

La décennie écoulée a confirmé le rôle stratégique et structurant des ports de commerce pour le développement de l'économie finistérienne. Brest, Roscoff, Quimper et Douarnenez continuent d'investir, convaincus que l'avenir du Finistère passera par la mer.



Sur le trafic marchandises et passagers, c'est le Finistère qui tire le mieux son épingle du jeu en Bretagne cette année. Sur le premier poste, Brest progresse de 5 %, Roscoff de 15 % et Quimper de 8 %, tandis que Lorient reste stable et que Saint-Malo décroche de 18 %. Sur le poste des passagers, Roscoff affiche une certaine stabilité tandis que Saint-Malo baisse sur toutes ses destinations, à l'exception des îles normandes.

10 ans de progression pour Brest

De 2 millions de tonnes en 1996, le trafic global du port de Brest frôle aujourd'hui les 2,5 millions (niveau déjà franchi en 2003). Tous les trafics sont à la hausse, mais ce sont les marchandises diverses qui réalisent les meilleurs résultats (+ 58 %). Dans ce poste, les viandes et volailles congelées, malgré deux crises alimentaires majeures dans la décennie (ESB et plus récemment grippe aviaire), font néanmoins 19 % de mieux. Brest reste ainsi le 1^{er} port d'exportation européen pour les volailles congelées. Le poste des aliments du bétail améliore son tonnage de 7,7 %, en particulier pour les graines et tourteaux¹ de soja. Les hydrocarbures enfin, 1^{er} poste de trafic du port (sauf en 2002 et 2003), se caractérisent par une relative stabilité sur toute la période. Des programmes d'équipement, engagés en 1989, ont été poursuivis pour moderniser le traitement de l'import des vrac agroalimentaires, augmenter les capacités de stockage d'hydrocarbures, améliorer les conditions de l'exportation des viandes et des volailles et enfin permettre l'émergence d'un trafic de marchandises conteneurisées par la création, en 1997, d'un terminal multimodal. Brest

est ainsi devenu le 1^{er} port d'intérêt national pour le trafic conteneurs.

Bon score en 2005

Avec 2 461 438 t en 2005, le trafic progresse de 5,1 % par rapport à l'année précédente. Il réalise ainsi son 3^e meilleur résultat après ceux de 1963 et 2003. Le poste des hydrocarbures améliore son tonnage de 11 %, avec 982 275 t, tout proche de son seuil historique du million de tonnes atteint en 1998.

Malgré un contexte peu favorable pour les aliments composés, le trafic d'importation de vrac agro-alimentaire pour l'alimentation animale est en hausse de 7,7 % (731 610 t). Les graines de soja, toujours en tête, enregistrent une hausse de 13 %. On notera pour 2005 la forte augmentation des importations de tourteaux¹ de colza (40 000 t) et la montée en puissance de l'huile de palme (30 000 t).

Le poste des marchandises diverses est par contre tiré à la baisse (- 4 %) par le fort recul

de clinkers² (- 58 %) et des exportations de poulets et viandes congelés (- 6,9 %). Le trafic de conteneurs n'a que très légèrement augmenté cette année (+ 1 %) avec 29 668 EVP³ traités. Enfin, 10 paquebots appartenant à 6 armateurs ont fait escale à Brest en 2005, pour un total de 10 600 passagers.

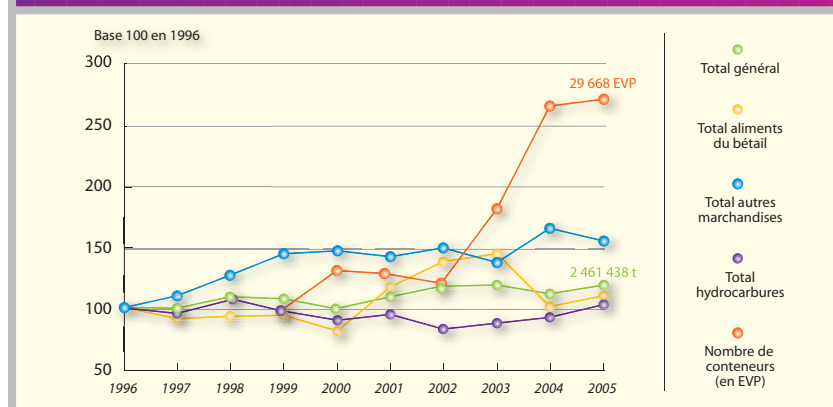
Vers de nouveaux trafics

La spécialisation dans la filière agroalimentaire, à l'import comme à l'export, fait jusqu'à présent la force du port. Mais des incertitudes pesant sur le devenir de certaines productions en Bretagne, la conteneurisation d'une partie du trafic a été un premier élément de réponse pour une nécessaire diversification. L'autorisation accordée à Cargill en 2005 de doubler son tonnage de trituration de graines de soja et de colza est également une bonne nouvelle pour le port ; elle ouvre la voie à une diversification du trafic vers des produits agricoles à vocation non nécessairement alimentaire (pour la fabrication de biocarburants par exemple).

L'hinterland actuel du port de Brest ne permet pas d'espérer une croissance importante du trafic commercial dans les années à venir. Mais face à la saturation du transport routier et à la montée de préoccupations environnementales, le transport multimodal privilégiant la mer et le ferroviaire est une alternative qui s'impose de plus en plus comme souhaitable et vraisemblable. La montée en puissance du fret ferroviaire permettrait ainsi d'étendre l'hinterland du port bien au-delà de son périmètre actuel pour nombre de produits qui pourraient en même temps plus facilement être diversifiés.

Brest, pas plus que les autres ports bretons, ne pourra prétendre se positionner sur le créneau des grands ports d'éclatement. Sa taille modeste lui confère par contre la flexibilité nécessaire pour saisir les opportunités et capter de nouveaux trafics. Le port de Brest dispose par ailleurs d'atouts pour faire office de mini-hub, avec transbordement, consolidation et massification de flux. Une

Graphique 1 - Evolution sur 10 ans des principaux trafics du port de Brest.



première opération de transbordement réussie a ainsi été menée dans le port en 2005 avec le chargement de 2000 t d'huile de palme à bord d'un caboteur amarré à couple. Brest a sans doute une carte à jouer dans le feeding, en se plaçant comme port d'escale sur des lignes maritimes à courtes distances entre des grands ports d'éclatement.

Quoiqu'il en soit, le port entend poursuivre ses investissements pour s'adapter aux nouveaux trafics qui se dessinent et les lignes expérimentales devront être soutenues. La région Bretagne, nouvelle autorité concédante à partir du 1^{er} janvier 2007, devra mieux affirmer la vocation maritime de son territoire.

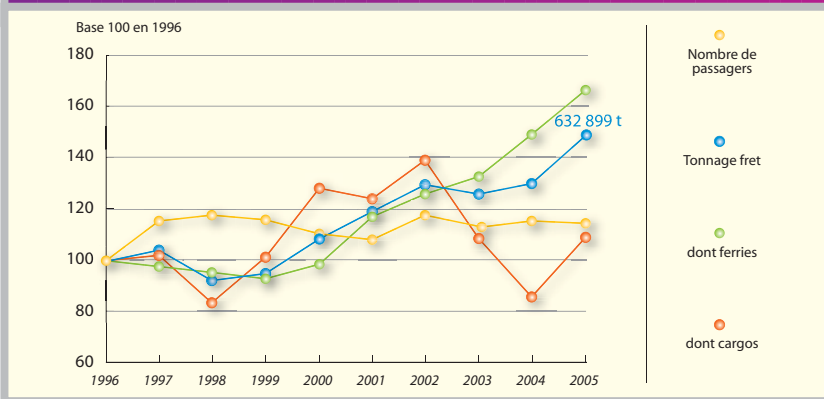
Progression du fret à Roscoff

La dernière décennie (cf. graphique 2) aura d'abord été marquée par une grande stabilité du trafic passagers, au dessus du seuil des 600 000 personnes transportées. Elle aura, sur la même période, enregistré une hausse significative du trafic global de marchandises (+ 48,6 %). Celle-ci est surtout tirée par la croissance régulière depuis 1999 de sa composante ferries ; l'évolution du fret cargos restant beaucoup plus erratique.

Records battus en 2005 sur les marchandises

Le port du Bloscon atteint son score historique pour son trafic global de marchandises en 2005 (632 899 t). La hausse du fret ferries tient aux fortes capacités du *Pont-Aven* récemment mis en service. Celle du fret conventionnel (par cargos) est liée à la reprise du trafic d'aliments pour bétail (+ 2 % avec 11 672 t) et à la forte progression des sables et amendements marins (+ 33 % avec 112 857 t). Par contre 2005 voit la disparition du trafic de kaolin au profit des Côtes d'Armor. La réduction du nombre de touchées (474 contre 521 en 2004) n'a pas affecté le trafic passagers qui reste relativement stable (- 1 %).

Graphique 2 - Evolution sur 10 ans des trafics fret et passagers du port de Roscoff-Bloscon.



Source : CCI Morlaix.

Vers une offre diversifiée

Le port devra à l'avenir relever le défi de la concurrence montante des *low cost* aériens. Compte tenu de charges fixes difficilement compressibles et de la hausse durable du coût des carburants, la marge de manœuvre des compagnies ferries sur les tarifs reste limitée. L'enjeu est lié à :

- l'amélioration et l'affichage de la qualité du service,
- une diversification de l'offre, avec la création de nouveaux produits ; ainsi les mini-croisières nouvellement proposées par Brittany Ferries connaissent un franc succès,
- enfin, une meilleure adaptation des bateaux aux trafics et aux lignes, selon leur spécificité (plus de mixité entre fret et passagers).

La création d'un port de plaisance sur le site pourrait en outre attirer une nouvelle clientèle britannique sur les ferries.

Toujours plus de sable à Quimper

Le trafic traité sur le quai du Corniguel (220 500 t en 2005) est en hausse de 24 % en dix ans (cf. graphique 3). Le sable débarqué a fortement progressé sur la dernière décennie (+ 95,4 %). Il a largement

bénéficié de la croissance du marché du bâtiment. Du fait d'un épuisement des bancs de maërl et de restrictions croissantes sur les prélèvements, le trafic d'amendements marins a baissé de près de 52 % depuis 1996.

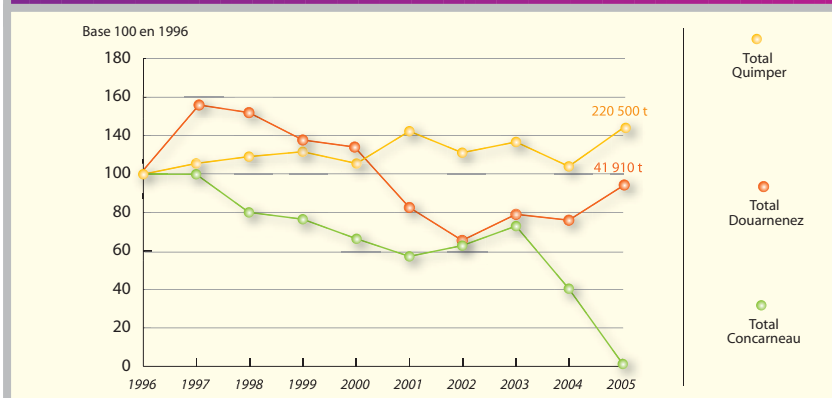
2005 voit se poursuivre la hausse du trafic de sable (+ 16 %), tandis que le maërl connaît une exceptionnelle embellie (+ 47 %). Celle-ci ne devrait pas être durable : les armements exploitant le maërl des Glénan ont obtenu un titre minier de 6 ans qui pourrait ne pas être renouvelé ensuite. Le sable garde de beaux jours devant lui, avec une conjoncture qui devrait rester favorable au bâtiment pour quelques années encore.

Douarnenez se taille la part du thon

Le port douarneniste a vu son activité commerciale fléchir de 6 % au cours de la dernière décennie. Ce sont les hydrocarbures, 1^{er} poste de trafic, qui ont fortement pesé dans cette évolution. Douarnenez avait souffert d'une redistribution régionale des trafics jusqu'en 2003, mais la situation s'est améliorée depuis. Les produits pétroliers ont encore progressé de 2,2 % en 2005 (35 090 t). Douarnenez est ainsi devenu aujourd'hui le seul poste pétrolier entre Brest et Lorient.

Le trafic de poissons congelés a plus que triplé en dix ans, mais avec des évolutions annuelles très contrastées. De 1 199 t seulement en 2004, le trafic a ainsi atteint les 6 820 t en 2005. Douarnenez confirme sa première place nationale pour la conserve du poisson bleu comme celle du thon ■

Graphique 3 - Evolution sur 10 ans du trafic commercial des ports de Quimper, Concarneau et Douarnenez.



Source : CCI Quimper Cornouaille. Le port de Concarneau a cessé son activité commerciale : disparition du trafic de thon congelé en 2004, puis du trafic pétrolier en 2005.

1- Tourteaux : sous-produits de la trituration des graines oléagineuses (colza, soja,...) servant notamment d'aliment pour le bétail.

2- Clinkers : matière première entrant dans la composition du ciment. Il est obtenu par cuisson à haute température (1 450°C) du carbonate de calcium notamment. Il est composé principalement de cristaux de silicate de calcium.

3- EVP : Equivalent vingt pieds, unité de mesure des conteneurs.