

## Nouvelles Perspectives

### du Port de Commerce de Brest

par Yves LE GALLO, Agrégé de l'Université

Depuis 1874, date à laquelle les transatlantiques l'abandonnèrent, le port de commerce de Brest, en dépit d'une situation géographique et d'un cadre naturel d'envergure mondiale, est demeuré de trafic médiocre. Nouveau venu par rapport au complexe militaire, parent pauvre sans prestige ni passé, la population brestoïse ne l'a longtemps considéré que comme un outil mineur, assurée qu'elle se croyait de toujours pouvoir vivre d'une forteresse navale envisagée sous l'aspect de l'éternité.

Le déclin d'activité du port de guerre, l'échec de la décentralisation industrielle et l'achèvement de la reconstruction de la ville ont suscité à cet égard une rapide évolution psychologique qu'expriment fort bien les campagnes électorales. Par ailleurs, l'éclosion d'un monde nouveau où se mettent en place de larges ensembles politiques et économiques, comme aussi l'évolution des transports maritimes dans le sens de tonnages croissants, ramenaient l'attention sur les qualités nautiques du port et de la rade — cependant que l'excentricité géographique par rapport au territoire français n'apparaissait plus essentielle dans le contexte plus large de l'Atlantique et de l'Europe nord-occidentale.

Toutefois les structures économiques, techniques et politiques sont singulièrement mouvantes dans le monde actuel et ce que fait Suez, le Sahara peut le défaire. Si, en cas de renversement de la conjoncture ou de modifications des courants commerciaux, les ports équipés et consacrés peuvent attendre ou reconvertir leur équipement, les ports à équiper, eux, en sont souvent réduits à espérer qu'une nouvelle oscillation remettra en faveur leurs dossiers.

Quoi qu'il en soit, il est incontestable que le port de Brest a bénéficié ces dernières années d'un courant d'idées et d'un préjugé favorables. Paris a commencé de concevoir que les brumes de l'*ultima Thule* puissent se lever sur autre chose que des flottes de guerre — possibilités qui n'ont d'ailleurs jamais échappé aux étrangers.

Les nouvelles perspectives se présentent sous un quintuple aspect : port charbonnier et minéralier, port de réparations navales, station de dégazage, port de soutage, exportation de bétail et viande.



S.C.A.C. pour la reconstruction d'une usine sinistrée sur des bases modernes avec potentiel accru. Enfin, la S.I.C.O.B. a été absorbée, si bien que demeurent en place la Société P. Stéphan et la S.C.A.C. avec pourcentages respectifs de production de 30 et 70 % environ. Ces deux Sociétés ont pris des accords de rationalisation de la production et se sont entendues pour organiser un comptoir de vente commun et produire deux marques communes de boulets.

2. L'approvisionnement des usines d'agglomération est aujourd'hui coiffée par l'A.T.I.C. (Association Technique de l'Importation Charbonnière), organisme qui n'existait pas avant-guerre, les achats étant alors effectués directement par voie d'agences, installées en Grande-Bretagne notamment.

Après la guerre, alors que se manifestaient quatre secteurs d'importation essentiels : S.N.C.F., E.G.D.F., sidérurgie, importation-revente, que se créait par ailleurs un important secteur nationalisé comprenant en particulier les Charbonnages de France, la profession fonda l'A.T.I.C. constituée en organisme para-étatique autonome. L'A.T.I.C. devint donc le mandataire officiel et obligatoire de la profession, affecté d'un quasi-monopole d'achat et investi d'une mission de service public pour la conclusion et l'exécution (y compris le paiement et le transport) des contrats d'achat de charbon. Ce rôle monopolistique ne manquait d'ailleurs pas d'éveiller la susceptibilité de la Haute Autorité de la C.E.C.A. qui, en Juin 1956, constatait l'incompatibilité avec les dispositions du Traité, de la signature obligatoire par l'A.T.I.C., en qualité d'acheteur, des contrats d'achat de charbon (1). Nous n'insisterons pas sur les procédés dilatoires du Gouvernement français à l'égard des injonctions de la Haute Autorité : après un différend de plusieurs années, le procès doit s'ouvrir le 22 Avril 1959 devant la Cour de Justice de Luxembourg. Il suffit de constater pour l'intelligence du sujet que l'A.T.I.C. conserve toujours son rôle d'intermédiaire indispensable en ce qui concerne l'importation en provenance de pays étrangers à la C.E.C.A. D'ailleurs, à propos des importations excessives pratiquées par celle-ci durant les dernières années, les milieux industriels de Dusseldorf manifestaient récemment (Mars 1959) le regret que la Ruhr ne disposât pas d'un organisme régulateur tel que l'A.T.I.C. qui « a fait ses preuves d'une manière remarquable ».

Ainsi se trouvent définis l'organisme et les entreprises qui ont contribué à faire de Brest un port de transit charbonnier.

3. Dans les dernières années, l'évolution du marché charbonnier fut telle que la France, pour faire face à sa consommation intérieure, dut importer de 11 à 18 millions de tonnes de charbon d'origine et de qualités diverses. En ce qui concerne le trafic maritime, l'acheminement se faisait, soit par caboteurs à destination de ports français quand il s'agissait de charbons en provenance de Grande-Bretagne, Allemagne, Belgique, Hollande, Maroc, Pologne, U.R.S.S. — soit, lorsqu'il s'agissait notamment de charbons américains, par navires de 9.500-10.000 tonnes du type Liberty-Ship, de tirant d'eau de 27 à 28 pieds et n'ayant d'accès

(1) C.E.C.A. Haute Autorité. Sixième rapport général sur l'activité de la Communauté, volume II, 13 Avril 1958, p. 100 : Organisation du marché charbonnier en France (A.T.I.C.).

direct en France que dans les ports de Dunkerque, Le Havre, Cherbourg, Brest, Lorient, Saint-Nazaire, La Pallice, Bordeaux, Marseille, ou après allègement dans les ports de Calais, Boulogne, Rouen, Nantes.

Or, l'évolution de la conjoncture fit estimer que les U.S.A. deviendraient l'un des principaux fournisseurs de la France dès l'année 1957. La majeure partie de ces charbons américains étant destinée aux importateurs-consommateurs (S.N.C.F., E.G.D.F., sidérurgie), les grands ports de Hollande, de Belgique, du Nord et de Normandie les recevraient directement. De même, en ce qui touche les usines d'agglomération du littoral, celles situées dans les ports en eau profonde continueraient d'être pourvues par des navires du type Liberty-Ship. Quant aux usines des ports secondaires de la Manche et de l'Atlantique, il importait qu'elles fussent ravitaillées dans les conditions les plus économiques, excluant par conséquent la voie ferrée et impliquant l'économie de devises.

C'est ce qui amena l'A.T.I.C. à rechercher un port d'éclatement répondant à certaines conditions : accès facile aux navires gros porteurs, obtention d'un parc de stockage en première zone, accostage rapide à une concession réservée, engins de manutention en nombre et à cadence suffisants, en bref les conditions générales susceptibles d'assurer le plus bas prix de revient possible. Brest, qui répondait à toutes ces exigences, attira naturellement l'attention.

Afin de confondre le scepticisme initial des armateurs de caboteurs et pour assurer les meilleurs prix de déchargement, des voyages furent organisés à Anvers et Rotterdam. Les procédés de déchargement pratiqués dans ces ports, et en particulier ceux d'Anvers, furent analysés. En effet, si le gain réalisé sur la distance est de 4 jours pour un Liberty-Ship qui décharge à Brest au lieu de Rotterdam, il importait qu'il ne fût pas perdu ou amoindri en manutentions.

En définitive, le choix de l'A.T.I.C. se porta sur Brest comme port de transit charbonnier, avec remport des charbons à destination des ports de Dieppe, Honfleur, Caen, Saint-Malo, Saint-Servan, Les Sables-d'Olonne, La Rochelle, Rochefort, Tonnay-Charente et Bayonne. Le trafic fut inauguré en Avril 1957, dans des conditions de célérité remarquables, par le déchargement de près de 15.000 tonnes de fines d'agglomération américaines destinées à la fabrication de boulets et apportées par un minéralier libérien. Le premier arrivage fut réparti entre notamment Dieppe, Honfleur, Caen, Saint-Malo, Les Sables-d'Olonne.

Dès lors commençait une rotation de caboteurs, parfois à longue distance. C'est ainsi que les hauts fourneaux du Boucau qui importaient précédemment des fines américaines depuis Rotterdam et surtout Le Havre, firent désormais charger leurs fines à coke à Brest par leur caboteur particulier.

L'activité d'importation et de réexportation se manifestait comme suit dans le trafic du port, qui gonflait singulièrement à partir de 1957.

| Années | Houille, charbon, coke (en tonnes) |         |  | Trafic total du port |
|--------|------------------------------------|---------|--|----------------------|
|        | Entrées                            | Sorties |  |                      |
| 1954   | 125.520                            | 2.221   |  | 607.159              |
| 1955   | 120.987                            | 3.148   |  | 582.777              |
| 1956   | 136.930                            | 4.013   |  | 633.778              |
| 1957   | 330.826                            | 169.770 |  | 1.000.108            |
| 1958   | 269.050                            | 135.715 |  | 885.108              |

Le trafic de 1958, correspondant à une année pleine, a donc été en diminution sensible du fait de la baisse d'activité des usines d'agglomération littorales.

En ce qui concerne les tonnages manutentionnés au « Pool A.T.I.C. » (conjonction des moyens matériels des trois principaux manutentionnaires brestois), ils s'établissaient de la manière suivante :

|      | Déchargement | Rechargement |
|------|--------------|--------------|
| 1957 | 183.966      | 159.217      |
| 1958 | 173.043      | 131.727      |

4. Les charbons débarqués à Brest sont d'origines extrêmement diverses : les fines d'anhracite pour boulets à usage domestique se chargent à Philadelphie ; les houilles grasses à Norfolk. Aux charbons américains s'ajoutent ceux qui proviennent de Grande-Bretagne (Galles et Lanarkshire), des pays de la C.E.C.A., de Pologne (charbons calibrés), d'U.R.S.S. (anhracite du Donbass pour chauffage central, chargé en Mer noire ou à Gdansk), du Tonkin, enfin du Pérou. Ces derniers présentent une certaine originalité du fait qu'il s'agit de la première expédition de ce genre qui soit parvenue en France, en provenance de l'Amérique du Sud (à partir du port péruvien de Chimbote). Un accord franco-péruvien prévoyait en effet la livraison de 180.000 tonnes de houille payables en dollars, mais le Pérou s'engageait en contrepartie à acheter du matériel industriel français, destiné en particulier à l'équipement de ses houillères.

5. Le trafic charbonnier suggérant la création d'un outillage spécialisé, une « Société d'outillage du port de Brest » se constitua le 8 Août 1958, où étaient intéressés l'A.T.I.C., la Chambre de Commerce, la ville, des manutentionnaires et l'Union navale qui groupe la plupart des armateurs français. Cette Société s'est fait concéder pour 8 ans le terre-plein de l'Est en construction. Mais pour que la rentabilité de l'engin fût assurée, un trafic de 500.000 tonnes paraissait nécessaire. D'où l'idée de susciter un trafic minéralier qui serait complémentaire du trafic charbonnier. Le moment arrive en effet où les minéraliers de gros tonnage mis en chantier vont devenir utilisables. On peut concevoir par conséquent le déchargement à Brest de quantités considérables de minerais venus de sources lointaines et qu'on répartirait, par éclatement, vers différents pays européens. Des projets ont déjà été élaborés et des possibilités prospectées dont il serait prématuré de faire état.

Quoi qu'il en soit, l'organe à peine utilisable suscite déjà la fonction, et en des circonstances inattendues. De fait, le terre-plein permet le stockage de charbons sarrois. En effet, lors de la réintégration de la Sarre à l'Allemagne, le Gouvernement français, étant donné la pénurie charbonnière, imposa que 3 millions de tonnes de charbon sarrois lui fussent réservés chaque année. Depuis, la conjoncture s'étant renversée, le Gouvernement se trouve dans l'obligation de stocker ces livraisons. La plupart des parcs de l'Est étant saturés, Brest apparut comme le seul port susceptible d'en assurer le stockage. C'est ainsi qu'environ 9.000 tonnes de charbon sarrois calibrés ont été chargés sur navires de mer à Rotterdam et mis en réserve à Brest, ce qui assure des possibilités de réexpédition si la conjoncture se renverse de nouveau.

6. Cette conjoncture est évidemment défavorable. La crise charbonnière actuelle de la C.E.C.A., et notamment celle des houillères belges, suscite même des trafics paradoxaux. C'est ainsi qu'au début de cette année, partait de Châtelineau, ville du bassin de Charleroi, un train de 30 wagons chargés de 750 tonnes de boulets à destination d'un consommateur du Finistère. « Un envoi de cette importance, même dans les circonstances actuelles, constitue une rareté » (*l'Usine Nouvelle*, n° 6, 5-2-1959) et manifeste le désarroi des Belges qui vendent leur charbon au-dessous du prix de revient.

Il est certain que le marasme charbonnier de la C.E.C.A. risque de se traduire par des pressions en vue de réduire les importations en provenance de « pays tiers » — même à l'égard de la France dont les importations ont toujours été modérées du fait de l'action régulatrice de l'A.T.I.C. Mais ces pressions ne manqueront pas de susciter la résistance de Gouvernements comme celui de Rome peu soucieux d'importer du charbon belge, français ou allemand plus cher que l'américain, et la protestation des grands ports, notamment français, du fait de la réduction de leur activité et enfin celle des industries littorales qui risquent d'être contraintes d'utiliser des charbons nationaux plus coûteux.

Ainsi, étant donné la fluctuation et les incertitudes du trafic charbonnier, apparaît-il de plus en plus nécessaire de relayer celui-ci par un trafic minéralier.

L'activité charbonnière de Brest est donc desservie par la conjoncture. Elle peut être amoindrie par l'équipement d'autres ports : c'est ainsi que le 3<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement prévoit que Caen améliorera ses accès maritimes pour desservir efficacement son industrie sidérurgique. Toutefois, cette activité charbonnière sera vraisemblablement étayée par le trafic complémentaire minéralier.

7. Quoi qu'il en soit, au moment où ces lignes sont écrites, l'activité de transit manifeste sa vitalité avec le premier voyage du plus grand minéralier français, le « Jean-Schneider », qui, revenant d'Hampton Roads, débarquait en deux jours et demi, à partir du dimanche matin 5 Avril 1959, 18.000 tonnes de charbon, soit la plus grosse cargaison reçue par le port depuis les origines du trafic — une bonne partie du chargement étant destinée aux hauts fourneaux du Boucau. Moins de 24 heures après que le navire se fut dirigé vers les U.S.A. pour y prendre une nouvelle cargaison à destination de Brest, un caboteur commençait d'embarquer 4.500 tonnes pour la sidérurgie de Caen.

Le « Jean-Schneider », construit par les Ateliers et Chantiers de France de Dunkerque et mis à l'eau en Octobre 1958 pour le compte de l'Union Industrielle et Maritime, est entré en service en Février 1959 (1). L'Union Européenne Industrielle et Financière, société dans laquelle les Etablissements Schneider du Creusot possèdent une importante participation, est co-proprétaire du navire. Avec ses 172 m. 50 de long, son port en lourd de 19.400 tonnes, c'est le plus important bâtiment gros-porteur français, titre qu'il perdra rapidement d'ailleurs, puisque la construction navale a enregistré les commandes de deux minéraliers de 21.000 tonnes. On pense qu'il pourrait être affrété pour une rotation continue entre les U.S.A. et Brest.

(1) Journal de la Marine Marchande, n° 2028, 30 Octobre 1958, p. 2259-60.

Quelles que soient les perspectives de l'éclatement des importations houillères, le trafic charbonnier a présenté le mérite essentiel de mettre en valeur les possibilités du port en matière de transit. Que Brest ait été choisi pour recevoir dans ses premiers voyages le plus gros minéralier français apparaît significatif. Que le nom de ce dernier évoque de manière précise de gros intérêts sidérurgiques apparaîtra symbolique à ceux qui, considérant que dans l'avenir beaucoup de complexes sidérurgiques dépendront aussi bien des importations de combustibles que de minerais par navires très gros porteurs, estiment que Brest conviendrait à l'implantation de pareil complexe.

En définitive, une position avancée, dont la valeur ne se manifestait que sur le plan militaire, commence de faire la preuve d'avantages éclatants sur le plan de la navigation marchande — avantages que nous retrouverons particulièrement dans le domaine des réparations navales.

## II. — LE PORT DE REPARATIONS NAVALES

1. 30.000 navires passent annuellement au large d'Ouessant. Brest, comme son homologue anglais Falmouth, est donc bien placé pour les réparations navales. Mais l'équipement de Brest est loin d'égaliser celui du port du Cornwall.

L'élément essentiel en est une forme de radoub de 225 m.  $\times$  27 m. 60, dont le seuil d'entrée est à 4 m. 40 au-dessous du zéro des cartes marines. Située à l'angle Nord-Est du 5<sup>e</sup> bassin, elle comporte une écluse intermédiaire permettant de recevoir simultanément deux navires, l'un de 75 m. de longueur, l'autre de 150 m. Si les formes de l'Arsenal et de Laninon, au nombre de 12, appartenant à la Marine Nationale, peuvent être mises à la disposition des navires de commerce, il est bien évident qu'on ne peut les considérer que comme un élément d'appoint occasionnel et précaire. Cette forme de radoub est un engin imposant qui, sur le littoral occidental français, n'est surclassé que par celle du Havre, utilisée surtout par les paquebots, et celles de Saint-Nazaire qui concernent par priorité les constructions navales. Elle peut recevoir des navires de 33.000 tonnes en dépit d'une largeur insuffisante. Son utilité est manifeste comme en témoigne le nombre de jours d'utilisation par an. La forme ayant repris son activité le 7 Juin 1950, elle fut occupée cette année-là 49 jours ; en 1951, elle le fut 85 jours ; en 1952, 220 ; en 1953, 219 ; en 1954, 173 ; en 1955, 246 ; en 1956, 330 ; en 1957, 357. Elle travaillait donc alors au maximum de sa capacité. L'année 1958 marquait un léger fléchissement dû à la crise des transports maritimes.

A la forme de radoub s'ajoutent un et occasionnellement deux postes à quai, l'ensemble du dispositif permettant de recevoir deux grands pétroliers simultanément et un troisième suivant les circonstances d'encombrement de quai. L'insuffisance de l'équipement amène en définitive à conserver trop longtemps en cale sèche des navires dont la mise au point aurait pu s'achever en quai d'armement. En effet, les travaux de bassin pourraient être pour la plupart exécutés en un temps réduit, de l'ordre du tiers ou de la moitié du temps de réparation total. Le caractère incomplet de l'équipement portuaire ne permet donc pas l'utilisation intensive et rationnelle de la forme de radoub.

Dans ces conditions, les Anciens Chantiers Dubigeon, qui emploient 500 à 600 ouvriers, traitent 4 à 5 navires par mois, en majeure partie pétroliers, la clientèle étant surtout assurée par les sociétés Shell Maritime, Compagnie Auxiliaire de Navigation, Compagnie Navale des Pétroles, etc... Toute la gamme des réparations est assurée : travaux de coque, tuyauteries, électricité, machines, hélices... Un mouvement d'affaires assez considérable se développe dès lors autour de cette industrie (remorquage, pilotage, courtage, recours aux chimistes et ingénieurs, opérations des shipchangers, séjours des familles) dont on peut évaluer par ailleurs qu'elle occupe plus d'un millier de personnes au total (y compris les travaux ou fournitures annexes : voilerie, calorifugeage, métallisation, bobinage, etc...)

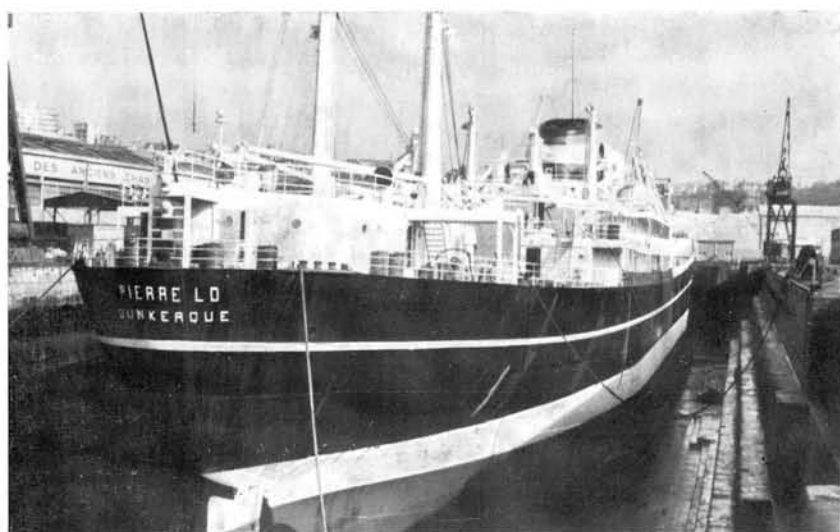


FIGURE 2. — Cargo en réparation dans la forme de radoub

Photo Larrieu

La réparation navale connaît un creux habituel en Décembre-Janvier, les Compagnies d'armement répugnant à arrêter leurs navires en hiver, parce que les frets pétroliers sont en général plus élevés en cette saison qu'en été. Au surplus, les peintures de carène appliquées par beau temps ont une meilleure tenue. Enfin, outre le fait que les armateurs ont le sentiment que les rendements des chantiers sont moindres en hiver qu'en été, les équipages de ces navires qui fréquentent des latitudes méridionales préfèrent les arrêts de navigation en été, saison au surplus des vacances. Toujours est-il que le creux hivernal a été plus prononcé cette année, du fait de la crise des frets maritimes.

2. Les deux centres français les plus importants de la réparation navale sont Marseille, dont le volume d'affaires est de beaucoup le plus considérable, et le groupe Le Havre-Rouen. Il est caractéristique que le port de Marseille, dont les ressources sont pourtant multiples, s'oriente de plus en plus vers les réparations, activité qui entretient une main-d'œuvre nombreuse. Cette industrie y occupe en effet de manière stable 12 à 14.000

ouvriers, de nombreux sous-traitants s'ajoutant au surplus à cette main-d'œuvre directe. L'équipement portuaire, considérable, comprend plusieurs cales sèches, un dock flottant de 40.000 tonnes livré par l'Allemagne à la Marine Nationale au titre des réparations, un autre dock de 25.000 tonnes commandé à Hambourg, enfin une nouvelle cale sèche de 330 m.  $\times$  50 m. en cours de réalisation.

En dépit de l'équipement insuffisant qui amène à repousser par exemple les sollicitations des Compagnies norvégiennes, Brest est le second port de réparations sur le littoral français occidental après le groupe Le Havre-Rouen. En effet, Dunkerque est spécialisé dans la construction ; à Nantes, la réparation n'est pratiquée qu'à petite échelle ; Saint-Nazaire ne constitue pas un rival dangereux, du moins tant que les constructions neuves se soutiendront. Quant à La Pallice, son industrie des réparations navales, qui est antérieure à celle de Brest et fut longtemps susceptible de lui porter une sérieuse concurrence, traverse une période de marasme.

En définitive, l'industrie brestoise des réparations navales plafonne actuellement, du fait de l'inéquipement portuaire et malgré d'énormes possibilités, notamment en ce qui touche la navigation pétrolière. En effet, à moins de circonstances exceptionnelles, un pétrolier ne doit pas, en principe, passer en cale sèche dans le port où il a déchargé. De fait, la navigation pétrolière est soumise à des exigences qui lui sont propres. D'une part, les tankers ne faisant que des escales commerciales de courte durée, la grosse masse des réparations doit se faire au moment des passages en cale sèche. D'autre part, entre la navigation commerciale et le passage en cale sèche, le tanker doit procéder au préalable à l'opération de dégazage. Ne pouvant passer en principe en forme de radoub dans le port où il a déchargé, il a donc intérêt à se faire réparer dans un port situé en aval du trafic, c'est-à-dire aussi loin que possible sur la route qui le mène au port de chargement.

Or, Brest se trouve sur le chemin de retour des navires qui ont déchargé au Havre, à Dunkerque ou dans les ports de l'Europe du Nord-Ouest, et il s'agit d'un port excellent, en eau profonde, d'accès facile, susceptible de recevoir les plus gros navires à toute heure de marée avec le maximum de sécurité et le minimum de déroutement.

3. Il manque donc à Brest une seconde forme de radoub et des quais. A ce propos, les retards accumulés et la traditionnelle indifférence de l'opinion française à l'égard des choses de la marine marchande, ont rendu éclatant l'inéquipement français.

La pénurie de moyens contraste avec le luxe de ceux de Falmouth. Alors que Brest ne peut recevoir que 2 à 3 pétroliers simultanément, Falmouth peut en traiter simultanément une vingtaine dans les installations de la Société Silley-Cox qui constituent un tout parfaitement indépendant du port de commerce dont l'importance est médiocre. Ces installations comprennent, outre les ateliers et la station de dégazage, un équipement portuaire de grande ampleur qui se décompose en gros comme suit :

Une cale sèche pour tankers de 30.000 tonnes ; deux autres pour tankers de 15.000 tonnes ; une quatrième commencée en Septembre 1956 et mise en service en Août 1958 ; cette dernière,

dont la construction a été financée par la Silley-Cox Co., est destinée aux tankers de 85.000 tonnes. De plus, la Société utilise encore un dock flottant appartenant à la Royal Navy. Enfin, l'ensemble portuaire comporte aussi une quinzaine de postes à quai.

On comprend dès lors que Falmouth puisse réparer une moyenne de 200 navires par an, pétroliers pour la plupart.

Au surplus, les Anglais sont en train de construire un grand port pétrolier en même temps que de réparations navales à Milford-Haven, où une très grande cale sèche est en voie d'achèvement, cependant que Cardiff répare également. Enfin, Cadix, fort bien situé, et Palerme, sont aussi des concurrents très sérieux.

4. A l'occasion de la préparation du 3<sup>e</sup> plan d'équipement et de modernisation du territoire, on a enfin pris conscience des insuffisances françaises comme aussi des possibilités portuaires brestois.

C'est ainsi qu'en Mai 1957, le Comité Central des Armateurs de France, soucieux d'assurer le renforcement des moyens français de carénage et de réparations, formulait en ce qui concerne le littoral occidental, les demandes suivantes :

1 engin pour navires de 35.000 tonnes environ à Dunkerque ;

1 engin de type réduit au Havre ( $172 \times 23$ ) ;

1 engin de  $185 \times 27$  à Bordeaux ;

enfin une cale sèche pour très grands pétroliers à Brest, avec 4 quais au moins, bien équipés (grues, eau, air, électricité, téléphone, moyens d'accès).

L'année 1958 était marquée par les positions réitérées du Comité Central des Armateurs et celles des Armements pétroliers qui mettaient à nouveau l'accent sur la nécessité de pourvoir Brest de toute urgence d'une forme susceptible de recevoir les plus grands pétroliers. De son côté, la Direction des Ports maritimes considérait que l'optimum était représenté par l'implantation à Brest, et le Ministère des Travaux Publics donnait son accord.

Les arguments mis en avant étaient les suivants :

En 1962 se posera le problème de la réparation des pétroliers de gros tonnage que la France possèdera alors. Brest, qui bénéficie de la faveur des armements pétroliers, a une situation géographique excellente à proximité d'une route maritime intensément fréquentée. Le port, qui est susceptible de spécialisation, peut donc réparer des navires de toutes nationalités cependant qu'il est bien placé pour le carénage des tankers qui ont déchargé à Dunkerque, ou au Havre et n'auront pas à y redouter la concurrence des paquebots. La main-d'œuvre brestois est hautement spécialisée, et il en existe de plus une grande réserve éventuelle. Enfin, une puissante industrie des réparations navales, conforme à la vocation de la population, serait bénéfique sur le plan régional, étant donné l'échec de la décentralisation industrielle. Elle entre donc dans les vues du Commissariat Général du Plan en raison de l'intérêt qu'elle présente du point de vue de l'aménagement du territoire.

5. Des controverses se sont ouvertes toutefois à propos du choix entre cale sèche et dock flottant, la formule « engin de carénage » ou « de radoub » des textes officiels impliquant une prudente réserve, cependant que par ailleurs le développement

de la nouvelle conjoncture pétrolière semblait orienter les esprits dans le sens d'une contraction de l'engin.

Le dock flottant présente l'immédiat avantage du moindre coût. Le sentiment local et de hautes autorités (non financières) préconisent la cale sèche en utilisant de solides arguments :

Le dock flottant est une solution rationnelle pour les côtes à envasement ; ce n'est pas le cas du port de Brest où la vitesse d'engraissement des fonds est pratiquement nulle. D'ailleurs, il semblerait que les Allemands et les Hollandais par exemple, qui furent longtemps favorables aux docks, s'orientent de plus en plus vers les formes de radoub, bien qu'ils aient à les implanter dans des terrains mal consolidés.

Le dock, comme un navire, est d'exploitation onéreuse, à cause des frais de personnel, d'entretien des machines, d'entretien général. C'est ainsi que les ingénieurs de la Silley-Cox Co. de Falmouth qui utilisent un dock flottant mis à leur disposition par la Royal Navy sous certaines conditions, en considèrent l'emploi comme très dispendieux et il semble bien que la Société soit décidée à le rendre à la Marine britannique avec la mise en usage de la nouvelle forme. Tel paraît être également le sentiment des ingénieurs marseillais à l'égard du dock de la Marine Nationale.

Par ailleurs, si la solution du dock flottant devait être adoptée, il est vraisemblable qu'il faudrait en passer commande à des chantiers allemands ; du fait de deux dévaluations successives, des frais de remorquage et d'assurance, l'argument du moindre coût perdrait largement de sa signification.

Le dock n'a qu'une durée limitée, alors que la cale sèche, avec un minimum d'adaptation au progrès, est construite pour des générations. Une excellente démonstration de la valeur de cet argument est fournie par la forme de radoub brestoise. Cet engin, construit de 1903 à 1907 et élargi en 1911-1912, mis en service en 1913 et auquel la Marine Nationale avait fait donner des dimensions considérables, n'eut pendant plusieurs décades qu'une activité réduite. Or, il se révèle actuellement instrument de travail des plus précieux. Il est bien évident par contre, que si, au lieu de la forme, on avait construit un dock, celui-ci eût été depuis longtemps hors d'usage.

En outre, la sécurité du dock est moins grande puisque sa tenue au mouillage dépend de celle de ses chaînes.

Enfin, aux yeux des Brestois dont la méfiance a été aiguisée par des déconvenues successives, le dock flottant présente l'inconvénient majeur de flotter, ce qui pourrait lui permettre de prendre fâcheusement un jour la direction d'un autre port — tandis que la construction d'une forme emploierait une main-d'œuvre nombreuse pour la réalisation d'un équipement résolument régional.

6. Il est incontestable par ailleurs qu'en matière de construction de pétroliers, la tendance n'est plus au gigantisme comme elle le fut au lendemain de la crise de Suez. La réalisation ou les projets de pipe-lines européens renforcent encore les incertitudes. C'est ainsi que seront mis en service en 1959 et 1960 des pipe-lines à grande capacité reliant Wilhelmshafen et Rotterdam à la Ruhr, cependant qu'on étudie, pour l'approvisionnement en pétrole brut des nouvelles raffineries rhénanes, un pipe-line Lavera-Strasbourg-Karlsruhe — toutes choses sus-

ceptibles de graves incidences sur certains courants de trafic traditionnels. Quant aux perspectives sahariennes, elles ne peuvent pas ne pas affecter les plans et conceptions des armements pétroliers : le développement de la flotte française de navires-citernes a été en effet conçu en fonction de voyages à longue distance ; une active rotation dans la Méditerranée occidentale ne manquerait pas d'influencer les critères de base en matière de construction navale.

Il n'en reste pas moins que si le tonnage moyen actuel des unités pétrolières françaises est de 21.000 tonneaux, celui des navires en commande (dont le total est de l'ordre de 1,5 million) dépasse 42.000, cependant que la Shell en a commandé deux à Saint-Nazaire de 73.000. De plus, les grandes puissances industrielles poursuivent la mise en exploitation progressive de nouveaux gisements miniers pour répondre à l'équipement ou à l'insuffisance des sources traditionnelles d'approvisionnement. Ces nouveaux gisements (par exemple, en ce qui concerne le minerai de fer, ceux du Labrador mis en exploitation depuis le milieu de 1954), souvent fort éloignés des centres de consommation, donnent lieu à un mouvement de navigation dont l'intensité s'accroît rapidement, tant du point de vue du tonnage que des milles parcourus. C'est ainsi que se multiplieront les navires strictement spécialisés dans le transport des minerais, de tonnage supérieur à 20-25.000 tonnes de port en lourd. A ces « minéraliers » s'ajoutent les navires spécialisés ou gros porteurs, d'utilisation limitée au trafic des pondéreux : charbons, minerais, grains — et les navires à double spécialisation prévus pour le transport des minerais à l'aller et du pétrole au retour. Dès lors, si les tendances au gigantisme sont freinées en ce qui concerne les pétroliers, ce mouvement est compensé dans une certaine mesure par la progression des tonnages de navires gros-porteurs, en particulier minéraliers.

Dans ces conditions, il semble qu'on doive abandonner la forme de 330 m.  $\times$  50 m. susceptible de recevoir des pétroliers de 100.000 tonnes et qu'on s'oriente vers la cale sèche de 300 m. capable de recevoir des navires d'environ 75.000 tonnes, l'implantation exacte dans le port n'ayant pas encore été décidée. Etant donné l'extrême sensibilité de l'industrie des transports maritimes aux moindres pulsations de la conjoncture, on doit regretter que des préoccupations de comptabilité immédiate, qui contrastent avec l'ampleur des vues qui présidèrent à l'élaboration de l'actuelle forme de radoub, aient amené à renoncer au projet d'une cale sèche susceptible de recevoir les plus gros navires.

7. Le 3<sup>e</sup> plan de modernisation et d'équipement, dont le texte vient de paraître au *Journal Officiel*, comporte dans la rubrique « Transports maritimes » l'entrefilet suivant :

« à Brest — à défaut de la mise à la disposition du commerce de la grande forme de radoub de la Marine Nationale, l'implantation d'un engin de radoub pour navires de gros tonnage ».

Comme la Marine Nationale a fait savoir antérieurement que cette grande forme ne pourrait être utilisée qu'occasionnellement pour la réparation des navires de commerce, et qu'on ne voit pas ce qui pourrait l'amener à modifier ses positions à cet égard, on peut donc considérer que le deuxième engin de radoub a de très fortes chances d'être réalisé. S'il s'agissait d'une cale sèche,

l'implantation se ferait vraisemblablement par gain sur la mer. Le coût de l'opération, au minimum approximatif de 5 milliards, serait assumé moitié par l'Etat et pour chaque tiers supplémentaire par la Chambre de Commerce, la Ville, le Département.

En ce qui touche la durée des travaux, on ne peut se référer à la rapidité remarquable d'exécution de la cale sèche de Falmouth, due à des conditions naturelles exceptionnelles. On peut cependant envisager une mise en service en 1965. Tant il est vrai qu'à Brest, dans la plupart des domaines, on vieillit très vite des espoirs et des projets aux réalisations.

### III. — LE PORT DE DEGAZAGE

1. La mise en chantier de la seconde forme de radoub semble proche. Par contre, la station de dégazage qui s'insère dans le même courant d'idées relatif à la navigation pétrolière, est en réalisation effective, puisqu'elle serait prête à fonctionner en Octobre 1959.

On connaît les graves méfaits résultant de la pollution des eaux marines, en ce qui touche en particulier les oiseaux de mer, les poissons, l'ostréiculture et surtout les plages, littéralement empoisonnées par les déjections des tankers. Cette pollution est en effet provoquée par les hydrocarbures persistants (c'est-à-dire le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile Diesel lourde et l'huile de graissage) que rejettent à la mer notamment les pétroliers, lorsqu'ils effectuent le nettoyage de leurs citernes et qu'ils éliminent leurs eaux de lest. Ces eaux de lavage des tanks et ces eaux de ballast mêlées de pétrole brut entraînent au surplus des quantités importantes de déchets solides ou visqueux qui flottent en surface. Ces résidus, emportés par les courants que suscitent les vents dominants, dérivent sur des distances considérables en direction des côtes. Les navires autres que les navires-citernes, qui utilisent couramment leurs soutes à combustibles pour embarquer des eaux de lest, participent à la même pollution. Il était évidemment souhaitable que toutes ces eaux polluées et ces résidus, au lieu d'être rejetés à la mer, fussent conservés à bord pour être finalement refoulés dans des installations d'épuration et de récupération, établies dans des ports de réparation, de relâche ou de chargement.

2. A cet effet, sur invitation du Gouvernement du Royaume-Uni, une Conférence Internationale sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures se tint à Londres du 26 Avril au 12 Mai 1954. Trente deux pays y envoyèrent des délégations (pays maritimes européens, U.R.S.S., U.S.A., Canada, Australie, Japon, Inde, Brésil, Chili, Panama, etc...) tandis que dix autres s'y faisaient représenter par des observateurs (Argentine, Egypte, Suisse, Turquie, etc...). La conférence, tout en considérant que le seul remède efficace consisterait dans l'interdiction pure et simple des rejets d'hydrocarbures à la mer, a adopté dans sa Convention du 12 Mai 1954 des positions transactionnelles.

Cette convention concerne en gros tous les navires de mer des gouvernements contractants, sauf les baleiniers et les bâtiments de jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Elle interdit à tout navire-citerne de rejeter à la mer dans les zones d'interdiction, et sauf le cas de force majeure, tous hydrocarbures ou mélanges

d'hydrocarbures susceptibles de souiller la surface de la mer — interdiction qui doit s'appliquer 3 ans après la mise en vigueur de la convention, aux navires autres que les navires-citernes, à moins qu'ils ne fassent route sur un port dépourvu d'installations d'épuration. De manière générale, la zone d'interdiction consiste en une bande marine s'étendant à 50 milles de terre, sauf exceptions :

En effet, en ce qui concerne Mer du Nord, Manche et Atlantique, les zones d'interdiction se définissent comme suit :

a) Mer du Nord : La zone d'interdiction s'étend sur une largeur de 100 milles à partir des côtes de Belgique, Danemark, Pays-Bas, République Fédérale allemande, Royaume-Uni.

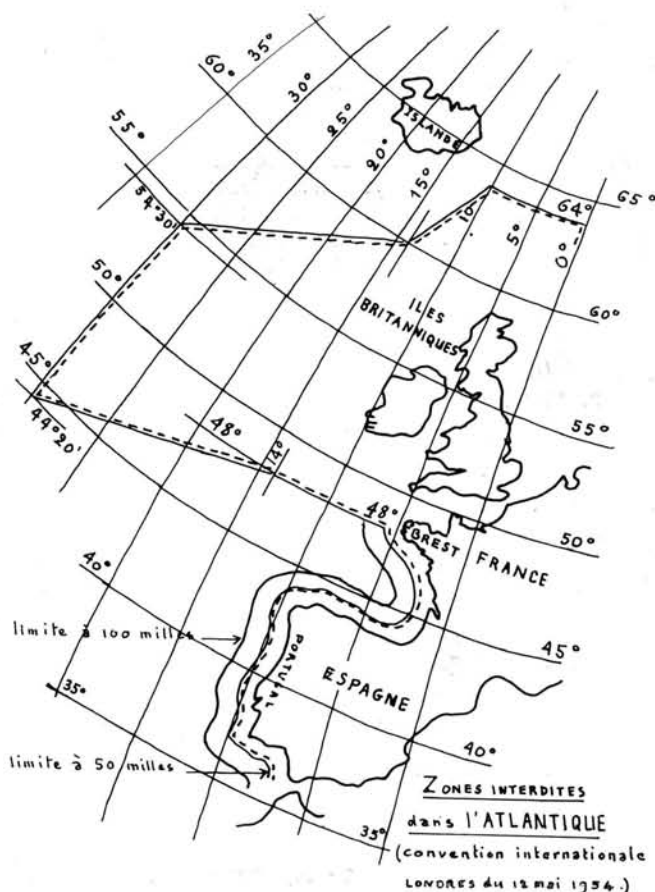


FIGURE 3. — Zones d'interdiction des rejets d'hydrocarbures à la mer

b) Atlantique : La zone d'interdiction coiffe l'Ecosse d'un saillant profond puis s'étale largement à l'Ouest des Iles Britanniques (jusqu'au 30° de longitude Ouest) pour s'achever en un point situé par 44°20' de latitude Nord. De ce point, la limite court pour rejoindre la côte française à peu près à la latitude d'Audierne (après quoi, au long du littoral français et ibérique, la limite redevient celle des 50 milles). Dans cette zone, pour

les navires faisant route vers un port dépourvu d'installations adéquates, la limite d'interdiction est reportée à 100 milles.

La publication de la Convention de Londres au *Journal Officiel* n'a été décrétée que le 7 Octobre 1958. Il est évident que ses prescriptions sont très incomplètes. Elles ne s'appliquent par exemple pas aux navires de moins de 500 tonneaux, excluant par conséquent les bateaux de pêche. Par ailleurs et surtout, en ce qui touche le littoral français atlantique, la limite des 50 milles est très insuffisante puisque rien ne garantit que les hydrocarbures ne continueront pas de dériver vers la terre. On peut même se demander légitimement si la situation ne s'aggraverait pas sur les côtes bretonnes, qui risquent de recevoir la plus grande partie des résidus qui auparavant se répartissaient équitablement sur les rivages de l'Europe du Nord, quand le dégazage était possible en Manche. En effet, on peut redouter que les pétroliers venant du Nord ne commencent de refouler leurs résidus quand ils couperont le 48° parallèle à 50 milles à la hauteur d'Audierne. Le risque de pollution serait alors plus élevé qu'avant, les hydrocarbures risquant de se porter massivement sur nos côtes et jusqu'à l'Angleterre du Sud-Ouest. On conçoit dès lors que le Gouvernement français, qui n'a pourtant pas manifesté une hâte éclatante à signer la Convention de Londres, ait mis à l'étude un projet tendant à repousser la zone d'interdiction à 100 milles au lieu de 50.

3. Quoi qu'il en soit de ces insuffisances, la Convention de Londres a eu le mérite d'instaurer une réglementation assortie de sanctions, et de dispositions permettant d'aboutir à des prescriptions plus complètes. Elle impliquait aussi qu'on installât sur le littoral français une station de dégazage moderne, du type de celles dont sont dotés Falmouth et Amsterdam depuis quelques années.

Les navires pétroliers présentent en effet cette caractéristique, que nous avons déjà évoquée, de ne pouvoir se rendre dans un chantier pour réparation, carénage en cale sèche ou visite périodique sans subir un dégazage préalable, opération souvent opérée jusqu'ici à la mer, et qui, pour les gros pétroliers, dure de 40 à 60 heures. La logique commande par conséquent que chantiers de réparation et station de dégazage se trouvent dans le même port. Rotterdam convient à cet égard aux navires ayant déchargé à Hambourg ou dans les ports scandinaves ; Le Havre, à ceux ayant déchargé dans les ports de la Mer du Nord ; Brest, à tous les précédents et à ceux venant de manière générale des ports britanniques.

Brest, situé sur la route des grands pétroliers et déjà spécialisé dans les réparations navales, occupe donc une situation géographique particulièrement favorable pour le dégazage. De fait, dès 1955, la Direction des Ports Maritimes se déclarait favorable à la création d'une station de dégazage à Brest.

Plusieurs stations de ce genre existent déjà en Amérique. Plusieurs ports européens en sont déjà équipés, tout au moins en installations flottantes (Liverpool, Londres, Le Havre). Mais ces dernières concernent surtout les cargos et paquebots pour ce qui touche le nettoyage de leurs soutes à huile. Leurs opérations, trop longues, ne conviennent pas au nettoyage des vastes bacs et citernes des pétroliers, dont au surplus les temps d'escale sont très brefs. On a donc envisagé des stations portuaires fixes à très

gros rendement, comme celle d'Amsterdam (en service depuis 3 ans) ou celle de Falmouth qui, en service depuis 5 ans, reçoit 250 pétroliers annuellement.

La station du Havre, installée sur un engin flottant pourvu de chalands-citernes, est susceptible de se déplacer au long du navire. Celle de Brest, de débit beaucoup plus important, sera donc à terre. Elle est entreprise par une Société privée avec obligation de service public, Brest-Dégazage, où sont représentés les Anciens Chantiers Dubigeon, la Société des Ateliers et Forge de l'Ouest, l'Entreprise de carénage Bolcioni. L'implantation se fait à l'extrémité Sud de la jetée de l'Est. Un poste d'accostage, sur ducs d'albe des pétroliers, commencé en Mai 1957 et achevé en Avril 1958, a été aménagé à l'extrémité Sud-Est du môle. Dès lors, avec la remise en état imminente de l'extrémité Sud-Ouest du même môle, la station pourrait traiter deux pétroliers à la fois.

4. Elle sera dans son principe identique à celles d'Amsterdam, Rotterdam et Falmouth, stations qui ont bénéficié d'une expérience déjà longue et d'une mise au point rigoureuse. Elle sera plus particulièrement équipée de même manière et présentera les mêmes possibilités que la station des chantiers Silley-Cox de Falmouth. Les opérations seront les suivantes :

a) Réception à terre de toutes les eaux polluées de lavage des citernes et de ballastage, situées à bord des navires (5 à 12.000 tonnes suivant le tonnage de ceux-ci). Séparation de ces eaux en produits huileux et pétroliers. Rejet à la mer de ces eaux épurées. Récupération du pétrole qui sera stocké dans des réservoirs, une partie devant être utilisée comme combustible dans les chaudières de la station. Le traitement des eaux polluées doit se faire au débit de 1.200 tonnes/heure.

b) Fourniture au navire d'eau de mer réchauffée à 80-90° sous pression de 10 à 12 kg. Cette eau, projetée par des appareils spéciaux utilisés par les tankers eux-mêmes, et ceux que la station fournira en complément, nettoiera les parois verticales de citernes.

c) Récupération des boues et résidus visqueux recueillis dans les fonds de citernes après lavage et dégazage de celles-ci. Traitement de ces boues et résidus dans des appareils spéciaux pour les séparer en eau (rejetée à la mer), pétrole (récupéré et stocké), résidus solides secs tels que gravier et oxyde de fer (utilisables pour remblais).

d) Fourniture au besoin, en cas d'arrêt des chaudières par exemple, de vapeur au navire pour actionner ses pompes et alimenter ses réchauffeurs d'eau.

Le fonctionnement de la station de Falmouth garantit le caractère rigoureux de l'épuration des eaux polluées. Il n'y a dans les eaux rejetées aucune trace de pétrole en suspension, et la présence de parcs à huîtres dans la rivière de Falmouth a entraîné l'obligation pour la Société Silley-Cox de ne pas dépasser une proportion de pétrole dans l'eau de 4 parties pour 1 million.

En dépit de l'importance des opérations, le personnel permanent de la station sera très réduit : 6 à 8 ouvriers avec des équipes de 70 à 80 nettoyeurs employés occasionnellement. En ce qui concerne l'emploi de main-d'œuvre, la station de dégazage apparaît donc comme secondaire. Mais, s'alignant dans le courant d'idées, d'activités et d'affaires relatif à la navigation pétro-

lière, il n'est pas douteux qu'elle sera une articulation importante dans l'équipement portuaire brestois, c'est-à-dire le complément nécessaire de l'industrie des réparations navales — surtout lorsque les prescriptions de la Convention de Londres auront été redressées et renforcées.

#### IV. — LE PORT DE SOUTAGE

Il est évident qu'un port de dégazage et de réparations doit offrir à sa clientèle toutes facilités dans le domaine de l'avitaillement, en particulier le soutage. Par ailleurs, on ne peut concevoir un port d'une certaine importance qui n'ait sa station de soutage.

Aucune installation de ce genre n'existant à Brest, un navire qui, avant de quitter le port, désirerait souter, se trouve devant deux possibilités. La première consiste à recourir à la Marine Nationale, ce qui implique d'assez longues formalités et le remorquage de chalands-citernes. Surtout, la Marine effectue sa livraison en fuel-oil n° 1, produit de qualité excellente, mais d'un prix plus élevé que le fuel n° 2 qu'utilisent couramment les navires de commerce. Il s'agit là par conséquent d'un expédient auxquels les armements ne recourent qu'en dernière extrémité. La deuxième solution consiste à faire venir de Lorient ou Saint-Nazaire, le fuel-oil nécessaire, par wagons-citernes, camions-citernes ou petits pétroliers côtiers. Elle présente un caractère irrationnel évident, si bien que la plupart des navires préfèrent aller souter ailleurs, Plymouth, Falmouth, St-Nazaire, Lisbonne...

L'agglomération brestoise est par ailleurs victime, en matière de vente des produits pétroliers, de la cote de place. Il faut entendre par là que le prix du produit raffiné est majoré de celui des transports et manutentions depuis la raffinerie la plus proche, à savoir Donges. A partir de celle-ci, des cercles concentriques passant par les chefs-lieux d'arrondissement définissent les cotes de place successives dans le sens de l'augmentation croissante. C'est ainsi que la cote de place étant 0 à Donges, elle est de 1.430 frs à Nantes, 1.700 frs à Rennes, 2.300 frs à Saint-Malo, 1.430 frs à Vannes, 2.200 frs à Lorient, 2.750 frs à Saint-Brieuc, 3.410 frs à Morlaix, 3.520 frs à Brest, affectée par conséquent de la cote de place maxima. On conçoit qu'un armateur, après avoir déchargé son navire à Brest, ait dès lors intérêt à l'envoyer souter dans un port comme Saint-Nazaire, à cote de place réduite, ou mieux encore à Donges, à cote de place nulle. Il en résulte aussi qu'un boulanger de Brest paie la tonne de fuel 3.520 frs plus cher que son collègue de Donges. Il en résulte enfin, ce qui est encore plus singulier, que l'utilisateur brestois de fuel fluide déchargé à Brest en provenance du complexe de Basse-Seine, paie plus cher ce fuel que l'utilisateur de Châteaulin ravitaillé au départ de Brest. Situation d'autant plus absurde et injuste que vers 1930 la Société Pechelbronn, ayant décidé de construire à Brest une importante raffinerie, ce ne fut que sous la pression d'influences politiques et économiques qu'elle renonça à son projet initial pour édifier sa raffinerie à Donges, alors que l'autorisation gouvernementale pour Brest avait été publiée par le *Journal Officiel* du 4 Avril 1931.

On peut donc dire que du point de vue pétrolier, la ville et le port, au large desquels passent des flottes de tankers, se

trouvent dans une situation paradoxale et très dommageable, qui ne pourrait changer que si Brest devenait port importateur direct de produits raffinés.

Il semble que la situation soit en train d'évoluer à ce propos. En effet, un groupe d'affaires, s'intéressant à la création à Brest d'une station de soutage assortie d'un parc de stockage, a déjà demandé des terrains à la Direction des Ponts et Chaussées. En ce qui concerne la station de soutage, le lieu d'implantation n'est pas encore déterminé ; quant au parc de stockage, il serait situé au-delà de la digue Sud. Le comblement de la zone envisagée, qui a déjà commencé par refoulement de déblais évacués par la Marine Nationale, serait achevé en deux ans. Il ne serait pas exclu qu'on comblât par la suite tout l'angle compris entre les deux brâs de la jetée, auquel cas aucun port français ne disposerait de pareilles possibilités de stockage. Le fait que Brest peut recevoir les plus grands pétroliers ajoute un élément de poids à l'argumentation des promoteurs de l'affaire.

Soutage et stockage complèteraient de manière efficace l'équipement portuaire et substitueraient aux paradoxes actuels un ordre plus rationnel. Il n'est pas indifférent à ce propos, de signaler que le Conseil Général du Finistère dès 1873, dans l'un de ses vœux, relatif au port de Brest, formulait déjà la constatation suivante : « Il est indispensable de comprendre le rôle que sa position naturelle lui assigne, *principalement comme port de relâche à opposer à Falmouth* » (1).

## V. — L'EXPORTATION DE BÉTAIL ET VIANDE

Parmi les nouvelles perspectives du port de commerce, l'une des plus récentes et des mieux adaptées à l'économie de l'arrière-pays, est celle qui ouvre sur les exportations de viande et bétail.

1. Malgré l'importance de l'élevage national, l'exportation française de bétail et viande demeure ridiculement basse. La raison essentielle en est que les pays importateurs nourrissent une vive méfiance à l'égard du marché français, considéré comme infecté en permanence par la fièvre aphteuse qui, effectivement, y sévit à l'état endémique. Cette maladie est redoutable puisqu'à ses ravages propres s'ajoutent de désastreuses conséquences et séquelles, telles que : mortalité, diminution durable des rendements en lait et en viande, retards dans l'engraissement, incidences sur le renouvellement du cheptel, manque à gagner dû aux restrictions apportées à la circulation des animaux... Il est compréhensible dès lors que la Grande-Bretagne se soit fermée aux exportations françaises de bétail et de viande bovine ou porcine, que l'Allemagne nous ait aussi fermé ses frontières, que divers États américains refusent nos reproducteurs et la Suisse, même nos plants de pommes de terre. L'abstention des étrangers s'explique au surplus par le fait qu'ils considèrent que les méthodes de lutte couramment appliquées en territoire français sont manifestement insuffisantes. Alors que la Suisse exporte en moyenne 15.000 reproducteurs par an et les Pays-Bas plus de 20.000, l'exportation française ne dépasse pas 150 têtes, en général des races charolaise et normande.

(1) Conseil Général du département du Finistère. Session ordinaire d'Août 1873. Brest, Lefournier, 1873, p. 408.

Or, dans une nation infectée, le Finistère constitue un promontoire de salubrité, grâce à une politique d'abattage systématique mise en application depuis Janvier 1957, et qualifiée d'ailleurs abusivement de « stamping out ». On entend en effet par « stamping out » la destruction intégrale des bêtes sur l'exploitation et leur enfouissement dans l'exploitation elle-même. La méthode finistérienne, sensiblement différente, est caractérisée par les opérations suivantes : isolement des foyers infectés, séquestration totale des hommes et des bêtes pendant la période d'assainissement, estimation des bêtes par une Commission, transport de ces dernières par camions étanches, liquidation en abattoir dans des conditions sanitaires extrêmement rigoureuses — mais avec récupération de la viande saine —, assainissement complet des lieux infectés par un groupe de désinfection. Les animaux abattus sont remboursés au prix de leur estimation, une prime de manque à gagner et de reconstitution du cheptel s'ajoutant par surcroît. La valeur de la viande récupérée équivalant à la moitié des frais totaux, la différence est prise en charge par l'Etat et le Département. Si l'on considère que le Finistère comptait en 1957 470.000 bovins, qu'on n'a abattu en deux ans que 0,25 % du cheptel, la charge totale de l'abattage n'a représenté annuellement pour la période 1957-1959, que 57 frs par tête de bovin (dont 35 frs incombant au Département). On peut dire par conséquent que la sécurité sanitaire du Finistère a été acquise à peu de frais. Dès que de nouveaux foyers se manifestaient, déterminés par l'introduction de bétail d'outre-département, la contamination par des marchands ou les défaillances du vaccin, ils étaient immédiatement jugulés. En conséquence de quoi, depuis Janvier 1957, circulation du bétail et transactions ont été parfaitement libres dans le cadre départemental. Le caractère salubre du Finistère était reconnu à l'étranger, puisque la Suisse faisait en sa faveur une dérogation aux prohibitions mises à l'entrée des produits français et notamment des plants de pommes de terre.

2. Il était normal qu'on songeât à étendre la salubrité du promontoire finistérien à l'ensemble du môle breton (mis à part la Loire-Atlantique) afin « d'exploiter sa position péninsulaire et sa vocation exportatrice ». « Notre région, a-t-on dit excellemment, a trop souffert des inconvénients de son excentricité géographique pour ne pas avoir le droit de profiter des quelques avantages qu'en contrepartie cette position lui procure, et notamment celui de pouvoir se protéger plus aisément que d'autres régions françaises, et à moindres frais, des épizooties qui ravagent trop souvent le cheptel métropolitain » (1).

Une importante conférence tenue à Rennes le 22 Avril 1959, sous l'égide du C.E.L.I.B., et en présence des autorités administratives régionales et d'un représentant du Ministre de l'Agriculture, a ainsi posé les bases de la constitution d'un réduit sanitaire breton. L'organisation « stratégique », imaginée par le Dr PERUS, Directeur des Services Vétérinaires du Finistère et promoteur des méthodes de lutte antiaphteuse dans ce département, serait fondée sur les dispositions et principes suivants :

a) A l'Est de la Rance et de la Vilaine, mise en place d'un « matelas sanitaire », où le bétail serait l'objet d'une vaccination

(1) *Paysan Breton*, Journal des cultivateurs de l'Ouest. « La lutte contre la fièvre aphteuse s'organise sur le plan breton », n° 410, 2 Mai 1959.

systématique, avec recours à l'abattage dans les foyers infectés — celui-ci ne pouvant être pratiqué seul dans le département de passage qu'est l'Ille-et-Vilaine, ne serait-ce que pour des raisons financières.

b) Dans l'interzone limitée par exemple par la diagonale Saint-Brieuc-Vannes, « serait mise en œuvre une politique d'abattage systématique avec vaccination en anneaux ».

c) Enfin, la région occidentale, ainsi protégée par un double barrage, serait la zone propre de l'abattage.

Il est bien entendu que le financement de l'opération (notamment du « matelas sanitaire ») serait interdépartemental. Ainsi s'exprime depuis 1957 un remarquable sens des initiatives sur le plan départemental, et de la solidarité économique sur le plan régional — solidarité correspondant à de communs intérêts, et à un commun sentiment de frustration.

3. Quoi qu'il en soit, l'existence à l'Ouest de la péninsule armoricaine d'une zone finistérienne, à frontière terrestre réduite, à salubrité incontestable et incontestée, et au surplus dotée d'un port offrant toutes facilités en matière d'exportation, a amené à retenir les environs de Brest comme lieu d'installation d'une station nationale de quarantaine. Située sans doute entre Landerneau et Brest, cette station comprendrait des locaux de stabulation où séjourneraient environ trois semaines, dans les conditions de contrôle sanitaire adéquates, les animaux de reproduction destinés à l'exportation. Il s'agirait par conséquent d'une sorte de parc national où conflueraient les reproducteurs issus de l'arrière-pays français, notamment du Charolais, et qu'ils quitteraient, en présentant toutes garanties sanitaires, pour embarquer à Brest, à destination par exemple du Venezuela, de l'Uruguay, du Brésil, voire des U.S.A., pays demandeurs. Il n'est pas interdit d'imaginer que l'organisation d'un trafic suivi pourrait orienter la péninsule bretonne vers la production personnelle d'animaux de reproduction.

Si la station de quarantaine apparaît susceptible d'être prochainement réalisée, les abattoirs industriels du Moulin-Blanc, qui s'inscrivent dans le même courant d'idées, sont déjà du domaine de l'actuel. En effet, au 1<sup>er</sup> Octobre 1959, s'ouvriront à Brest les abattoirs les plus importants et les plus modernes de Bretagne, dotés par ailleurs d'amples possibilités d'agrandissement. La mise en service de ces établissements risque d'avoir des incidences profondes sur l'évolution de l'élevage finistérien, voire breton. On connaît en effet l'importance du cheptel bovin dans le département. Ses facultés d'expansion demeurent au surplus considérables, l'effectif du troupeau étant loin d'être en rapport avec les possibilités de nourriture. Quant à l'élevage porcin, il se développe à un rythme extrêmement rapide. Le Finistère est en outre la pointe avancée d'une des plus importantes zones pastorales françaises. C'est ainsi qu'en ce qui concerne la Bretagne, la production porcine vient au premier rang de la production française, cependant que le cheptel bovin, avec près de 2 millions de têtes, occupe dans le troupeau national une place importante.

On conçoit par conséquent qu'avec les techniques nouvelles de sélection et d'engraissement du bétail d'une part, d'expansion de la production fourragère par ailleurs, la Bretagne puisse se tailler une place de choix, et spécialement le Finistère, comme

fournisseur de produits animaux aux pays de l'Europe occidentale, très déficitaires à cet égard. Les garanties sanitaires qu'offrent les productions finistériennes, et dont pourront bientôt se prévaloir les productions bretonnes, devraient notamment permettre au département et à la région de contribuer au ravitaillement en viande fraîche du marché anglais, gros importateur de viandes congelées. Le bon marché des expéditions par mer, la coexistence d'un grand port à prédestination européenne, d'une station de quarantaine et d'abattoirs industriels situés à la pointe d'une région à tradition et à conviction pastorales, ouvrent des perspectives singulièrement riches au port et à l'arrière-pays, face à une Europe occidentale où la pénurie en viande, surtout bovine, devient de plus en plus aiguë (importations anglaises : 900.000 tonnes — importations de la Communauté des Six : 280.000 tonnes) (1). L'une des industries les mieux adaptées à la nouvelle conjoncture brestoise pourrait donc bien être la conserve de viande et de manière générale le conditionnement des produits animaux.

### CONCLUSION

1. Au terme de cette étude, au moment périlleux de conclure sur une réalité mouvante et d'approche particulièrement difficile du fait d'une documentation lacunaire, souvent orale, ou d'accès impossible par son caractère privé ou confidentiel, il est légitime de se demander d'abord, pourquoi ce port, d'origine sans doute récente, mais dont la création suscita les plus vastes espoirs, n'a pas jusqu'à présent réussi. Les raisons essentielles se situent sur le plan national :

L'utilisation des énormes possibilités portuaires brestoises est demeurée étrangère à la logique du système mental, politique et économique français. La psychologie française est en effet terrienne et, si l'on peut dire, ferroviaire. Qu'avant-guerre, la proportion des paquebots dans le médiocre tonnage de la flotte marchande fût de 43 %, témoigne que celle-ci était largement une annexe de l'industrie hôtelière ou une entreprise de liaisons impériales. La politique française a toujours été par ailleurs essentiellement continentale, et l'impérialisme colonial lui-même depuis la III<sup>e</sup> République, affaire de soldats plus que de marins et surtout de commerçants, a été moins inspiré par le souci de mettre en valeur des fronts maritimes que par celui de conquérir les arrière-pays. Enfin, l'économie française, peu mercantile et casanière, s'est longtemps accommodée d'un médiocre volume d'échanges extérieurs notamment à l'exportation, et d'une participation majoritaire des pavillons étrangers dans le trafic des ports nationaux.

Au fond, l'intérêt limité que les Français portent aux choses de la marine marchande, et de la mer en général, explique qu'ils ne conçoivent pas l'utilisation rationnelle et novatrice d'un port qui n'est pas solidement adossé comme les autres au corps continental, et qui tire sa justification plus de la mer que de la terre. Désaxé par rapport à l'hexagone, trop grandiose pour une nation dont la politique fut surtout continentale et les ambitions

(1) Nous remercions tout particulièrement M. DE SAGAZAN, de l'Office Central des Associations Agricoles du Finistère et des Côtes-du-Nord, dont les informations et les travaux nous ont fourni l'essentiel de la substance de ce chapitre.

depuis un siècle méditerranéennes ou africaines, il a été desservi au surplus par la formule élevée à la dignité d'axiome que Brest a une vocation exclusive de base navale. Il est concevable dès lors que l'intérêt du port soit plus clairement apparu aux étrangers qu'à l'Etat français lui-même qui « paraît s'en tenir aux conceptions portuaires traditionnelles. On dirait que l'importance d'après-guerre des trafics de marchandises à Brest... lui semble une étrangeté contraire à la bonne règle » (1). Nous rappellerons, à titre d'exemple, qu'en Mars 1911, avant qu'éclatât la seconde crise marocaine, les deux grandes compagnies de navigation allemandes, Hambourg-Amerika Linie et Norddeutscher Lloyd, faisaient simultanément pressentir le Gouvernement français pour une cession à bail à leur profit d'une partie de la rade de Landévennec (2).

Le port de Brest, dépourvu d'armement particulier, et jusqu'à présent tenu en veilleuse par les puissantes coalitions d'intérêts qui défendent les privilèges des ports de haut parage mercantile, convient encore mieux à une desserte européenne qu'à la desserte purement française, où il vient pourtant de faire ses preuves. Tout contexte économique de dépassement des frontières nationales doit donc lui être profitable en substituant à une situation désaxée par rapport à l'espace français classique, une position focale dans un grand ensemble riverain de l'Atlantique, de la Manche, de la Mer du Nord, voire de la Baltique. C'est à l'Etat français qu'il revient de prendre l'initiative d'équiper ce qui est l'une de ses richesses naturelles.

2. S'il est navrant de mettre en rapport les possibilités portuaires de Brest et le caractère dérisoire de ce qui s'y est fait depuis l'achèvement de la forme de radoub, c'est-à-dire la première décade du siècle, et le caractère fragmentaire de ce qu'on veut bien promettre qu'on y fera, il est essentiel toutefois que le port apparaisse enfin exorcisé, puisqu'il bénéficie d'un courant d'idées favorable, et en somme d'un sentiment de découverte. Dans l'état actuel des choses, il semble orienté vers le transit pondéreux et les réparations navales ; de surcroît, une politique française et bretonne d'exportation des produits animaux peut consacrer ses aptitudes à une desserte européenne et atlantique dans les domaines les plus variés. Mais son essor est subordonné à de larges travaux d'infrastructure dont on veut espérer qu'ils ne sont pas incompatibles avec le fait que politique ou économie françaises semblent basculer de plus en plus vers le front méditerranéen et l'axe Rhône-Rhin.

Il est vraisemblable par conséquent que dans les plus proches années, étant donné qu'il sera encore richesse largement inexploitée, le port de Brest ne pourra constituer le marché de travail que recherche la population finistérienne. D'où l'impératif absolument catégorique de l'industrialisation de la zone critique brestoïse qui, stimulant le port et stimulée par lui, demeure le seul exutoire susceptible d'absorber la main-d'œuvre du département. Si l'émigration finistérienne, qui a porté sur 300.000 individus de 1831 à 1954 (3), persiste au même rythme, dans une structure

(1) André GUILCHER, dans W. DIVILLE et A. GUILCHER, « Bretagne et Normandie », P.U.F., 1951, p. 158.

(2) Claude CASIMIR-PÉRIER, « Brest, Port transatlantique européen. Projet de réorganisation des Services maritimes et des chemins de fer français », Hachette, 1914, p. 39.

(3) Michel PHILIPONNEAU, « Le problème breton et le programme d'action régionale », Colin, 1957, p. 36-37.

démographique devenue défavorable, la population du département (et celle de la province, affectée du même mal) continuera de glisser rapidement vers un inéluctable vieillissement.

Au fond, le problème de Brest n'est que celui de l'insertion de la presqu'île armoricaine dans l'économie nationale. Ce problème a toujours été esquivé, alors que sa solution devient dramatiquement urgente. La Bretagne péninsulaire, dont la littérature officielle s'accorde à exalter la haute valeur sentimentale, demeure sur le plan économique, par rapport à l'espace français, une excroissance pittoresque et aberrante, dont le caractère insolite semble éminemment propre à insinuer le désarroi et la réprobation dans les calculs planificateurs des techniciens et Polytechniciens (qui en étaient rarement originaires) — fantaisie géographique qui prouve que la Providence n'était pas si cartésienne quand elle préfigura le territoire national.

Avril 1959.

L'essentiel de la base documentaire de cet article a été recueilli au cours de conversations avec une quinzaine de personnes, particulièrement au courant des questions traitées. Je les remercie très vivement de n'avoir ménagé ni leur temps ni leur patience.

