

SÉNAT

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

Annexe au procès-verbal de la séance du 21 novembre 1972.

AVIS

PRÉSENTÉ

au nom de la Commission des Affaires économiques et du Plan (1),
sur le projet de loi de finances pour 1973, ADOPTÉ PAR
L'ASSEMBLÉE NATIONALE.

TOME VII

**Aménagement du Territoire,
Equipement, Logement, Tourisme.**

PORTS MARITIMES

Par M. Jean-François PINTAT,
Sénateur.

(1) Cette commission est composée de : MM. Jean Bertaud, président ; Joseph Yvon, Paul Mistral, Michel Chauty, Raymond Brun, vice-présidents ; Joseph Voyant, Fernand Chatelain, Joseph Beaujannot, Jean-Marie Bouloux, secrétaires ; Charles Alliès, Octave Bajoux, André Barroux, Aimé Bergeal, Auguste Billiemaz, Maurice Blin, Georges Bonnet, Pierre Bouneau, Amédée Bouquerel, Robert Bouvard, Jacques Braconnier, Marcel Brégégère, Jean Cluzel, Francisque Collomb, Jacques Coudert, Maurice Coutrot, Pierre Croze, Georges Dardel, Léon David, Roger Delagnes, Henri Desseigne, Hector Dubois, Baptiste Dufeu, Charles Durand, Emile Durieux, François Duval, Fernand Esseul, Jean Filippi, Jean Francou, Marcel Gargar, Lucien Gautier, Victor Golvan, Edouard Grangier, Léon-Jean Grégory, Paul Guillaumot, Alfred Isautier, Maxime Javelly, Alfred Kieffer, Pierre Labonde, Maurice Lalloy, Robert Laucournet, Marcel Lucotte, Pierre Maille, Paul Malassagne, Pierre Marzin, Louis Orvoen, Gaston Pams, Paul Pelleray, Albert Pen, Raoul Perpère, André Picard, Jules Pinsard, Jean-François Pintat, Henri Prêtre, Maurice Sambron, Guy Schmaus, Michel Sordel, Raoul Vadepied, Amédée Valeau, Jacques Verneuil, Charles Zwickert.

Voir les numéros :

Assemblée Nationale (4^e législ.) : 2582 et annexes, 2585 (tomes I à III et annexe 9),
2590 (tome IX) et in-8° 685.

Sénat : 65 et 66 (tomes I, II et III, annexe 10) (1972-1973).

Lois de finances. — Ports maritimes.

SOMMAIRE

	Pages.
I. — Le trafic portuaire :	
1° L'évolution du trafic.....	5
2° Premières indications pour 1972.....	7
II. — Les investissements et leur répartition :	
1° Rappel des grandes options du VI ^e Plan.....	9
2° Etat d'avancement des travaux dans les différents ports.....	10
3° Appréciation de l'exécution du VI ^e Plan.....	12
III. — Réflexions sur la politique portuaire :	
1° L'industrialisation	14
2° Le gigantisme	15
3° Le cadre communautaire	16
Conclusion	19

Mesdames, Messieurs,

Le VI^e Plan a voulu être ambitieux dans le domaine des ports maritimes. L'enjeu est en effet d'importance car les ports constituent un instrument primordial de la compétition économique internationale en raison de la place de choix qu'ils occupent dans le commerce extérieur de la Nation ; aussi les crédits attribués aux ports jouent-ils un rôle d'entraînement qui dépasse le cadre étroit de leur circonscription.

Nous traiterons tout d'abord de l'évolution du trafic portuaire ainsi que des investissements prévus dans les principaux ports français. Nous analyserons ensuite l'évolution de la politique portuaire en y intégrant quelques réflexions sur la politique portuaire dans le cadre de la Communauté.

Trafic portuaire de marchandises.

(En milliers de tonnes.)

	1968			1969				1970				1971			
	Hydrocarbures.	Autres.	Total.	Hydrocarbures.	Autres.	Total.	Pourcentage.	Hydrocarbures.	Autres.	Total.	Pourcentage.	Hydrocarbures.	Autres.	Total.	Pourcentage.
Dunkerque	7.932	9.958	17.890	8.823	1.952	20.775		8.955	16.432	25.387		8.839	16.554	25.393	
Le Havre.....	35.831	6.125	41.956	43.085	6.095	49.180		51.166	6.824	57.990		53.144	6.630	59.774	
Rouen	4.487	6.928	11.415	4.662	7.069	11.731		4.698	8.091	12.789		4.642	8.687	13.329	
Nantes - Saint-Nazaire	9.478	1.777	11.255	9.442	1.921	11.363		8.608	2.107	10.715		10.412	2.395	12.807	
Bordeaux	4.648	2.668	7.316	5.649	3.035	8.684		8.139	2.959	11.098		9.859	3.052	12.911	
Marseille	48.568	7.359	55.927	56.760	8.177	64.937		65.295	8.778	74.073		67.110	8.406	75.516	
Autres ports.....	7.615	16.278	23.893	8.028	17.847	25.875		8.972	18.311	27.283		9.965	18.998	28.963	
Total « Hydrocarbures »...	118.559	»	»	136.449	»	»	+ 15	155.833	»	»	+ 14,2	163.971	»	»	+ 5,2
Total « Autres ».....	»	51.093	»	»	56.096	»	+ 9,8	»	63.502	»	+ 13,2	»	64.722	»	+ 1,9
Total « Marchandises »....	»	»	169.652	»	»	192.545	+ 13,5	»	»	219.335	+ 13,9	»	»	228.693	+ 4,2

I. — Le trafic portuaire.

1° L'ÉVOLUTION DU TRAFIC

a) *Le trafic commercial.*

Le trafic commercial total de marchandises (non compris la pêche et l'avitaillement) de l'ensemble des ports maritimes est passé de 170 millions de tonnes en 1968 à 229 millions de tonnes en 1971 (+ 35 %) ; sur ce total, le cabotage national représente environ 25 millions de tonnes en 1971. Cette progression s'explique non seulement par l'augmentation du trafic des produits pétroliers (environ 70 % du trafic total des ports) mais également par le développement des importations de pondéreux solides (charbons, minerais, agrégats, etc.) et l'importance des expéditions de céréales et de produits agricoles. En 1971, par rapport à 1968, les produits pétroliers ont progressé de 38 % et les autres marchandises de 27 %.

Ces trafics spécialisés sont assurés par des navires dont la taille s'accroît très rapidement non seulement pour les pétroliers mais également pour les transporteurs de vracs solides et autres navires spécialisés. Les trafics de marchandises autres que les liquides et les solides en vrac s'équilibrent aux réceptions et aux expéditions autour de 12 millions de tonnes.

Dans ce secteur, l'évolution des transports intégrés par navires porte-conteneurs s'est poursuivie. Actuellement, trois ports sont, en France, équipés d'installations spécialisées pour la manutention des conteneurs de 6 mètres de long et plus : Dunkerque, Le Havre et Marseille. En outre, le trafic roll on-roll off a connu une très forte croissance.

Les six ports autonomes de Dunkerque, Le Havre, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Bordeaux et Marseille ont un trafic représentant 87 % du trafic total des ports maritimes, ce qui y justifie une concentration des investissements.

L'activité des ports non autonomes peut être appréciée comme suit :

— huit ports (Calais, Boulogne-sur-Mer, Caen, Brest, La Rochelle, Bayonne, La Nouvelle et Sète) réalisent chacun un trafic supérieur à 1.000.000 de tonnes/an ;

— une vingtaine d'autres ports ont des trafics supérieurs à 100.000 tonnes/an.

En guise de comparaison, il peut être intéressant de rappeler l'évolution du trafic de certains ports étrangers qui sont en concurrence avec les ports français.

Le trafic de marchandises embarquées et débarquées pour chacun des ports étrangers considérés est présenté dans le tableau suivant :

PORTS	1970		1971	
	Total.	Dont produits pétroliers.	Total.	Dont produits pétroliers.
	(En millions de tonnes.)			
Hambourg	47,0	19,8	45,3	19,0
Brême (Bremahaven)	23,4	3,2	22,7	3,9
Amsterdam	22,7	4,5	24,1	5,2
Rotterdam	225,8	144,1	232,8	155,8
Anvers	78,1	31,8	72,2	26,2
Bilbao	12,4	2,1	12,7	2,5
Barcelone	8,1	2,7	9,3	4

On remarquera que le trafic est en baisse à Hambourg, Brême et Anvers.

b) *Trafic de voyageurs.*

Le trafic global de voyageurs débarqués et embarqués (7.985.574) est en progrès de 7 % par rapport à 1970 pour des résultats qui ne prennent pas en compte les services côtiers.

Le trafic international couvre essentiellement les liaisons avec les Iles Britanniques que l'on nomme également trafic Trans-Manche, dont les résultats ont dépassé, l'an dernier, 5 millions de passages. Ce trafic continuera vraisemblablement de croître à un rythme rapide jusqu'à la mise en service du tunnel sous la Manche.

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

PORTS (CLASSEMENT 1971)	1970	1971
Calais	2.496.488	2.631.785
Boulogne-sur-Mer	1.211.874	1.333.444
Marseille	758.261	810.095
Le Havre	491.181	518.323
Dieppe	504.821	511.754
Nice	389.432	419.257
Bastia	343.641	366.928
Cherbourg	280.417	309.412
Ajaccio	251.468	261.025
Dunkerque	236.110	235.796
Autres ports	491.922	587.755
Total	7.455.615	7.985.574

2° PREMIÈRES INDICATIONS POUR 1972

La progression du trafic a été assez rapide au cours du premier semestre de 1972. Elle est retracée par le tableau suivant :

Premier semestre 1971 et premier semestre 1972.

PORTS	MARCHANDISES (TOTAL) (en tonnes).		PRODUITS PETROLIERS (en tonnes).	
	1971	1972	1971	1972
Dunkerque	12.711.524	14.075.395	4.305.426	4.826.516
Le Havre (1).....	31.003.895	29.699.000	27.508.698	26.346.000
Rouen	6.249.314	7.180.310	2.201.388	2.535.708
Nantes - Saint-Nazaire	6.343.325	7.064.250	5.109.988	5.754.657
Bordeaux	6.809.083	6.627.316	5.262.530	5.133.325
Marseille	38.186.975	38.751.789	33.840.580	34.485.721
Total	101.304.116	103.398.060	78.228.610	79.081.927

(1) Chiffres provisoires.

L'évolution du trafic des six principaux ports répond à des causes fort diverses, dont les principales sont les suivantes :

— *pour Marseille*, la croissance du trafic pétrolier a été limitée en 1971 par la saturation de la capacité du pipe-line sud-européen. Les nouvelles installations de Fos et la conteneurisation doivent compenser la disparition de certaines relations privilégiées avec les pays de la zone irane et la fermeture du canal de Suez ;

— *au Havre*, la croissance du trafic de marchandises diverses, due à l'essor des trafics roll on-roll off et des conteneurs, a été affectée, en 1971, par la perturbation des ports américains. Le démarrage des trafics industriels liés à l'aménagement de la plaine alluviale (minoterie - chimie) est une réalité. Le trafic pétrolier poursuit sa croissance ;

— *à Dunkerque*, la conteneurisation se développe, le trafic de pondéreux (charbons et minerais) s'accroît en fonction des besoins de la sidérurgie locale. Il concerne également la Lorraine et la Sarre ;

— *à Rouen*, les fluctuations des importations de charbons et des exportations de céréales masquent le développement du trafic des autres marchandises ;

— *à Bordeaux et à Nantes - Saint-Nazaire*, la mise en service, en 1970 et en 1971, de nouvelles capacités de raffinage produit son effet sur ces trafics, les autres marchandises progressent plus lentement.

II. — Les investissements et leur répartition.

1° LE RAPPEL DES GRANDES OPTIONS DU VI^e PLAN

Il n'est pas inutile de rappeler tout d'abord les orientations arrêtées au stade des grandes options du VI^e Plan et qui portent, d'une part, sur les équipements portuaires et, d'autre part, sur l'insertion du système portuaire dans la concurrence internationale.

En ce qui concerne les équipements portuaires, il a été souligné que leur développement doit être conçu dans le double souci d'accroître l'efficacité à court terme du système actuel et de créer, par une action à long terme, les conditions favorables à un renforcement des structures commerciales et industrielles du pays. A ce titre, il faut privilégier :

a) Les actions propres à offrir aux nouvelles techniques de transport la qualité de service qu'elles demandent : remodelage des ports pour les adapter aux conditions modernes de la manutention, qu'il s'agisse de palettes, conteneurs, barges, ou des transports de vrac par navires spécialisés ;

b) La mise en valeur d'un petit nombre de sites privilégiés en raison de leurs caractéristiques techniques, de leur localisation par rapport aux grands centres de l'intérieur et de leurs liaisons avec ces centres ; cette mise en valeur doit s'étendre aux liaisons avec l'hinterland ainsi qu'aux réserves foncières et nautiques qui permettront le développement ultérieur, sans charges excessives, d'expropriations ou d'adaptations.

En fonction de ces principes de base, quels sont les grands travaux entrepris dans nos grands ports de commerce ?

2° ETAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX DANS LES DIFFÉRENTS PORTS

a) *Dunkerque.*

Le dragage des accès du port actuel s'est poursuivi en 1971 en vue d'assurer le passage par la nouvelle écluse de navires de 100.000 tonnes.

Mais surtout, les travaux ont porté sur le nouvel avant-port, les acquisitions de terrains à l'emplacement des travaux portuaires ont été menées à bien. Pour un montant de 117 millions de francs en 1972 dont 54 millions de francs de fonds du Trésor, la réalisation des infrastructures de base de la première étape de construction du nouvel avant-port a commencé : creusement du bassin d'évitage et construction des digues de protection.

b) *Le Havre.*

La quatrième tranche de l'écluse maritime a été terminée en 1971 et l'ouvrage a pu entrer en service à la date prévue.

Des dragages complémentaires du nouveau bassin de marée pour en améliorer l'accès ont été également effectués.

Le creusement du canal central maritime a été poursuivi en 1971 et 1972 ainsi que l'aménagement, sur ce canal, de postes roll on-roll off. La construction de l'ouvrage de franchissement de ce canal est en cours afin d'assurer la desserte routière et ferroviaire de la partie sud de la plaine alluviale.

c) *Rouen.*

Les travaux d'amélioration du chenal d'accès se sont poursuivis pendant les deux premières années du VI^e Plan.

Le poste roll on - roll off est terminé ainsi que l'aménagement du quai de Rouen-Quevilly et de deux postes pétroliers.

Des acquisitions de terrains ont été réalisées pour permettre divers aménagements portuaires.

d) *Nantes - Saint-Nazaire.*

En 1971 et 1972, la priorité a été donnée à l'amélioration des accès de Donges pour permettre le passage à mi-charge de pétroliers de 250.000 tonnes.

Diverses restaurations au port de Nantes sont également en cours en 1972.

e) *Bordeaux.*

L'amélioration des accès à Bassens a été poursuivie en 1971 et 1972. En 1971 ont été également réalisés à Bassens un poste « sous-froid » et un poste roll on - roll off.

Mais l'année en cours a été principalement marquée par le lancement de l'aménagement de la zone du Verdon. D'importantes études ont été lancées pour la construction de la digue du Verdon et l'aménagement des accès au deuxième poste pétrolier.

f) *Marseille.*

Dans le golfe de Fos, les travaux de dragage des darses se sont activement poursuivis, en particulier le creusement de la darse n° 1 qui desservira la sidérurgie ainsi que l'approfondissement du bassin d'évolution des pétroliers et de son chenal d'accès pour la réception de navires de 250.000 tonnes.

L'année 1972 a été marquée, à Marseille, par le lancement de la construction d'une forme de radoub devant permettre la réparation de pétroliers de 500.000 tonnes.

Dans les autres ports, on peut noter les opérations suivantes :

- *Boulogne-sur-Mer* : achèvement des travaux d'allongement et d'aménagement du bassin de Loubet ;
- *Calais* : poursuite des travaux du quai Paul-Devot ;
- *Bayonne* : acquisition d'une drague ;
- *Sète* : remodelage du bassin au pétrole.

Pour 1973, les perspectives consistent pour l'essentiel à la poursuite des actions engagées :

- à *Dunkerque* : construction d'un nouvel avant-port (troisième tranche).
- au *Havre* : aménagement de la plaine alluviale ;
extension du port en baie de la Seine ;
terminal pétrolier d'Antifer.

A ce propos, rappelons que le cap d'Antifer a été retenu sur le plan national comme poste d'accostage des pétroliers géants de 500.000 tonnes. Il est actuellement prévu que le chantier principal du port d'Antifer sera lancé avant la fin de 1972. D'ores et déjà, un chantier expérimental, destiné à préciser certains choix techniques quant à la réalisation des digues, a été ouvert.

Les travaux de la première phase doivent être achevés dans le premier semestre de 1975, pour ce qui est de l'infrastructure de base (digues-dragages, terre-plein). Il est cependant possible que l'appontement double (qui sera construit par la société qui aura la concession d'exploitation du port) soit mis en service à la fin de 1974, quelques mois avant l'achèvement complet des travaux d'infrastructures de base.

- à *Rouen* : amélioration des accès (troisième tranche) ;
- à *Nantes - Saint-Nazaire* : approfondissement du chenal de Donges (troisième tranche) ;
- à *Bordeaux* : amélioration des accès ;
- à *Marseille* : dragage de darses à Fos (quatrième tranche) ;
forme de radoub (deuxième tranche).

3° APPRÉCIATION DE L'EXÉCUTION DU VI^e PLAN

Pour les ports, le VI^e Plan envisageait un volume d'autorisations de programme de 2.300 millions de francs qui devait « permettre d'assurer les adaptations nécessaires pour la réception des navires modernes, d'améliorer les conditions de manutention et de stockage des marchandises, de favoriser la création de plates-formes attractives pour nos industries ». L'enveloppe basse était fixée à 2.200 millions de francs.

En 1971, première année d'exécution du VI^e Plan, les autorisations de programme pour les ports de commerce ont été de 358 millions de francs, soit une augmentation de 40 % sur 1970. En 1972, elles ont été de 377 millions de francs, soit une augmentation de 19 % sur 1971.

En 1972, la loi de finances prévoit 390,6 millions de francs d'autorisations de programme (Fonds d'action conjoncturelle exclu). Le taux d'accroissement n'est donc que de 4 % à peine. Or M. Chalandon déclarait l'an dernier au Sénat, au cours de la discussion budgétaire, qu'une progression de 16 % représentait dorénavant le rythme de croisière nécessaire à l'exécution des objectifs du VI^e Plan. Ce n'est que dans le cas où les crédits bloqués au Fonds d'action conjoncturelle seraient débloqués que l'on atteindrait cette progression, qui est pourtant nécessaire pour une réalisation satisfaisante du VI^e Plan.

III. — Réflexions sur la politique portuaire.

La politique portuaire française repose sur les données économiques, telle l'évolution prévisible du trafic, ainsi que sur des données techniques, telles la croissance des tonnages et la spécialisation des navires.

Le but que nous devons poursuivre, tant au niveau national qu'au niveau des responsables portuaires n'est pas d'établir des records en valeur absolue, mais de répondre aux besoins des trafics, lesquels ne sont pas seulement fonction des infrastructures mais de l'environnement industriel et commercial et de l'ensemble des échanges qui s'établissent à partir des centres de production ou des centres de consommation. Actuellement, nous concentrons nos efforts, nos investissements et notre capacité de financement sur un nombre très limité de points situés sur le littoral qui sont ou qui seront destinés à être des places fortes du commerce international et du développement industriel.

1° L'INDUSTRIALISATION

L'aménagement des zones industrielles portuaires des trois grands ports de Dunkerque, du Havre et de Marseille constitue un élément fondamental de la politique portuaire de la France. Chacune d'entre elles présente cependant ses propres particularités.

— Celle de Fos est remarquable par son caractère à la fois volontaire et exemplaire. Sa réalisation est confiée au port autonome de Marseille.

En 1972, l'opération de Fos est entrée dans sa phase opérationnelle la plus active.

Actuellement, les principaux chantiers industriels sont ouverts et notamment celui de la sidérurgie. Ont été accélérés simultanément les programmes de réalisation d'infrastructures et de construction de logements tandis que se poursuivent les travaux d'aménagement du port qui a été inauguré en 1969.

Les chiffres d'emplois non permanents (travailleurs de chantier, engineering, etc.) sont significatifs de l'activité sur la zone industrielle : en décembre 1972, les effectifs de chantier passeront par un maximum de 15.000 emplois non permanents. En décembre 1974, ils seront ramenés à moins d'un millier.

— *La zone industrielle du port de Dunkerque* est liée, pour l'essentiel, à la construction du nouvel avant-port. L'action entreprise est plus récente que dans le cas de Fos. Un groupe de travail interministériel spécialisé a, là aussi, été constitué, dont la compétence couvre d'ailleurs l'ensemble du littoral entre Dunkerque et Calais. Les problèmes de financement font actuellement l'objet d'un examen approfondi. Jusqu'à présent, les dépenses exposées pour la zone industrielle en cours de réalisation ont pu être prises en charge par le port autonome de Dunkerque.

— Le cas du *port du Havre* est assez différent des deux précédents, dans la mesure où l'essentiel des terrains de la plaine alluviale a un caractère domanial et a été inclus dans la circonscription du port autonome du Havre. En outre, la mise en valeur de la plaine alluviale peut facilement prendre un caractère progressif en raison de la configuration géographique et des infrastructures générales déjà réalisées ou prévues. A ce titre, la construction de la nouvelle écluse et le dragage du canal central maritime, ouvrages portuaires financés à 80 % par l'Etat au titre de la loi de 1965 sur les ports autonomes maritimes, constituent des éléments fondamentaux pour cette mise en valeur. Le complément de dépenses nécessaires peut être pris en charge par le port autonome du Havre, d'autant mieux d'ailleurs que plusieurs implantations industrielles ont déjà été effectuées dans la zone.

2° LE GIGANTISME

Nous signalions l'an dernier dans notre rapport qu'un seuil paraissait atteint dans la croissance des tonnages unitaires. Cependant, depuis l'an dernier, un nouveau coup de départ a été donné avec la commande que la Société maritime Shell a passée en août dernier aux chantiers de l'Atlantique et qui porte sur deux pétroliers de 540.000 tonnes de port en lourd.

On peut raisonnablement penser que les autres compagnies prendront dans les années à venir des décisions analogues et que cette commande ne restera pas isolée. Les deux pétroliers de la Shell doivent entrer en service au début de 1976 et c'est donc dès la seconde partie de la décennie que les ports devront accueillir des navires de cette dimension.

Une telle évolution appelle la définition d'une nouvelle étape dans la capacité de réception des bateaux des grands ports français. C'est dès l'an prochain que le Ministère de l'Équipement et les responsables portuaires de notre pays devront décider du nouvel échelon à franchir dans le gigantisme maritime et portuaire.

3° LE CADRE COMMUNAUTAIRE

Le Gouvernement français s'est préoccupé de la définition d'une politique portuaire commune au niveau de la Communauté économique européenne dans le cadre de l'article 84 du Traité de Rome.

L'évolution prévisible de la Communauté économique européenne confère une certaine actualité aux problèmes posés par la définition d'une éventuelle politique portuaire commune.

Une telle politique doit évidemment tenir le plus grand compte des données objectives qui s'imposent aujourd'hui à l'activité portuaire et qui sont les suivantes :

— les grands ports maritimes sont devenus des éléments de la stratégie économique des nations ;

— les structures portuaires dans les différents pays de la Communauté sont extraordinairement diverses ;

— le négoce international s'exerce principalement dans un cadre libéral et l'instauration de courants de trafic échappe largement à toute réglementation arbitraire des Pouvoirs publics. C'est la concurrence entre ports qui joue le rôle essentiel ;

— la fonction industrielle des ports maritimes en fait des interlocuteurs privilégiés des groupes multinationaux, d'une part, des autorités chargées de l'aménagement du territoire, d'autre part.

Compte tenu de ces éléments, il apparaît que l'examen exhaustif des coûts de passage de la marchandise par les ports constitue un préalable à la définition d'une politique portuaire commune. Cet examen devra ensuite être complété par un recensement des aides publiques, directes et indirectes, qui sont apportées à l'exercice des fonctions portuaires. L'objectif serait, ainsi, de dresser une véritable comptabilité commune normalisée.

Une telle approche devrait, en outre, permettre d'éviter la solution de facilité qui consisterait à faire porter l'essentiel d'une éventuelle harmonisation communautaire sur les seuls agents économiques qui sont sous la dépendance directe des Pouvoirs publics.

Enfin, quel que soit le niveau de responsabilité auquel ces travaux se situeront, il importe de souligner que c'est, pour l'instant, au niveau gouvernemental que doivent être définies les motivations et les orientations politiques portuaires : la volonté de développement industriel et les préoccupations d'aménagement du littoral sont en effet du ressort des Etats.

Conclusion.

Votre commission tient à attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'instaurer des modes de transport rapides entre les grandes centres urbains et industriels et les grands ports français. Ces derniers souffrent en effet gravement de l'insuffisance de leurs liaisons avec leur « hinterland ». On sait que certaines voix se sont fait entendre pour déplorer les difficultés de circulation à partir de Fos. Le système portuaire ne doit pas être envisagé seulement comme une ouverture vers l'extérieur, mais comme un lieu de passage privilégié entre les centres nerveux de notre économie et les pays étrangers.

D'autre part, votre commission, tout en approuvant la concentration des crédits qui a été effectuée sur les trois premiers ports français, souhaite que les autres ports de notre pays ne soient pas laissés pour compte, ce qui ne manquerait pas de les désavantager gravement dans la concurrence internationale.

Les ports de la Côte atlantique en particulier doivent faire l'objet d'un développement accéléré. Les études préparatoires au VII^e Plan devront leur faire une place importante et les crédits budgétaire des deux dernières années du VI^e Plan devront leur bénéficier davantage que durant les trois années passées.

*
* *

Sous le bénéfice de ces observations, votre Commission des Affaires économiques et du Plan donne un avis favorable aux dispositions du projet de loi de finances pour 1973 concernant le budget des ports maritimes.