

L'INDUSTRIE DE L'ALIMENTATION ANIMALE ET SON APPROVISIONNEMENT ÉLÉMENTS DE COMPARAISON BRETAGNE/PAYS-BAS

J. DAVID (1), H. MAROUBY (2), J. SAULNIER (3)

(1) *Chambre Régionale d'Agriculture de Bretagne, 111, bd De Lattre de Tassigny, 35000 Rennes*

(2) *Institut Technique du Porc, 34, bd de la Gare, 31500 Toulouse*

(3) *Institut Technique du Porc, La Motte au Vicomte, BP 3, 35650 Le Rheu*

INTRODUCTION

L'Observatoire Economique des I.A.A. de Bretagne a été chargé en 1986 d'une étude sur la compétitivité de l'industrie régionale de l'alimentation animale. Les informations figurant dans cet article sont issues de cette étude et celle-ci est menée conjointement avec l'Institut Technique du Porc.

Cette étude est menée conjointement avec l'Institut Technique du Porc.

Nous présentons ici les premières conclusions ayant trait à la comparaison des conditions d'approvisionnement, en particulier pour les importations portuaires.

Après avoir mesuré la place de Rotterdam sur les marchés des matières premières, et établi un parallèle avec la situation actuelle de la région, nous caractériserons les principaux flux reçus dans les ports de l'Ouest.

Une analyse des coûts portuaires en référence à la situation néerlandaise a été également tentée.

I. LES FLUX DES MATIÈRES PREMIÈRES IMPORTÉES DES PAYS TIERS : LES PORTS FRANÇAIS DE L'OUEST FACE A ROTTERDAM

1.1. Le poids de Rotterdam

L'approvisionnement de l'élevage européen repose pour une grande part sur les importations en provenance des pays tiers. Près de 36 millions de tonnes de P.S.C. et matières azotées ont été importées en 1986, s'ajoutant à de faibles importations de céréales pour l'alimentation animale (moins de 2 millions de tonnes en 1985-86) et aux graines oléagineuses (15 millions de tonnes).

Le port de Rotterdam qui a drainé 18 millions de tonnes de matières premières en 1986 permet aux Pays-Bas de jouer un rôle de leader sur le marché européen tant pour l'importation, et la réexportation que pour la consommation des produits importés dans la C.E.E.

1. Les produits de substitution des céréales (P.S.C.)*

La moitié des importations des Pays-Tiers transite par Rotterdam, avec en particulier (Tableau 1 a) :

– 63 % des importations européennes, soit 3,3 millions de tonnes de **manioc**, dont presque un million de tonnes réexportées vers la C.E.E.

– 48 % des importations de **résidus d'amidonnerie de maïs** (corn gluten feed) et de **tourteaux de germes de maïs**, soit près de 2,6 millions de tonnes. Les réexportations sur le marché communautaire dépassent 0,5 millions de tonnes : 400 000 tonnes transitent directement par Rotterdam.

– La C.E.E. a importé 633 000 tonnes de résidus de brasserie et distillerie, dont 566 000 tonnes des Etats-Unis (corn distillers) : 120 000 tonnes de corn distillers ont été reçues, dont 60 000 tonnes réexportées.

2. Les matières azotées (Tableau 1 b)

– **Les protéagineux** : L'impact des Pays-Bas sur les importations des Pays-Tiers tient surtout à l'importation de **haricots** (Etats-Unis) et surtout des **lupins** (90 % des importations C.E.E.) d'origine australienne.

La place des Pays-Bas sur le marché du **pois** (41 % des importations C.E.E. d'origine communautaire et Pays-Tiers) est due surtout aux importations en provenance de la C.E.E., de France principalement.

– **Les tourteaux** : Les importations de graines oléagineuses sont très élevées (3,4 millions de tonnes ; 21,8 % du total C.E.E.) en raison d'un puissant outil de trituration, exportateur : les disponibilités en tourteaux aux Pays-Bas sont globalement couvertes à 46 % par la trituration nationale.

Les Pays-Bas représentent toutefois près de 19 % des importations de tourteaux des Pays-Tiers de la C.E.E. à 12. Le leadership néerlandais s'exprime par l'importance des arrivages de tourteaux de coprah et palmiste (72 % des importations communautaires), peu réexportés cependant.

TABLEAU 1 a
IMPORTATIONS DE P.S.C.

	1986 (milliers de tonnes)	IMPORTATIONS DES PAYS-TIERS		PAYS-BAS		FRANCE
		TOTAL CEE 12	DONT PAYS-BAS (%)	IMPORTATIONS (MONDE)	EXPORTATIONS (MONDE)	IMPORTATIONS (MONDE)
1	MANIOC	5 822	63,4	3 755	928	424
2	PATATES DOUCES	602	0,5	74	4	48
3	SOUS-PRODUITS DE MEUNERIE	682	18,3	358	106	6
4	RÉSIDUS AMIDONNERIE MATS	4 097	44,2	1 846	455	167
5	TOURTEAUX DE GERME DE MAIS	1 440	54,8	789	113	9
6	RÉSIDUS BRASSERIE/DISTILLERIE...	633	18,9	936	99	198
7	PULPES DE BETTERAVES, DÉCHETS DE SUCRERIE	357	30,8	310	162	35
8	PRODUITS D'ORIGINE VÉGÉTALE	1 444	50,1	1 722	144	121
	TOTAL P.S.C.	15 077	48,9	9 790	2 011	1 010
9	MELASSES	3 507	23,4	883	261	326

Liste officielle des P.S.C. Annexe D du règlement de base céréales n° 2727/75.

Codes Nimexe : 1 = 07-06-10, 07-06-20 ; 2 = 07-06-90 ; 3 = 23-02 (01/09/21/29)
4 = 23-03-15 (corn gluten feed) 5 = 23-03- (06/08)
6 = 23-03-90 (dont corn distillers)
7 = 23-03-61 ; 8 = 23-06-20 ; 23-06-50 (dont citrus) ; 23-06-90
9 = 17-06-00

Source : NIMEXE 1986.

TABLEAU 1 b
IMPORTATIONS DE MATIÈRES AZOTÉES

	1986 (milliers de tonnes)	IMPORTATIONS DES PAYS-TIERS		PAYS-BAS		FRANCE
		TOTAL CEE 12	DONT PAYS-BAS (%)	IMPORTATIONS (MONDE)	EXPORTATIONS (MONDE)	IMPORTATIONS (MONDE)
LEGUMINEUSES	713	19,2	601	66	64	
dont pois	227	18,9	445	47	18	
GRAINES DE LUPIN	204	90,2	186	40	—	
TOURTEAUX TOTAL dont	15 766	19,6	3 381	1 749	4 292	
SOJA	10 895	12,8	1 407	1 397	3 771	
COLZA	836	21,5	340	84	138	
TOURNESOL	1 336	25,7	389	179	169	
COPRAH PALMISTE	1 370	72,5	1 007	44	8	
LIN	377	19,1	131	28	101	
ARACHIDE	205	20,5	43	19	92	
COTON	748	8,4	64	8	13	
FARINES DE VIANDE	38	71,0	144	28	20	
FARINES DE POISSON	919	10,0	116	27	67	
GRAINES OLEAGINEUSES	14 945	20,4	3 480	160	716	

Source : NIMEXE 1986.

Le quart du tourteau de tournesol importé par la Communauté (1,3 million de tonnes, dont 1,1 million de tonnes d'Argentine) transite par Rotterdam.

La part néerlandaise dans les 836 000 tonnes de colza importées des pays Tiers (Chine et Inde essentiellement) est moins forte, de 21 % néanmoins.

Ces deux tourteaux, colza et tournesol, donnent lieu à des réexportations vers les autres Etats-Membres non négligeables (respectivement 179 000 tonnes et 84 000 tonnes).

1.2 Situation récente pour les Pays-Bas et les ports de l'Ouest (campagne 1986-87)

1. Les évolutions par produit

— **Les P.S.C.** : La campagne 1986-87 a été marquée par des baisses des importations pour de nombreux produits aux Pays-Bas. Contrastant avec cette évolution, les importations françaises ont fortement progressé en liaison avec une augmentation très sensible du trafic des ports de l'Ouest.

* Nous retenons ici la définition officielle de la Communauté, c'est-à-dire les produits de l'annexe D du règlement CEE N°2727/75. La liste des produits d'importation ou communautaires se substituant aux céréales est bien sûr beaucoup plus large : mélasses, graisses, protéagineux...

Le décrochage des cours début 1987, le niveau suffisant des contingents et de l'offre des Pays-Tiers ont accru l'attractivité du **manioc** en dehors des Pays-Bas et du nord de la R.F.A., zones saturées.

Les sous-produits du maïs, admis librement sans contingentement, ni taxe à l'importation, ont par contre vu leur compétitivité renforcée par la poursuite de la chute des cours en 1987 (baisse du dollar).

Au recul du **corn gluten feed** (résidus d'amidonnerie) s'oppose le gonflement des importations de **tourteaux de germe** aux Pays-Bas.

Les "maïs voermeel" (traduction littérale : farine fourragère de maïs) sont rattachés par les tables hollandaises au poste "tourteaux de maïs" du tarif extérieur commun de la C.E.E. Les cours varient parallèlement au corn gluten feed, légèrement au-dessus de ce dernier, à un niveau très concurrentiel.

– **Les légumineuses** (protéagineux) : La campagne 1986-87 a été marquée par le décollage des importations de **pois** en provenance des Pays-Tiers, favorisées par la faible protection communautaire (taxe de 3 %). Les Pays-Bas ont importé 68 000 tonnes de pois d'Australie et 28 000 tonnes de pois canadiens.

– **Tourteaux** : La situation dans ce secteur est marquée par une augmentation des importations de tourteaux secondaires, colza, tournesol, coprah, au détriment du soja, malgré la chute historique de ce dernier en 1987.

2. La position des ports de l'Ouest

Les données disponibles sur les arrivages de matières premières dans les ports de l'Ouest (Brest, Lorient, Montoir, Saint-Brieuc, Le Legué) permettent de préciser la situation de l'Ouest français tant vis-à-vis du marché de Rotterdam, que par rapport aux importations globales françaises, connues au travers des statistiques douanières (Tableau 2).

TABLEAU 2
CAMPAGNE 86-87 (juillet-juin)

Milliers de tonnes 1986-87	PAYS-BAS		FRANCE		PORTS DE L'OUEST	
	Importations nettes	Variation 86-87/85-86 (%)	Importations	Variation 86-87/85-86 (%)	Déchargements	
P.S.C.						
MANIOC	2 881	- 1,8	590	+ 62,1	512	
PATATES DOUCES	50	-50,5	23	- 46,5	—	
SOUS-PRODUITS DE MEUNERIE	259	-37,9	5	+ 37,2	4	
RÉSIDUS AMIDONNERIE DE MAIS	1 320	-20,5	294	+164	} 448 (1)	
TOURTEAUX DE GERME DE MAIS	808	+63,9	10	+ 8,8		
RÉSIDUS BRASSERIE, DISTILLERIE...	868	- 1,4	231	+ 45,7		
PULPES DE BETTERAVES, DÉCHETS DE SUCRERIE	448	+10,1	56	+ 27,3		
PRODUITS D'ORIGINE VÉGÉTALE	1 496	-14,3	161	+ 54,8		
TOTAL P.S.C.	8 129	+ 2,8	1 370	+ 63,7		964
MÉLASSES	872	+ 1,4	318	+ 2,3		189
POIS	588	+38	132	+617	84	
TOURTEAUX						
SOJA	1 307	-17	3 690	+ 0,4	2 650	
COLZA	356	+ 6	190	+173	137	
TOURNESOL	405	+ 7	166	- 1	135	
COPRAH PALMISTE	936	+ 5	7	+ 54	} 110(2)	
LIN	117	-13	111	+ 15		
ARACHIDE	58	+35	71	+ 22		
COTON	51	-49	14	+157		
FARINES DE VIANDE	164	+28	ND	+ ND	11	
FARINES DE POISSON	123	+14	70	+ 9	24	

ND : non disponible (1) autres P.S.C. (2) autres tourteaux que soja, colza, tournesol

Sources : Pays-Bas, France : Douanes

Ports de l'Ouest : Statistiques portuaires (Brest, Lorient, Nantes-St-Nazaire, St-Brieuc)

– **P.S.C.** : Les arrivages dans les ports de l'Ouest ont représenté 964 000 tonnes en 1986-87 (hormis Saint-Malo dont le trafic n'a pas pu encore être décomposé). Cette façade maritime a donc reçu 70 % des importations françaises.

La part du **manioc** y est prépondérante tant au plan régional (512 000 tonnes) qu'au plan national avec 87 % des achats français.

Pour les sous-produits du maïs (corn gluten feed et corn distillers), ces ports ont attiré plus de 80 % des importations françaises en 1986.

– **Pois d'importation** : L'Ouest a attiré les deux-tiers du volume importé en France.

– **Tourteaux** : Le tourteau de soja est l'élément prépondérant de ce trafic. Aux importations de tourteaux, il convient d'ajouter celles de graines, destinées aux usines de trituration pour mesurer le poids régional dans les disponibilités françaises en tourteaux.

Les flux portuaires régionaux de tourteau de colza et de tournesol en provenance des Pays-Tiers ont un impact considérable sur l'approvisionnement français, tant en tournesol (81 % des 166 000 tonnes — dont 132 000 tonnes d'Argentine — importées), qu'en Colza (71 % des 190 000 tonnes — dont 146 000 tonnes de Chine — importées).

1.3. Conséquences sur la composition des aliments porcs en Bretagne de janvier 1986 à avril 1987

Une enquête réalisée en juin-juillet 1987 dans le cadre de l'Observatoire "Aliment" Bretagne-Pays-Bas, auprès de 9 entreprises de fabrication d'aliment du bétail représentant 16 usines et 33,6 % du tonnage d'aliment fabriqué en Bretagne, a permis de reconstituer la composition moyenne des aliments porcs, globalement et par catégorie d'animaux.

• Toutes catégories confondues

De janvier 1986 à avril 1987 (Tableau 3), l'évolution de la hiérarchie de prix des matières premières a entraîné des modifications notables :

– Diminution du taux de céréales (– 18,5 points) et de tourteaux (– 2,27 points).

– Progression des issues de céréales (+ 3,38 points) et du trio manioc-corn-glutenfeed-corn distillers (+ 11,27 points) dont la moitié est expliquée par l'apparition en force des corn-gluten et corn distillers.

– Hausse des protéagineux (4,84 points), des graisses (+ 0,44 point) et divers.

• Aliments "porc charcutier"

La progression des matières premières citées précédemment est surtout marquée pour les aliments d'engraissement.

De janvier 1986 à avril 1987, les sons (+ 5,5 points), le manioc (+ 8 points), les cornglutenfeed (+ 6,6 points), les protéagineux (+ 5,5 points) ont progressé alors que le taux de céréales diminuait de 24 points pour atteindre 11 % en moyenne en avril 1987 (le blé était alors la seule céréale utilisée).

TABLEAU 3
COMPOSITION (%) : ALIMENTS PORCINS (TOUTES CATÉGORIES) EN BRETAGNE

FORMULE MOYENNE ÉCHANTILLON	Janvier 86 %	Avril 86 %	Juillet 86 %	Octobre 86 %	Janvier 87 %	Avril 87 %
CÉRÉALES	41,86	35,54	39,98	41,20	28,35	23,3
SONS	4,03	4,48	4,78	5,71	5,87	7,4
P.S.C.	14,53	21,03	18,88	11,03	22,28	25,8
PROTEAGINEUX	11,84	8,55	6,07	15,53	16,01	16,6
TOURTEAUX	17,82	19,08	19,28	14,60	15,29	14,7
FARINE	2,03	1,49	2,16	2,17	2,33	2,6
GRAIS. + HUILES	1,72	2,13	2,22	2,16	2,60	2,1
DIVERS AUTRES	4,30	4,87	4,15	4,57	4,88	4,8
MINÉRAUX	2,67	2,81	2,55	2,70	2,50	2,4
TOTAL GÉNÉRAL	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Source : C.R.A.B./I.T.P. : échantillon d'entreprises

• Aliments reproducteurs et porcelets

Les formules "truies" sont restées relativement traditionnelles avec un taux de céréales de 38,5 % (contre 50 % en 1986) au 1^{er} semestre 1986.

Les protéagineux ont progressé de 5 points (12,3 %), ainsi que le cornglutenfeed et les corn distillers. Notons que l'usage du manioc reste limité (de l'ordre de 4,5 % en moyenne) en Bretagne dans les formules reproducteurs, contrairement aux Pays-Bas où il atteint des taux analogues à ceux des aliments "porcs finition". Les P.S.C. représentent 12,4 % des matières premières mises en œuvre dans ces aliments.

Par contre, les formules "porcelets 2^e âge" n'ont pas subi de modification, sans doute en raison des contraintes techniques spécifiques à cette catégorie d'animaux (59,2 % de céréales ; 6,1 % de protéagineux ; 2 % de P.S.C. au 1^{er} semestre 1987).

II. LE TRAFIC PORTUAIRE DE L'OUEST : ÉVOLUTION ET CARACTÉRISTIQUES

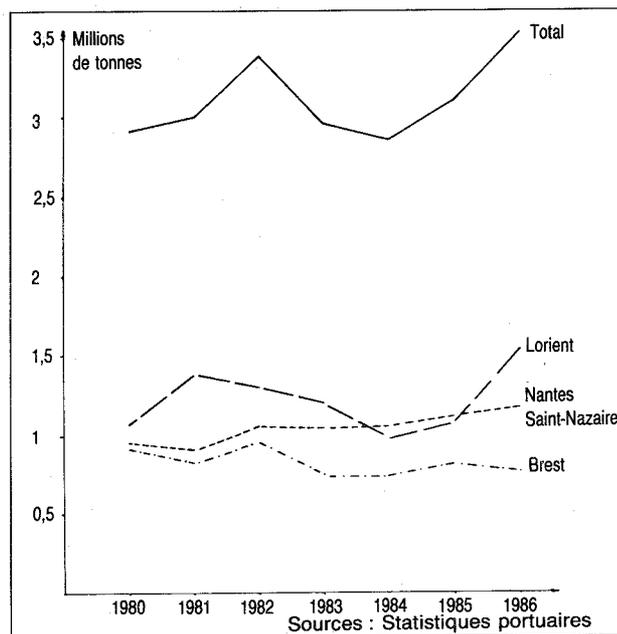
2.1. Les évolutions 1980-86 par ports

L'évolution globale du trafic portuaire sur les ports de l'Ouest a été positive avec un gain de 670 000 tonnes, soit 29 %.

Une nette reprise en 1985, et surtout 1986 (+ 479 000 tonnes), a succédé à une dépression marquée en 1983 et 1984 où les fabrications bretonnes d'aliments avaient perdu 350 000 tonnes en deux ans.

Les évolutions ont été cependant différentes selon les sites (Figure 1).

FIGURE 1
ÉVOLUTION DU TRAFIC ALIMENTS DU BÉTAIL DES PORTS DE BREST, LORIENT ET NANTES, ST-NAZAIRE 1980-1986



– Le port de **Nantes-Saint-Nazaire** (terminal agro-alimentaire de Montoir) a vu son activité progresser de 33,6 %, soit 5 % par an en moyenne, de façon régulière.

Son évolution se caractérise par une très forte spécialisation sur les tourteaux de soja (origine Brésil) qui représente 83 % de son trafic en 1986 contre 35 % en 1980. Dans le même temps, les importations de graines de soja destinées à l'usine de trituration de Saint-Nazaire ont chuté de 460 000 tonnes à 60 000 tonnes.

– **Lorient** a affiché une croissance forte mais irrégulière : après trois années de baisse de 1982 à 1984, la reprise amorcée en 1985 a été spectaculaire en 1986 (+ 463 000 tonnes, soit 43,3 % en un an !)

Le trafic s'est diversifié autour des P.S.C. (manioc et sous-produits : 20,5 % en 1980, 25,1 % en 1986) et du poste autres tourteaux (1,7 % en 1980, 15,8 % en 1986). Ceci au détriment du tourteau de soja qui représente 50,7 % en 1986 contre 69 % en 1980.

– **Brest** accuse une lente dégradation depuis 1983 avec une perte de trafic de 137 000 tonnes sur la période soit 15 %. La structure du trafic de 1980 à 1986 est stable : 42 à 43 % de graines de soja, 31,5 % de tourteau de soja, 14 % de manioc aux deux dates.

Le trafic en graines de soja maintient l'activité au niveau de 800 000 tonnes.

Comme tendances lourdes de l'évolution du trafic portuaire figurent donc :

- le déclin du site de Brest,

- la spécialisation de Nantes-Saint-Nazaire,
- la montée en puissance de Lorient en fait le leader de l'Ouest pour le volume d'activité et la diversité des flux attirés.

Au plan régional (Bretagne), deux phénomènes apparaissent :

- le différentiel entre les sites lorientais et brestois qui s'accroît au profit du premier : 175 000 tonnes en 1980, 780 000 tonnes en 1986,
- la progression d'un petit trafic sur la côte Nord de la Bretagne sur les ports de Saint-Brieuc-Le Légué (80 000 tonnes en 1986 dont 88,5 % de corn glutenfeed et corn distillers) et de Saint-Malo (61 000 tonnes de tourteaux et résidus).

2.2 Les flux en 1986-87 sur les ports de l'Ouest : répartition du trafic

Nous analyserons les disponibilités mensuelles moyennes sur les trois principaux ports de l'Ouest. La variabilité mensuelle est présentée par les graphiques 2-1 et 2-2.

- *Tourteau de soja* : (Tableau 4)

Les disponibilités moyennes en tourteaux de soja progressent légèrement sur les sept premiers mois de 1987 par rapport à l'ensemble de l'année 1986.

La croissance provient de l'accroissement de la trituration dans les usines de Brest et Saint-Nazaire. Elle compense une légère régression des disponibilités en tourteaux d'importation, en particulier à Brest.

TABLEAU 4
DISPONIBILITÉS MENSUELLES MOYENNES SUR LES PORTS DE L'OUEST
(tonnes)

		MONTAIR		LORIENT		BREST		TOTAL
1986 (12 mois)	Import.	86 876	49,5 %	62 825	35,8 %	25 786	14,7 %	175 487
	Triturat.	4 063	20 %			15 831	80 %	19 894
	Total	90 939	46,7 %	62 825	32,3 %	41 617	21 %	194 781
1987 (7 mois)	Import.	86 537	51 %	62 375	36,8%	20 842	12,2 %	169 754
	Triturat.	11 910	31,6 %			25 854	68,4 %	97 764
	Total	98 447	47,5 %	62 375	30,1 %	46 696	22,4 %	207 518

Source : Statistiques portuaires.

- *Manioc* (Tableau 5)

On note une forte progression de l'offre moyenne mensuelle en manioc qui passe de 32 149 tonnes en 1986 sur trois sites à 54 057 tonnes sur les sept premiers mois de 1987 sur deux sites.

Le trafic de Montoir paraît résiduel (25 500 tonnes étalées sur l'année 1986) et "accidentel".

Lorient capte l'essentiel de cette progression de l'offre de manioc avec 80 % du trafic sur les sept premiers mois de l'année 1987 et une progression de 103 % par rapport à 1986.

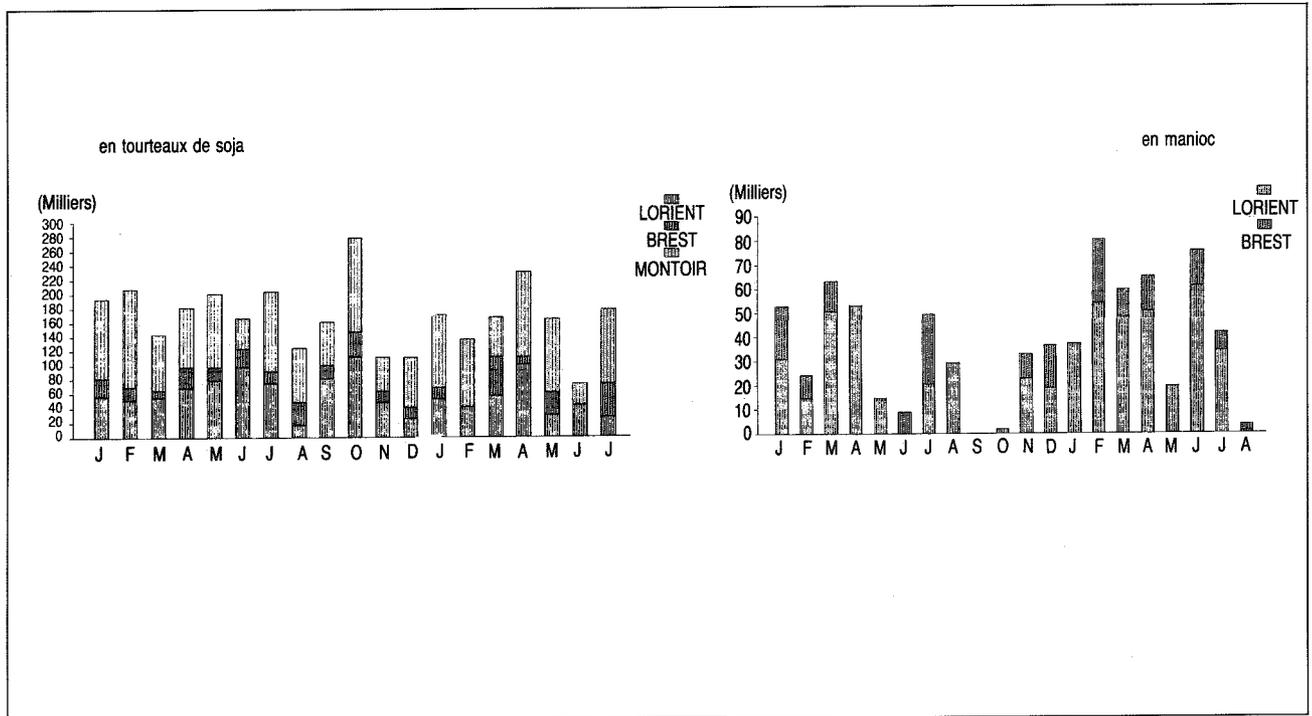
L'activité brestoise progresse également, mais à un rythme nettement moins élevé.

TABLEAU 5
DISPONIBILITÉ MOYENNE MENSUELLE SUR LES PORTS DE L'OUEST (tonnes)

		MONTAIR		LORIENT		BREST		TOTAL
1986 (12 mois)		2 094	6,4 %	21 385	66,6 %	8 670	27 %	32 149
1987 (7 mois)		—	—	43 506	80,2 %	10 751	19,8 %	54 057

Sources : Statistiques portuaires

FIGURE 2
DISPONIBILITÉS MENSUELLES SUR LES PORTS DE L'OUEST



• *P.S.C. autres que manioc (sous produits du maïs)*
(Tableau 6)

Cette catégorie de produits apparaît sous des appellations différentes selon les ports, mais regroupe en général les produits suivants : corn gluten feed, corn distillers, sons et issues, et les pulpes d'agrumes ou citruses.

Par ailleurs, nous avons inclus dans ce tableau le port de Saint-Brieuc, dans la mesure où ces produits représentent l'essentiel de son trafic. Les statistiques de Saint-Malo ne nous permettent pas dans l'instant une identification rigoureuse des produits ; nous nous contentons de rappeler que le trafic glo-

bal de ce port s'établit à 60 000 tonnes environ en 1986. De plus les données étant plus ponctuelles, nous nous bornons à des données plus générales.

Il apparaît cependant clairement une nette progression de l'offre de ces produits au premier semestre 1987, puisque celle-ci a quasiment doublé par rapport à l'ensemble de l'année 1986.

La progression est très sensible sur les deux sites de Montoir et Lorient, moindre à Saint-Brieuc. Brest, peu actif en 1986, ne draine aucun trafic au 1^{er} semestre 1987.

TABLEAU 6
DISPONIBILITÉ MOYENNE MENSUELLE SUR LES PORTS DE L'OUEST (tonnes)

	MONTOIR		LORIENT		BREST		SAINT-BRIEUC		TOTAL
	tonnes	%	tonnes	%	tonnes	%	tonnes	%	
1986 (12 mois)	2 101	11,8 %	10 378	58,9 %	507	2,9 %	4 659	26,4 %	17 645 T
1987 (7 mois)	9 546	28,4 %	18 365	54,5 %	—	—	5 785	17,1 %	33 696 T

Sources : Statistiques portuaires

2.3 Caractéristiques des flux sur les ports de l'Ouest

La fréquence des arrivages et le taux de charge des navires sont deux éléments importants pour comparer l'activité des trois principaux ports.

• *Tourteau de soja*

1. Fréquence (Tableau 7)

• Fréquence la plus forte à Montoir avec 4,1 bateaux en moyenne par mois en 1986. Stabilité en 1987.

TABLEAU 7
FRÉQUENCE DES ARRIVAGES

N=Nombre de bateaux F=Nombre de bateaux/mois	MONTOIR		LORIENT		BREST	
	N	F	N	F	N	F
1986 (12 mois)	50	4,1	39	3,2	19	1,6
1987 (7 mois)	28	4	26	3,7	9	1,3

Sources : Statistiques portuaires

• Fréquentation importante à Lorient en 1986 : 3,2 bateaux/mois ; en progression en 1987 : 3,7 bateaux/mois.

• Fréquentation nettement plus faible à Brest : 1,6 bateau/mois sur 1986. En baisse sensible début 1987 : 1,3 bateau/mois (absence en février 1987).

2. Taux de charge (Tableau 8)

Ce ratio s'exprime comme le rapport du port en lourd du navire (poids bateau + cargaison) et le tonnage débarqué.

Le port en lourd moyen élevé sur les trois ports en 1986 indique une forte fréquentation des gros navires de type "Panamax" (65-70 000 tonnes de port en lourd).

TABLEAU 8
ÉVOLUTION DU TAUX DE CHARGE DES NAVIRES

		MONTOIR	LORIENT	BREST
1986	Port en lourd moyen (T)	48 200	45 931	46 582
	Tonnage moyen débarqué	20 874	19 330	16 285
	Ratio	43 %	42 %	35 %
1987	Port en lourd moyen (T)	49 406	35 407	50 993
	Tonnage moyen débarqué	21 634	16 820	16 120
	Ratio	43,8 %	47,5 %	31,8 %

Toutefois, les cargaisons moyennes débarquées sont faibles par rapport aux capacités des navires, surtout à Brest.

Le taux de charge se dégrade nettement en 1987 dans ce port, alors que le ratio s'améliore nettement à Lorient (baisse du port en lourd moyen) et reste stable à Montoir.

En fait de nombreux navires touchent deux ports, parfois trois. Dans ce cas, Lorient apparaît toujours en second port, la première escale étant réservée à Montoir, le plus souvent, soit à Brest. Ceci tient à la nécessité d'alléger les gros porteurs compte tenu des plus faibles capacités nautiques de Lorient (tirant d'eau).

• *Manioc*

1. Fréquence (Tableau 9)

La fréquence des arrivages est faible, surtout à Brest, mais on note une nette amélioration en 1987 dans les deux ports.

TABLEAU 9
FRÉQUENCE DES ARRIVAGES

	LORIENT		BREST	
	Nombre de bateaux	Nombre de bateaux/mois	Nombre de bateaux	Nombre de bateaux/mois
1986 (12 mois)	19	1,6	11	0,9
1987 (7 mois)	17	2,4	8	1,1

Sources : Statistiques portuaires

La fréquentation de Lorient atteint plus du double de celle de Brest en 1987.

2. Taux de charge (Tableau 10)

Le port en lourd moyen est nettement plus faible que pour le tourteau de soja en 1986, mais il est associé à un taux moyen d'utilisation plus élevé des capacités des navires.

Il reste inférieur tout de même à 50 % en 1986 dans les deux ports. Ce taux s'élève à Lorient en 1987 et passe la barre des 50 % (54 %). A Brest par contre, il régresse compte tenu d'une légère augmentation du port en lourd moyen. Globalement, le trafic "manioc" concerne beaucoup moins de navires que le tourteau de soja et la fréquentation de Brest est nettement plus irrégulière que celle de Lorient.

TABLEAU 10
ÉVOLUTION DU TAUX DE CHARGES DES NAVIRES

		LORIENT	BREST
1986 (12 mois)	Port en lourd moyen (T)	29 317	22 055
	Tonnage moyen débarqué	13 506	9 458
	Ratio	46 %	43 %
1987 (7 mois)	Port en lourd moyen (T)	33 027	23 121
	Tonnage moyen débarqué	17 832	9 406
	Ratio	54 %	40,7 %

Sources : Statistiques portuaires

Les navires concernés apparaissent également plus légers avec un taux d'utilisation plus fort que pour le tourteau de soja.

Contrairement au tourteau de soja, la double escale est très rare. Ainsi nous n'avons que deux exemples sur la période entre Brest et Lorient.

• *P.S.C. (autres que le manioc)*

Il s'agit là des sous-produits du maïs (corn gluten feed, corn distillers) et des pulpes d'agrumes (citrus). Deux sites se sont affirmés à l'importation, avec des caractéristiques bien distinctes (Tableau 11).

TABLEAU 11

	LORIENT	SAINT-BRIEUC
Nombre de bateaux	1986 = 15 1,2 bateau par mois 1987 : 12 en 7 mois (1,7 bateaux par mois)	43 7 bateaux/mois
Cargaison moyenne	5 071 T en 1986 7 505 T en 1987	807 T
Caractéristiques	Cargaisons associées à d'autres produits, souvent des tourteaux	Petits caboteurs
Provenance	U.S.A. (90 %)	Rotterdam essentiellement

Sources : Statistiques portuaires

TABLEAU 12
COMPTE CHARGEUR - TOURTEAU DE SOJA (PELLETS)
PANAMAX 60-75 000 TONNES

	Cargaison déchargée	BREST	MONTOIR	LORIENT	ROTTERDAM
Taxe au navire (droit de port)	50 000 T 25 000 T	316 500 id.	274 600 id.	255 000 id.	161 800 id.
Total (1) COMPTE D'ESCALE	50 000 T 25 000 T	464 000 449 000	468 000 449 000	453 200 423 100	309 300
F/ Tonne déchargée	50 000 T 25 000 T	9,2 18,0	9,3 18	9,06 16,9	6,8
MANUTENTION F/T (2) Cale à sous-palan		23/24	20	20	25
TOTAL (A) F/T	50 000 T	32,2	29,3	29,0	31,8
(A)=(1)+(2)	25 000 T	41,0	38	36,9	

* Sources : Enquêtes.

(1) comprend, outre la taxe au navire qui dépend des caractéristiques du navire (longueur, volume...), les prestations de pilotage, remorquage, lamanage (mise à quai, contrôle gaz, ainsi que les frais de courtage maritime, commission d'agence et divers.

3. LES COÛTS PORTUAIRES

Les coûts portuaires se décomposent en deux grandes parties que nous étudierons successivement :

– “**Compte chargeur**” : coûts supportés par l’affréteur du navire jusqu’au changement de propriété de la marchandise, au “bord” du navire (stade “sous-palan”) ;

– “**compte importateur**” : coûts acquittés par l’acheteur, l’importateur, entre le stade “sous-palan” et la vente au consommateur final.

3.1. Le compte chargeur

• *Tourteaux de soja*

Nous avons reconstitué les “comptes chargeur applicables pour un navire vracquier de 60-75 000 tonnes de port en lourd déchargeant une cargaison de 50 000 tonnes, cas le plus courant à Rotterdam pour les tourteaux de soja et sous-produits du maïs et pour une livraison de 25 000 tonnes, plus représentative des ports de l’Ouest (Tableau 12).

La taxe au navire, qui dépend des caractéristiques physiques du bateau, pèse lourdement dans le compte d’escale et dans les écarts entre ports :

– La taxe au navire ne représente que 52 % du compte d’escale à Rotterdam, contre 53 % à Montoir, 56 % à Lorient et 68 % à Brest.

Le montant du compte d’escale est sensiblement moins élevé à Rotterdam. Notons que, dans l’hypothèse de 50 000 tonnes livrées, l’avantage de Lorient et Montoir sur les coûts de manutention (5 francs/tonne) annule ce handicap. Brest reste pénalisé par des coûts plus élevés.

– L’impact du compte d’escale à la tonne livrée pour une demi-cargaison place les ports de l’Ouest dans une situation beaucoup plus défavorable.

L’incidence à la tonne du compte chargeur est dans ce cas de 40 francs par tonne à Brest, 40 F à Lorient, c’est-à-dire 10 francs plus cher qu’à Rotterdam.

• *Manioc*

L’avantage de Rotterdam apparaît énorme. En effet, nous retrouvons ici à la fois :

– des économies d’échelle considérables sur les comptes d’escale liées à la taille des navires (les gros porteurs de 140 000 tonnes sont monnaie courante pour le manioc) et à l’importance des cargaisons débarquées.

L’avantage de Rotterdam par rapport à Lorient ou Brest est de 10 à 12 francs/tonne pour 20 000 tonnes débarquées.

– La pénalisation de la Bretagne est encore plus forte compte tenu de la faiblesse des cargaisons débarquées par rapport aux tailles de navire, ceci bien que les doubles escales sur les ports de l’Ouest soient exceptionnelles pour le manioc.

L’exemple de 10 000 tonnes livrées, plus proche de la réalité, traduit bien l’ampleur du handicap de la région (Tableau 13).

3.2. Le compte importateur

Nous ne prendrons pas ici en compte l’incidence éventuelle des “surestaries”, pénalités payées par l’importateur en cas de retard de déchargement et d’immobilisation plus longue que prévue du navire (Tableau 14).

L’absence de taxe au navire à Rotterdam ramène ce port au niveau de Montoir, mais lui laisse un avantage sur Lorient.

Brest est plus onéreux, car le passage obligatoire en silo de transit entraîne un surcoût. En effet, dans les autres ports, nous nous sommes placés dans l’hypothèse d’un déchargement direct sur le quai, du bateau au camion (ou train), situation rencontrée à Montoir à 80 %, partiellement à Lorient (30 %). Dans ce dernier port, comme à Brest, il y a transit dans une station rail-route où est effectué le pesage.

A Rotterdam, la marchandise transite par le silo pour pesage et échantillonnage et est directement délivrée sur barge (95 %).

• *Manioc*

Le compte importateur sera identique : même coût de manutention que pour le soja. La taille du bateau n’intervient pas.

TABLEAU 13
COMPTÉ CHARGEUR - MANIOC (HARD PELLETS)

		BREST	LORIENT	ROTTERDAM
Port en lourd		25 000 T	25 000 T	180 000 T
	Cargaison déchargée			140 000 T
COMPTE D'ESCALE (1) F	20 000 T 10 000 T	225 760 232 550	281 200 74 110	572 300
F/Tonne déchargée (1)	20 000 T 10 000 T	11 22,57	14 27,4	4,08
MANUTENTION Cale à sous palan (2)	F/T	33/34	29/30	28,75
TOTAL (A)= (1)+(2) F/T	20 000 T 10 000 T	44/45 55,6/56,6	43/44 56,4/57,4	32,83

(1) voir définition sous le tableau 12

Sources : Enquêtes

TABLEAU 14
PANAMAX DÉCHARGEANT 50 000 T DE TOURTEAU DE SOJA (PELLETS)

F/T DÉCHARGÉE	BREST	MONTOIR	LORIENT	ROTTERDAM
Taxe à la marchandise (droits de port) (1)	3,57	2,47	2,91	0
Manutention Sous-palan (2)* Moyen d'évacuation	22/23	17,10	19,5	19,1
COMPTE IMPORTATEUR (B) (B)=(1)+(2)	25,5/26,5	19,57	21,81	19,1

(2) comprend généralement les prestations suivantes : pesage, transit, honoraires d'agréé en douane

* exclut les prestations suivantes : brouettage, mise en stock, stockage, reprise en magasin, pesage sortie, dans le cas d'une mise en magasin de longue durée ou non.

3.3. Synthèse

Le coût portuaire global supporté pour une tonne de marchandises est la somme de l'incidence du compte chargeur et du compte importateur.

• Tourteau de soja (Tableau 15)

Globalement, les ports de l'Ouest tirent leur épingle du jeu pour le tourteau de soja.

Pour 50 000 tonnes débarquées, Lorient est à parité avec Rotterdam. Montoir est meilleur marché de 3 francs la tonne.

Brest est défavorisé par le niveau de son compte importateur.

Cependant, la comparaison sur la base de 25 000 tonnes débarquées, situation plus traditionnelle sur les ports de l'Ouest, révèle l'ampleur du handicap réel de ces ports par rapport à Rotterdam (50 000 tonnes reçues) : 8 francs la tonne dans le cas de Lorient et 17-18 francs en défaveur de Brest.

TABLEAU 15
CÔÛT PORTUAIRE TOTAL - TOURTEAU DE SOJA
PANAMAX 60-75 000 TONNES

		BREST	MONTOIR	LORIENT	ROTTERDAM
F/T	Cargaison déchargée				
Compte CHARGEUR A)	50 000 T 25 000 T	32,2 41,0	29,3 38	29,0 36,9	31,2
Compte IMPORTATEUR B)	50 000 T 25 000 T	24,5/25,5	19,5	21,8	19,1
TOTAL A)+B)	50 000 T 25 000 T	57,7/58,7 66,5/67,5	48,8 57,5	50,8 58,7	50,3

• *Manioc*

En terme de coût portuaire total, la situation est très contrastée pour le manioc, pour lequel l'avantage de Rotterdam s'avère considérable (Tableau 16).

L'écart en faveur du port néerlandais atteint 28 à 30 francs par tonne pour les petites cargaisons (calcul pour 10 000 tonnes), courantes sur les ports de l'Ouest.

Cette situation tient surtout au compte chargeur pénalisé par les économies d'échelle à Rotterdam, dont le handicap est aggravé par la faiblesse des cargaisons.

TABLEAU 16
COÛT PORTUAIRE TOTAL - MANIOC

		BREST	LORIENT	ROTTERDAM
Port en lourd		25 000 T	25 000 T	180 000 T
F/T	Cargaison débarquée			
Compte CHARGEUR (A) (F/T)	20 000 T 10 000 T	44,6/45,6 55,6/56,6	43/44 56,4/57,4	32,8
Compte IMPORTATEUR (B) (F/T)		25,5/26,5	21,8	19,1
TOTAL (A)+(B)	20 000 T 10 000 T	70/71 81,1/82,1	64,8/65,8 78,2/79,2	51,9

Sources : Enquêtes

3.4. Discussion

Au terme de cette analyse, les points faibles des ports français apparaissent se situer à plusieurs niveaux :

– *Le handicap logistique*

Pour un chargeur, affréter à pleine charge des gros porteurs à destination de Rotterdam entraîne un avantage considérable tant en tourteau de soja qu'en manioc.

En effet, la livraison successive sur deux, trois, voire quatre ports de l'Atlantique induit des surcoûts sur les taux de frêt (durée de location du bateau) et les comptes d'escale.

L'incidence de ce poste à la tonne débarquée est très forte pour de faibles livraisons.

L'ensemble de ces facteurs défavorables contribue à renchérir les prix offerts par les chargeurs en C.A.F. (coût assurance frêt) Ports de l'Ouest par rapport à Rotterdam.

Néanmoins, à ce stade de nos travaux, il est permis de remarquer que le handicap logistique ne se situe pas dans des moindres capacités d'accueil de nos navires.

Selon une étude de l'O.R.E.A.M. de 1981 (Tableau 17), les ports de l'Ouest, Montoir et Brest, Lorient mis à part, ont des capacités proches des grands ports de la Mer du Nord. Des travaux dans les ports de l'Ouest (en cours à Lorient) ont d'ailleurs permis d'accroître les capacités d'accueil.

TABLEAU 17
CAPACITÉS D'ACCUEIL

ROTTERDAM : 100 000 T.P.L.	ST-NAZAIRE-MONTOIR : 100 000 T.P.L.
ANVERS : 80 000 T.P.L.	BREST : 80-90 000 T.P.L.
GAND : 65 000 T.P.L.	LORIENT : 45 000 T.P.L.
80 000 Allèges	60 000 Allèges

Le compte importateur pâtit de son côté des droits de ports (taxe à la marchandise débarquée) inexistant à Rotterdam.

Remarque : Comme cela a été dit pour le tourteau de soja, la livraison en "vrac direct de bord" s'entend ici après passage en silo à Brest, et en déchargement direct à Lorient.

Pour les racines de manioc, reçues majoritairement dans ces ports contrairement à Rotterdam (granulés "durs" : hard pellets), le passage en magasin pour broyage s'impose. Le coût du broyage (70 F/T) est à la charge de l'acheteur final.

En fait, le point majeur de distorsion, entre les ports de l'Atlantique et Rotterdam, comme nous l'avons montré, est la faiblesse des tonnages débarqués par rapport aux capacités des navires.

Ceci est bien sûr à relier à la dispersion de la demande.

Parmi les facteurs ayant une incidence sur les possibilités de livraison et les coûts figurent également les cadences de déchargement, d'évacuation en relation avec les temps d'escale, en cours d'étude.

– *La politique tarifaire*

Les droits de ports, tant à la charge du chargeur (taxe au navire), que de l'importateur apparaissent très pénalisants.

CONCLUSION

L'exploitation poussée des opportunités offertes par le marché mondial des matières premières (produits, sources d'approvisionnement) fait la force de l'alimentation animale néerlandaise : le port de Rotterdam, grâce à ses atouts logistiques et à une politique tarifaire très favorable aux importations, est le principal artisan de cette compétitivité.

Les gains offerts aux opérateurs (taux de frêt, coûts portuaires) incitent les opérateurs à travailler de manière privilégiée sur ce site.

La Bretagne a fait de gros efforts de modernisation et d'adaptation de ses installations portuaires.

Néanmoins, des handicaps structurels persistent, en particulier compte tenu de mauvais taux de charge des navires, tant pour les ports bretons que pour les utilisateurs des matières premières.