMENT:
A PROPOS DES PORTS DU LITTORAL FRANCAIS

Isabelle Ferlin

IFREMER
DRV/SEM84

Juillet 1992

SOMMAIRE

INTRODUCTION

PREMIERE PARTIE : L'INFORMATION EXISTANTE

I Information à caractère juridique

II Information à caractère économique et statistique

III Information à caractère financier

DEUXIEME PARTIE : ELEMENTS SUR LES AMENAGEMENTS PORTUAIRES FRANCAIS

I EVOLUTION ET TENDANCES RECENTES

I.1 Les évolutions juridiques récentes

I.2 Les structures de décisions

I.3 L'activité des ports de commerce

I.4 L'activité des ports de plaisance

I.5 l'activité des ports de pêche

II INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENT

II.1-Situation financière actuelle des ports français

II.2-Les investissements portuaires

Annexes

Eléments de bibliographie

Adresses utiles

INTRODUCTION

Cette étude a pour but d'intégrer les problèmes d'aménagement portuaire et les activités qui y sont liées dans un suivi conjoncturel de l'ensemble des activités économiques en relation avec le milieu maritime.

Le suivi conjoncturel de ce secteur économique passe aussi par l'étude de l'aménagement physique du littoral. Celui-ci concerne la création et le remodelage de sites impliquant des investissements. On peut considérer deux types d'aménagements physiques :

- l'aménagement du littoral : portuaire, touristique, aquacole, halieutique;
- l'aménagement du milieu marin (Abric, 1989).

Un suivi conjoncturel de l'aménagement portuaire du littoral français, suppose en préalable la résolution du problème de l'identification des sources d'information et la caractérisation des secteurs et activités en prendre en compte. On verra par la suite les limites de l'information disponible et les problèmes afférents à la classification des activités selon les nomenclatures statistiques proposées. L'absence de données structurées et localisées est aggravée dans certains cas par des règles de confidentialité.

Du fait de ces difficultés, la première partie de ce rapport est consacrée au recensement des sources d'information générale et à la caractérisation des données existantes. L'information étant à la base de tout suivi conjoncturel, il convient en effet d'être en mesure de savoir où, par qui et comment elle est traitée et les limites auxquelles on se heurte. Ce rapport ne peut prétendre à l'exhaustivité compte tenu des délais et de la période d'exécution de cette étude.

La seconde partie constitue une première synthèse sur les évolutions récentes saisies en termes d'aménagements portuaires, tant d'un point de vue juridique qu'économique et financier.

Cette étude est à considérer comme une première étape destinée à poser les bases pour une étude plus approfondie.

PREMIERE PARTIE

L'INFORMATION EXISTANTE

La mise en exergue des questions relatives à l'information existante au travers de cette première partie pourrait laisser croire à une inversion de la démarche qui nous aurait amené à recenser le tout existant avant même de cerner notre sujet. Il n'en est rien mais il nous a semblé essentiel de bien insister sur ces problèmes d'acquisition et de structuration des données dès lors qu'il s'agit de se placer dans une perspective d'observatoire.

Une remarque immédiate qui ressort de notre travail porte sur la dispersion des données, souvent exclusivement disponibles dans chacun des ports (structures de gestion portuaires). Une enquête décentralisée apparaît certainement comme un moyen incontournable dans l'optique de ce projet.

Toutefois l'enquête portuaire ne pouvait être réalisée dans le cadre de cette mission. Ceci demanderait en effet non pas un mois mais plusieurs mois et certainement plusieurs personnes.

Avant d'aller plus loin sur les caractéristiques de l'information et pour plus de clarté voyons rapidement et de façon relativement synthétique l'organisation générale des ports français. Traditionnellement on classe les ports français selon divers critères relatifs :

- à leur régime juridique : Port Autonome (PA), Port d'Intérêt National (PIN), Port décentralisé;
- à leur activité principale : port de commerce, de pêche, ou de plaisance.

Cette classification suppose que nous laissons de côté les ports fluviaux.

Le tableau suivant récapitule également les structures de décision et de financement de ces ports; les ports autonomes et d'intérêt national relevant de la compétence de l'Etat, les ports décentralisés de la commune ou du département.

En tenant compte de cette classification des ports français, on se propose d'appréhender l'information selon les trois axes suivants :

- l'information à caractère juridique;
- l'information à caractère économique (activités/secteurs);
- l'information à caractère financier (gestion).

I L'INFORMATION A CARACTERE JURIDIQUE

C'est à ce jour, sans doute, le domaine en matière d'information qui pose le moins de problème. La législation et la réglementation des ports est parfaitement spécifiée par les lois dans le "Code des ports maritimes" publié par la sous direction des Affaires Sociales Administratives et Juridiques de la Direction des Ports et de la Navigation Maritime (DPNM). Ce service de la DPNM peut de plus, donner des renseignements directement a propos de ce domaine.

Des analyses des évolutions du cadre juridique des ports sont accessibles. Les rapports d'information à l'Assemblée Nationale reprennent certaines publication de la DPNM, des travaux des élèves de l'ENNA présentent également des analyses de l'évolution des régimes administratifs des ports français comme celui de Louis Moissonier sur les réformes de 1965 : "L'évolution du régime administratif et financier des ports français". Ces aspects sont aussi traités dans une littérature relativement abondante. Cependant, on remarque que ces ouvrages ne sont pas très récents, liés aux principales réformes du cadre juridique des ports français datant essentiellement de 1965 et de 1983.

En définitive, l'information juridique est accessible. Il est intéressant de noter un certain décalage entre les textes et la réalité. Par exemple si la classification des ports selon 3 régimes juridiques semble bien établie par les textes on s'aperçoit qu'en réalité certains PIN pourraient être classés en tant que Port Autonome, d'autre comme Port décentralisé.

II L'INFORMATION A CARACTERE ECONOMIQUE

Le traitement et la saisie de cette information suppose que l'on intègre la classification fonctionnelle des ports en abordant successivement les ports de commerce puis les ports de pêche et de plaisance.

Pour les premiers, l'évolution du trafic maritime est entièrement suivi par la Direction des Ports et de la Navigation Maritimes. L'information y est centralisée et accessible et ne pose pas à cet égard de problème particulier. L'ouvrage "Statistiques de l'exploitation des Ports Maritimes" que publie chaque année la sous direction des Affaires Economiques et Financières donne les chiffres du trafic portuaire français. On peut y trouver des statistiques relatives à tous les ports de commerce français, au trafic de marchandises classées par catégorie, au trafic de voyageur... (Cf annexes)

Le "Bilan de l'activité des ports français de commerce", est une synthèse de l'évolution de l'activité portuaire en France reprenant les principaux secteurs d'activité. Ces analyses restent cependant assez générales. Essayer de passer à une étude plus approfondie des secteurs en voulant dégager par exemple, quel sont ceux déficitaires ou bénéficiai devient plus difficile; ces informations existent mais sont souvent confidentielles.

L'approche des entreprises implantées dans ces ports de commerce (intervenants aussi bien au niveau de l'infrastructure portuaire que dans la zone industrialo portuaire) est rendu difficile par l'inexistence d'un recensement général spécifique et l'absence de centralisation de données. En l'état, seule la solution d'une enquête de terrain pourrait permettre de pallier à cette situation.

Dans le cas des ports de pêche, une synthèse générale systématique annuelle n'existe pas. Par contre, à partir de différentes sources d'information dont la Direction des pêches, le Fonds d'Intervention et d'Organisation des Marchés, le Comité Central des Pêches Maritimes... on est en mesure d'obtenir les renseignements permettant de suivre les séries statistiques des débarquements, des effectifs bateaux, des effectifs marins, des acteurs économiques présents sur les marchés (acheteurs et vendeurs inscrits), des entreprises de mareyage et effectifs employés.

L'Association des Directeurs et Responsables des Halles à marées publie un annuaire des halles à marées chaque année, ce qui permet d'avoir une idée du tonnage de chaque port de pêche. L'IFREMER à travers différents rapports participe également à la structuration et à la production de données relatives au secteur. Les échelles de temps et d'espace retenues par les différents producteur d'information ne sont pas

forcément homogènes mais l'élaboration de séries à titre d'observatoire reste malgré tout possible (Fallon, 1991). On peut aussi suivre grâce à des journaux spécialisés dans l'activité de la pêche, comme "Le Marin" ou "France Eco Pêche", les évolutions du secteur de façon périodique.

S'agissant des ports de plaisance et en l'absence de statistiques nationales en provenance de l'Etat ou de la Fédération Française des Ports de Plaisance, il est difficile d'apprécier le taux d'occupation des ports, le nombre de mouillages, l'utilisation saisonnière des ports, leur répartition par taille et par catégorie... Ceci rend "difficile la définition d'une politique d'aménagement ou d'équipement adaptée à une demande solvable qui de toute évidence existe si on se réfère au nombre d'unités immatriculés" (Cf la revue Maritime N°407 Novembre-Décembre 1987 : "L'industrie nautique française au second rang mondial"). Une littérature beaucoup plus abondante permet de mieux suivre le secteur des constructions nautiques.

L'ouvrage de J.Louis Mauvais: "Les ports de plaisance : Impact sur le littoral" (IFREMER), dresse un inventaire des effets induits par la construction des ports de plaisance et leur exploitation sur le milieu marin. Cette étude soulève également le problème des données, souvent "hétérogènes, incomplètes et difficiles à interpréter".

III L'INFORMATION A CARACTERE FINANCIER

Les renseignements relatifs à la situation financière des ports (financement, investissement, endettement...), restent souvent soumis à des modalités d'accès et de manipulation contraignantes dans les quelques cas où elles sont disponibles.

Les analyses financières accessibles relatives aux ports quelque soit leur catégorie, sont d'ordre très général. Pour les PA et les PIN, on peut obtenir des évolutions moyennes tout port confondu. Ce sont donc des documents qui ne permettent pas d'apprécier véritablement les disparités entre les ports. La DPNM possède port par port des informations très complètes sur la situation financière des PA et des PIN, cependant ces informations restent confidentielles. La méthode d'enquête directe auprès des ports, déjà évoquée précédemment permettrait de remédier en partie à cette situation. Il en va de même pour les ports de pêche.

En ce qui concerne les ports de plaisance, un document concernant les budgets et les modalités de gestion des ports devrait être publié par la Fédération Française des Ports de Plaisance à la fin de 1992.

Connaître les modes de financement des ports français peut sembler plus facile. Les conditions de financement sont soumises à réglementations précises. On peut donc chiffrer globalement la participation de l'Etat et des collectivités locales, la part de l'autofinancement et les emprunts. La DPNM contrôle les évolutions du financement des ports et en particulier les accords d'emprunts.

Malgré ce, une connaissance plus fine des situations individuelles au regard des taux de participation reste déjà plus difficile. En ce qui concerne les ports de pêche, le financement des investissements est un véritable "chassé-croisé" entre les intervenants.

Les informations relatives aux projets en cours de réalisation sont généralement très difficiles à obtenir et notamment les estimations de coût, les prévisions de rentabilité l'évaluation des retours financiers, les co-financements engagés. Quelques informations dispersées restent accessibles, d'une qualité médiocre (peu précises); la confidentialité reste là encore la règle contraignante.

En guise de conclusion sur cette première partie, il convient de retenir les premiers endroits où l'on peut trouver une information centralisée : la Direction des Ports, la Direction des pêches, et la Fédération Française des Ports de Plaisance (liste non exhaustive). On trouve également des ouvrages et des articles à la DATAR : Département à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale, ainsi qu'auprès de l'Association "Villes et Ports". On trouvera en fin de rapport une liste des différents ouvrages et articles assez récents et qui ont été utilisés dans la deuxième partie de ce rapport. Une littérature abondante existe sur l'aménagement portuaire du littoral. Elle date essentiellement des années 1960-1970, époque à laquelle la croissance et la construction des ports fut à l'origine de nombreux écrits.

DEUXIEME PARTIE

ELEMENTS SUR LES AMENAGEMENTS PORTUAIRES FRANCAIS

Le mode de gestion et de financement des ports français varie selon le régime juridique de ces ports. Il existe dans le cadre de la loi N°83-663 du 22 Juillet 1983, Art 6, qui complète la loi N°83-8 du 7 Janvier 1983, trois régimes juridiques des ports français :

-ceux qui relèvent de la compétence de l'état, Ports Autonomes et Ports d'Intérêt National

-ceux qui sont décentralisés.

Cette distinction marquait un objectif de clarification de l'intervention des institutions nationales ou régionales et locales vers une plus grande autonomie de gestion des ports et une moindre dispersion des moyens financiers de l'Etat susceptible de privilégier des actions concentrées sur les ensembles portuaires de taille internationale (séminaire juillet 1988, ENA).

I EVOLUTIONS ET TENDANCES RECENTES.

I.1 Les évolutions juridiques récentes.

Les grandes réformes en matière de régime financier et administratif des ports datent de 1965. **Six grands ports français sont alors dotés d'un statut d'établissement public industriel et commercial**, (loi du 29 juin 1965, articles 1 et 2). Ils "assurent concurremment une mission de service public à caractère administratif, en ce qui concerne notamment l'aménagement, l'entretien et la police des aménagements et accès du port, et une activité de nature industrielle et commerciale, en ce qui concerne en particulier l'exploitation des outillages du port...". Il s'agit des ports de Marseille, du Havre, de Dunkerque, de Nantes Saint-Nazaire, de Rouen et de Bordeaux. On compte également le port de la Guadeloupe en tant que port autonome (Cf annexes).

Les causes de l'institution de ce régime s'expliquent à la fois par des facteurs internes et externes à l'économie nationale. Les causes internes se trouvent dans le contexte particulier qui marque la fin de la période de reconstruction, la concentration des activités portuaires dans des sites privilégiés et la transformation du rôle des ports qui deviennent des pôles de développement affirmant leur vocation industrielle.

Les vecteurs externes se trouvent dans l'ouverture de la concurrence, au moment où les protections disparaissent, les techniques des transports maritimes évoluant rapidement (Moissonier).

→ ANNÉE ?

Plus tard, la loi de décentralisation du 22 juillet 1983 fait dépendre 23 ports de commerce et de pêche français (17 en métropole, 6 dans les DOM) de l'Etat et des Chambres de Commerce et d'Industrie qui en deviennent concessionnaires. L'Etat est responsable de l'ensemble des infrastructures (digues, quais, bassins, travaux de construction et d'aménagement) mais il concède généralement ces ports aux CCI locales. Ces dernières participent financièrement, par voie de fonds de concours, à la réalisation de travaux d'infrastructure et supportent totalement les dépenses se rapportant aux infrastructures et à l'exploitation. (rapport d'information sur les ports autonomes N°1144 Assemblée Nationale). Les ports classés selon ce régime sont les suivants (Art. R.*121-7) :

- Métropole : Calais, Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Caen-Ouistreham, Cherbourg, Saint-Malo, Brest, Le Fret, Roscanvel, Concarneau, Lorient, La Rochelle, Bayonne, Port-La-Nouvelle, Sète, Toulon, Nice, Ajaccio, Bastia.
- Outre-mer : Fort de France (Martinique), Degrad-des-Cannes et Larivot (Guyane), Saint-Pierre et Miquelon, Pointe-des-Galets (Réunion) (Cf carte en annexe).

Le département est compétent pour créer, aménager et exploiter les autres ports maritimes de commerce et de pêche dans le respect des dispositions prévues par le Code des Ports Maritimes et des prescriptions des Schémas de Mise en Valeur de la Mer (SMVM) institués par l'article 57 de la loi n°83-8 du 7 janvier 1983 qui pose le principe de leur élaboration par l'Etat et de leur approbation par un décret en Conseil d'Etat.

Du point de vue financier l'Etat continue à participer aux travaux d'équipement d'infrastructure des ports départementaux. Il verse une participation dans le cadre du concours particulier géré par le Ministère de l'Intérieur et créé au sein de la dotation générale de décentralisation. Le taux de concours est fixé par décret chaque année. Pour 1989 il était de 14,5%.

* Les Communes sont devenues compétentes pour créer, aménager et exploiter les ports de plaisance (1). Elles doivent concilier des impératifs parfois opposés :

- présenter un programme d'aménagement dans le respect des dispositions de la Loi Littoral, du Code des Ports Maritimes et des SMVM;
- trouver un équilibre financier et gérer l'installation portuaire.

Elles disposent de la gestion du domaine public portuaire, mais en l'absence de SMVM dont l'état détient la responsabilité (décret du 5 déc 86), la création ou l'extension des ports de plaisance est autorisée par le Préfet sur proposition de la collectivité territoriale intéressée et après avis du ou des Conseils Régionaux intéressés (Art 6 de la loi du 22 juil 83).

Si le statut des Ports Autonomes et des ports décentralisés est précis, les responsabilités des PIN sont partagées puisqu'ils dépendent de l'état mais en réalité leur financement à 80% n'est pas national. De plus, pour certains PIN on peut considérer que leur poids économique est tout aussi important que celui de certains ports autonomes. Il faudrait peut être reclasser ces ports comme port autonome ou port décentralisé.

I.2 Les structures de décisions.

Les actions qui participent de la gestion d'un port peuvent se regrouper sous les deux rubriques principales suivantes :

- l'aménagement des installations portuaires;
- l'exploitation commerciales des outillages.

La loi N°83-675 du 26 juillet 1983 a entraîné au cours de l'année 1984 certaines mutations au niveau des structures portuaires.

Pour les ports autonomes, l'administration est assurée par un Conseil d'Administration qui est assisté d'un directeur (Art L 112-1 du Code des ports maritimes). Le Conseil d'Etat détermine la composition du Conseil d'Administration par décret. Depuis 1984, la composition du Conseil a été modifiée au profit d'une plus grande représentation des collectivités locales, des personnels des ports et des usagers. Ainsi celui ci comprend :

- pour moitié des membres désignés par les CCI et les collectivités locales, des représentants du personnel et des ouvriers du port.
- pour l'autre moitié des membres représentant l'Etat et des personnalités choisies parmi les principaux usagers du port ou désignés en raison de leur compétence dans le domaine portuaire (Art. L.112-2 du Code des ports maritimes).

Le mode de désignation des représentants des salariés se fait maintenant par élection et non plus par décret.

Pour les Ports d'Intérêt National la gestion des ports de commerce et de ports de pêche est assurée par un chef de service extérieur du ministère chargé des ports Maritimes dans la circonscription duquel sont situés ces ports (Art R*121-1 du Code des Ports Maritimes). En 1984 des Conseils Portuaires ont été créés afin d'émettre des avis sur les les affaires du port (Art R*142-1 du Code des Ports Maritimes).

Enfin pour les ports décentralisés leur gestion est placée sous la responsabilité :

- du Président du Conseil Général dès lors qu'il s'agit de ports départementaux,
- du Maire pour les ports communaux.

Dans les deux cas ils sont assistés par un Conseil portuaire (1) (selon l'article R 615-1 du Code des ports maritimes). La Région, le Département ou la Commune ont la possibilité de concéder l'aménagement et l'exploitation des ports pour lesquels ils sont compétents à des personnes publiques ou privées (Art 5 et 6 de la loi du 22 juillet 83).

I.3 L'activité des ports de commerce.

En 1991, le commerce extérieur de la France a progressé de 2,2 % en volume débarqué (458 millions de tonnes). Cette progression est due en partie à un accroissement de 3,3% des importations, les exportations dans le même temps restant stables. En valeur le commerce extérieur de la France s'élève à 2800 milliards de francs (+4,5%). Ainsi, avec 6 % du commerce mondial (en 1990) la France se place au quatrième rang mondial des pays exportateurs et les ports maritimes français assurent au total 50 % du volume du commerce extérieur, ce qui représente près de 25 % en

(1) Cf annexe sur l'organisation du Conseil portuaire

valeur. Cette part tend à diminuer depuis plusieurs années du fait de la baisse des importations d'énergie, de la croissance du commerce par route lié au développement des échanges intercommunautaires et des évolutions des échanges par fret aérien.

En 1991, l'activité des ports de commerce métropolitains a augmenté de 2,5 % soit en valeur 304,5 Mt, avec une forte hausse des entrées (4,3 %), et une baisse de 2,2 % des sorties. En 1989, plus de 80 % de ce trafic était assuré par les ports autonomes, environ 18% par les PIN et un près de 2 % par les ports décentralisés. Les dépenses d'acheminement par mer via les ports français (activité portuaire directe) représentent environ 47.5 MM de francs qui se sont répartis comme suit:

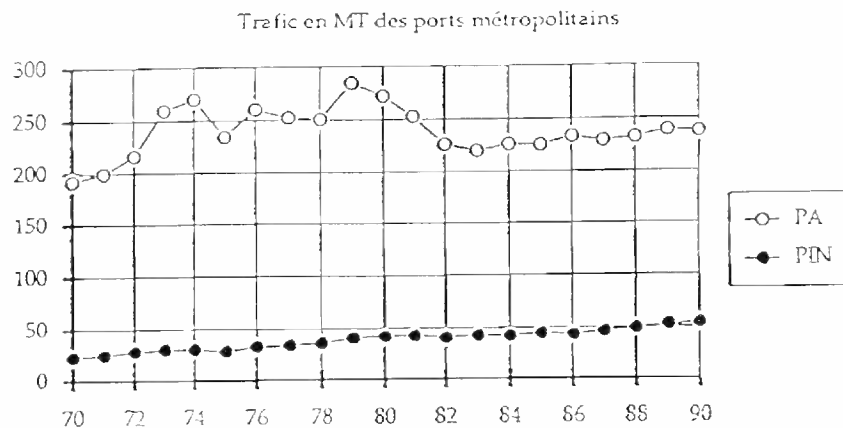
- maillon maritime : 30 MM de Frs;
 - passage portuaire : 10 MM de Frs;
 - acheminement terrestre : 7,5 MM de Frs.
- (source DPNM)

Les ports de commerce sont caractérisés par un ensemble d'installation qui sont conçues et exploitées pour assurer un transfert de marchandises entre des navires de mer et différents moyens de transports terrestres. Le port constitue donc un maillon d'une chaîne de transport multimodale. "Il est le point où la chaîne s'interrompt pour effectuer des changements multimodaux". Le transport maritime "présente alors les caractéristiques d'une activité industrielle hautement capitalistique (achat de navires, investissements en parc de conteneurs, système informatique de suivi de la marchandise, installations terrestres)" (Abric, 1989). Ils représentent donc pour le pays auquel ils appartiennent un intérêt stratégique et économique lui permettant de communiquer avec le reste du monde.

Si on observe maintenant chacune des catégories de port on constate quelques divergences au regard des évolutions d'activité.

Pour les ports autonomes, la grande période du trafic maritime est celle des années 1973-1980 au cours de laquelle il ont connu un pic historique (1979). On peut rappeler que le trafic jusqu'en 1974 croît à cause des importations de pétrole. La baisse en 1975 est compensée par la croissance du charbon. A partir de 1980, la mise en service progressive des centrales nucléaires a fait chuter ces importations (Cf graphique 1).

Graphique n°1 : Evolutions du trafic des ports autonomes (source DPNM).



Depuis 1984-86, on note une certaine stabilité en moyenne du trafic maritime. Cependant la situation diffère d'un port à l'autre. Par exemple, si les ports de Nantes-Saint-Nazaire ou de Rouen sont dans une phase de croissance, le PA de Bordeaux a connu une chute de son trafic maritime à cause de la perte de ses raffineries et donc, de ses infrastructures industrielles. Son trafic actuel est lié à l'agro-alimentaire, à l'industrie des engrais et aux importations de produits raffinés. Une moyenne du trafic maritime est donc un indicateur à manier avec précaution car il recouvre des situations économiques très disparates et ne suffit pas à saisir les dynamiques ou restructurations en cours dans chacun des ports spécialisés.

Depuis 1988, la reprise générale de l'économie a eu une influence sur le trafic maritime. La hausse de la consommation de pétrole est certainement une des causes explicatives. De plus on a constaté une reprise des importations de charbon due à la baisse de l'utilisation par EDF de l'hydro-électricité (2). Cette reprise aussi s'est traduite de façon différente suivant les ports autonomes. Au Havre, entre 1987 et 1990, le trafic conteneurisé a augmenté de 50 %. Une des causes étant les reports de trafic dans les ports anglais à cause de conflits sociaux en Grande Bretagne. A Marseille, par contre, il est resté stable à cause de deux grèves importantes de dockers qui l'ont rendu moins fiable.

Les ports d'intérêt national sont les concurrents directs des ports autonomes. Cela tient à l'identité de nature des deux catégories de port. Ils ont globalement accru leur part de marché grâce à des mutations importantes. En effet, les années 1980 ont été propices à une croissance régulière et soutenue (Cf graphique 1). Ceci s'explique par l'entrée de la Grande Bretagne dans la CEE en 1973, ce qui a fortement développé le trafic transmanche. Davantage que pour les ports autonomes les situations entre les différents de cette catégorie sont contrastées. Ainsi Calais connaît une période de croissance exceptionnelle, comparable en chiffre d'affaires à celle des ports autonomes de Marseille ou du Havre. Il totalise 55 % du trafic transmanche (France et Belgique confondues), réalise 30 % du chiffre d'affaires des PIN, ce qui fausse considérablement la moyenne du trafic des PIN.

Comme on l'a vu précédemment, toutes les catégories de port sont soumises aux variations ou modifications des matières échangées par voie de mer. Le conditionnement de ces matières transportées évolue selon les produits concernés et au gré de quelques innovations (qualité, sécurité, rentabilité...) qui obligent les ports à des adaptations structurelles et acquisitions d'outils de débarquement et de stockage nouveaux. Il semble donc important de suivre les évolutions de tendance des échanges par catégorie de produit. On retiendra ici comme angle d'approche, directement la spécificité du conditionnement.

Le trafic des marchandises peut être classifié selon leur mode de conditionnement au cours de leur transport en trois groupes :

- les liquides en vrac : comportant les liquides transportés dans des cuves aménagées dans les navires, les solides dissous dans une solution liquide ainsi que les gaz liquéfiés (gaz naturel, méthane...);
- les solides en vrac : marchandises sèches dont la structure ne permet pas le dénombrement (combustibles minéraux solides, minéraux ferreux ou non...);

(2) On peut rappeler que les sources d'énergie utilisées par EDF sont les suivantes : les centrales d'énergie nucléaire (à 75%), l'hydro-électricité, le charbon national et le charbon importé. Ceci montre bien la difficulté rencontrée pour pouvoir prévoir le trafic maritime qui subit de nombreuses fluctuations conjoncturelles. Ici les importations de charbon sont le résidu de l'utilisation d'énergie par EDF.

- les marchandises diverses : tout ce qui ne rentre pas dans les deux précédents groupes. Si les deux premiers groupes sont relativement homogènes celui-ci est un ensemble très hétérogène comportant des marchandises conditionnées, des unités de charges (remorques, voitures...), les marchandises en conteneurs (caisse, carton, paquets, fûts...), les colis lourds et des marchandises dont le conditionnement n'a pu être apprécié.

Actuellement les secteurs à profit sont le pétrole et en général les vracs solides, ainsi que les passagers. Le secteur en croissance est celui des marchandises diverses (particulièrement sur les conteneurs ces dernières années). Les ports autonomes ont en effet voulu inciter à faire des gains de productivité sur ces trafics en renouvelant l'outillage et en appliquant des tarifs incitatifs. Ce secteur utilise une manutention importante et peu compétitive. Ceci explique donc que ce secteur soit déficitaire. L'équilibre financier du trafic est ainsi dû pour l'essentiel au pétrole et vracs (Cf graphiques 2, 3, 4 et 5). Globalement en 1991 le trafic des marchandises peut être décomposé comme suit selon le statut des ports (source DPNM).

Répartition des trafics selon le statut des ports.

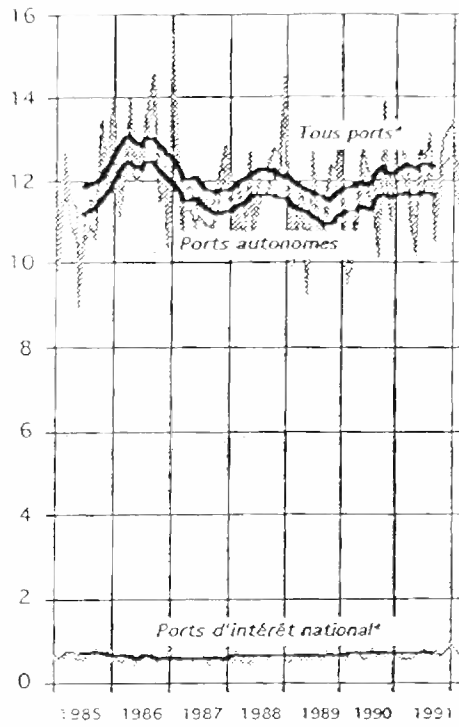
Unité : Millions de tonnes	P.A.	P.I.N.	Autres	Total
Vracs liquides	148,32	10,15	0,19	158,66
Part du total des ports (%)	93,48%	6,40%	0,12%	100,00%
dont produits pétroliers	140,59	5,26	0,15	146,00
Part du total des ports (%)	96,29%	3,61%	0,10%	100,00%
Vracs solides	61,35	16,32	2,49	80,15
Part du total des ports (%)	76,54%	20,36%	3,11%	100,00%
Marchandises diverses	35,31	28,95	1,42	65,68
Part du total des ports (%)	53,76%	44,07%	2,17%	100,00%
dont roulier	12,40	24,68	0,76	37,83
Part du total des ports (%)	32,77%	65,23%	2,00%	100,00%
dont conteneurs	15,98	0,26	0,00	16,24
Part du total des ports (%)	98,39%	1,61%	0,00%	100,00%
Total	244,98	55,42	4,10	304,50
Part du total des ports (%)	80,45%	18,20%	1,35%	100,00%

(source DPNM)

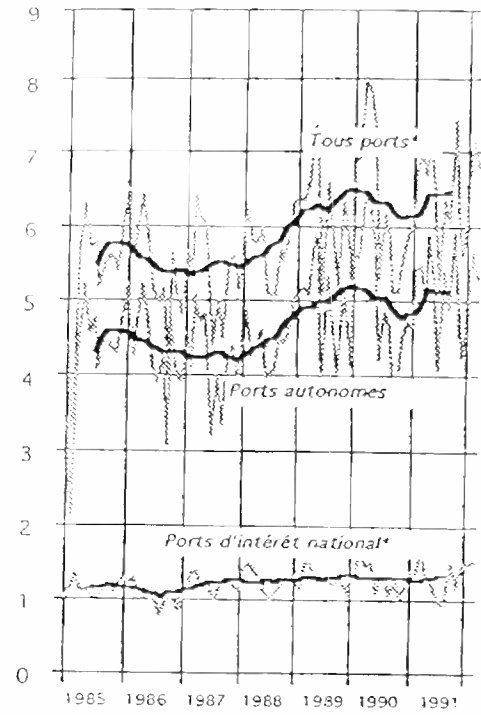
On retiendra que les PA réalisent environ 80 % du volume total échangé dans les ports métropolitains, soit près de la totalité du trafic des vracs liquides qui représentent 60 % de leur trafic total. Les vracs solides représentent 25 % du total et les marchandises diverses 15 %. Le trafic roulier constitue la principale composante des PIN (44 % du total), alors que les autres ports métropolitains ont un trafic dominant mais faible en valeur absolue, en ce qui concerne les vracs solides.

En guise de conclusion, on peut donc dire que globalement le trafic maritime est relativement stationnaire depuis 1985, avec toutefois une légère progression continue. Les Ports Autonomes en réalisent la plus grande partie même si les Ports d'Intérêt National accroissent leur part de marché.

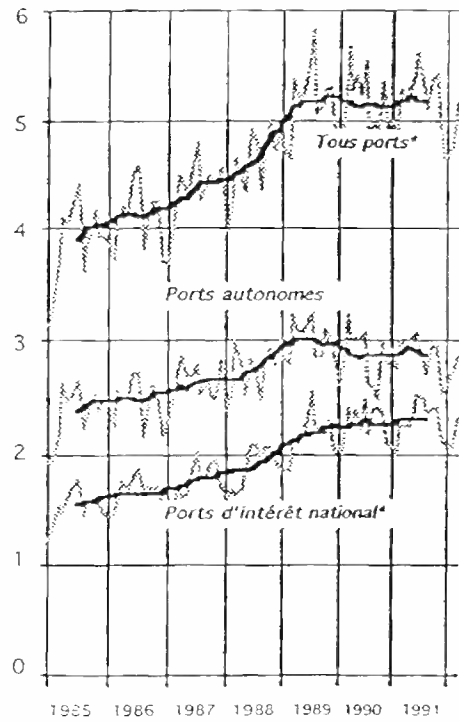
Graphique 2 : Produits pétroliers
(vracs liquides en M de T)



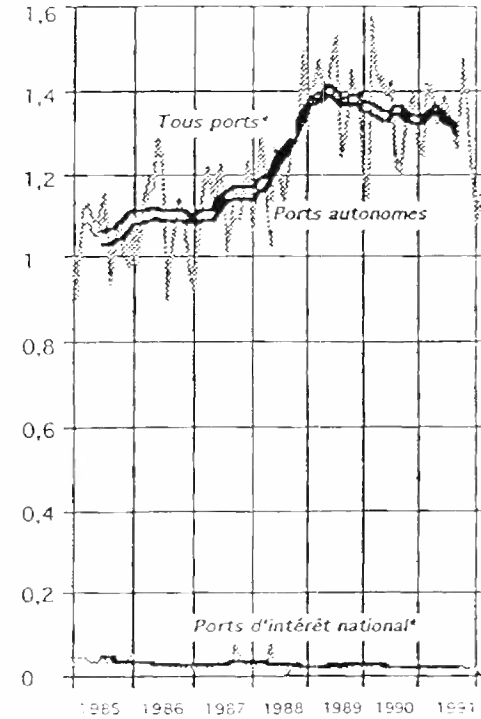
Graphique 3 : Vrac solides
(en M de T)



Graphique 4 : Marchandises diverses
(en M de T)



Graphique 5 : Conteneurs
(en M de T)



* : ports métropolitains dont le trafic annuel dépasse 1Mt

— : Moyennes mobiles centrées d'amplitude 12 mois

I.4 L'activité des ports de plaisance.

Jusqu'au début des années 1960, il n'existait pas à proprement parlé de port réservé aux navires de plaisance. Ceux-ci utilisaient les ports de pêche ou de commerce. La grande époque de construction des ports réservés exclusivement à la plaisance : 1965-1980, correspond au développement de ports "lourds" à flot. Environ 180 ports de ce type ont été créés (soit 75000 places à flot auxquelles s'ajoutent près de 48000 autres postes dans les ports de pêche et de commerce, et 10000 places dans les 300 ports fluviaux).

Au début des années 1980, après une période de stagnation de nombreux projets sont à nouveau conçus. La stratégie dominante s'explique par une vision prospective de la place et du rôle des ports de plaisance qui tend à considérer que celui-ci sera dans les années 1990 un élément moteur du développement nautique. Il n'est plus alors synonyme de "parking de bateaux". De plus, on essaie de les associer à des programmes immobiliers pour limiter les risques financiers (3). En effet, les coûts de réalisation très variables restent élevés du fait de la raréfaction des sites disponibles, des coûts de construction et d'exploitation (le coût d'un anneau est passé en 10 ans de 30000 à 80000 Frs, et peut atteindre 200000 Frs), des incidences sur l'environnement et des modes de gestion. De plus "l'entretien et le fonctionnement supposent des coûts récurrents pesant lourd sur le budget des stations balnéaires dont les résidents permanents supportent le poids par l'intermédiaire d'impôts locaux disproportionnés" (Abric, 1989). Près de 12500 personnes vivent directement de cette industrie de la navigation de plaisance, qui réalise un chiffre d'affaires de 8 milliards.

Aujourd'hui on compte environ 250 ports de plaisance représentant 150000 postes d'amarrage ou de mouillage avec une quarantaine de projets en cours sur le littoral français. Ces projets sont d'autant plus nécessaires que le parc a augmenté de 5 % par an dans les années 1980 et compte à présent environ 750000 bateaux. De ce fait, la majorité des ports actuels est saturée par des bateaux dont le nombre de sorties est relativement faible. Pour satisfaire la seule demande en place pour les bateaux habitables de plus de deux tonnes, il serait nécessaire de créer chaque année près de 7000 places, ce qui correspondrait à la construction d'une quinzaine de ports (Michel, 1988). Cette évolution tendrait à montrer que malgré une chute au niveau mondial de la plaisance, la France conserve un marché florissant. Cependant, en 1991 le marché a connu une récession brutale entre 30 et 40% ; cette crise révèle une certaine fragilité structurelle même si la France est aujourd'hui au deuxième rang mondial pour la navigation de plaisance. Elle reste malgré tout largement derrière les Etats-Unis.

I.5 L'activité des ports de pêche

En France, cette activité représente une production de 600000 tonnes pour l'année 1991 (800000 T si on inclue les coquillages). Cela représente un chiffre d'affaires de 8 milliards de francs pour un nombre de personnes employées de l'ordre de 18000 marins (environ 24000 en prenant en compte les travailleurs occasionnels). On distingue traditionnellement deux types de pêche : la pêche industrielle et la pêche artisanale. La pêche industrielle est faite de navires appartenant à des sociétés. L'armateur n'est pas le patron embarqué du navire. La longueur des navires est généralement supérieure à 40 mètres. Les ports de pêche industrielle français sont Boulogne, Lorient, et La Rochelle (ce dernier n'accueille plus que deux navires). On distingue de la pêche industrielle, la pêche semi-industrielle pour laquelle les navires employés mesurent entre 30 et 40 mètres. Les flottilles se retrouvent dans les trois ports cités ci-dessus ainsi qu'à

(3) Cf "Ports de plaisance : vers des stations nautiques intégrés" Le Figaro 30/06/89.

Concarneau. On dénombre aujourd'hui près de 200 navires. On peut mentionner encore l'existence de quelques chalutiers congélateurs. Cette pêche représente 40 à 45 % de la production totale connue en volume, 35 à 40 % en valeur.

La pêche artisanale se caractérise d'abord par le fait que le patron de pêche est propriétaire du navire. Les types de navires sont très variés. On trouve aussi bien des bateaux de 3 mètres de long non motorisés (il en existe environ une centaine en France), que des navires de 25 mètres de long qui s'apparentent aux navires de pêche industrielle et se retrouvent en compétition avec les semi industriels sur les mêmes espèces et souvent les mêmes lieux de pêche. On compte environ 8000 navires de pêche artisanale.

La diversité des navires implique des équipements à terre aussi variés. Le port de pêche est l'endroit dans lequel s'opèrent le plus souvent les premières transactions et transformations du poisson. Outre l'infrastructure portuaire il est constitué pour les plus grands ports d'une criée sur laquelle les produits de la mer sont vendus. Autour de celle-ci se concentrent des équipements commerciaux, des ateliers de mareyage, gares routières, systèmes de collecte, de stockage... On compte environ 42 criées placées dans les ports de pêche les plus importants. (Cf le classement des criées françaises ci-après).

L'évolution des ports de pêche est assez différente d'un port à l'autre. Pour beaucoup, l'année 1991 fut une mauvaise année ce qui s'est traduit par la chute des débarquements accompagnée la plupart du temps par une chute du chiffre d'affaires. Certains ports ont des situations inquiétantes comme le port de Lorient dont la production est passée entre le milieu des années 1980 et 1991 de 70000 T à 42000 T. Ce tonnage devrait baisser encore en 1992 pour atteindre les 35000 T. Les causes d'une telle situation sont, entre autre la raréfaction des ressources due au développement intensif des capacités de capture sur les décennies antérieures en Europe. A travers les programmes d'Orientation Pluriannuels, la Communauté Européenne tente de réduire la flotte de pêche à un niveau d'effort de pêche plus adapté aux ressources. En France, le plan Mellick y a répondu en réduisant brutalement de 10 % la puissance motrice de la flottille de pêche française.

Ainsi l'activité de la pêche est actuellement dans une période charnière. Elle commence à être de plus en plus organisée et s'intègre dans un circuit économique complexe devant répondre à des normes économiques, techniques et sanitaires nouvelles. Dans ces conditions, chaque port doit assurer au mieux la commercialisation des produits. Les ports de pêche français sont dans une phase d'investissement importante visant à moderniser leurs installations. Les systèmes de vente informatisé se développent de plus en plus. Ces investissements induisent un effort de concentration des moyens à terre notamment en ce qui concerne notamment la modernisation des ateliers de mareyage. Cette phase d'investissement est sous-tendu par les nouvelles normes promues par la Communauté Européenne en matière de "modernisation de la commercialisation et de transformation des produits de la mer", objectifs concrétisés par des programmes opérationnels (Cf paragraphe sur "les investissements et le financement des aménagements portuaires").

CLASSEMENT DES CRIÉES FRANÇAISES en 1991

(en valeur débarquée)

		Apport en T.	Val. Milliers F.	Prix en KF
1	BOULOGNE	64.031	618.317	9.66
2	LORIENT	42.362	526.739	12.43
3	CONCARNEAU	31.120	477.992	15.36
4	LE GUILVINEC	13.857	306.554	22.12
5	LES SABLES-D'OLONNE	9.414	202.596	21.52
6	SAINT-GUENOLE	11.325	191.229	16.88
7	LOCTUDY	8.002	170.931	21.36
8	DOUARNENEZ	10.121	144.681	14.29
9	LA TURBALLE	10.045	133.637	13.30
10	PORT-EN-BESSIN	10.506	127.422	12.13
11	LA ROCHELLE	6.942	126.016	18.15
12	S' GILLES-CROIX-DE-VIE	8.050	124.628	15.48
13	LA COTINIÈRE	3.951	104.821	26.53
14	DIEPPE	7.915	93.010	11.75
15	SAINT-JEAN-DE-LUZ	4.872	92.358	15.95
16	BAIE DE SAINT-BRIEUC	5.879	91.128	15.50
17	HENDAYE	4.048	86.388	21.34
18	ILE D'YEU	2.581	84.626	32.78
19	LE CROISIC	2.534	81.118	32.00
20	SETE	4.440	77.620	17.48
21	CHERBOURG	6.750	74.960	11.10
22	NOIRMOUTIER	2.774	70.099	25.27
23	GRANVILLE	6.859	66.688	9.72
24	SAINT-MALO	5.315	65.024	12.23
25	ARCACHON	1.878	57.746	30.74
26	FECAMP	3.945	43.754	11.09
27	DUNKERQUE	1.775	40.385	22.75
28	ROYAN	1.058	40.166	38.00
29	LESCONIL	1.377	38.456	27.91
30	AUDIERNE	987	34.922	35.37
31	GRANDCAMP	1.857	33.961	18.29
32	QUIBERON	1.291	33.360	25.00
33	LE GRAU-DU-ROI	1.629	30.318	18.61
34	PORT-DE-BOUC	1.520	28.023	18.43
35	ROSCOFF	847	22.302	26.33
36	HONFLEUR	990	19.029	19.21
37	PORT-LA-NOUVELLE	924	18.391	19.90
38	AGDE	1.136	16.200	14.25
39	SAINT-NAZAIRE	527	14.723	27.94
40	PORT-VENDRES	677	12.520	18.48
41	CAMARET	386	10.715	27.75
42	GRAND-FORT-PHILIPPE	360	7.095	19.69
43	MARSEILLE	-	-	-

(1) Les apports de poisson bleu commercialisés par les OP n'entrent pas en ligne de compte.

ANNUAIRE DU HALLES A MAREE 1992

Association des Directeurs et Responsables des halles
à marée de France

II INVESTISSEMENTS ET FINANCEMENT

II 1 La situation financière des ports français

Pour les ports autonomes, la situation financière s'analyse sur la base de la production vendue des ports. La production vendue comprend les éléments suivants :

- les droits de port : ceux-ci correspondent aux taxes sur les navires, sur les biens et services, les passages et le stationnement des navires. Ils sont affichés au 31 décembre de chaque année. Ils varient en fonction de l'évolution du trafic et des tarifs, soit de +2.5 à 3 % par an. Il est à prévoir que ceux-ci ont chuteront en 1992 à cause des nombreuses grèves qui ont eu lieu;

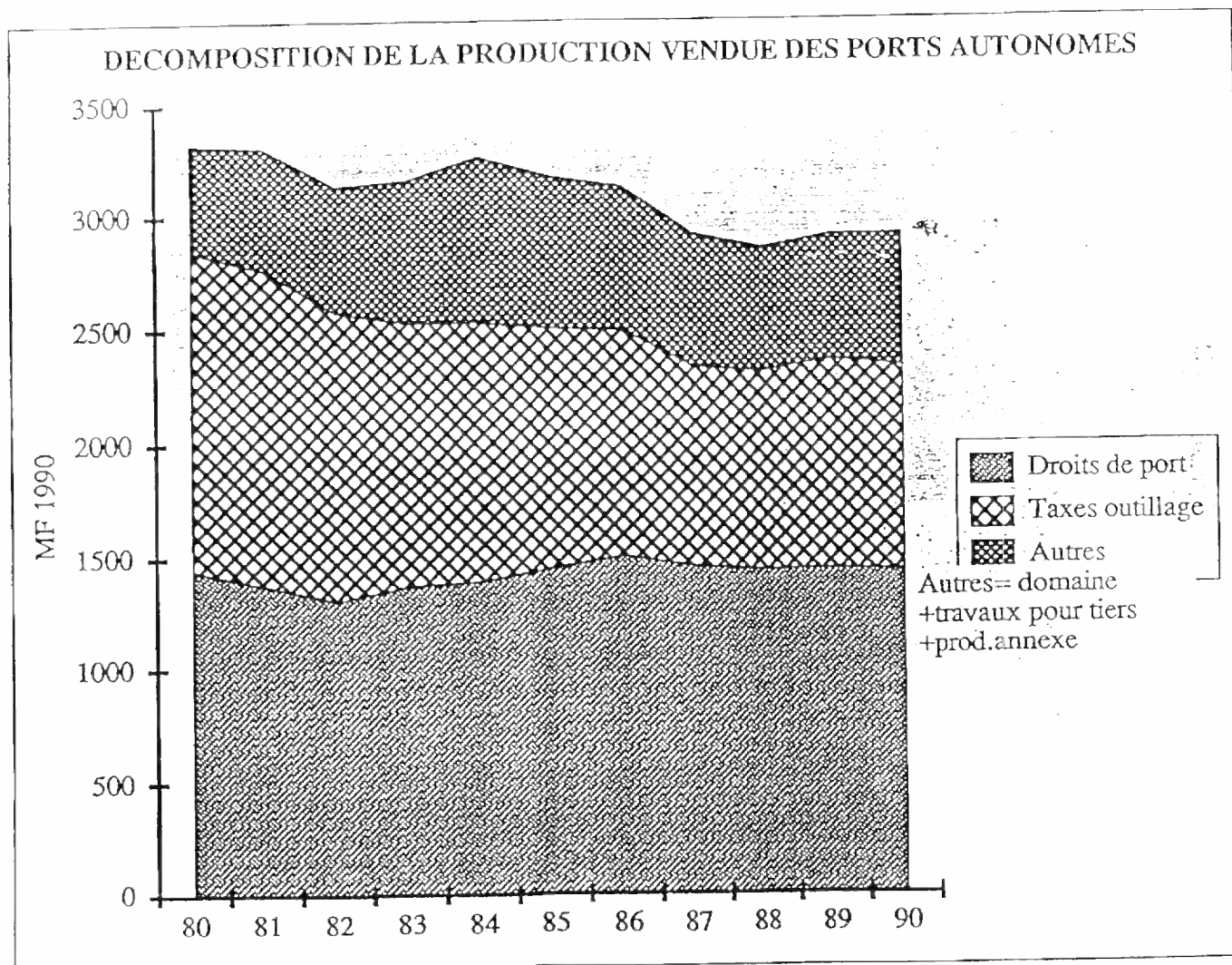
- l'outillage : il s'agit des engins, magasins publics, hangars et terre plein, manutention horizontale, engins de radoub;

- les domaines : location dans le cadre de la concession;

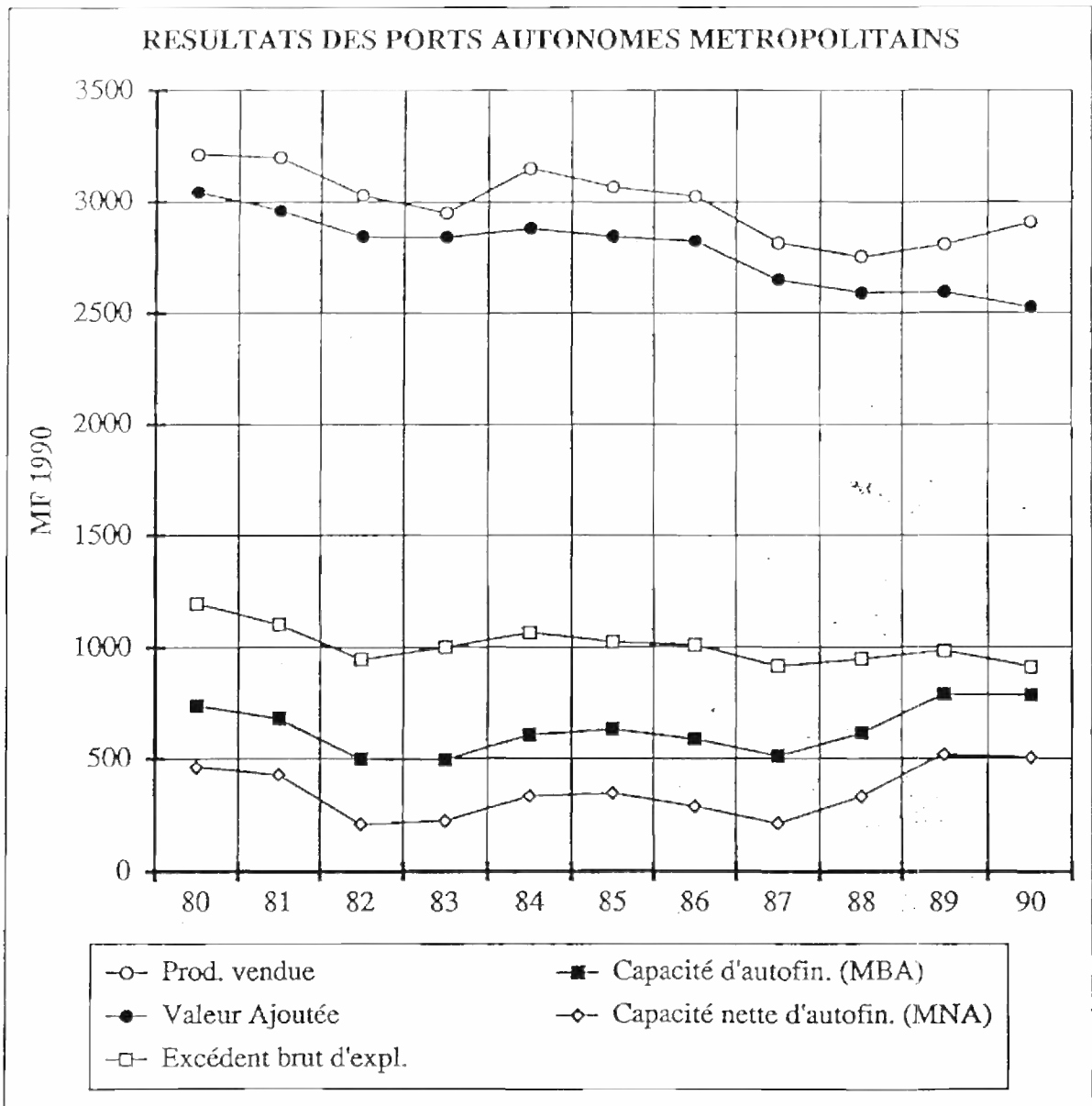
- les activités annexes, les travaux, les études (ingénierie).

Entre 1990 et 1991, la production vendue n'a pas été grandement modifiée (Cf graphiques 6 et 7). Ceci traduit le fait que le trafic est relativement stationnaire. En 1990 la production vendue pour l'ensemble des 6 ports était de 2906 MFRS contre 2904 MFRS en 1989 (source DPNM).

Graphique 6 : Décomposition de la production vendue des ports autonomes métropolitains 1980-1990.



Graphique 7 : Résultats des ports autonomes métropolitains (1980-1990).



La valeur ajoutée de l'ensemble des 6 ports autonomes est en légère baisse, puisqu'elle passe de 2594 MFrs à 2526 MFrs en francs constants.

De même la capacité d'autofinancement (ou marge brute d'autofinancement) enregistre un petit recul (788 MFrs en 1989 contre 784 MFrs en 1990 en francs constants).

Enfin la capacité nette d'autofinancement (ou marge nette d'autofinancement) est également en recul : 503 MFrs contre 519 Mfrs en 1989.

La situation financière des PIN n'a pas connu quant à elle de variation notable. En 1990 le chiffre d'affaires (CAHT) était de 1239 MFRS soit 6.08 % d'augmentation par rapport à 1989. La Marge Brute d'Autofinancement (MBA) était de 459 MFRS soit une diminution de -3.12% par rapport à 1989. Le montant des dettes s'élevait à 1632 MFRS. Ces chiffres sont à prendre avec beaucoup de précaution compte tenu des disparités très importantes existantes entre les ports. Calais par exemple a une situation très saine : peu d'endettement pour une MBA élevée. Par contre, le port de Boulogne voit sa situation financière se dégrader alors qu'il aurait besoin de se moderniser et donc d'opérer des investissements importants.

II 2 Les investissements portuaires

On peut dégager deux types d'investissements en matière d'aménagements portuaires :

- les travaux d'infrastructure : ils correspondent au noyau dur des investissements portuaires et concernent l'entretien et l'exploitation des écluses, les chenaux d'accès maritime, les ouvrages de protection contre la mer, les dépenses de modernisation (investissements nouveaux en matière de creusement de bassin par exemple), les travaux de construction de quais et engins de radoub;
- les équipements à terre dits de superstructures ou d'outillage : ils permettent la manutention et le stockage de marchandises : grues, passerelles de déchargement, portiques, hangars...

Ces équipements constituent le support physique de toute activité portuaire. En dehors de l'enceinte portuaire à proprement parlé, on a une zone industrielle portuaire sur laquelle se déploient des activités industrielles de collecte, stockage, distribution. L'implantation de ces industries dans un port permet de minimiser les coûts d'approvisionnement et de distribution. "Dans les activités de collecte-stockage-distribution c'est la logistique qui domine, pour un type de marchandise ou pour une destination privilégiée." Ces activités peuvent être le fait des producteurs de ces marchandises, de négociants spécialisés ou de sociétés de commerce international, ou d'opérateurs de transport." Elles relèvent bien sûr de la compétence de l'entreprise qui doit donc investir en matière de logistique : entrée des matières premières du navire ou du moyen d'acheminement terrestre jusqu'au processus de production via stockage intermédiaire, et sorties des produits finis ou transformés via un stockage intermédiaire jusqu'aux moyens de transport maritime ou terrestre" (4). Il est quasiment impossible en ce qui concerne ces investissements d'en avoir une liste exhaustive et de répertorier toutes les parties prenantes. L'étude de leur financement est de fait peu aisée. Il faudrait pour faire une telle étude s'attacher à chacun des ports existants en utilisant les registres industriels et nomenclatures INSEE... Nous nous en tiendrons dans cette étude à présenter essentiellement les deux types d'investissement qui concernent directement le port en tant que support physique.

La tendance actuelle de la politique d'aménagement portuaire est de privilégier les investissements en matière de superstructures plus que d'infrastructure de base à la différence de ce que connurent les ports avant le début des années 1980.

Entre 1960 et 1980, de très lourds investissements ont été entrepris pour pouvoir accueillir des navires de taille plus importante et mettre en oeuvre les objectifs de la politique d'indépendance nationale menée par la France pour son approvisionnement en énergie et matières premières... A cette fin ont été engagés des travaux

(4) Les nouvelles synergies : "Association Internationale Villes et Ports.

d'approfondissement des estuaires, d'aménagement et de modernisation des quais, et créés de nouveaux sites industriels et portuaires. En ce qui concerne les ports autonomes, ont été créés entre autres : l'écluse François Ier et le Grand Canal ainsi qu'Antifer pour les supertankers de 500000T (au Havre), Fos sur Mer (à Marseille), le Port Ouest en 1971-72 (à Dunkerque). Pour les PIN on retiendra selon les sources DPNM, la création de la nouvelle darse en 1975 (à Sète), Chef de Baie (à La Rochelle), la forme pour la réparation navale en 1976 (à Brest).

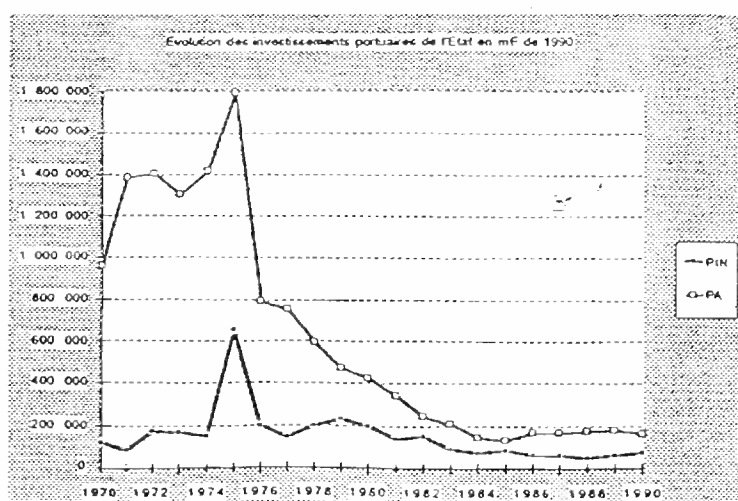
Ces investissements ont en fait lourdement pénalisé les PA, qui entre 1977 et 1986 ont augmenté la capacité de leurs terminaux de pondéreux de 45 % alors que dans le même le trafic de pondéreux restait stable. Entre autre en 1975 les effets macro-économiques du plan de relance économique du gouvernement de Jacques Chirac pour la période 1976-1981, se sont traduits au niveau des ports par des conséquences négatives. De nombreux projets ayant été présentés, étaient techniquement prêts mais allaient rapidement s'avérer non rentables.

Plus tard, les deux chocs pétroliers ont entraîné un arrêt des investissements dans les ports jusqu'en 1986. Les ports autonomes sont alors trop lourdement endettés (3.6 MM de Frs), et ne peuvent assurer le remboursement de leur dette; les frais financiers (20 % du chiffre d'affaires) pèsent sur leur résultat d'exploitation et réduisent leur marge brute d'autofinancement. Ceci les contraint à accroître encore davantage leur endettement, ce qui tend dans un contexte de récession à limiter d'autant leur capacité d'évolution.

A partir de 1986, la politique de l'investissement change. On s'oriente vers une politique de désendettement ainsi que vers une mise en oeuvre de plans sociaux auxquels l'Etat a participé directement et par l'intermédiaire des ports autonomes. Ceux-ci ont pu financer leur part grâce à une dotation en capital, qui leur a été attribuée en 1988 par prélèvement sur le produit des privatisations (1.4 MM de Frs sur décision du gouvernement prise en 1987). L'Etat a dû également limiter ses autorisations de programme d'aménagement portuaire suite à des difficultés budgétaires. Il sélectionne les investissements pour lesquels il intervient. Cette nouvelle politique est radicalement différente de la politique de concurrence nationale et d'accroissement budgétaire des années 1960-1970.

L'investissement le plus important a été celui du port rapide du Havre environ 950 M de Frs. La participation de l'Etat est alors de 225 M de Frs. Sur le graphique 8 ceci se traduit par une petite augmentation de la dotation budgétaire :

Graphique 8 : Evolution des investissements portuaires de l'Etat en MFrs de 1990.



Les investissements moyens de l'Etat se répartissent de la façon suivante :

- sur la période 1960-1980 :
pour les ports autonomes de 1400 M de Frs par an;
pour les ports d'intérêt national de 200 M de Frs par an;
- sur la période 1986-1988 :
pour les PA de 170 M de Frs par an;
pour les PIN de 65 M de Frs par an;

Cela met en évidence le désengagement de l'Etat dans les actions portuaires. Ce désengagement entre les deux périodes s'établit pour les PA autour 87 % et 68 % pour les PIN (source DPNM). L'accroissement de la part d'autofinancement et une plus grande participation des collectivités locales devront alors permettre de continuer les réalisations nécessaires.

En matière de port de pêche, un ambitieux programme d'investissement a été entrepris pour 1991-1993, évalué à près de 1,5 MM de Frs.

De façon générale il ressort que selon les catégories de ports concernés, la participation de l'Etat au financement des aménagements portuaires est différente. *Pour les ports autonomes, le Code des Ports Maritimes (Loi d'autonomie des ports de 1965 Art. L.111-4, L.111-5), définit les travaux d'infrastructure de base financés en tout ou partie par l'Etat. Il prévoit que l'Etat doit supporter :

- 100% des frais d'entretien et d'exploitation des écluses, chenaux d'accès maritime et ouvrages de protection contre la mer;
- 80% des dépenses de modernisation;
- 60% des travaux de création, d'extension ou de renouvellement des ouvrages d'infrastructure.

Si l'Etat ne finance pas certains travaux qui sont à sa charge, le port autonome peut se substituer à lui. Le Code des ports maritimes autorise l'intervention financière d'autres collectivités ou sociétés privées. Celles-ci peuvent se substituer à l'Etat pour le financement d'infrastructures dans les ports. Les concours de l'Etat sont répartis entre les départements qui réalisent des aménagements portuaires.

Pour les PIN, la participation financière de l'Etat aux travaux d'infrastructure est inférieure ou égale au tiers, le complément étant constitué par fonds de concours du concessionnaire de l'outillage public, éventuellement aidé des collectivités locales intéressées. Pour les travaux de grosses réparations, l'Etat participe généralement à hauteur de 50%. Pour les ports de pêche les équipements de stationnement de navires sont financés par la direction des ports.

Enfin en ce qui concerne les ports décentralisés, pour les ports de plaisance, l'Etat ne participe pas aux dépenses de fonctionnement et d'investissement; pour les ports de pêche c'est au département ou à la CCI ou à la commune qu'il revient de financer les équipements de stationnement de navires.

*En ce qui concerne le financement des infrastructures elles sont à 100% assurée par les ports ou des entreprises privées des ports de commerce.

Pour les ports de pêche, les équipements commerciaux relèvent de la compétence de l'Etat. En réalité, celui-ci y participe peu. Les autorités portuaires font appel aux promoteurs (CCI, Communes) aidées par d'autres collectivités locales.

Les graphiques 10, 11 et 12, retracent l'évolution du financement des investissements dans les PA et les PIN. On remarque la forte progression de la part de l'autofinancement et la diminution des subventions.

On assiste par conséquent à une réduction très nette des investissements de l'Etat dans les ports. On passe de 2235 M de Frs en 1975 à 307 M de Frs en 1989 (Revue de la navigation, ports et l'industrie N°12, 1989). Au niveau du budget la part réservée à la mer s'élevait à 6.6 MM de Frs, les dépenses sociales s'élevant à 4.615 MM de Frs, ce qui entraîne une réduction nette des investissements pour les ports (Récapitulation générale du projet de loi de finance 1992). Pour 1993, une augmentation des dépenses sociales serait envisagée, le budget de la mer restant stable, ce qui contribuerait à réduire encore plus la part affectée aux investissements (source : DPNM). Ceci conduit donc les autorités portuaires à rechercher d'autres sources de financement. Le graphique 11 donne l'évolution du financement des investissements des PIN par l'Etat selon la source DPNM. On peut vérifier sur ce graphe la part de plus en plus importante d'autres modes de financement.

Pour les ports autonomes la politique de désendettement se traduit par un financement des investissements (environ 1.066 MM de Frs en 1991) par autofinancement à 51.3 %. L'emprunt ne représentant plus que 14.4 % du total. Ce désendettement a été facilité par la dotation en capital de l'Etat en 1988. Cependant ces ports continuent à s'endetter. L'enveloppe annuelle d'emprunts pour la couverture des dépenses d'infrastructure et de superstructure est fixe dans le cadre de la programmation retenue par le Comité spécialisé numéro 8 du Conseil de Direction du FDES.

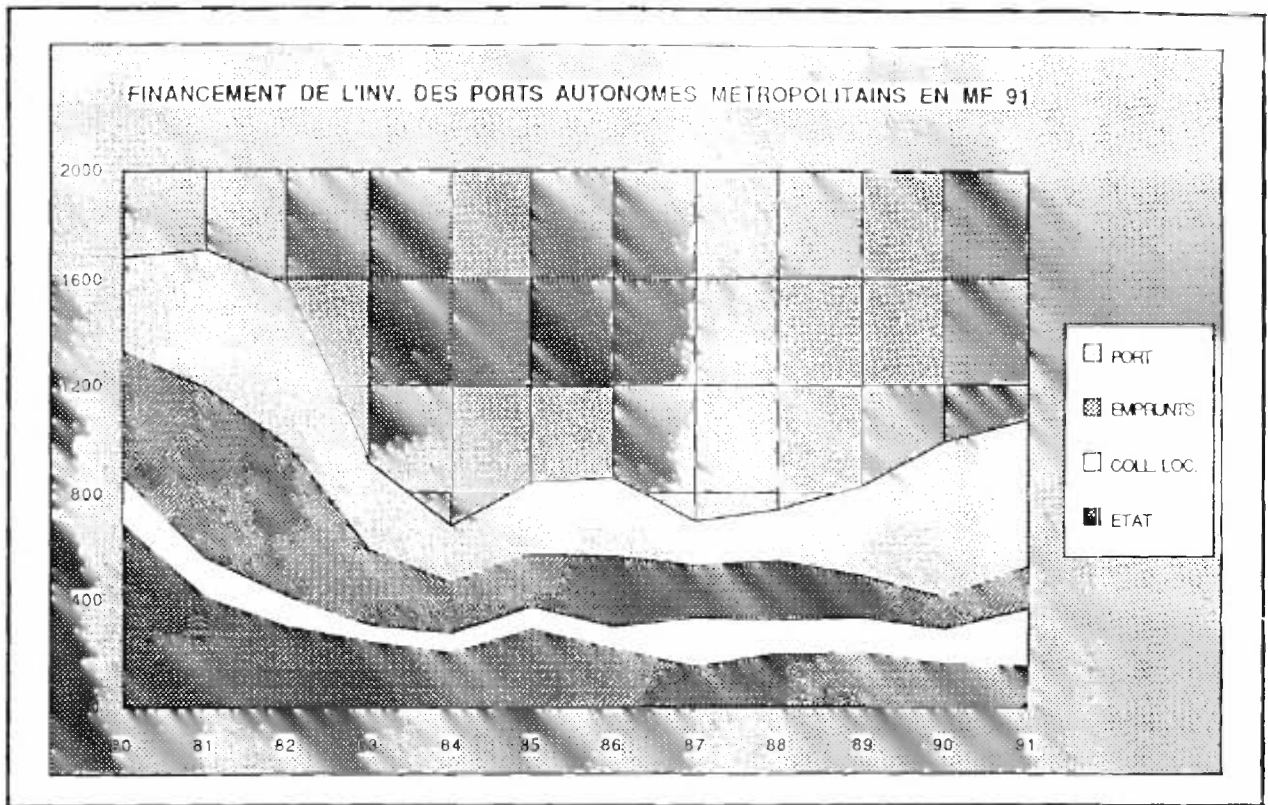
Selon les textes, les régions peuvent octroyer des aides directes ou indirectes à des entreprises publiques ou privées intervenant dans la réalisation d'aménagements portuaires, même si elles n'ont pas juridiquement la gestion des ports maritimes. (Art 59 de la loi N°82-213 du 2 mars 1982). Les départements et communes, même non gestionnaires de ports maritimes, peuvent participer au financement de travaux portuaires réalisés dans leurs limites territoriales (Art 14 de la loi N°82-6 du 7 janvier 1982). En ce qui concerne les ports autonomes, les collectivités locales participent pour 20% (1991) au financement des aménagements portuaires. Ces aides sont amenées à s'accroître.

Les Chambres de Commerce et d'Industrie ont une participation globalement très importante. "Elles financent pour une très large part des outillages publics dans les PIN ou dans les ports départementaux, dans le cadre des concessions qui leur sont accordées, mais les assemblées consulaires apportent également leur contribution dans les investissements réalisés dans les ports autonomes (Rézenthel, 1989).

La Communauté Economique Européenne contrôle les aides publiques accordées par les Etats membres vérifiant si elles sont compatibles avec les dispositions du Traité de Rome. Elle a ainsi, estimé la dotation en capital de 1.4 MM de Frs accordée par l'Etat français en 1988, compatible avec le Traité. En outre elle peut financer certains projets par l'intermédiaire des organismes internationaux tels que la Banque Européenne d'Investissement et le Fonds Européen de Développement Régional.

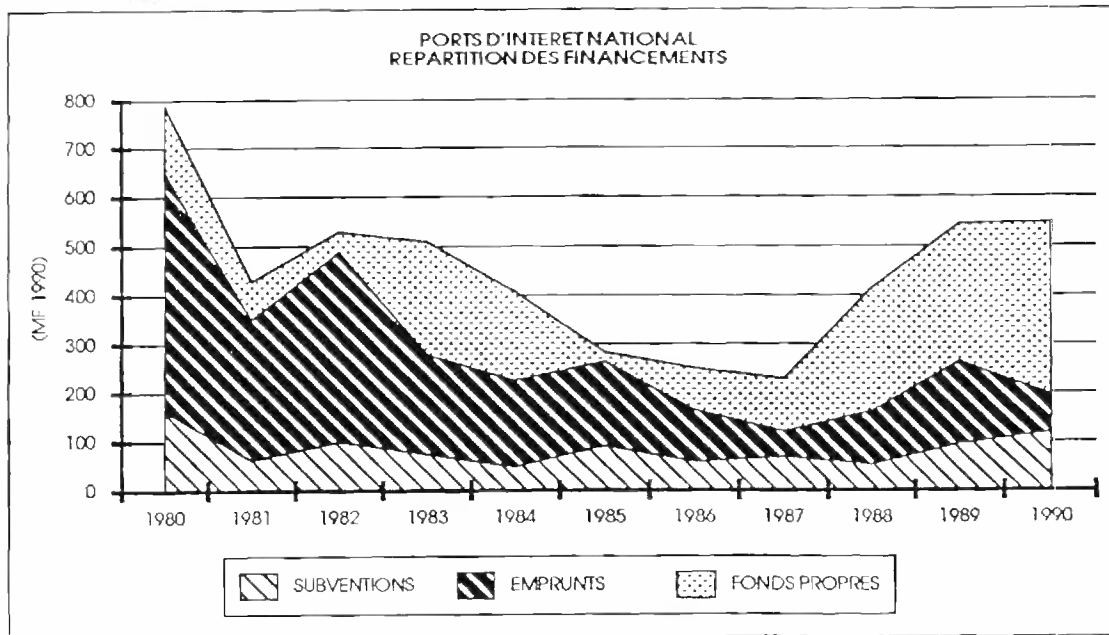
Dans le domaine de la pêche, le Plan de développement sur la modernisation de la commercialisation et de la transformation des produits de la pêche définit des objectifs pour la période 1991-1993. L'enveloppe budgétaire des Communautés Européennes pour la France a été de 13 M d'écus (91 M de francs), la participation du gouvernement français étant évaluée dans le même temps à 13M de Frs. Celui-ci a incité les collectivités locales et les CCI à participer à ce plan. Les Communautés Européennes accompagnent la politique de l'Etat qui a un rôle sélectif et incitatif.

graphique n°10



MF 91	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91
Etat	688,47	409,30	304,56	246,01	206,57	296,66	220,98	156,55	198,82	203,39	165,5	153,09
Coll loc	177,94	141,61	109,06	59,19	73,41	74,15	80,04	179,26	124,67	126,98	130,04	212,85
Emprunt	467,65	644,46	563,62	283,23	185,23	201,80	262,09	197,80	219,32	160,81	112,89	153,22
Port	350,46	512,37	597,95	325,73	212,27	268,04	295,44	162,88	188,58	337,27	576,75	547
TOTAL	1 684,52	1 707,74	1 575,19	914,16	677,48	840,65	858,55	696,49	731,39	828,45	985,18	1 066,16

graphique n°11



	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	TOTAL 1980-1990	%
TOTAL												4 893,02	
INVESTISSEMENTS	789,55	427,42	529,35	508,39	407,61	243,90	251,41	229,20	414,10	543,97	548,11	4 893,02	
SUBVENTIONS	163,86	62,17	99,79	73,13	47,38	89,94	57,44	68,28	51,92	94,70	118,04	926,66	18,94%
EMPRUNTS	486,03	287,79	389,13	204,85	178,26	173,80	107,51	51,58	109,96	169,68	77,67	2 236,25	45,70%
FONDS PROPRES	139,66	77,46	40,44	230,41	181,97	-19,83	86,46	109,34	252,22	279,58	352,40	1 730,11	35,36%

(Montants exprimés en MF 1990)

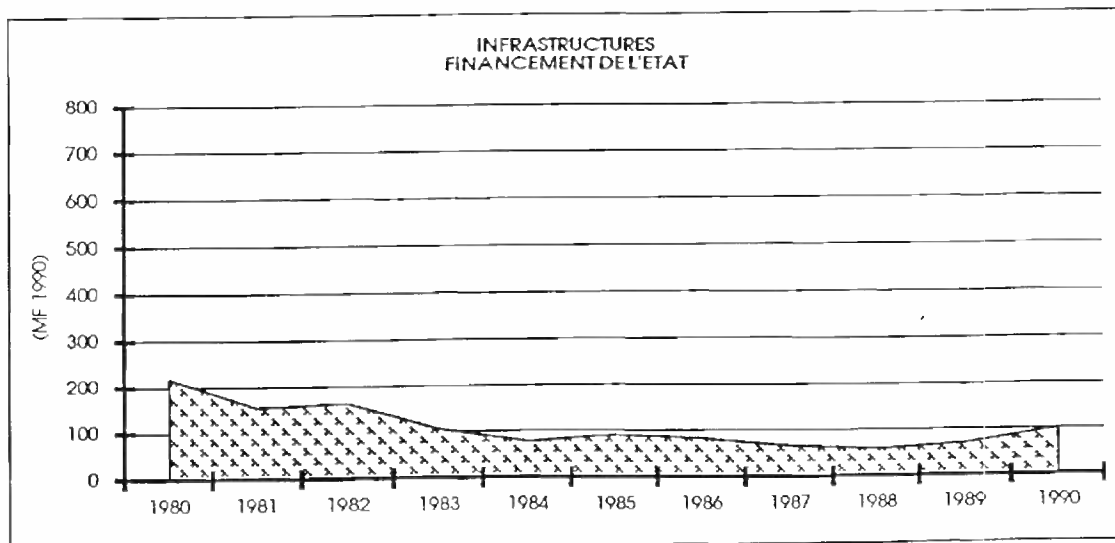
II312-Evolution du financement de l'Etat

On assiste à une réduction très nette des investissements de l'Etat dans les ports (comme nous l'avons vu précédemment) pour passer de 2235M de FF en 1975 à 307M de FF en 1989 ("Revue de la navigation, ports et l'industrie" n°12,1989) Au niveau du budget la part réservée à la mer s'élevait à 6.6MM FF, les dépenses sociales s'élevant à 4.615MM FF, ce qui entraîne une réduction nette des investissements pour les ports.

(Récapitulation générale du projet de loi de finance 1992). Pour 1993, serait envisagée une augmentation des dépenses sociales, le budget de la mer restant stable, ce qui contribuerait à réduire encore plus la part affectée aux investissements. (source : DPNM)

Ceci conduit donc les autorités portuaires à trouver d'autres sources de financement.

Le graphique n°11 donne l'évolution du financement des investissements des PIN par l'Etat :



(source DPNM)

On constate la part de plus en plus importante d'autres modes de financement que le recours à l'Etat.

II32-Les autres modes de financements

II321 Emprunts et autofinancement

*Pour les ports autonomes la politique de désendettement se traduit par un financement des investissements (environ 1.066MM de FF en 1991) par autofinancement à 51.3%. L'emprunt représentant 14.4% du total. Ce désendettement a été facilité

L'exemple de l'aménagement du Port Rapide du Havre montre bien la mobilisation des partenaires qui permet de conserver une certaine compétitivité malgré des investissements lourds. Le Port Rapide représentait un investissement de 950 millions de francs. La répartition du financement de ce projet est la suivante :

- la part du port autonome a été de 270 M de Frs;
 - la part de l'Etat a été de 225 M de Frs;
 - les collectivités territoriales, locales et régionales ont fourni 125 M de Frs;
 - les partenaires privés (opérateurs portuaires), ont financé 330 M de Frs
- (source : "Les ports outils de développement", Cahier de l'expansion national n°132)

CONCLUSION

Loin d'être achevé, ce premier travail ne prétend pas répondre de façon exhaustive à l'approche des données utiles à un suivi conjoncturel des aménagements physiques portuaires. Il correspond davantage à ce que représente le premier travail de mise en oeuvre d'une étude en préalable à la définition de la méthodologie d'approche.

Ce document rappelle certaines structuration des données par rapport aux contextes juridique, économique et fonctionnel des ports et des acteurs principaux de leur gestion et de leurs activités. Il devrait faciliter ainsi la mise en place d'une méthode de collecte de données et la définition d'indicateurs pertinents au suivi et à l'analyse prospective des activités économiques et sociales sur ces zones spécifiques du littoral français.

Adresses utiles

Service technique centrale des ports maritimes
et voies navigables
2, Boulevard Gambetta
B.P53
60321 COMPIEGNE Cedex
Tel:16 44 20 37 23

La Documentation Française
Banque d'Information Politique et d'Actualité (BIPA)
8 avenue de l'opéra
75001 PARIS
Tel:42 96 14 22

Association "Villes et ports"
45 rue Lord Kitchener
76600 LE HAVRE
Tel:16 35 42 78 84
Délégué général : Olivier LEMAIRE
Documentaliste : Eric GUEGUEN

DATAR (Département à l'Aménagement du Territoire et
à l'Action Régionale)
1 av Charles Floquet
75007 PARIS
Tel:47 83 61 20

Direction des Ports et de la navigation maritimes
Sous direction des Affaires Economiques et financières
34, Rue de la Fédération
75015 PARIS

Monsieur Moulinier (service financier)
Monsieur Boulel(chargé de la situation financière des ports autonomes)

Mademoiselle Chapon(chargée de la situation financière des PIN)
Monsieur Martel(chargé du trafic maritime)
Tel:40 81 71 25

Fédération des Ports de Plaisance
Office Municipal de la mer
2 rue Henry Barbusse
13233 MARSEILLE Cedex 1
Tel:16 91 90 93 93

Fédération des Industrie Nautiques
Port de la Boudonnais
75007 PARIS
Tel:45 55 10 49

Ministère de la mer
Direction des pêches
3 Place de Fontenoy
75007 PARIS
Monsieur SAURIN
Tel:42 73 53 05

ELEMENTS DE BIBLIOGRAPHIE

Marielle Abric : "Les enjeux de la recherche en économie maritime", Doc interne Service Economie Maritime, IFREMER 1989.

Assemblée Nationale : Rapport d'information sur les ports autonomes en Europe, 1989-1990 N°1144.

Assemblée Nationale : Rapport sur le projet de loi de finances pour 1992, la mer, 1991-1992, N°2255.

Assemblée Nationale : Avis sur le projet de loi de finances pour 1992, la mer, 1991-1992, N°2257.

Association des Directeurs et responsables des halles à marée de France : Annuaire des Halles à marée.

Association Internationale Villes et Ports : 12 places portuaires dans l'Europe des villes.
 -"Le fonctionnement des ports français:analyse juridique." (Congrès de Barcelone 1989)
 -"Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux"
 collection Transport et communication

Cahiers de l'expansion nationale : Les ports outils de développement, N°132, Nov 1990.

Direction des ports et de la navigation maritime : Résultats de l'exploitation des ports maritimes.

statistiques 1990

-"Activité des ports maritimes de commerce "(1991)

-Code des ports maritimes (1991)

Ecole Nationale d'Administration : Promotion "liberté égalité fraternité";Evelyne Bolin, Anne Bolot-Gittler, Philippe Colombani,

"Les ports français, perspectives pour l'an 2000"
 juil 88 Séminaire

Institut de l'entreprise : La navigation de plaisance, Economie Géographie, Avril 1992 N°294.

Jacquier Jean-François et Esposito Odile :Mer : rien ne va plus, Problèmes Economiques, Avril 92.

Le Figaro : Ports de plaisance:vers des stations nautiques intégrées, article du 30-06-1989.

France éco pêche : Le top 50 des ports de pêches, Mars 1992.

Mauvais Jean-Louis : Les ports de plaisance : Impacts sur le littoral, Doc IFREMER 1991.

Michel Patrick : L'étude d'impact des ports de plaisance, 1988.

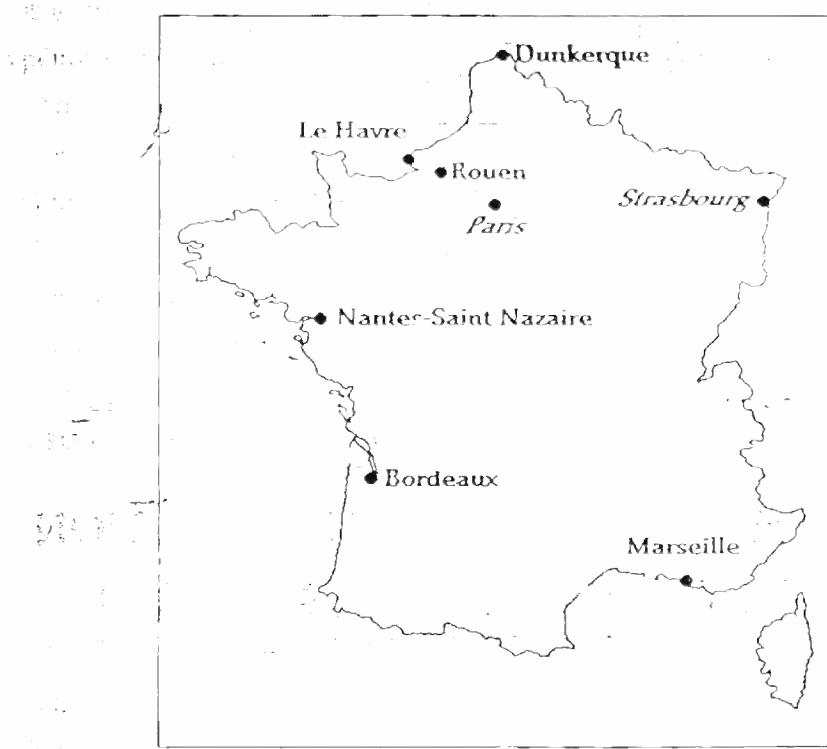
Louis Moissonnier : L'évolution du régime administratif et financier des ports français.

Rézenhel Robert : La participation des investisseurs privés dans la gestion des ports maritimes, *Revue de la Navigation, ports et industrie* (25/06/89 et 25/07/89).

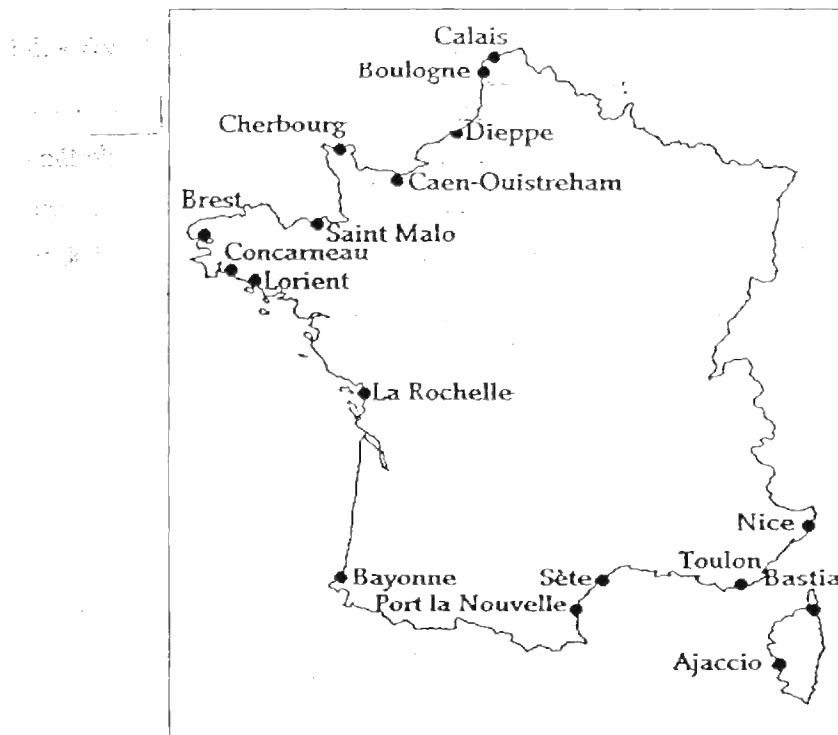
ANNEXES

- 1) Carte des Ports Autonomes et d'Intérêt National de commerce du littoral français.
- 2) Carte des ports de pêche du littoral français.
- 3) Carte des ports de plaisance du littoral français.
- 4) Extrait du Code des Ports Maritimes concernant les Conseils Portuaires.
- 5) Fiches de données de cadrage de certains Ports Autonomes.

Carte 1 : Ports métropolitains de commerce-Ports autonomes

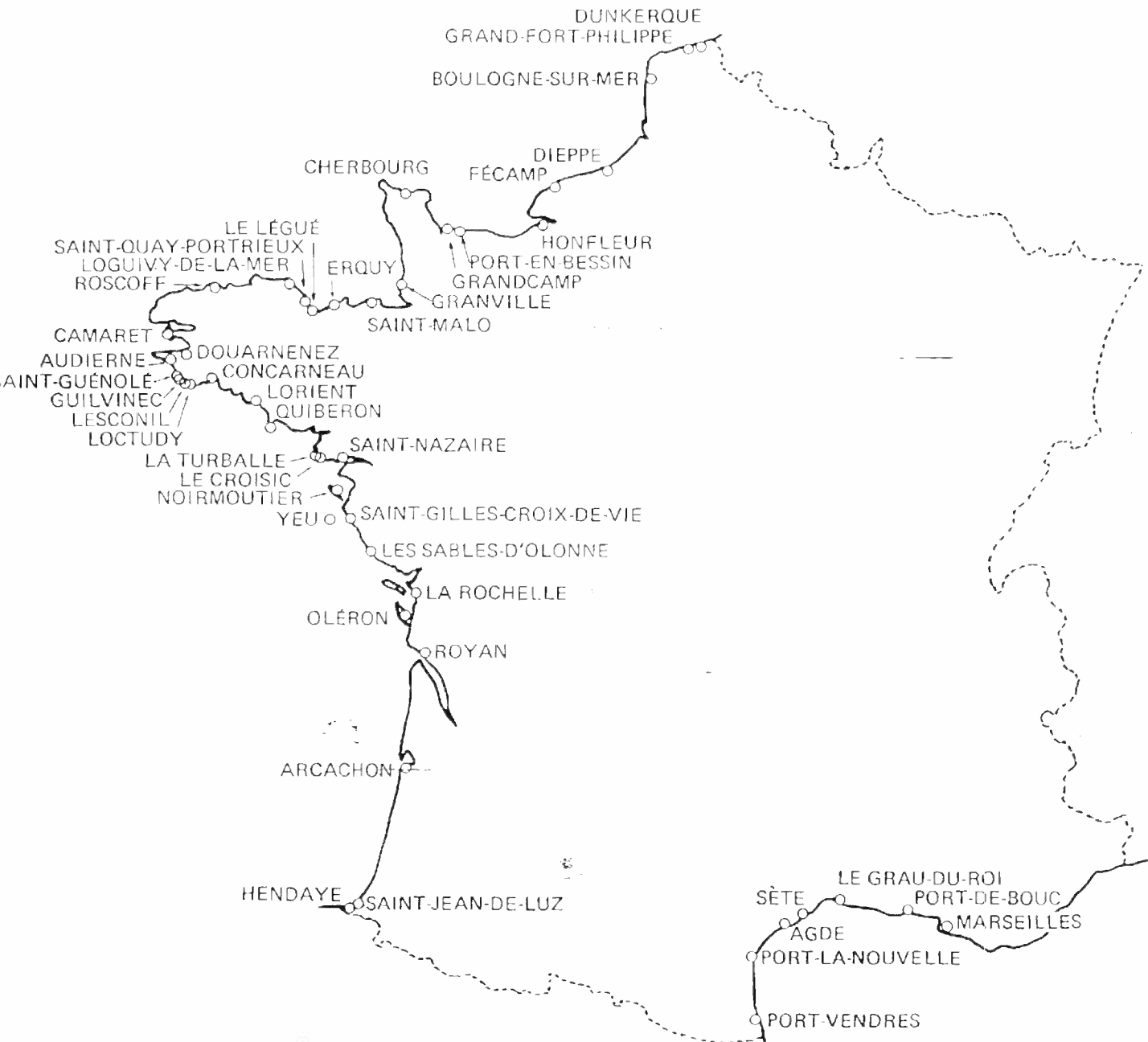


Carte 2 : Ports métropolitains de commerce-Ports d'intérêt national



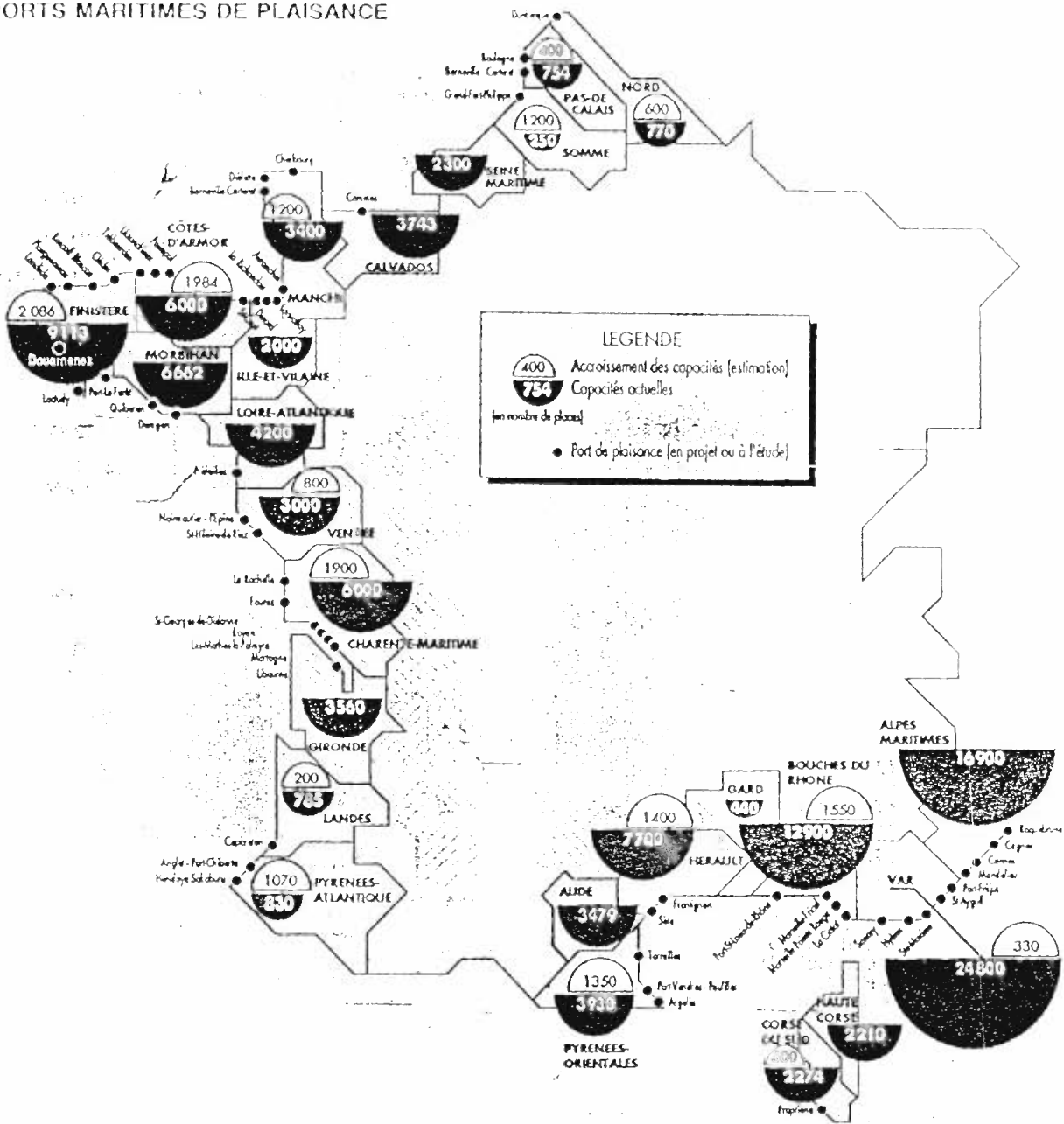
source : statistiques 1990 (DPNM)

SITUATION GÉOGRAPHIQUE DES CRIÉES



source : ANNUAIRE DU HALLES A MAREE 1992
Association des Directeurs et Responsables des halles
à marée de France

LES PORTS MARITIMES DE PLAISANCE



Source : Fédération des Industries Nautiques.

source : ECONOMIE GEOGRAPHIE : Navigation de
plaisance
Avril 1992 N°294

TITRE IV
CONSEILS PORTUAIRES

(Titre inséré par le Décret n° 83-1244 du 30 décembre 1983, art. 8)

CHAPITRE Ier
DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Article R.* 141-1.

Un conseil portuaire est institué dans les ports non autonomes relevant de la compétence de l'Etat.

Le conseil portuaire est compétent pour émettre un avis, dans les conditions prévues au présent code, sur les affaires du port qui intéressent les personnes morales et physiques concernées par son administration, et notamment les usagers.

Article R.* 141-2.

Le conseil portuaire est obligatoirement consulté sur les objets suivants :

- 1° La délimitation administrative du port et ses modifications;
- 2° Le budget prévisionnel du port, les décisions de fonds de concours du concessionnaire;
- 3° Les tarifs et conditions d'usage des outillages, les droits de port;
- 4° Les avenants aux concessions et concessions nouvelles;
- 5° Les projets d'opérations de travaux neufs;
- 6° Les sous-traités d'exploitation;
- 7° Les règlements particuliers de police et les dispositions permanentes relatives à la police des surfaces encloses prévues à l'article R.* 341-5 du présent code.

Il est fait chaque année au conseil portuaire un rapport général sur la situation du port et son évolution sur le plan économique, financier, social, technique et administratif.

Ce rapport, présenté par le Préfet (1), est complété de toutes observations jugées utiles par le représentant du concessionnaire.

A ce rapport sont annexés les comptes rendus d'exécution des budgets de l'exercice précédent et de l'exercice en cours.

Le conseil portuaire reçoit régulièrement communication des statistiques portant sur le trafic du port établies par le Préfet (1) et le concessionnaire.

(1) Selon décret n° 88-199 du 29 février 1988

Article R.* 141-3.

Le fonctionnement du conseil portuaire obéit aux règles suivantes :

1° Le conseil portuaire se réunit au moins deux fois par an; ses séances ne sont pas publiques; toutefois, il peut entendre toute personne qu'il juge utile;

2° Il est convoqué par son président quinze jours au moins avant la date prévue pour sa réunion; l'ordre du jour est annexé à la convocation ; il peut être convoqué sans condition de délai à la demande du concessionnaire ou des deux tiers des membres du conseil; dans ce cas la convocation doit intervenir dans les cinq jours suivant la réception de la demande par le président;

3° Le conseil portuaire ne peut délibérer valablement que si deux tiers au moins de ses membres sont présents ou représentés; les avis sont pris à la majorité absolue des voix des membres présents ou représentés ; en cas d'égalité, la voix du président est prépondérante;

4° Un membre du conseil peut se faire représenter soit par un suppléant désigné dans les mêmes conditions et en même temps que les membres titulaires, soit, à défaut, par un autre membre du conseil appartenant à la même catégorie. Chacun ne peut recevoir qu'un seul mandat.

5° Lorsque l'avis n'est pas émis dans un délai d'un mois à compter de la saisine du conseil, il est réputé favorable.

Article R.* 141-4.

La durée des mandats des membres du conseil portuaire est de cinq ans.

En cas de décès ou de démission d'un membre titulaire, le membre qui cesse ainsi d'exercer ses fonctions est remplacé pour la durée du mandat restant à courir par un membre désigné dans les mêmes conditions.

Le mandat des membres du conseil portuaire est renouvelable.

Les fonctions de membres du conseil portuaire sont gratuites.

CHAPITRE II COMPOSITION.

Article R.* 142-1.

Dans les ports non autonomes de commerce ou de pêche relevant de la compétence de l'Etat, le conseil portuaire est composé comme suit :

1° Un représentant du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port;

2° Trois membres désignés respectivement en leur sein par l'assemblée délibérante de la région, le département et de la commune où sont implantées les principales installations portuaires;

3° Un représentant désigné au sein du comité syndical par le syndicat intercommunal compétent en matière d'urbanisme pour la zone où est situé le port, lorsqu'il existe;

4° Un représentant désigné en son sein par chacun des conseils municipaux sur le territoire desquels s'étend le port, sans préjudice des dispositions du 2°;

5° Des membres représentant certains personnels concernés par la gestion du port, à savoir :

a) Un membre du personnel du service maritime;

b) Un membre du personnel du concessionnaire ou, le cas échéant, de chacun des concessionnaires d'outillage public du port;

c) Un membre représentant des ouvriers dockers du port.

Les représentants des personnels et des ouvriers dockers du port sont désignés par le Préfet (1) sur proposition des organisations syndicales les plus représentatives;

6° Dans les ports de commerce :

Huit membres représentant les usagers du port, choisis parmi les catégories énumérées à l'article R.* 142-5 (1°) et désignés comme suit :

a) Quatre membres désignés par le Préfet (1);

b) Quatre membres désignés par la chambre de commerce et d'industrie;

Article R.* 142-5.

1° Les catégories d'usagers, au titre des activités de commerce, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : principales entreprises industrielles, commerciales et agricoles des régions desservies par le port, armements, agences des compagnies de navigation, professionnels de la marine marchande tels que capitaines de navires, pilotes et marins de la marine marchande, entreprises de transports terrestres, sociétés concessionnaires d'outillages publics, entreprises de services portuaires, et notamment entreprises de manutention maritime, de transit, de consignation, d'exploitation d'entrepôt public des douanes, courtiers maritimes.

2° Les catégories d'usagers, au titre des activités de pêche, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : armateurs à la pêche, patrons, marins pêcheurs, ostréiculteurs, mytiliculteurs, conchyliculteurs, mareyeurs, usiniers et autres professions appelées être représentées aux comités locaux des pêches maritimes ainsi que les consommateurs.

3° Les catégories d'usagers, au titre des activités de plaisance, parmi lesquelles doivent être désignés certains membres du conseil portuaire sont les suivantes : navigateurs de plaisance, service nautique, construction, réparation, associations sportives et touristiques liées à la plaisance.

DONNEES DE CADRAGE - BORDEAUX

**MODE DE GESTION : PORT AUTONOME - TYPE OF MANAGEMENT
AUTONOMOUS PORT**

POSITIONNEMENT - POSITION :

6ème port français en tonnage - 6th French port for tonnage
1er port européen pour le maïs - 1st European port for sweetcorn
2ème port français céréalier - 2nd French port for cereals

TRAFFIC - TRAFFIC :

1990 : 9,6 MT

Entrées - Imports 6,0 MT

Sorties - Exports 3,6 MT

Valeur ajoutée estimée -
Estimated added value 393 500 KF

LES ESPACES GÉRÉS - THE AREA ADMINISTERED :

- Le port gère 4 000 ha dont :
- 2 000 réservés à la Z.I.P. sur lesquels
1 700 ha restent disponibles -

- The port administers 4 000 ha of which :
- 2 000 ha of port industrial zone of which
1 700 ha are available

ZONE D'INFLUENCE - ZONE OF INFLUENCE

Antilles, Guyane, Maroc, Royaume-Uni, Afrique -
West Indies, Guyane, Morocco, United Kingdom, Africa

LA RÉGION - THE REGION :

La région administrative - The administrative region :

- Aquitaine : 5 départements : Dordogne, Lot-et-Garonne,
Gironde, Landes, Pyrénées Atlantiques.
- Aquitaine : 5 départements : Dordogne, Lot-et-Garonne,
Gironde, Landes, Pyrénées Atlantiques.

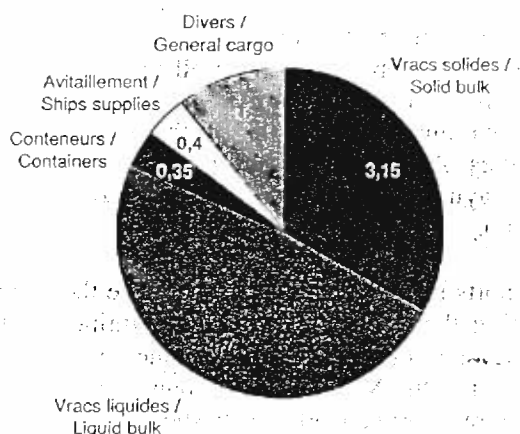
Superficie - Area : 41 408 km²
Population totale - Total population 2 757 700 inhabitants
Population active - Active population 1 000 000 inhabitants

Emplois par branche - Employment per sector :

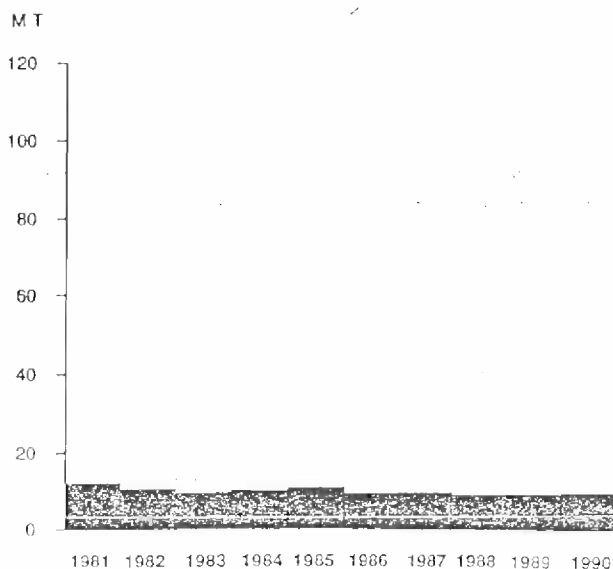
Primaire - Primary industry 12.8 %
Secondaire - Secondary industry 27.3 %
Tertiaire - Service industry 59.9 %

Taux de chômage -
Unemployment rate 11,4 %
(France 9,4%)

STRUCTURE DU TRAFIC - TRAFFIC STRUCTURE 1990 (MT)



**EVOLUTION DE CES 10 DERNIERES ANNEES -
EVOLUTION OVER THE LAST 10 YEARS**



L'AGGLOMÉRATION BORDELAISE - BORDEAUX URBAN AREA

27 communes 640.012 Habitants -
27 communes 640.012 inhabitants

Bordeaux : 243.010 habitants - Bordeaux : 243.010 inhabitants

Séme agglomération française - 5th urban area in France
Population active : 298.400 - Active population : 298.400

Coopération Intercommunale : Communauté Urbaine
Intercommunal cooperation : Urban Community

EMPLOIS PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR :

Primaire - Primary industry 0,3 %
Secondaire - Secondary industry 21,9 %
Tertiaire - Service industry 77,8 %

INFRASTRUCTURES :

AIR :

- Aéroport international de Bordeaux-Mérignac
- International Airport of Bordeaux-Mérignac

FER - RAIL :

- TGV Paris / Bordeaux / Hendaye au gabarit B+
- High Speed Train (TGV) Paris / Bordeaux / Hendaye gabarit B+

ROUTE - ROAD :

- A10 entre Paris et l'Espagne
- Motorway A 10 between Paris and Spain Motorway
- A 61 vers Narbonne et l'Italie
- A 61 towards Narbonne and Italy

FLUVIAL - RIVER :

- Liaison jusqu'à Toulouse par le canal latéral à la Garonne, jusqu'à la Méditerranée par le canal du midi, à l'ensemble du réseau Européen par le Rhône
- Link towards Toulouse (parallel canal to the river Garonne) Links towards the Mediterranean Sea ("Canal du Midi") Linked to the European network by the river Rhône.

EN PROJET - PROJECTS :

- Prolongement de la A 63 vers Pau et le tunnel Somport.
- Réalisation de la Transeuropéenne A 89 vers Périgueux, Clermont-Ferrand, Lyon, Bordeaux / Le Verdon par RN15
- Pont Aquitaine
- Construction d'une 2ème gare de fret de l'aéroport
- Rocade Ouest de l'agglomération Bordelaise
- Extension of the motorway A 63 towards Pau and the tunnel of Somport
- Trans-European motorway, A 89 towards Périgueux, Clermont-Ferrand, Lyon, Bordeaux / Le Verdon (RN15)
- Aquitaine bridge
- Building of a second air cargo depot
- Westring road for the Bordeaux urban area

LES ACTIVITÉS GÉNÉRÉES - THE ACTIVITIES GENERATED

- agro-alimentaire, chimie, pétrochimie, transformation du bois
- Food and agriculture industry, chemicals petrochemicals, wood processing
- Environ 70 entreprises générant 5000 emplois
- about 70 firms generating 5000 jobs

LES EMPLOIS INDUITS - THE EMPLOYMENT INDUCED

- 18.000 emplois sont générés par le port - 18.000 jobs are generated by the port :
- 3.000 emplois directs - 3.000 directly
- 15.000 emplois indirects - 15.000 indirectly
- 6% du bassin d'emploi de Bordeaux - 6% of the working area of Bordeaux

VALEUR AJOUTÉE PORTUAIRE - THE ADDED VALUE GENERATED

Estimable à 330 millions de francs - Estimated to 330 million francs.

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT À VOCATION INTERNATIONALE - DEVELOPMENT TOOLS WITH AN INTERNATIONAL VOCATION

- Technopole : Bordeaux Technopolis
- Bordeaux Technopolis

Manifestations :

- Foire Internationale de Bordeaux Salons internationaux (VINITECH, VINEXCPO, TECHNOSPACE)
- Events : International fair of Bordeaux International Exhibitions (VINITECH, VINEXPO, TECHNOSPACE)
- Recherche : plus de 250 laboratoires
- Research : more than 250 laboratories
- plus de 4.000 chercheurs
- more than 4.000 workers
- Centre International des affaires - International Business Center

- Capitale Mondiale du vin de renommée internationale - World Capital for famous wines

- Projet World Trade Center - A projet of World Trade Center

- Premier centre européen pour l'emploi dans le secteur aéronautique et spatial - First european place in the aeronautical and spatial industry

STRUCTURE DE DÉVELOPPEMENT VILLE ET PORT - DEVELOPMENT STRUCTURE OF THE CITY AND PORT

- Fédération Maritime - Maritime Federation
- Comité des chargeurs du port de Bordeaux (en cours de création) - Shipper Comitee of the port of Bordeaux (in progress of creation)
- Communauté Urbaine de Bordeaux - Urban Community of Bordeaux
- Union des exportateurs de la Gironde - Exporters Union of Gironde

DONNEES DE CADRAGE - DUNKERQUE

MODE DE GESTION : Port Autonome
TYPE OF MANAGEMENT : Autonomous Port

POSITIONNEMENT - POSITION :

3ème port français - 3rd french port
1er port français en vracs solides - 1st french port for solid bulk
(18,8 MT)

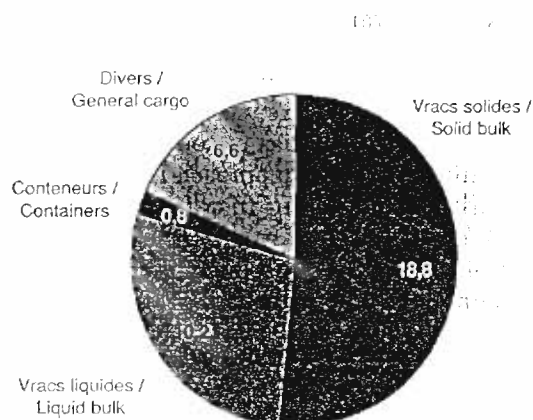
TRAFFIC - TRAFFIC :

1990 : 36,5 MT

Entrées - Imports 27,0 MT
Sorties - Exports 9,5 MT

Valeur ajoutée estimée -
Estimated added value 1752 000 KF

STRUCTURE DU TRAFIC - TRAFFIC STRUCTURE (MT)



EVOLUTION DE CES DIX DERNIERES ANNEES -
EVOLUTION OVER THE LAST TEN YEARS

LES ESPACES GÉRÉS - THE AREA ADMINISTRED :

Le port gère 7 600 ha dont
- 3.700 ha de zone industrielle 600 ha occupés

The port administers 7.600 of which
- of industrial zone filled by industries

ZONE D'INFLUENCE - ZONE OF INFLUENCE :

Grande-Bretagne - Great Britain :

3ème port pour passagers - 3rd port for passengers traffic
2ème port pour les marchandises - 2nd port for goods traffic

LA RÉGION - THE REGION

Région administrative - The administrative region :

- Nord Pas de Calais : 12.414 km²

- Population - Total population :

3 930 300 habitants - inhabitants

- Une métropole Lille-Roubaix - Tourcoing

- The area Lille/Roubaix/Tourcoing :

1.126.100 habitants - inhabitants

- Emplois par branche - Employment per sector :

- primaire - primary industry 4,8 %

- secondaire - secondary industry 37,7 %

- tertiaire - service industry 57,4 %

- Taux de chômage - Unemployment rate : 13,6%
(France 9,4%)

L'AGGLOMÉRATION DUNKERQUOISE - THE DUNKIRK URBAN AREA :

- 12 communes

- Population zone d'emplois - Population : 264.000 habitants -
inhabitants

- Dunkerque - Dunkirk : 71 071 habitants - inhabitants

EMPLOIS PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR

- Primaire - Primary industry 4,0 %

- Secondaire - Secondary industry 44,5 %

- Tertiaire - Service industry 51,5 %

INFRASTRUCTURES :

ROUTE - ROAD :

- Rociade littorale de la frontière belge à Boulogne. Connexion à tout le réseau européen
- Coastal motorway from Boulogne towards Belgium connected to the European network

FER - RAIL :

- plus grande gare de triage portuaire de France
- the biggest port marshalling yard in France.
- Trains blocs vers l'Est de la France
- Freightliners towards the East of France
- Transport Rail/Route vers la Suisse, l'Italie l'Espagne et la Grèce
- Road/Rail transport towards Switzerland, Italy, Spain and Greece

FLUVIAL - RIVER :

- Canal à grand gabarit avec le Nord Pas de Calais
- Wide canal towards the Nord Pas de Calais.
- Prolongements vers la Belgique et le Bassin Parisien
- Links with the Bassin Parisien and Belgium

AIR :

- Aéroport Lesquin près de Lille
- Airport of Lesquin near Lille (80km far from Dunkirk)

GRANDS PROJETS - PROJECTS :

- Plate-forme de distribution - distribution center
- Aéroport - Airport
- TGV Nord - High speed train

LES ACTIVITÉS GÉNÉRÉES - THE ACTIVITIES GENERATED :

- métallurgie, sidérurgie - Iron steel and metallurgical industries
- Textile
- Aluminium
- Chantier naval - Shipbuilding

LES EMPLOIS INDUITS - THE EMPLOYMENT INDUCED :

- 500 emplois portuaires - port employees

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT À VOCATION INTERNATIONALE - DEVELOPMENT TOOLS WITH AN INTERNATIONAL VOCATION :

- projet de collaboration avec la région du Kent en Grande-Bretagne
- collaboration project with the Kent, the corresponding region across the Channel
- Proximité du tunnel sous la Manche
- Only 40 km far from the "Channel"

STRUCTURE DE DÉVELOPPEMENT VILLE ET PORT - DEVELOPMENT STRUCTURE OF THE CITY AND PORT :

- Mairie, CCI, Port - City Council, Chamber of Commerce, Autonomous port

- Syndicat d'Aménagement Dunkerque/Neptune : projet public/privé pour la reconversion de 180 ha de friches portuaires à proximité du centre-ville - Planning Syndicate "Dunkirk-Neptune" A public and private project for the reconversion of 180 ha of waterfronts close to the center of the town.

- Agence d'urbanisme et de développement de la région, Flandres - Dunkerque (A.G.U.R.) - Town Planning and Regional Development Agency of Flanders-Dunkirk

- La Zone d'Entreprises sous une autorité regroupant l'Etat, les collectivités locales, la Communauté Urbaine et le Port Autonome - A zone for firms, regrouping the State, the local authorities, the urban community and the Autonomous Port

DONNEES DE CADRAGE - LE HAVRE

MODE DE GESTION : PORT AUTONOME
TYPE OF MANAGEMENT : AUTONOMOUS PORT

POSITIONNEMENT - POSITION :

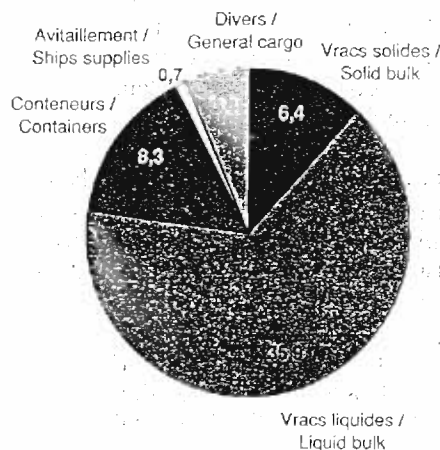
2ème port français en tonnage - 2nd french port for tonnage
 1er port du commerce extérieur en valeur - 1st port for international trade in value
 1er port français pour le trafic de conteneurs - 1st french port for container traffic
 5ème port européen - 5th european port

TRAFFICS - TRAFFIC :

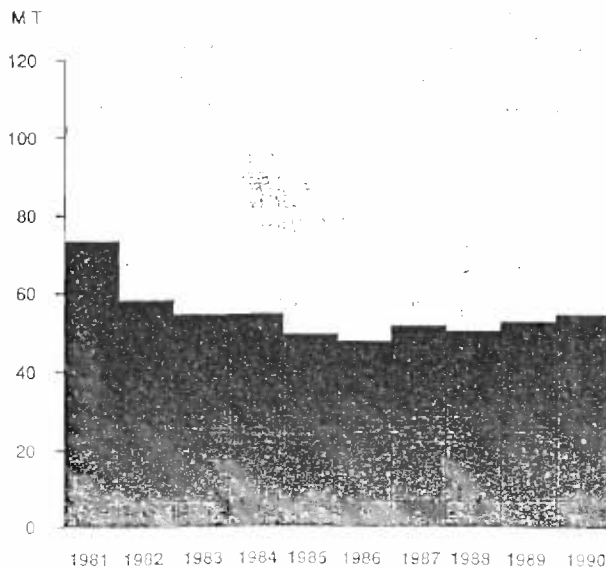
1990 : 54,7 MT
 Entrées- Imports 42,6 MT
 Sorties - Exports 12,1 MT

Estimated added value 2,162 000 KF

STRUCTURE DU TRAFIC - TRAFFIC STRUCTURE (MT):



EVOLUTION DE CES 10 DERNIERES ANNEES -
EVOLUTION OVER THE LAST 10 YEARS



LES ESPACES GÉRÉS - THE AREA ADMINISTRED :

Le port gère - The port administers :

8.000 ha dont - 8.000 ha of which :
 2.000 ha réservés à l'activité portuaire -
 2.000 ha reserved for the port activity
 6.000 ha de zone industrialo-portuaire -
 6.000 ha of port industrial zones.

(surface déjà occupée 1 600 ha , surface disponible : 1 400 ha) -
 (surface already occupied : 1 600 ha, available surface : 1 400 ha)

ZONE D'INFLUENCE - ZONE OF INFLUENCE :

Près de 50 % du trafic concerne l'Europe.
 Nearly 50 % of the traffic concerns Europe.

L'Afrique, l'Asie et l'Amérique représentent chacun environ 16 % des trafics avec une prépondérance de l'Asie à l'importation (20 % du trafic import) et de l'Amérique et l'Afrique à l'exportation (26 % et 18 % respectivement du trafic export)

Africa, Asia and America represent about 16% each of the traffic with a preponderance of Asia in imports (16% of the import traffic) and of America and Africa in exports (26% and 18% respectively of the export traffic).

LA RÉGION - THE REGION :

Région administrative - The administrative Region :

Haute-Normandie - Upper-Normandy
 2 départements - 2 departments : Seine-Maritime, Eure.

Superficies - Area : 12 317 km²
 Population totale - Total population : 1 690 700
 Population active - Active population : 754 000

EMPLOIS PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR :

Primaire - Primary industry 5,9 %
 Secondaire - Secondary industry 37,8 %
 Tertiaire - Service industry 56,3 %

Taux de chômage - Unemployment rate : 11,6% (France 9,8%)
 Contribution au P.I.B.- Contribution towards the Gross Domestic Product : 3,25 %
 Valeur ajoutée brute - Gross added value : 20,5 billion of ECUS

L'AGGLOMÉRATION HAVRAISE - LE HAVRE URBAN AREA

13 communes : 249 837 habitants -
 13 communes : 249 837 inhabitants
 Le Havre : 194 671 habitants -
 Le Havre : 194 671 inhabitants
 Population active : 111 190
 Active Population : 111 190

Coopération intercommunale - Intercommunal cooperation

Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple (SIVOM)
 Intercommunal syndicate with multiple vocation (SIVOM)

EMPLOIS PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR : INTERNATIONALE - DEVELOPMENT TOOLS WITH AN INTERNATIONAL VOCATION

Primaire - Primary industry	0,2 %
Secondaire - Secondary industry	31,7 %
Tertiaire - Service industry	68,1 %

INFRASTRUCTURES - INFRASTRUCTURES :

AIR :

- Aéroport International - International airport

ROUTE - ROAD :

- Autoroute de Normandie vers Paris (184Km) De là, embranchement vers le réseau routier européen
- Normandy motorway towards Paris (184 km) From here, link with the European road network

FER - RAIL :

- Liaison ferroviaire Paris-Le Havre au gabarit B+ et desservie par la Compagnie Nouvelle des Conteneurs (CNC) et Intercontainer
- Rail network Paris-Le Havre of B+ calibre an served by the Compagnie Nouvelle des Conteneurs (CNC) and Intercontainer

FLUVIAL - RIVER :

- Seine accessible aux convois de 5 000 tonnes -
- The Seine accessible to convoys of 5 000 tonnes

GRAND PROJETS - LARGE PROJECTS :

Axe autoroutier Le Havre-Amiens-Saint-Quentin vers l'Est - Motorway axes Le Havre-Amiens-Saint-Quentin towards the East
Réalisation du pont de Normandie et desserte par autoroute des estuaires Dunkerque/Bayonne.
Bayonne - Building of the Normandy Bridge and link by motorway with the estuaries of Dunkirk /Bayonne.
Liaison ferroviaire rapide vers le tunnel sous la Manche - Rapid rail link towards the channel tunnel T.G.V. train project.

LES ACTIVITÉS GÉNÉRÉES - THE ACTIVITIES GENERATED :

Raffinage, pétrochimie, métallurgie, fabrication d'automobiles, cimenterie, construction et réparation navale.
- Plus de 100 entreprises et 20 600 emplois
- 30 % du trafic du port hors-pétrole.
Refining, petrochemical industries, metallurgical industry, car manufacture, cement factory, ship building and repairs
- More than 100 firms and et 20 600 employed
- 30 % of the port traffic does not concern oil

LES EMPLOIS INDUITS - THE EMPLOYEMENT INDUCED

37 000 emplois sont générés par le port -
The port generates employment for 37 000

14 400 emplois directs - 14 400 directly employed
22 600 emplois indirects - 22 600 indirectly employed

33 % des emplois du bassin du Havre -
33 % of the employment in the Le Havre area

LA VALEUR AJOUTÉE GÉNÉRÉE - THE ADDED VALUE GENERATED :

2 Milliards de francs - 2 billion francs

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT À VOCATION

Le centre Havrais de commerce International affilié au réseau World Trade Center - the World Trade Center. Gare maritime Transmanche - a cross-Channel terminal
Enseignement : Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche (I.P.E.R.) - Education : Port Institute of Education and Research (I.P.E.R.)
Institut Portuaire pour l'Exportation - Port Export Institute
Université du Havre (Sections Transports et Logistique) - Le Havre University (Transport and Logistics sections)
Institut des Transports Internationaux des Ports - International Transport Institute for Ports
Ecole Nationale de la Marine Marchande - Merchant Navy National School

STRUCTURE DE DÉVELOPPEMENT VILLE ET PORT - DEVELOPMENT STRUCTURE CITY AND PORT

UMEP (Union Maritime Portuaire) Fédération de groupements et syndicats professionnels - UMEP (Maritime Port Union) Federation of the professional groups and associations
Port Alliance : Port Autonome, UMEP, CCI
Port Alliance : Autonomous Port, UMEP, CCI
- Le Havre promotion : Port Autonome, Ville, CCI/UPRH
- Le Havre Promotion : Autonomous Port, City, CCI/UPRH
- Association des Usagers de la Plaine Alluviale de l'Estuaire de la Seine - Association for the users of the alluvial plain of the Seine Estuary
Opération Grand Estuaire : émanation du Conseil Régional de Haute-Normandie - Great Estuary Operation : emanating from the Uppon Normandy Regional Council.
Transmanche : Ville, Port Autonome, CCI - Cross-Channel : City, Autonomous Port, CCI

DONNEES DE CADRAGE - MARSEILLE

MODE DE GESTION - TYPE OF MANAGEMENT :
Port Autonome - Autonomous Port

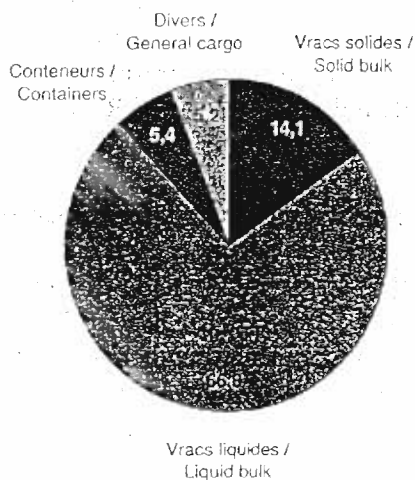
POSITIONNEMENT - POSITION :

3ème Port Européen - 3rd European Port for tonnage
1er Port pétrolier français - 1st french port for oil
1er port français en tonnage - 1st french port for tonnage

TRAFICS - TRAFFIC :

1990 : 91,5 MT
Entrées - Imports 74,5 MT
Sorties - Exports 17,0 MT
Valeur ajoutée estimée -
Estimated added value 2 525 600 KF

STRUCTURE DU TRAFIC - TRAFFIC STRUCTURE (MT)



LES ESPACES GERES - THE AREA ADMINISTERED :

10 290 ha

ZONE D'INFLUENCE - ZONE OF INFLUENCE :

Un port essentiellement tourné vers l'Afrique et le Proche et Moyen Orient : 80% du tonnage du port et 70% du commerce extérieur français -
Traffic mainly bound to Africa, near and middle East : 80% of the tonnage and 70% of the french foreign trade.

LA RÉGION - THE REGION :

Région administrative - The administrative region

Composée de 6 départements - 6 departments : Alpes de Haute Provence, Bouches du Rhône, Var, Vaucluse, Alpes Maritimes, Hautes Alpes

- Population - Total population (1986) : 4 066 000 habitants - inhabitants
- Population active - Active population : 1 668 000

EMPLOI PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR

- Primaire - Primary industry 4,8 %
- Secondaire - Secondary industry 24,2 %
- Tertiaire - Service industry 71,0 %

- Taux de chômage - Unemployment rate : 11,7%
(France 9,8 %)

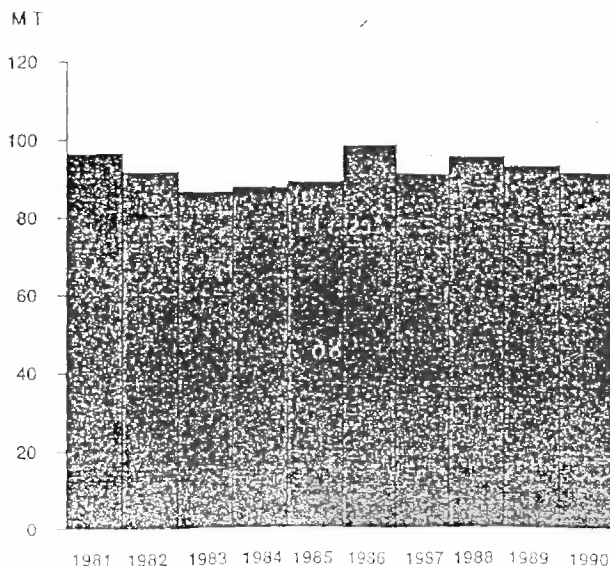
L'AGGLOMÉRATION MARSEILLAISE - MARSEILLE URBAN AREA

- 28 communes s'étendant sur 830 km² - 28 communes, 830 km²
- il n'existe pas encore de structure de coopération intercommunale - no intercommunal cooperation structure
- Population - total population 1982 : 1 108 000 habitants - inhabitants, dont Marseille - of which Marseille, 872 000 habitants - inhabitants (79% de l'agglomération - of the urban area)
- 3ème ensemble urbain après Paris et Lyon - 3rd urban unit after Paris and Lyon (1,2 million habitants - inhabitants)

EMPLOIS PAR BRANCHE - EMPLOYMENT PER SECTOR

- Primaire - Primary industry 0,4%
- Secondaire - Secondary industry 22,8%
- Tertiaire - Service industry 76,8%

EVOLUTION DE CES 10 DERNIERES ANNEES -
EVOLUTION OVER THE LAST 10 YEARS



INFRASTRUCTURES

ROUTE - ROAD :

- Marseille relié au réseau autoroutier français et espagnol, la liaison avec l'Italie : projet de tunnel transalpin à l'étude - Marseille linked to the french and spanish motorway networks, Transalpine tunnel project towards Italy

FER - RAIL :

- Liaisons Nord-Sud à grande vitesse (160 km/h) au gabarit B pour les trains blocs (Marseille - Bruxelles) (gabarit B+ pour 1997)
North-South high speed links (160 km/h) of B calibre to Bruxelles (B+ calibre forecasted for 1997)

LIAISONS EST-OUEST :

- liaisons directes Marseille - Italie du Nord et l'Europe de l'Est - East-West direct links to North Italy and East Europe

FLUVIAL - RIVER :

- Liaison Rhin-Rhône en projet - Rhine-Rhône connection project

AIR :

- Marignane : 2ème aéroport français pour les passagers - 2nd french airport for passengers
3ème aéroport français pour le fret - 3rd one for air cargo
Aéroport International - International Airport

LES ACTIVITÉS GÉNÉRÉES - THE ACTIVITIES GENERATED :

Sidérurgie, pétrochimie, aéronautique, réparation navale, agroalimentaire - Iron and steel industry, petrochemical, aeronautical, metallurgical industries, ship repairs, agriculture and food industry

Valeur ajoutée brute au prix du marché - Added value to the market prices : 44,7 million ecus

—> environ 7,1% de la Valeur Ajoutée Brute Française - about 7,1% of the french added value

- ZIP de Fos-Lavera : 7300 ha dont 4500 pour l'industrie - The Port Industrial Zone of Fos-Lavera : 7 300 ha of which 4 500 for industry,

- ZIP : 34,5% du trafic total du PAM en 88 - This zone generated 34,5% of the total traffic in 88,

- 1er complexe pétrochimique français (avec 4 grandes raffineries - 1st french petrochemical complex with 4 major refineries : BP, TOTAL, SHELL, EXXON),

- Grande place sidérurgique - Large iron and steel industry place (7 200 employés - employed)

+ 1600 emplois dans la réparation navale - Ship repairs : more than 1600 employed

LES EMPLOIS INDUITS - THE EMPLOYMENT INDUCED

- Total emploi direct et indirect environ 40 000 soit 3% des emplois régionaux et 7 % des emplois départementaux - About 40 000 workers are directly and indirectly employed : respectively 3 and 7% of the

employment in the region and in the department.

- ZIP de Fos-Berre-Lavera : 104 000 emplois en 88 soit 7,2% de l'ensemble des emplois régionaux - The Port Industrial Zone of Fos-Berre-Lavera : 104 000 jobs in 88, that is to say 7,2% of the regional employment

LA VALEUR AJOUTÉE GÉNÉRÉE - THE ADDED VALUE GENERATED

Valeur Ajoutée portuaire (non comprises les industries liées au port) Port added value (without the related industries)

2,958 millions de francs - billion Francs —> 1% du PIB régional - of the gross regional product

ZIP - The port industrial zone : 28,6% de la valeur ajoutée régionale - of the regional added value (1982)

+ de 50% dans les Bouches du Rhône - More than 50% in the Bouches du Rhône department

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT À VOCATION INTERNATIONALE - DEVELOPMENT TOOLS WITH AN INTERNATIONAL VOCATION

- Formations spécialisées en transport (Centre Supérieur des transports internationaux, Instituts de formation et d'échanges portuaires) et commerce international - Specialized trainings in transport (Higher School of international Transports, Institute of port training and exchanges) and international trade,

- 2ème rang en France pour la recherche publique et 3ème rang pour la recherche privée - Ranking 2nd in France for the public research and 3rd for the private research,

- Centre de commerce international affilié au réseau des WTC - International Trade Center of Marseille, member of the WTC network,

- plus de 45 représentations consulaires - More than 45 foreign representations,

- Sur la route des hautes technologies - In the high tech field :

- 1 technopole - the technopole : château Gombert

- 1 pole scientifique - the scientific pole : LUMINY

STRUCTURE DE DÉVELOPPEMENT VILLE ET PORT - DEVELOPMENT STRUCTURE OF THE CITY AND PORT

Union maritime et fluviale de Marseille-Fos : réunion des Communautés portuaires des différentes localisations du PAM - Maritime and fluvial Union of Marseille-Fos : union of the port communities located in the various sites of the Autonomous Port of Marseille,

Représentation du Maire de Marseille au Conseil d'Administration du port - The mayor of Marseille is represented to the board of Administration of the port.

DONNEES DE CADRAGE - NANTES

MODE DE GESTION : Port Autonome
TYPE OF MANAGEMENT : autonomous port

POSITIONNEMENT - POSITION

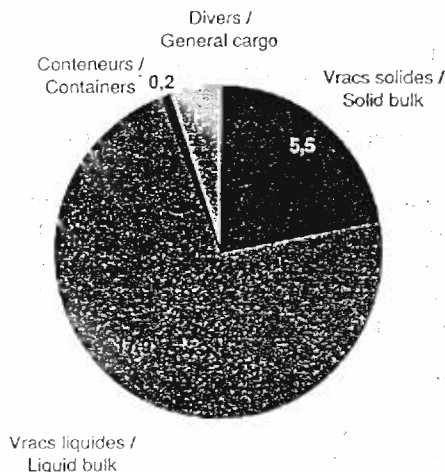
4ème port français en tonnage - 4th french port for tonnage
1er port français pour les importations de bois tropicaux et nordiques - 1st french port for the tropical and nordic woods

TRAFIC - TRAFFIC

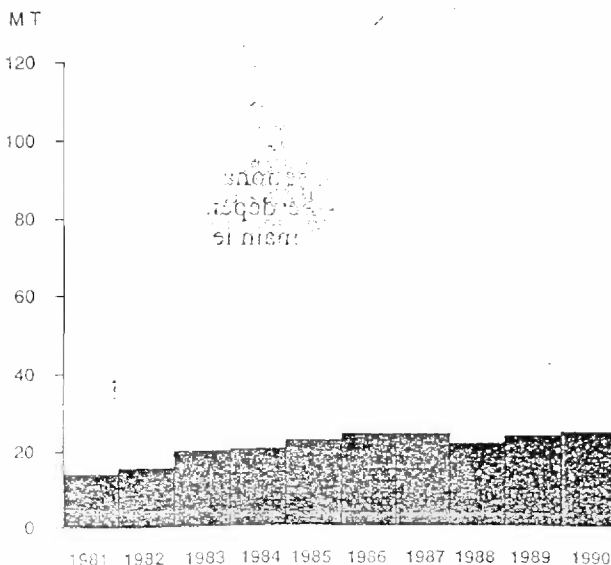
1990 : 25,0 MT
Entrées - Imports 20,1 MT
Sorties - Exports 4,9 MT

Estimated added value 554 400 KF

STRUCTURE DU TRAFIC - TRAFFIC STRUCTURE (MT)



EVOLUTION DE CES 10 DERNIERES ANNEES - EVOLUTION OVER THE LAST 10 YEARS



LES ESPACES GÉRÉS - THE AREA ADMINISTERED

Le port gère 3 648 ha dont 1 494 ha de zones naturelles et s'étend sur 21 communes - The port administers 3 648 ha of land over 21 communes, 1 494 ha of wild natural zones.

ha	Activités commerciales	Industrielles
Surfaces Occupées - Occuped area	400	254
Surfaces aménagées disponibles - Available converted area	345	40
Surfaces aménageables - area to convert	715	400
TOTAL	1 460	694

ZONE D'INFLUENCE - ZONE OF INFLUENCE

Les principaux axes de trafic sont - The main axes of traffic are :

- Afrique du Nord - North Africa
- Madagascar
- Réunion - Reunion
- Moyen-Orient - Middle-East
- Amérique du Nord - North America
- Europe du Nord - North Europe

LA RÉGION - THE REGION :

Région administrative - The administrative region :

- 5 départements - 5 departments : Loire Atlantique, Maine et Loire, Mayenne, Sarthe, Vendée, 32 082 km²
- Population - Total population (1986) 3 031 000 habitants - inhabitants
- Population active - Active population 1 316 000
- Emplois par branche - Employment per sector (1985) :
- Primaire - Primary industry 13,3%
- Secondaire - Secondary industry 33,5%
- Tertiaire - Service industry 53,2%
- Taux de chômage - Unemployment rate : 10,6% (9,8%)

L'AGGLOMÉRATION NANTAISE - THE NANTES URBAN AREA

- 495 000 habitants - inhabitants (1990) dont Nantes - of which Nantes : 244 952 i.e. 49,5%
- 7ème ensemble urbain de France par son poids démographique -
- 20 communes sur 45 000 ha - 20 communes over 45 000 ha
- Répartition de la population active par branche d'activité (226 300 personnes) - Employment per sector (226 300 people) :
- Primaire - Primary industry 1,7%
- Secondaire - Secondary industry 29,8%
- Tertiaire - Service industry 68,5%

- Coopération intercommunale - Intercommunal cooperation :
- Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'agglomération Nantaise (SIMAN) - Intercommunal syndicate with Multiple Vocation of the Nantes urban area
- Association Communautaire de la Région Nantaise (ACRN), 36 communes = association d'études - Communal Association of the Nantes region (ACRN), 36 communes

L'AGGLOMÉRATION NAZAIRIENNE - THE ST-NAZAIRE URBAN AREA

- 131 511 habitants dont 64 812 à Saint Nazaire (49,3%)

- 131 511 inhabitants of which 64 812 in Saint Nazaire (49,3%)
- 11 communes sur 280,92 km² - 11 communes over 280,92 km²
- Répartition de la population active - Employment per sector (1982) :

Primaire - Primary industry	9%
Secondaire - Secondary industry	40%
Tertiaire - Service industry	51%

- Coopération intercommunale - Intercommunal cooperation :

 - APECABL (9 communes) : définir de objectifs partagés dans des projets de développement - to define common development projects.
 - contrat ville- Etat - contract city-state (9 communes) pour le développement local - for the local development
 - Délégation au développement de la Région Nantaise - Body of Delegates for the Development of the St-Nazaire Region

INFRASTRUCTURES

ROUTE - ROAD :

- Desserte par autoroute vers Paris, voies express vers Brest et Rennes - Motorway towards Paris, highway towards Brest and Rennes
- Projet d'autoroutes (en cours) - Motorway project (in progress) :
- Angers-Tours-Vierzon (desserte du centre et de la région lyonnaise - road service towards the centre and the region of Lyon)
- Nantes-Niort (vers Bordeaux - towards Bordeaux)

Le schéma routier départemental en préparation devrait améliorer les liaisons vers le sud et la Bretagne - The road network schedule should improve the links towards the South Bretagne

FER - RAIL :

- TGV Paris-Nantes St Nazaire pour les passagers. Le port n'est pas relié au réseau européen de transport combiné - Highspeed train(TGV) Paris-Nantes St Nazaire for the passengers.
- Mauvaises liaisons vers le sud et le centre - Bad links towards the South and the centre.

FLUVIAL - RIVER :

- faible trafic sur l'estuaire - weak traffic on the estuary.

AIR :

- Aéroport international (30 destinations) - International Airport (30 destinations).

LES EMPLOIS INDUITS - THE EMPLOYMENT INDUCED

Emplois liés à l'activité portuaire - Employment linked to the port activity : 2 625 (pilottage, haulage, linesman, stevedore, consignment, storing, ship repairs...)

Emplois liés au commerce maritime - Employment linked to the maritime commerce 2 380 to 2 880 (transitaires, négociant, transporteur, distribution, courtier, sociétés de surveillance,...)

Emplois d'industrie implantées sur le domaine portuaire - Industries on the port area 15 000

TOTAL 20 000 to 20 500

LA VALEUR AJOUTÉE GÉNÉRÉE - THE ADDED VALUE GENERATED.

Valeur ajoutée régionale brute (1985) : 29,3 milliards d'écus soit environ 4,6% du total de la valeur ajoutée brute française - Gross regional added value (1985) : 29,3 billion ecus, i.e about 4,6% of the french added value

OUTILS DE DÉVELOPPEMENT A VOCATION INTERNATIONALE - DEVELOPMENT TOOLS WITH AN INTERNATIONAL VOCATION

Nantes

- Parc des expositions, Palais des Congrès - Exhibition Hall, Congress Hall
- Ecole nationale de la Marine Marchande - National School of the Merchant Navy
- Centre Atlantique de commerce international - Atlantique Centre of International Trade (WTC)
- Une technopole - A technopolis : Atlanpole
- Nantes Atlantique (Nantes et St Nazaire), rapprochement avec Rennes, recherche de réseau de villes - Nantes Atlantique (Nantes and Saint Nazaire) City network project with Rennes
- Euroguichet (centre d'information afin de faciliter l'accès des PME-PMI aux activités et programmes de la CEE et leur permettre d'adapter leur politique à la veille de 1993) - Euroguichet (information centre to help the small and medium firms and industries to be aware of the european program and activities and to adapt their policies)

Saint Nazaire

- Préparation par la CCI d'une formation aux métiers du shipping avec la CCI de Bilbao et la Polytechnics de Plymouth - Project of a training course in shipping in cooperation with the Chamber of Commerce of Bilbao and the school of Polytechnics of Plymouth.

- Aire de foire exposition - Exhibition park

Le Conseil de Promotion des Echanges internationaux de la Région de Pays de Loire comprend - The Promotion council for the international exchanges of the region Pays de Loire :

- le Conseil Régional - Regional Council
- des représentants de l'Etat - State representatives
- des représentants du commerce extérieur - Foreign trade representatives
- des représentants des banques - Bank and Industry professionals
- le port - the port
- l'union patronale - The employers' association

STRUCTURES DE DÉVELOPPEMENT VILLE ET PORT - DEVELOPMENT STRUCTURES CITY AND PORT

- L'Association Communautaire de l'Estuaire de la Loire (ACEL) rassemble - The Communal Association of the Loire Estuar (ACEL) :

- Le port - The harbour,
- Les CCI de Nantes et St Nazaire - The Chambers of Commerce of Nantes and Saint-Nazaire,
- Les villes de Nantes et St Nazaire - Both city councils
- Le Département - The Department
- La Région - The Region

Les Esturiales : université d'été travaillant sur la liaison Ville Port et les problématiques d'estuaire - "Les Esturiales" : Thematic seminar about the relationship between the city and port and the estuary problems.

- Ouest- Atlantique : travaille pour tout l'ouest de la France, prospection commerciale à l'étranger, regroupement des entreprises, des collectivités locales, des Chambres de Commerce et d'Industrie, des organismes financiers, des banques et agences gouvernementales (DATAR)
- Ouest Atlantic : promotion for the whole west of France in the foreign countries, regrouping firms, local authorities, Chambers of Commerce, financial firms, banks and governmental agencies (DATAR).