

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

par R. QUENTÉL

(Suite)

LE TRAFIC DU PORT — LES EXPORTATIONS

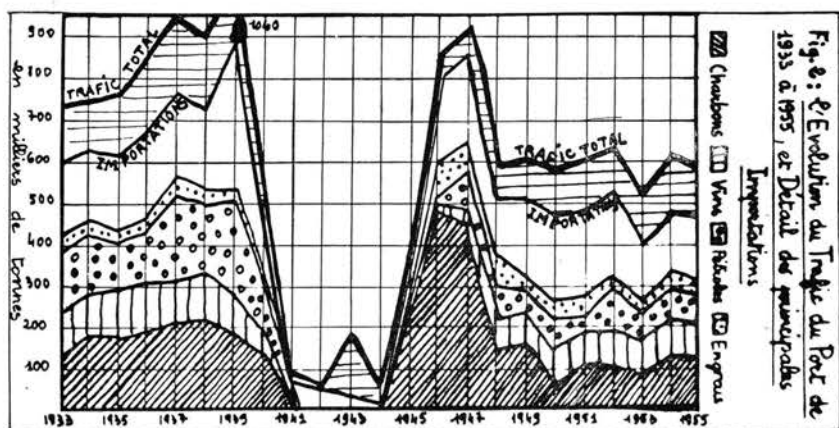
Les exportations n'entrent que pour une part assez réduite dans le trafic total du port de Brest (*figure 2*). Mais cette part a, jusqu'à l'époque actuelle, été à peu près constante, abstraction faite naturellement, des années 1940-45, que l'on doit considérer comme anormales. Ainsi, le tonnage des produits exportés représente :

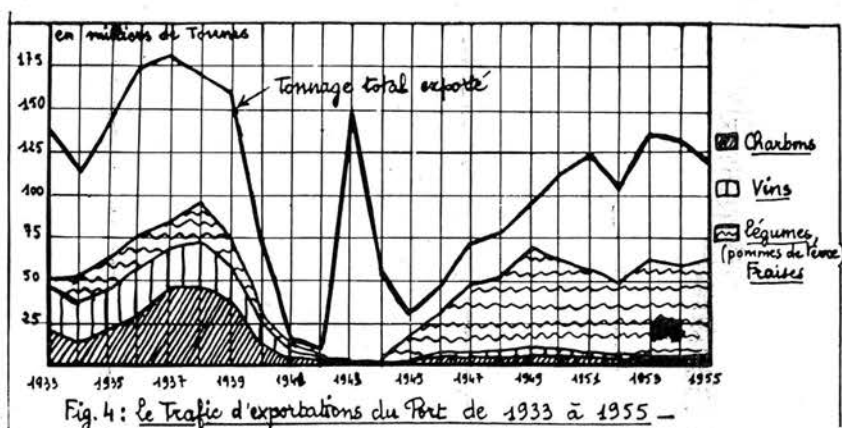
en 1932 : 21 % du tonnage total enregistré		
en 1938 : 18 %	—	—
en 1951 : 20 %	—	—
en 1955 : 19 %	—	—

La courbe des exportations (*fig. 4*) indique une ascension assez régulière depuis 1945 jusqu'au niveau moyen de 125.000 tonnes annuelles.

De telle sorte que ce trafic n'a pas encore atteint exactement le niveau moyen d'avant-guerre qui oscillait entre 130 et 150.000 tonnes. En quoi le trafic d'exportation s'est-il transformé au cours de ces 20 dernières années ?

En dehors des marchandises « diverses », des produits de soutage, des fûts vides, durant l'avant-guerre, les principaux produits exportés étaient le plus souvent : les charbons, les vins, les matériaux de construction, les pommes de terre et dans une moindre proportion, les fruits, l'épicerie, les céréales. Comment ont évolué ces divers trafics ? Voici les





pourcentages par rapport au tonnage total exporté pour quelques années-repères :

	1932	1939	1950	1955
Houille	16,4 %	23,7 %	4,5 %	2,7 %
Vins	19	13,1	4,5	0,9
Céréales	2,1	7,5	8,1	1,1
Epicerie	1,3	1,2	0,3	0,2
Matériaux de construction....	34,8	2,5	1,4	0,4
Pommes de terre {				
Fraises {	1,9	8,4	47,3	48,1

Par ailleurs, durant le même temps, la nature des navires exportateurs a beaucoup changé : le tonnage transporté par les barques au bornage n'a fait que décroître, cependant que les caboteurs, beaucoup plus importants, emportaient de plus en plus de marchandises :

	1932	1938	1945	1951
% du tonnage exporté par <i>borneurs</i> ...	73 %	42 %	14 %	7 %
% du tonnage exporté par <i>caboteurs</i> ..	23 %	56 %	64 %	91 %

Ces importantes modifications s'expliquent d'abord par la disparition presque complète d'une activité très originale du port de Brest : avant 1939, les produits tels que les charbons, les vins, les céréales, les matériaux de construction, souvent préalablement importés en grosses cargaisons par le port et parfois même transformés dans les usines portuaires, étaient distribués au long des côtes du Finistère Ouest et Nord et du littoral trégorrois, par des borneurs de 10 à 50 tonneaux. Ces petits voiliers ravitaillaient à peu de frais les épiciers, négociants et industriels des environs. En 1932, cette activité représentait 73 % du tonnage exporté. Mais, affectée déjà avant 1939, elle n'a cessé de baisser depuis ; actuellement, seules les îles au large du Léon sont ravitaillées par borneurs de même qu'Audierne en ce qui touche le charbon. Sur le continent, les camions brestois ont évincé définitivement les petits voiliers, et se chargent maintenant de la distribution des produits importés. Si c'est là une grosse perte d'activité pour le port, il n'en reste pas moins vrai, que le rôle de Brest comme centre de distribution n'en a pas été amoindri. Bien au contraire : les camions vont plus loin et plus rapidement porter les marchandises brestoises.

D'autre part, le port compense largement cette perte d'activité grâce

aux exportations agricoles dont le tonnage a extraordinairement monté depuis 20 ans. En fait, le port est devenu un débouché important pour l'agriculture régionale.

Trafic déjà assez ancien l'exportation des fraises de la presqu'île de Plougastel vers l'Angleterre s'effectue par Brest depuis 25 ans environ. Les syndicats de producteurs groupent les expéditions de leurs membres et les expédient en cargaisons assez importantes. La campagne bat son plein chaque année de la mi-Mai à la fin Juin environ : les cageots de fruits tout frais cueillis arrivent alors à cadence rapide, amenés par camions sur le terre-plein du 2^e bassin ; là, les attendent de petits vapeurs rapides qui assurent le ravitaillement quotidien du marché de Londres par Plymouth. Les quantités exportées annuellement varient suivant la récolte et la plus ou moins grande « austérité » des Anglais... Elles sont en moyenne de 1.000 à 1.500 tonnes, mais ce dernier chiffre ne peut que difficilement être dépassé du fait de la brièveté de la période de récolte. Il s'agit pourtant là d'un trafic stable pour le port.

Par contre, l'exportation des pommes de terre, qui avait pris un assez bon départ avant 1939 (2.013 tonnes en 1932, 26.000 tonnes en 1938), a fait un bond important après 1945 : 37.750 tonnes pour la campagne 1949-50, 55.000 tonnes pour celle de 1950-51 (soit 26 fois plus qu'en 1932, 2 fois plus qu'en 1938 !). Depuis, ce chiffre semble devoir se maintenir chaque année. Ces pommes de terre sont exportées essentiellement vers l'Afrique du Nord et surtout l'Algérie ; de petites quantités vont au Portugal ; enfin, depuis 1950, l'Amérique latine importe parfois des contingents de semences cependant que s'ouvre à nouveau le marché anglais fermé depuis 1931. La campagne d'expédition s'étale en moyenne, d'une année à l'autre, de la fin Juillet au mois de Mars : les sacs, rassemblés dans les principaux dépôts du Finistère et des Côtes-du-Nord, sont embarqués sur les caboteurs des lignes d'Afrique du Nord, au moment de leurs passages réguliers au port.

Peu à peu, par conséquent, un important courant d'échanges (vins, agrumes, pommes de terre) se dessine dans les deux sens entre la Basse-Bretagne et l'Afrique du Nord par l'intermédiaire du port de Brest. D'autres sont possibles... Mais les uns et les autres présentent d'autant plus d'intérêt que, d'une part la production de pommes de terre se maintient à un haut niveau et s'améliore constamment en qualité, et que, d'autre part, la voie maritime demeure la plus économique pour toucher de nouveaux marchés de vente.

Bien mieux qu'avant la guerre par conséquent, Brest permet la recherche et l'exploitation de débouchés importants à toute une région agricole qui s'étend de Pont-l'Abbé au Trégor. Le port n'en est pas pour autant le débouché unique ! La voie ferrée écoule une grosse part de la production agricole vers les centres français, allemands, suisses et, sur la côte nord, Saint-Malo et Roscoff qui font face à l'Angleterre, sont les ports exportateurs traditionnels des zones primeuristes. Du fait de sa situation Brest ne peut espérer accaparer tous ces trafics. Il reste cependant que sa présence et ses possibilités sont des moyens sérieux pour l'expansion de l'agriculture régionale.

Une possibilité supplémentaire d'accroître son rôle dans ce domaine va d'ailleurs lui être offerte : de grands abattoirs industriels doivent en effet être construits au Moulin-Blanc, à la limite de l'agglomération, sur la voie ferrée menant au port. Leurs installations, prévues très vastes, permettront entre autre l'abattage de grandes quantités de porcs, dans des conditions sanitaires suffisantes pour justifier l'exportation de la viande comme le font déjà certains centres vendéens ; des chambres de réfrigération annexes serviraient aussi à l'occasion aux produits légumiers, ce qui permettrait des expéditions échelonnées sur toute l'année. La voie maritime ouvrirait alors un champ de possibilités étendues : n'a-t-on pas déjà parlé d'expéditions vers la Grande-Bretagne, l'Allemagne du Nord... ?

En conclusion, la région agricole doit pouvoir alimenter un commerce d'exportation toujours croissant : Brest s'y est déjà assuré une place

importante et multiplié ses efforts pour l'accroître. Il est douteux cependant qu'il devienne un jour l'unique porte de sortie de cette région...

Conclusion.

Cette étude précise la vraie destination actuelle du port de commerce de Brest, qui est de servir l'économie régionale. Son trafic modeste mais stable intéresse un arrière-pays qui comprend le Finistère (moins le Sud-Est), la majeure partie des Côtes-du-Nord, une mince frange du Morbihan... Dans ces limites qu'il lui est pratiquement impossible de dépasser maintenant, son rôle peut croître avec le développement normal de la vie économique, et surtout avec l'expansion d'une agriculture qu'il contribue à servir de mille façons.

Il peut croître également, si des industries nouvelles, travaillant pour la région, s'établissent dans l'agglomération brestoise. Des abattoirs importants sont déjà prévus et on connaît l'intérêt de cette activité. D'autres viendront-elles s'y ajouter ? Les qualités du port, malgré son excentricité, sont un élément de poids de même que l'importance du marché de main-d'œuvre brestois et du peuplement de la Basse-Bretagne; de plus, Brest est maintenant classé « zone critique » dans le « Plan » breton de modernisation et d'aménagement du territoire : de ce fait, une aide financière sérieuse serait accordée aux industriels souhaitant s'installer à Brest...

En toute éventualité, il apparaît que ce port, par son trafic actuel, contribue déjà à asseoir solidement l'autorité économique de Brest dans une bonne partie de la Basse-Bretagne (1).

Il reste à étudier maintenant comment le centre urbain travaille lui-même à la réalisation de cet objectif.

(1) Source : R. QUENTEL : Mémoire pour le D.E.S. de Géographie. Faculté des Lettres de Rennes, 1954.

(Faits et chiffres mis au point pour 1955, d'après les indications fournies par la Chambre de Commerce de Brest.)

