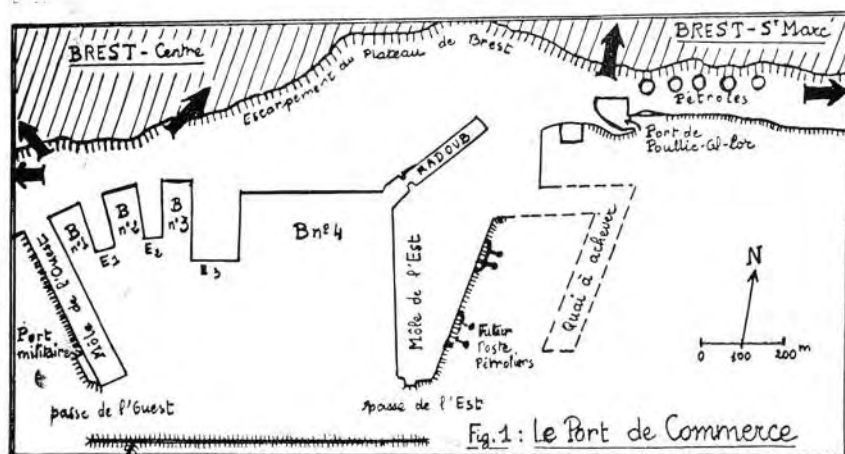


LE RÔLE DU PORT DE COMMERCE DE BREST DANS LA VIE ÉCONOMIQUE RÉGIONALE



Les progrès des moyens de transport, la multiplication des lignes de communication entre ville et région ont fortement contribué au rayonnement local du grand centre urbain qu'est Brest. (Voir numéro précédent.)

Mais, outre cet important réseau local, la ville possède encore, pour accroître son influence et sa part dans la vie économique régionale, un moyen puissant et moderne : son port de commerce. (Fig. 1.)



Installé depuis moins d'un siècle au pied de la ville, sur le bord nord de la rade de Brest, moderne par la disposition de ses quais et de ses terre-pleins gagnés sur la mer et par un équipement en majeure

partie renouvelé depuis 1945, le port de commerce offre en outre aux usagers des conditions d'accès et d'emploi remarquables : belle rade bien protégée aux abords maintenant praticables sans dangers, bassins à flot accessibles à toute heure, 5 à 6 postes pour gros cargos plus 3 ou 4 pour des navires de moindre tonnage, possibilités journalières de déchargement de l'ordre de 15 à 22.000 tonnes, larges facilités pour toutes réparations navales, etc...

Du fait de ces caractéristiques intéressantes et parce que le trafic annuel a pu atteindre un haut niveau au cours de quelques périodes exceptionnelles (1.195.000 t. en 1918, 1.040.000 t. en 1939, et même 922.000 t. en 1947...), les responsables du port ont pu concevoir pour lui des ambitions dépassant le cadre régional : divers projets se sont succédés, Brest-Port de voyageurs pour l'Angleterre, Brest-Escale transatlantique, Brest-Marché colonial, Brest-Pétrolier... projets vite avortés étant donné surtout l'excentricité de la ville par rapport aux grands centres économiques et la sévère concurrence des grands ports nationaux plus anciens et solidement installés dans le commerce international.

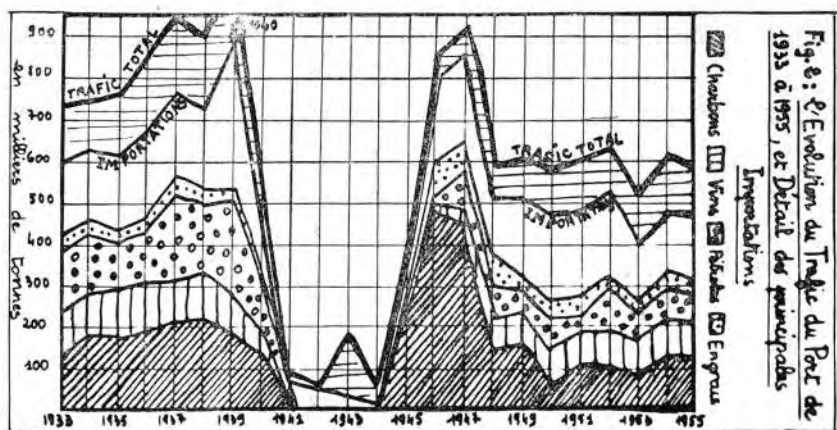
Aussi, malgré ses qualités de premier ordre, Brest reste un port de second ordre, son trafic de temps de paix, en moyenne de 600.000 tonnes, ne lui conférant par une place de choix dans l'économie générale du pays. Mais son rôle, si modeste qu'il soit, mérite d'être défini avec précision du point de vue régional.

Quelles sont les limites de l'arrière pays que dessert Brest ? Dans quelle mesure le port satisfait-il à ses besoins ? C'est tout le problème des liens économiques entre Brest et la région que posent ces questions...

Pour y répondre, il sera nécessaire d'analyser en détail les principales catégories de marchandises importées ou exportées ainsi que l'évolution récente des divers trafics. D'autre part, les industries portuaires et le commerce de distribution dérivant des importations effectuées seront étudiés en même temps (il paraît en effet difficile de dissocier ces activités, du fait qu'elles sont toutes suscitées par la seule présence du port).

LE TRAFIC DU PORT — LES IMPORTATIONS

Durant les années normales, les importations constituent la plus grosse part du trafic du port, et cela avec une remarquable constance (Fig. 2) :



en 1930 : 78% du trafic total ; en 1950 : 80%.
 en 1938 : 81% — ; en 1955 : 80%.

Elles consistent essentiellement en l'arrivée de 5 grandes séries de produits : houilles ; vins d'Afrique du Nord ; engrais ; hydrocarbures ; matériaux de construction. A leur sujet, la constance est également à remarquer puisque ces 5 produits représentent depuis longtemps l'essentiel du tonnage importé :

84% du total en 1930		89,9% du total en 1950
90% — en 1938		88% — en 1955

Le charbon.

Depuis déjà plus d'une cinquantaine d'années, la houille vient en tête des produits importés, son tonnage représentant en moyenne le quart des importations. Il est même vraisemblable d'admettre que le trafic charbonnier a joué un rôle majeur dans le développement du port.

Avant-guerre, le tonnage annuel à l'entrée oscillait entre 175.000 et 200.000 tonnes et permettait de satisfaire, outre les besoins régionaux, ceux de quelques gros clients locaux : la Marine Nationale avec sa Centrale de l'Arsenal, les remorqueurs, la Poudrerie du « *Moulin Blanc* » et la petite Centrale de « *L'Energie Industrielle* » au port même. Les années correspondant au dernier conflit ont vu s'interrompre tout trafic charbonnier ; celui-ci n'a repris qu'en 1945, mais avec une intensité inconnue jusque-là : c'était l'époque où abordaient les grands liberty-ships américains dont les cargaisons ravitaillaient, outre l'Ouest, les grandes Centrales de la région parisienne...

Depuis 1948, la situation normale est retrouvée mais le tonnage importé dépasse difficilement 125.000 tonnes annuelles maintenant. Les usines locales grandes consommatrices avant 1939 ont disparu ou emploient des quantités moindres ; de plus, les cargos s'arrêtant à Brest utilisent de plus en plus les hydrocarbures. D'autre part, les contingents de houille importée sont désormais fixés et répartis par la « Direction Générale des Mines » qui impose en outre aux usines d'agglomération l'emploi de charbon des Houillères françaises dans la proportion de 40 à 45% de leurs besoins.

Ainsi, les importations en provenance de l'étranger, effectuées par voie de mer, sont contrôlées et réparties approximativement entre les ports du littoral atlantique selon les besoins propres des régions desservies : Brest fait partie du Groupement de l'Ouest et reçoit par mer 13,7% du contingent attribué à ce Groupement ; les autres ports bretons reçoivent les pourcentages suivants :

Saint-Malo - Saint-Brieuc	14,6%
Lorient	9,1%
Nantes - Saint-Nazaire	48,3%
Les Sables-d'Olonne	7,5% (chiffres de 1951)

Le port reçoit donc par mer des contingents légèrement inférieurs à ceux de l'avant-guerre : charbons anglais surtout, belges, allemands, parfois polonais et américains ; la voie ferrée acheminant les compléments depuis les Houillères du Nord, du Massif Central et de la Sarre. Un tel système présente pour Brest de graves inconvénients du fait de son éloignement des mines françaises ; par contre, sa situation géographique pour les importations par la voie maritime est excellente surtout à cause de la proximité de l'Angleterre. Aussi, les usines d'agglomérés de Brest s'efforcent-elles d'obtenir d'être approvisionnées uniquement par mer.

Les houilles débarquées sur le quai nord du 4^e bassin alimentent 6 entreprises d'importation de charbon : une faible proportion en est réservée au soutage des navires touchant au port, la plus grosse part

est transformée par 4 usines d'agglomération établies sur les terre-pleins, près du 4^e bassin, La plus importante, la « Société Générale des Houilles et Agglomérés » a une puissance de fabrication de 600 tonnes/heure pour les boulets, 15 tonnes/heure pour les briquettes, et elle peut cribler 20 tonnes/heure.

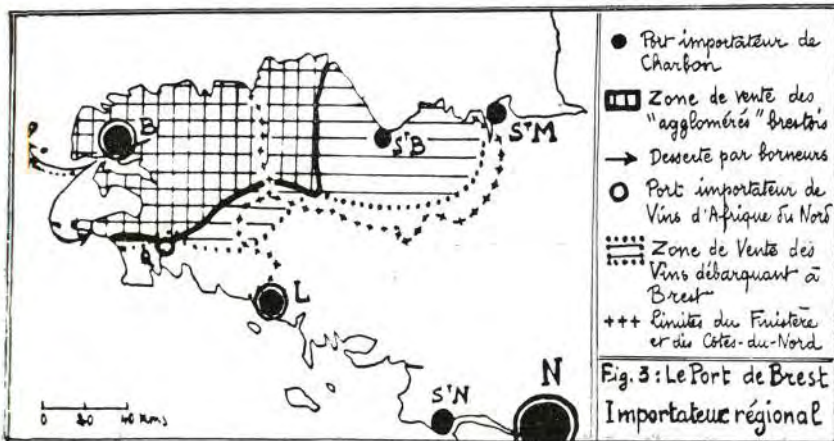
Les charbons et agglomérés qui en sortent sont ensuite distribués (figure 3) :

L'agglomération brestoise consomme environ le quart des expéditions. Le reste est écoulé dans une région que limite une ligne joignant Plozévet, Quimper, Châteauneuf-du-Faou, Carhaix, Rostrenen, Gouarec, Guingamp au Trieux. Au delà les charbons de provenance brestoise sont concurrencés par ceux de Saint-Brieuc - Saint-Malo, Lorient. Ce dernier port, en particulier, dispute à Brest la desserte de la Cornouaille et de la Pointe-du-Raz et possède avec la S.N.C.F. un gros client.

Les charbons sont livrés par les usines ou pris sur place par les négociants locaux : quelques 250 négociants servent ainsi d'intermédiaires entre les usines et les consommateurs. D'autre part, les 9/10^e du tonnage transporté le sont actuellement par camions, le reste par la voie ferrée. Quant à l'ancien mode de distribution au long des côtes finistériennes par les petits bateaux au bornage, il a partiquement disparu : la marchandise se détériorait en effet durant le trajet, parfois très long. Seuls les îles d'Ouessant et Molène et parfois le port d'Audierne sont encore ravitaillés par la voie maritime.

L'aire de vente des charbons brestois, ainsi définie, semble restreinte en regard des avantages certains du port, surtout si on le compare à celle des autres ports bretons pourtant moins bien équipés. Ici intervient encore, dans un sens défavorable, la situation excentrique de Brest, même à l'intérieur de la péninsule bretonne : pour le charbon, en particulier, le problème des distances est capital, et au delà de 100 kilomètres apparaissent les concurrents.

Aire restreinte en conséquence que celle de la vente des houilles de provenance brestoise, mais base d'un marché stable qui assure à la ville une activité non négligeable.



Actuellement, un projet plus modeste de station de soutage est à l'étude, cependant que le port importe et distribue un tonnage déjà important de produits directement utilisables : essence, gaz-oil... provenant des grandes raffineries de la Seine-Maritime (70.000 tonnes environ par an). C'est dire que les installations pétrolières du port sont simplement des entrepôts qui représentent quatre sociétés :

SOCONY VACUUM FRANÇAISE,
PURFINA,
DESMARETS FRÈRES,
SHELL (le plus fort dépôt).

Leurs grands réservoirs s'alignent à l'abri de la falaise bordant la rade au Nord-Est du port. Leur capacité globale est de 9.750 m³ et leur contenu constamment renouvelé par des petits tankers qui utilisent le petit bassin de Poullic-al-Lor. Bientôt un autre poste, établi à l'Est du môle de l'Est, permettra une rotation par plus gros tankers. Ceci traduit évidemment la croissance régulière de cette activité, la clientèle des dépôts s'élargissant de plus en plus.

Actuellement, la moitié des importations satisfait aux besoins de l'agglomération brestoise, l'autre moitié livrée par grands camions-citernes, ravitaillant les usagers dans un rayon variable selon les sociétés : la SOCONY atteint Morlaix, Châteaulin, la presqu'île de Crozon ; la SHELL rayonne jusqu'à Perros-Guirrec et au Sud jusqu'au Faou environ ; la DESMARETS couvre de même la Basse-Bretagne septentrionale avec ses dépôts de Brest et le dépôt complémentaire de Morlaix.

Le rayon d'action des dépôts brestois se trouve en fait limité par la présence d'autres dépôts appartenant aux mêmes sociétés à Saint-Brieuc, Quimper, Concarneau et Lorient.

*
**

Les matériaux de construction.

Voilà encore des produits qui figurent parmi les entrées au port depuis de longues années et pour des tonnages énormes : 90.000 à 100.000 tonnes en moyenne avant 1939 ; jusqu'à 157.000 tonnes en 1950 ! Aussi le 3^e bassin, traditionnellement fréquenté par les petits sabliers au bornage, est-il l'un des plus actifs du port.

Il est vrai que ces importations de matériaux profitent essentiellement dans les circonstances actuelles à l'agglomération brestoise et à ses environs immédiats dont la reconstruction nécessite de gros arrivages.

Néanmoins, la vie économique régionale profite indirectement de cette grande activité du port puisque les produits importés sont en grande partie d'origine locale (ainsi les sables puisés au fond des abers léonards, les galets de la baie de Dinan et de l'île Béniguet...) de même que les transporteurs sont surtout les marins du Léon (ceux des gabarres de Lampaul-Plouarzel par exemple).

Il faut signaler cependant l'établissement sur les terre-pleins du port depuis 1948-49, d'une usine de broyage de « clinkers ». Cette petite usine, filiale d'une usine-mère située près de Boulogne, est approvisionnée par mer en produits semi-finis et fournit des ciments aux entrepreneurs locaux. Sa production mensuelle, voisine de 3.000 tonnes, alimente surtout l'agglomération brestoise mais peut éventuellement s'écouler dans une partie de la région voisine.

*
**

En dehors de ces principaux produits qui constituent l'essentiel de son trafic, le port importe encore de petites quantités de céréales, de métaux divers qui trouvent leur utilisation sur place, de l'épicerie pour les maisons en gros de l'agglomération, des tabacs étrangers dirigés vers les manufactures françaises, des bois du Nord et parfois des bois exotiques accaparés par des entreprises brestoises et enfin de petites quantités de poissons pour la consommation locale.

Il s'agit là d'éléments de transit d'importance médiocre, servant le plus souvent de compléments à des cargaisons plus importantes.

**

Conclusion.

L'analyse détaillée des 500.000 tonnes d'importations révèle clairement le rôle régional du port de Brest : il dessert normalement une bonne partie de la Basse-Bretagne ; au delà, la distance joue en sa défaveur, de même que la concurrence de rivaux mieux placés et parfois plus puissants : Saint-Malo au Nord et surtout Nantes au Sud. En Basse-Bretagne même, Brest doit compter surtout avec le port de Lorient qui commande en partie une bande de territoire s'étirant de la Cornouaille quimpéroise au Morbihan et dont le dynamisme propre interdit toute extension de l'arrière pays brestois vers le Sud.

Quoi qu'il en soit, ce domaine dont les limites semblent définitives est la zone la plus riche et la plus peuplée de la Basse-Bretagne. Il assure, par la permanence de ses besoins, la stabilité du trafic d'importation de Brest, trafic qui ne peut que croître dans l'avenir avec le développement de la vie économique basse-bretonne.

D'ailleurs les usagers du port s'ingénient à augmenter sa contribution à l'économie régionale par l'organisation de nouveaux courants d'importation :

C'est ainsi que l'importation d'agrumes en provenance de Casablanca ou d'Algérie, par le port de Brest, est en plein développement depuis quelques années : en 1955, on compte aux entrées 3.384 tonnes de légumes et fruits : tomates, oranges, citrons, pamplemousses..., contre 614 tonnes en 1950 et 159 tonnes en 1938 (les contingents arrivent souvent par les caboteurs pinardiens des lignes d'Afrique du Nord, qui touchent régulièrement au port). Ce trafic de volume modeste, certes, est cependant en voie de supplanter le chemin de fer pour l'approvisionnement en agrumes de Brest et sa région voisine : des bureaux d'achat représentant les exportateurs se sont ouverts au port cependant que la Chambre de Commerce faisait construire un magasin spécialement conçu pour la réception de ces produits délicats...

Pour l'approvisionnement local et régional en poissons, la Chambre Consulaire a encore assumé un autre risque : celui de la construction sur les terre-pleins du 2^e éperon d'un spacieux magasin à marée comportant 12 cases et une criée à l'intérieur. Cette initiative correspond au désir des autorités locales de faire de Brest un port de pêche important ; mais le mareyage local est peu susceptible de grands développements, c'est pourquoi, seules des entreprises de l'extérieur se fixant à Brest sont à même d'utiliser au mieux les qualités et l'équipement moderne du port. Pour le moment, les offres de Brest sont restées sans réponse... mais rien n'est encore perdu.

Certes, le port espère toujours mieux servir l'économie de l'arrière-pays brestois, en important les marchandises que celui-ci est susceptible de consommer directement. Mais son rôle régional serait sensiblement accru si des industries nouvelles, approvisionnées par la voie maritime et fournissant une importante gamme de produits au marché breton, s'installaient à Brest.

R. QUENTEL,

(A SUIVRE)

*Adjoint d'enseignement,
Lycée de Brest.*