

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1970-1971

Annexe au procès-verbal de la séance du 19 novembre 1970.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1)
sur le projet de loi de finances pour 1971, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VI

Equipement et logement.

PORTS MARITIMES

Par M. Joseph YVON,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, *président* ; Paul Mistral, Joseph Yvon, Marc Pauzet, Raymond Brun, *vice-présidents* ; René Blondelle, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, Fernand Chatelain, *secrétaires* ; Louis André, Octave Bajeux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Georges Bonnet, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Marcel Brégégère, Pierre Brousse, Michel Chauty, Albert Chavanac, Jean Colin, Francisque Collomb, Maurice Coutrot, Georges Dardel, Léon David, Roger Deblock, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Emile Durieux, François Duval, Jean Errecart, Jean Filippi, Marcel Gargar, Victor Golvan, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Roger du Halguoët, Yves Hamon, Alfred Isautier, René Jager, Maxime Javelly, Lucien Junillon, Alfred Kieffer, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Robert Laurens, Charles Laurent-Thouverey, Marcel Legros, Jean Natali, Gaston Pams, Guy Pascaud, François Patenôtre, Paul Pelleray, Albert Pen, Lucien Perdereau, André Picard, Jules Pinsard, Auguste Pinton, Henri Prêtre, Etienne Restat, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Raoul Vadepiéd, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Joseph Voyant, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 1376 et annexes, 1395 (tomes I à III et annexe 18),
1400 (tome IX) et in-8° 308.

Sénat : 53 et 54 (tomes I, II et III, annexe 17) (1970-1971).

Lois de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Examen des crédits :	
1° Analyse des crédits	3
2° Remarques générales	3
3° Observations sur l'affectation des crédits	4
II. — Le trafic portuaire en 1969 :	
1° Le trafic commercial	4
2° Le transport des passagers.....	7
III. — L'évolution de la fonction portuaire:	
1° Le gigantisme	8
2° La spécialisation	9
3° L'industrialisation	10
IV. — L'aménagement des ports	13

Mesdames, Messieurs,

Après un examen rapide des crédits consacrés aux ports maritimes, nous traiterons tout d'abord du trafic portuaire en 1969, puis de l'évolution générale de la fonction portuaire, essayant d'en dégager les conséquences pour la politique portuaire française. Enfin, nous examinerons l'aménagement des ports français.

I. — Examen des crédits.

1° ANALYSE DES CRÉDITS

Les crédits d'entretien et de réparations des ports maritimes (chapitre 35-32) n'augmentent que de 3,6 % de 1970 à 1971, passant de 27 à 28 millions de francs. De même, les crédits consacrés à la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes (chapitre 44-31) croissent de 3,8 %, représentant 81 millions de francs au lieu de 78 millions en 1970.

En revanche, les crédits d'équipement connaissent une progression plus rapide. Au total, les crédits d'équipement des ports maritimes augmentent de 41,2 % puisque les autorisations de programme passent de 236 millions de francs en 1970 à 335 millions en 1971. Ces crédits se décomposent en 329 millions de francs pour l'équipement des ports de commerce (chapitre 53-34), contre 232 en 1970, et en 6 millions de francs pour l'équipement des ports de pêche et de plaisance (chapitre 53-36), contre 4,5 millions en 1970.

2° REMARQUES GÉNÉRALES

Votre commission ne peut que s'étonner de l'insuffisance croissante des renseignements fournis par les « bleus » budgétaires sur l'utilisation des crédits soumis au Parlement. Ainsi, au chapitre 53-34, le « bleu » pour 1971 indique seulement le montant global des crédits d'équipement des ports de commerce et l'objet des grandes opérations prévues à Dunkerque, au Havre et à Marseille. Il semble qu'au fil des années les documents budgétaires se fassent de plus en plus discrets, empêchant un examen approfondi des emplois des crédits. Ainsi encore, et cela pour la seconde année consécutive, il n'est plus

fait mention des crédits de réévaluation des opérations en cours dans le montant total ; or, ces réévaluations diminuent d'autant la dotation des opérations nouvelles.

3° OBSERVATIONS SUR L'AFFECTATION DES CRÉDITS

Les crédits d'entretien n'augmentent que de 3,6 % de 1970 à 1971 alors que la hausse du coût des travaux portuaires a, de juin 1969 à juin 1970, dépassé 12,4 %. Cette faiblesse peut faire craindre que, dans l'avenir, des crédits importants soient nécessaires pour restaurer des ouvrages dont l'entretien aurait laissé à désirer. Insuffisance de crédits également pour la participation de l'Etat aux dépenses des ports autonomes qui ne croissent que de 3,8 % alors que les charges d'entretien augmentent plus fortement.

Les crédits d'équipement progressent de façon satisfaisante (+ 41,2 %). Il est, en outre, normal que les investissements soient importants pour les trois complexes portuaires que Dunkerque, Marseille et la Basse-Seine sont appelés à devenir ; toutefois, il est regrettable que le port de Nantes - Saint-Nazaire paraisse défavorisé ; il en va, en effet, de l'avenir de la zone de la Basse-Loire tout entière.

II. — Le trafic portuaire en 1969.

1° LE TRAFIC COMMERCIAL

Le trafic commercial assuré par les ports français a atteint, en 1969, 192.387.000 tonnes contre 169.667.000 en 1968, marquant une augmentation de 13,3 %, nettement supérieure à celle enregistrée en 1968 (2,3 %) qui avait été limitée par les grèves de mai et juin, mais aussi à celles de 1967 (3,3 %) et 1966 (9 %).

Cet important accroissement est dû non seulement à la reprise du trafic d'hydrocarbures (1), qui a crû de 15,1 %, mais aussi aux autres marchandises (+ 9,4 %).

L'augmentation porte à la fois sur les entrées, qui augmentent de 14,1 % (contre 1,1 % en 1968 et 3,8 % en 1967) et sur les sorties, + 10,4 % (7,4 % en 1968 et 1,3 % en 1967).

Le trafic des ports a plus que doublé en dix ans. Les six ports autonomes ont réalisé, en 1969, 86,6 % du trafic de tous les ports ; ils ont bénéficié d'une progression de 14,3 % alors que le trafic des autres ports n'a augmenté que de 7,6 %.

(1) Qui représente 70 % des tonnages (contre 55 % en 1960).

Trafic portuaire français.

PORTS	VRAC SEC		PETROLE		MARCHANDISES diverses.		TOTAUX	
	1968	1969	1968	1969	1968	1969	1968	1969
A. — Ensemble des ports	30.577.346	33.640.665	118.558.148	136.447.298	20.531.852	22.298.036	169.667.346	192.385.999
B. — Marseille	2.460.758	2.880.793	48.568.000	56.759.344	4.898.586	5.296.696	55.927.344	64.936.833
Le Havre	2.828.013	2.478.690	35.832.000	43.084.672	3.295.718	3.616.281	41.955.731	49.179.643
Dunkerque	6.556.427	8.374.460	7.933.000	8.823.285	3.400.399	3.577.600	17.889.826	20.775.345
Rouen	4.510.294	4.532.815	4.487.000	4.661.923	2.418.062	2.535.996	11.415.356	11.730.734
Nantes - Saint-Nazaire	1.345.604	1.391.202	9.479.000	9.442.199	430.354	529.258	11.254.958	11.362.659
Bordeaux	1.625.116	1.926.877	4.648.000	5.648.892	1.043.292	1.108.405	7.316.408	8.684.174
Sète	905.439	1.020.397	2.413.029	2.237.125	1.181.543	1.190.560	4.500.011	4.448.082
La Rochelle	1.296.433	1.532.299	1.063.229	1.167.396	215.672	227.685	2.575.334	2.927.380
Caen	1.475.649	1.673.440	616.679	695.538	102.253	129.716	2.194.581	2.498.694
Bayonne	1.765.480	1.785.542	143.734	145.851	503.466	467.644	2.412.680	2.399.037

151

Pour les principaux ports, on constate, de 1968 à 1969, les augmentations globales suivantes :

- 16 % à Dunkerque (les hydrocarbures représentant 39 % du trafic total) ;
- 17,2 % au Havre (hydrocarbures : 85 % du trafic total) ;
- 3 % à Rouen (39 % d'hydrocarbures) ;
- 1,3 % à Nantes - Saint-Nazaire (80,7 % d'hydrocarbures) ;
- 18,3 % à Bordeaux (hydrocarbures : 63 %) ;
- 16,1 % à Marseille (hydrocarbures : 85 %).

En guise de comparaison, il peut être bon de rappeler l'évolution du trafic des ports étrangers de la Communauté économique européenne.

A Hambourg, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées est en progression de plus de 7 % par rapport à 1968 : 40,9 millions de tonnes en 1969 au lieu de 38,2 en 1968.

A Brême et Bremerhaven, le tonnage des marchandises embarquées et débarquées a crû de 9,52 % (20,7 millions de tonnes contre 18,9 en 1968).

A Amsterdam, le trafic a atteint environ 19,6 millions de tonnes en 1969 au lieu de 17,5 en 1968, soit une hausse de 12 %.

A Rotterdam, on peut noter une progression de 13,4 % (178 millions de tonnes contre 157 en 1968).

Anvers a réalisé le chiffre de 75 millions de tonnes, en augmentation de 3,6 %.

Enfin, Gênes, le concurrent direct de Marseille, est en léger progrès avec une croissance de 4,7 % (50,9 millions de tonnes au lieu de 48,6 en 1968).

Pour les ports français, les premières statistiques dont on peut, dès à présent, disposer inclinent grandement à l'optimisme. En effet, le trafic total (entrées et sorties) de huit ports français, parmi les plus notables (les six ports autonomes, Sète et La Rochelle) accusent pour les sept premiers mois de 1970, comparés aux sept premiers mois de 1969, une progression de 15 %. Cette croissance est d'autant plus remarquable que l'année 1969 avait été excellente et que le niveau de base de la comparaison est élevé. Quel que puisse être le ralentissement de l'économie française dans les derniers mois de 1970 et, partant, celui du trafic portuaire, on peut d'ores et déjà être assuré que l'année 1970 connaîtra une forte croissance.

Pour les principaux ports, la croissance a été la suivante au cours des sept premiers mois de 1970 :

Marseille	+ 14,2 %
Le Havre.....	+ 19,3 %
Dunkerque	+ 20,6 %
Rouen	+ 11 %
Nantes - Saint-Nazaire	+ 4 %
Bordeaux	+ 18,2 %
Sète	+ 33,8 %
La Rochelle.....	— 1,5 %

2° LE TRANSPORT DES PASSAGERS

Pour les passagers, la progression a été très sensible puisque le nombre des personnes embarquées et débarquées (grande et moyenne navigation) s'est accru de 21 % en 1969 par rapport à 1968 (6.668.000 passagers au lieu de 5.503.000). Il faut toutefois avoir présent à l'esprit que les chiffres de 1968 étaient en retrait sur ceux de l'année précédente du fait des événements de mai et juin (1).

L'accroissement a essentiellement porté sur le trafic trans-Manche — qui a atteint 4.550.000 passagers, dont 416.000 par aéroglisseurs — et sur le trafic entre le continent et la Corse (642.000 passagers).

Le trafic dans les dix principaux ports français de passagers s'établit ainsi :

PORTS	1968	1969
	(Nombre de passagers.)	
Calais	1.552.131	2.108.284
Boulogne-sur-Mer	873.297	1.011.512
Le Havre.....	424.790	494.269
Dieppe.....	428.538	488.688
Marseille	338.857	344.723
Cherbourg	249.628	265.802
Dunkerque	203.235	210.512
Nice	143.759	190.000
Bastia	122.365	151.349
Ajaccio	106.067	136.608

(1) La progression n'est plus que de 14,3 % par rapport à 1967 (5.829.000 passagers).

III. — L'évolution de la fonction portuaire.

Il n'est plus possible aujourd'hui de se demander si les navires doivent s'adapter aux ports ou si les ports doivent s'adapter aux navires. Les exigences de la rationalisation et du moindre coût ont transformé du tout au tout les normes des navires marchands, obligeant les ports à une adaptation continuelle qui est la condition même de leur développement.

La nécessité d'abaisser les coûts de production, la lourdeur des investissements à entreprendre obligent à procéder à une sélection entre des sites concurrents qui, tous, aspirent à devenir ces « plates-formes de la stratégie économique des nations » que seront les ports de demain.

L'évolution de la fonction portuaire est évidemment liée à la recherche constante d'un accroissement de la productivité. Celui-ci est obtenu essentiellement :

- en accueillant des navires de très grande taille ;
- en retenant les navires très peu de temps ;
- en attirant un nombre important de navires.

C'est par un effort en ces trois domaines — où l'évolution est si rapide qu'elle confine au bouleversement — que se dégaieront demain les grands ports du continent.

1° LE GIGANTISME

Le plus spectaculaire, à n'en pas douter, tient à l'accroissement de la dimension des navires porteurs de vrac. Ce gigantisme affecte en premier lieu le trafic des hydrocarbures ; alors que la taille moyenne des pétroliers avait déjà presque doublé de 1954 à 1966, (passant de 16.300 à 30.900 tonnes de port en lourd) et que, dans le même temps, le port en lourd moyen des navires en commande quadruplait (21.700 tonnes en 1954, 91.000 en 1966), cette évolution s'est encore accélérée à la suite de la fermeture du canal de Suez. Au 31 décembre 1968, on comptait en commande ou en construction, 125 pétroliers de 200 à 250.000 tonnes de port en lourd, 41 de 250 à 300.000 tonnes et 7 de 300.000 tonnes et plus. Le record, en matière de tonnage unitaire, appartient désormais à la commande de Tokyo Tankers au chantier japonais I. H. I. pour un pétrolier

de 370.000 tonnes de port en lourd, livrable fin 1971. Enfin, dans le même temps, les ministères britanniques de la technologie et de la défense passaient un contrat d'études pour la réalisation d'un « tanker » de 1 million de tonnes de port en lourd. On comprend aisément qu'une telle évolution pose des problèmes redoutables pour l'aménagement des ports pétroliers qui recevront ces grandes unités et qu'un certain nombre de sites se trouvent éliminés d'emblée, faute de pouvoir offrir des fonds marins d'une grandeur suffisante.

Sans doute, les autres trafics de vrac n'appellent-ils pas un pareil gigantisme. Les produits solides sont, en effet, consommés en moindre quantité et leur manutention est plus lente que celle des produits liquides pour lesquels le pompage et le refoulement en conduite permettent d'importants débits. Toutefois, outre les pétroliers, 42 transporteurs de vrac de plus de 100.000 tonnes de port en lourd étaient en construction ou en commande au 31 décembre 1968 (dont 31 transporteurs mixtes vrac sec-pétrole).

Peu de ports seront capables d'accueillir ces géants de la mer ; Rotterdam, Dunkerque, Le Havre, Marseille pourront — ou peuvent déjà — recevoir des navires de plus de 200.000 tonnes, mais un port comme Anvers se trouve éliminé de cette compétition. Il ne s'agit pas là cependant du seul critère de développement des ports et une seconde mutation, tout aussi importante, est intervenue avec l'apparition de techniques nouvelles de transport et de navires très spécialisés.

2° LA SPÉCIALISATION

Le but est de réduire le temps d'immobilisation des navires dans les ports, d'accroître leur vitesse de rotation et, ainsi, de les amortir sur un tonnage plus important de produits transportés. Il va de soi que l'immobilisation la plus courte possible des navires est d'autant plus avantageuse que ceux-ci sont plus gigantesques et plus coûteux. On tente donc, d'une part d'augmenter la cadence des manutentions et, d'autre part de réduire au minimum l'intervention humaine dans les opérations de débarquement. Deux techniques sont en plein essor actuellement : le système « roll-on/roll-off » et la conteneurisation. Le système « roll-on/roll-off », qui consiste à embarquer des véhicules tout chargés, supprime la manutention verticale puisque les opérations d'embarquement et de débarque-

ment se font par roulage direct. Quant à la conteneurisation, elle maintient les phases verticales de la manutention, mais la cargaison est constituée par des unités de charges, homogènes en forme et en volume, qui permettent une mécanisation très poussée. Le conteneur a connu, ces dernières années, un succès prodigieux qui s'explique par les multiples avantages qu'il comporte. Grâce à lui, en effet, le transport est plus rapide (puisque les ruptures de charges sont, pour la plupart, supprimées), plus sûr (car les marchandises sont moins manipulées), plus économique (la main-d'œuvre est moins utilisée) et plus commode (le conteneur permet en effet le porte-à-porte). Or, le développement de celui-ci n'est pas sans bouleverser l'aménagement des grands ports ; il nécessite la construction de quais nouveaux, d'immenses aires de stockage et des portiques puissants.

3° L'INDUSTRIALISATION

Enfin, on constate en Europe un phénomène important d'industrialisation des ports. Un grand port situé à proximité de régions industrielles intérieures est un lieu d'implantation privilégié, puisqu'il profite à la fois des conditions d'approvisionnement économiques que permet aujourd'hui le transport maritime et d'un arrière-pays proche où les produits transformés seront acheminés sans trop de frais.

Il est évident que, pour attirer des industriels, les ports ne doivent pas seulement offrir un site nautique favorable, mais également une place commerciale, financière, intellectuelle, administrative et disposer de terrains où l'industrialisation est possible. On peut se demander toutefois si, à cet égard, un seuil n'a pas été atteint et si l'évolution, désormais, ne se fera pas en sens inverse, favorisant davantage les zones industrielles de l'intérieur. Les produits arriveraient alors dans les ports sous une forme semi-élaborée ou seraient acheminés vers l'intérieur par navire « porte-barges ».

*

* *

Confrontés à cette évolution des transports maritimes, les ports doivent adapter leur infrastructure et multiplier leurs investissements. Mais la lourdeur de ces derniers oblige à une sélection. Examinant, en mars 1968, un rapport sur « l'adaptation des ports français aux nouvelles exigences du trafic et à la concurrence du Marché commun », le Conseil économique et social émettait les conclusions suivantes :

« Notre retard dans le domaine portuaire, dû à la dispersion de nos investissements, impose une stricte sélectivité des crédits en faveur des ports susceptibles d'atteindre un potentiel de trafic à l'échelle des grands ports européens et d'accéder à la classe internationale.

« En Méditerranée, Marseille—Fos est l'unique candidat. Sur les versants Atlantique—Manche—Mer du Nord, le complexe des ports de la Basse-Seine, et éventuellement Dunkerque, paraissent répondre aux impératifs exigés.

« En effet, les tonnages de masse transportés aujourd'hui, et demain bien davantage, par de très gros navires, le trafic des « porte-chalands », des « porte-conteneurs » et des cargos prévus pour transporter des « unités de charge palettisées » nécessiteront la construction, en profondeurs appropriées, de quais de grande longueur, d'engins de toutes sortes, puissants et rapides, de ce fait fort coûteux, de moyens de stockage spécialisés (réservoirs, silos) et l'aménagement de vastes terre-pleins destinés à entreposer les marchandises en vrac et les conteneurs.

« Tout doit être mis en œuvre pour que, les arrêts au port étant réduits au minimum, ces navires puissent être utilisés, comme l'exigent leurs armateurs, de façon particulièrement intensive. » (1).

Il semble bien que les pouvoirs publics aient compris la nécessité de concentrer l'effort d'investissement portuaire vers un certain nombre de points déterminés. A cet égard, il n'est pas inutile de rappeler le passage du rapport sur les principales options du VI^e Plan consacré aux ports :

« Les ports maritimes sont en pleine mutation, compte tenu de l'évolution des techniques de transport et du rôle croissant de l'industrialisation portuaire, notamment dans les secteurs de base. Les perspectives très favorables de développement du trafic par voie maritime incitent à accélérer l'effort de modernisation et d'adaptation aux besoins et à comprimer les coûts de passage dans nos ports afin d'assurer une meilleure insertion du système portuaire français dans la concurrence internationale qui va s'intensifier ; à cet égard, il s'agit à la fois de réduire les détournements de trafic dont bénéficient les autres ports du Marché Commun, d'offrir aux industries des conditions d'accueil compétitives avec celles qu'elles trouvent à l'étranger et d'adapter nos moyens de réparation et d'entretien des navires.

« Cet objectif conduit à envisager un effort d'investissement d'un niveau très sensiblement supérieur à celui du V^e Plan et principalement axé sur les grands ports, notamment sur Marseille—Fos, la Basse-Seine et Dunkerque, appelés à devenir de grands complexes industriels portuaires situés à l'entrée des trois zones à forte densité industrielle. Simultanément, il conviendra d'améliorer les relations de ces ports avec leur hinterland en développant et en modernisant le réseau de communications correspondant, en particulier par des dessertes autoroutières et par un

(1) J. O., C. E. S., 18 mai 1968.

aménagement du réseau de conduites pour hydrocarbures dont l'augmentation de capacité sur les axes existants devrait permettre d'absorber, pour l'essentiel, l'important accroissement du trafic. C'est également en fonction de cette même préoccupation d'améliorer les liaisons des zones portuaires avec leur hinterland qu'il s'agit d'orienter l'action concernant les voies navigables (...). Enfin, dès que la nécessité s'en fera sentir, des aménagements pour pétroliers géants seront réalisés à Fos et en baie de Seine. » (1).

Là se trouvent exposées les idées qui, à n'en pas douter, guideront l'action gouvernementale au cours des années 1971-1975.

Le budget de 1971 semble d'ailleurs aller en ce sens puisque, semble-t-il, on peut le résumer ainsi :

— concentration massive sur Dunkerque, Basse-Seine et Marseille ;

— effort soutenu sur Bordeaux ; accru sur Nantes, mais encore insuffisant ;

— saupoudrage sur les ports secondaires.

(1) Rapport sur les principales options du VI^e Plan, p. 151 et 152.

IV. — L'aménagement des ports.

DUNKERQUE

La nouvelle écluse pourra entrer en service au début de 1971 ; elle permettra d'accueillir des navires de 125.000 tonnes.

Les projets concernent la construction d'un nouvel avant-port dont les jetées protégeront de la houle et des courants. Cet avant-port pourra recevoir des navires de 300.000 tonnes. Des appontements pour super-pétroliers y seront implantés. Ils devraient être reliés par oléoducs aux raffineries françaises, belges et allemandes.

La mise en service de ce nouvel avant-port est envisagée pour 1974. Des travaux très importants seront entrepris :

— l'avant-port sera dragué à une profondeur permettant l'accès des navires de 21,20 mètres de tirant d'eau ;

— deux appontements permettront de recevoir deux navires de 300.000 tonnes et deux autres de 150.000 tonnes ;

— un bassin à marée sera équipé pour les trafics des navires-ferries, des navires porte-conteneurs, des navires porte-chalands et pour tout le trafic qui nécessite des escales rapides de très grands navires. Ce bassin permettra à chaque unité utilisatrice un gain de six heures sur la durée des escales actuelles.

LE HAVRE

Le Havre peut recevoir des navires pétroliers de 230.000 tonnes dans le bassin de marée. En 1971, la nouvelle écluse, qui permet le passage de navires de 200.000 tonnes, sera mise en service pour l'accès aux bassins de la plaine alluviale.

Le Havre fait porter ses efforts en deux domaines. D'une part, l'accueil des pétroliers : il n'est pas exclu que le premier pétrolier de plus de 400.000 tonnes puisse accoster au terminal de la baie de Seine dès la fin de 1973, après deux ans de travaux. D'autre part, l'équipement pour le trafic des conteneurs : une saturation du quai actuel (800 mètres de long) pourrait survenir en 1972.

ROUEN

Les seuls renseignements dont nous disposons actuellement portent sur la fin d'exécution du V^e Plan. On devrait obtenir, dans le cadre de ce dernier, un tirant d'eau de 8,25 mètres à la descente en marée directe et une cote d'au minimum — 4 mètres des fonds de l'estuaire.

NANTES - SAINT-NAZAIRE

La construction d'un poste pétrolier a été entreprise en 1970 au port de Donges en raison du développement de ce trafic. La mise en service de cet ouvrage est prévue pour la fin de 1971. Par ailleurs, la construction d'un quai à pondéreux a été engagée pour desservir la zone de Montoir.

BORDEAUX

L'approfondissement de la passe de l'Ouest, engagé en 1968, est pratiquement terminé et le port a pu déjà recevoir une première cargaison de 140.000 tonnes de pétrole brut, alors qu'auparavant le port en lourd maximum était limité à 65.000 tonnes.

L'amélioration du chenal d'accès à Ambès et Bordeaux est largement engagée ainsi que les travaux d'enlèvement d'épaves au Verdon. Par ailleurs, le programme de modernisation des quais à Bassens se poursuit.

MARSEILLE

A Fos, il est possible de recevoir actuellement pour le trafic pétrolier des navires de 200.000 tonnes. A l'issue des travaux en cours, les navires de 250.000 tonnes pourront être reçus. Pour les trafics de marchandises sèches, le port en lourd admissible est pour le moment de 70.000 tonnes environ. Le terminal à conteneurs est entré en service en 1969. Le quai minéralier, engagé en fin de IV^e Plan, est entré en service en 1968.

Dans les bassins traditionnels de Marseille, une seconde tranche du môle Léon-Gourret et un début d'aménagement des bassins traditionnels pour le trafic roll-on/roll-off ont été engagés.

*
* *

Sous réserve de ces observations, votre Commission des Affaires économique et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1971 concernant le budget des ports maritimes.