

IV.2. - CARTOGRAPHIE DES FLUX INTERREGIONAUX EN FRANCE

IV.2.1. - Sur 31,4 millions de tonnes de céréales collectées régionalement (35) au cours de la campagne 1982-83, 8,5 seulement étaient utilisées dans la région de collecte, 7,3 étaient utilisées dans d'autres régions et 15,6 allaient à l'exportation.

IV.2.2. - Nous voyons sur la carte N°3 que les grosses régions excédentaires sont celles de la moitié nord de la France, sans la (Bretagne ni les Pays de Loire), ainsi que le sud-ouest. Le Massif Central, la côte méditerranéenne et la partie sud-est de la France n'expédient que de faibles quantités. Il en est de même de la Bretagne et des Pays de Loire qui utilisent sur place une grosse partie de leur collecte pour l'alimentation animale (36).

IV.2.3. - La carte N°4 représente les destinations de régions à régions pour l'ensemble des céréales. Certains flux tels que ceux des régions de Toulouse et Bordeaux vers celles de Lille et de Nancy sont le fait d'expéditions de maïs vers l'amidonnerie et la maïserie. Au total, ces activités génèrent moins de 1 million de tonnes de flux interrégionaux. L'interprétation des autres flux nécessite d'effectuer une distinction entre l'activité meunerie et celle de l'alimentation animale.

IV.2.4. - Les flux interrégionaux de blé tendre pour la meunerie (carte N°5) portent sur environ 2,5 millions de tonnes et partent pour l'essentiel du Bassin Parisien, notamment de la région Centre (Orléans), vers pratiquement toutes les régions françaises.

IV.2.5. - Mais ce sont les flux destinés à l'alimentation animale (carte N°6) qui portent sur les plus grosses quantités (3,6 millions de tonnes). Environ 95 % de ces flux sont constitués par du maïs (50 %), du blé tendre (26 %), et de l'orge ou de l'escourgeon (20 %) (indicateur N°26).

La région d'Orléans est la première région expéditrice pour chacune des céréales concernées. Les principales autres régions expéditrices de maïs sont celles du Sud-Ouest, de Poitiers et de Nantes. La géographie des flux est assez voisine pour le blé tendre avec une proportion moindre des expéditions de la région de Bordeaux et une proportion plus forte de celle de Rouen. Les flux d'orge et d'escourgeon partent pour une plus forte proportion du Bassin Parisien. Les régions de Rennes et de Nantes reçoivent environ 2,4 millions de tonnes soit les deux tiers de ces flux interrégionaux.

(35) Il ne s'agit pas de toute la collecte estimée par l'ONIC à un total de 37,9 millions de tonnes. De même, le chiffre d'exportation ici mentionné (15,6 millions de tonnes) est inférieur au chiffre total d'exportation de la campagne : 22,7 millions de tonnes (y compris l'équivalent de graines des produits exportés).

(36) Il s'agit des régions telles qu'elles sont définies par l'ONIC. Certaines regroupent deux régions administratives.

INDICATEUR N° 26 : PRINCIPAUX FLUX INTERREGIONAUX POUR L'ALIMENTATION ANIMALE EN 1982/1984.

Unité : 1 000 tonnes

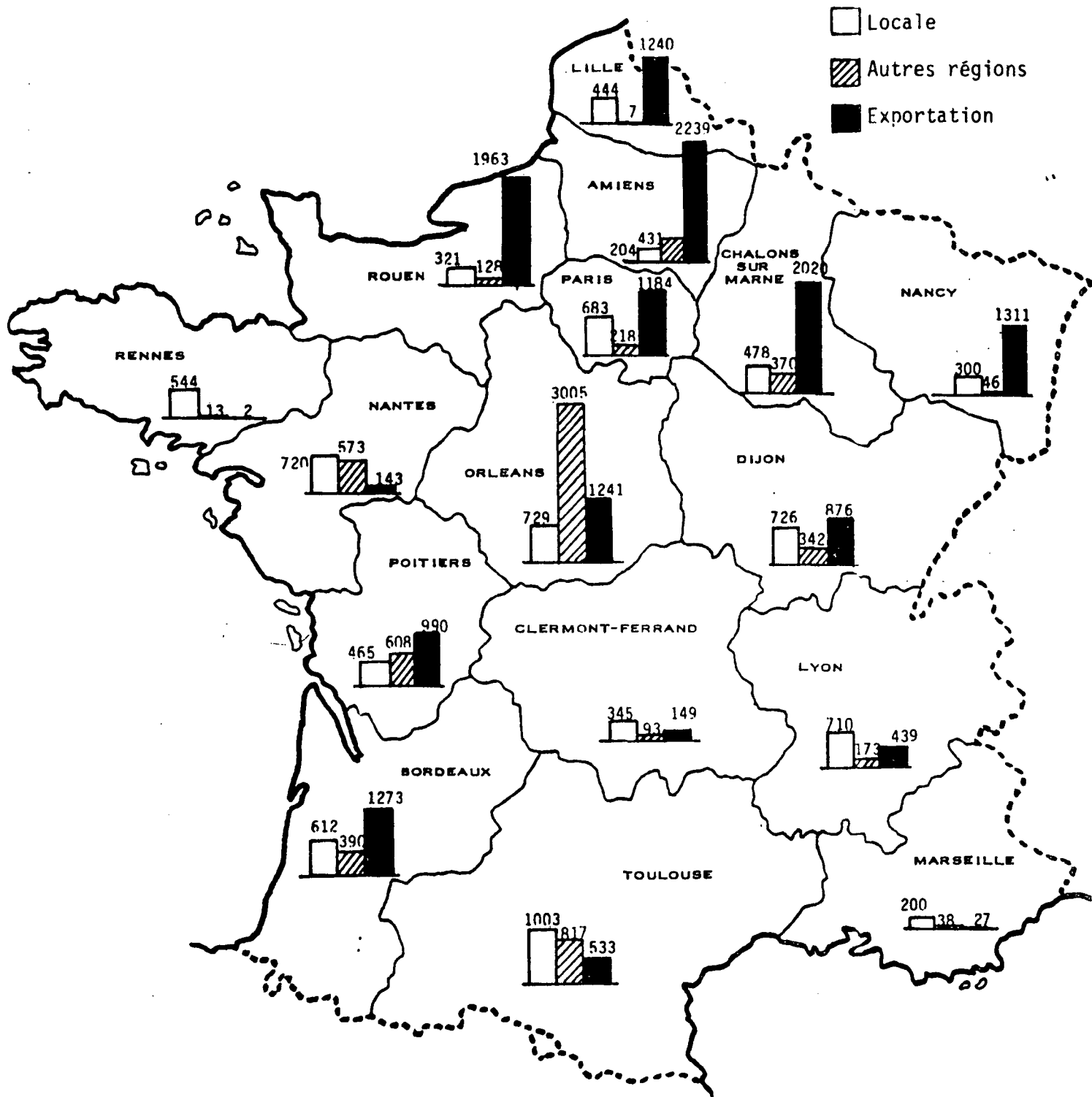
Régions expéditrices	Régions destinataires			
	<u>Rennes</u>	<u>Nantes</u>	<u>Autres</u>	<u>TOTAL</u>
<u>MAIS</u>				
Orléans	561	93	89	743
Poitiers	59	179	125	363
Nantes	163	-	25	188
Toulouse	62	5	75	142
Bordeaux	56	16	28	100
Autres	<u>45</u>	<u>6</u>	<u>200</u>	<u>251</u>
Total	946	299	542	1 787
<u>BLE TENDRE</u>				
Orléans	302	45	42	389
Nantes	246	-	29	275
Poitiers	18	40	6	64
Rouen	26	11	18	55
Toulouse	2	-	36	38
Autres	<u>11</u>	<u>1</u>	<u>118</u>	<u>130</u>
Total	605	97	249	951
<u>ORGE ET ESCOURGEON</u>				
Orléans	219	52	80	351
Poitiers	37	37	16	90
Chalons/Marne	39	-	24	63
Dijon	8	-	37	45
Amiens	-	-	41	41
Autres	<u>50</u>	<u>4</u>	<u>64</u>	<u>118</u>
Total	353	93	262	708

Source : ONIC. - Mouvements de céréales.

IV.2.6. - En comparant l'évolution dans les volumes et l'orientation de ces flux au cours des prochaines années, nous verrons certains effets de la baisse actuelle du prix des céréales. Y aura-t-il accroissement global de la consommation de céréales pour les animaux ? Cet accroissement se fera-t-il plutôt dans les régions de Bretagne et Pays de Loire (région de Nantes) ce qui devrait accroître le volume des flux interrégionaux ? Ou bien s'effectuera-t-il plutôt dans d'autres régions ?

DESTINATION DES CEREALES COLLECTEES (1000 tonnes)

Campagne 1982-1983

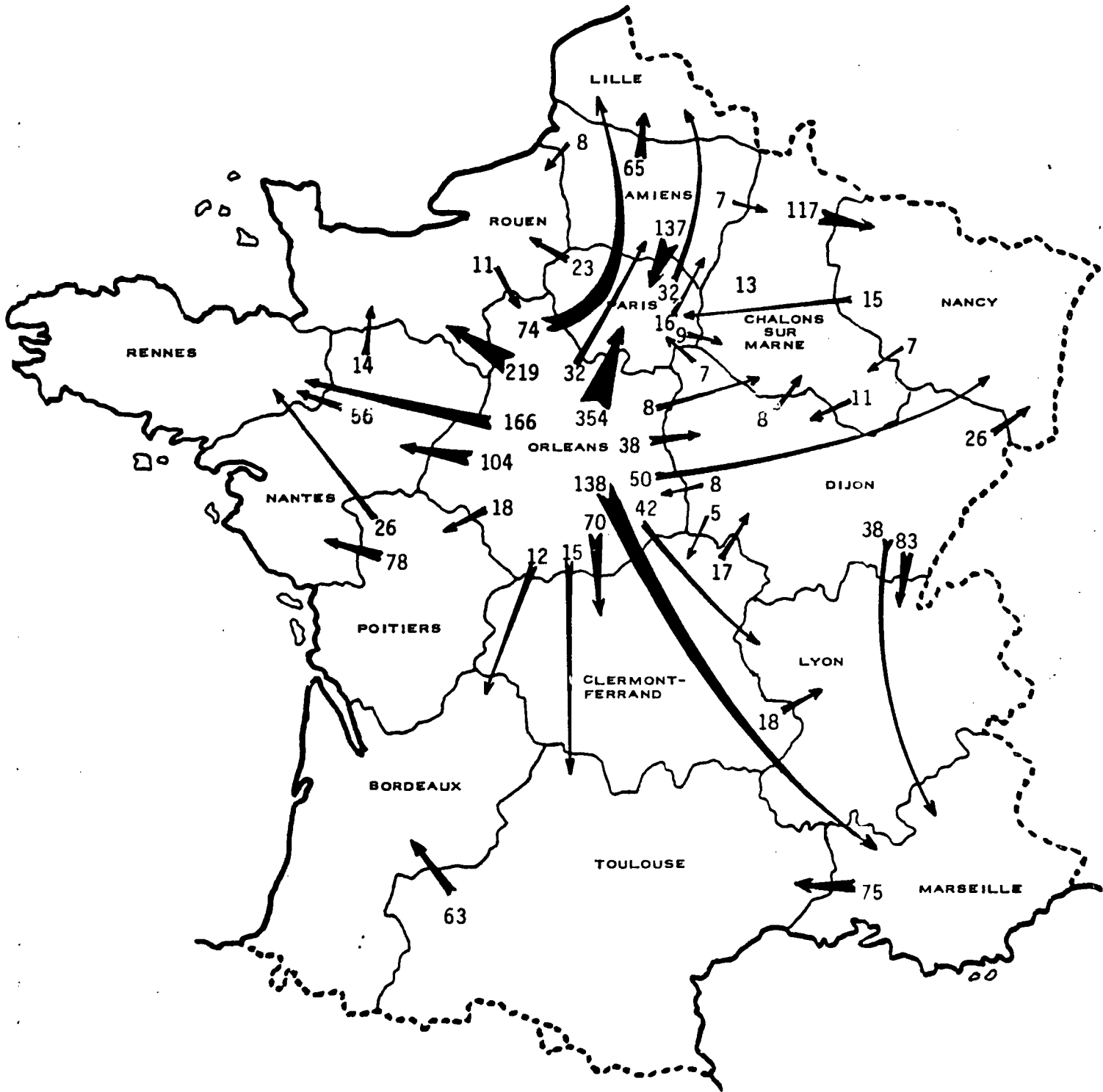


Source : A partir de données ONIC

FLUX INTERREGIONAUX - BLE TENDRE POUR LA MEUNERIE (*)

Campagne 1982-1983

en 1000 tonnes



(*) Seuls ont été retenus les flux dépassant les 5000 tonnes au cours de la campagne.

Source : A partir de données ONIC



IV.3. - LES HINTERLANDS DES EXPORTATIONS FRANÇAISES

D'après les statistiques douanières, plus de la moitié des exportations françaises de céréales s'effectue par mer : soit 12 855 000 tonnes (37) sur un total de 21 760 000 tonnes (38). Il faut y ajouter celles des exportations qui s'effectuent par les ports belges de Anvers et surtout de Gand. La France exportait en 1982 vers ces deux ports 773 000 tonnes de blé et 853 600 tonnes d'orge. Gand en recevait au total autour de un million de tonnes (39).

IV.3.1. - Les exportations par ports

Nous avons d'abord tenté ici un repérage des flux à l'exportation par les ports français. C'est ainsi que l'indicateur n°27 montre l'évolution de la part des principaux ports français dans l'exportation de céréales. Au cours de la période 1966/1983, les ports de Marseille et de St Malo ont pratiquement cessé toute activité exportatrice de céréales. Les ports de Dieppe et Nantes/St Nazaire ont par contre développé cette activité. Sept ports céréaliers effectuent à eux seuls 90 % du trafic en 1983 (83 %).

Ce sont d'abord les ports proches du Bassin Parisien. Rouen réalise aujourd'hui à lui seul la moitié du trafic céréalier portuaire. Avec Le Havre (8 %), Dunkerque (3,3 %) et les petits ports de Dieppe, Caen et Le Tréport, les ports proches du Bassin Parisien réalisent les 2/3 du trafic national en 1983 contre 58 % en 1966/68.

Ce sont ensuite les ports de la façade atlantique. Bayonne exporte essentiellement du maïs. La Rochelle et Nantes/St Nazaire exportent essentiellement du blé. Bordeaux exporte du maïs pour environ la moitié des trafics, du blé et de l'orge pour le reste. La part de ces ports reste identique puisqu'ils réalisent en 1983, 27 % du trafic national contre 26 % en 1966/68. Par contre, la part des ports de la Méditerranée est en régression, Sète, Marseille et Port la Nouvelle n'exportent plus en 1983 que 5,1 % du total contre 10,3 % en 1966/68.

On constate donc un renforcement du poids des ports proches du Bassin Parisien.

(37) Source : Direction des Ports et de la Navigation Maritime. Annuaire Statistiques. Année 1983.

(38) Eurostat Nimex. Total des céréales sans la farine et les sous-produits.

(39) Cf Les monographies de Pascale DUMONT et Josiane MASSON sur les ports de Anvers, Gand et Hambourg.

INDICATEUR N° 27 : LES PRINCIPAUX PORTS FRANCAIS D'EXPORTATION DE CEREALES

Unités : 1 000 tonnes et % du total

PORTS	1966/68*		1973/75		1980/82		1983	
	Quantité	%	Quantité	%	Quantité	%	Quantité	%
Dunkerque	466	10,8	87	1,3	381	3,7	425	3,3
Le Tréport	102	2,4	174	2,6	64	0,6	137	1,1
Dieppe	-	-	1	-	77	0,7	156	1,2
Le Havre	434	10,0	907	13,8	1 049	10,1	1 028	8,0
Rouen	1 408	32,6	2 220	33,9	4 998	48,3	6 480	50,4
Caen	86	2,0	134	2,0	225	2,2	347	2,7
St Malo	75	1,7	32	0,5	1	-	2	-
Nantes/St Nazaire	39	0,9	214	3,3	494	4,8	302	2,3
La Rochelle	465	10,7	700	10,7	1 186	11,5	1 165	9,1
Bordeaux	376	8,7	603	9,2	640	6,2	1 021	7,9
Bayonne	245	5,7	561	8,6	615	5,9	1 053	8,2
Port La Nouvelle	214	4,9	260	4,0	304	2,9	471	3,7
Sète	125	2,9	286	4,4	201	1,9	180	1,4
Marseille	107	2,5	39	0,6	11	0,1	8	-
Autres	183	4,2	333	5,1	115	1,1	80	0,6
TOTAL = 100 en 1 000 t.	4 325		6 551		10 361		12 855	

* Moyenne des deux années 1966 et 1968.

Source : Direction des Ports et de la Navigation Maritime. Annaires Statistiques.

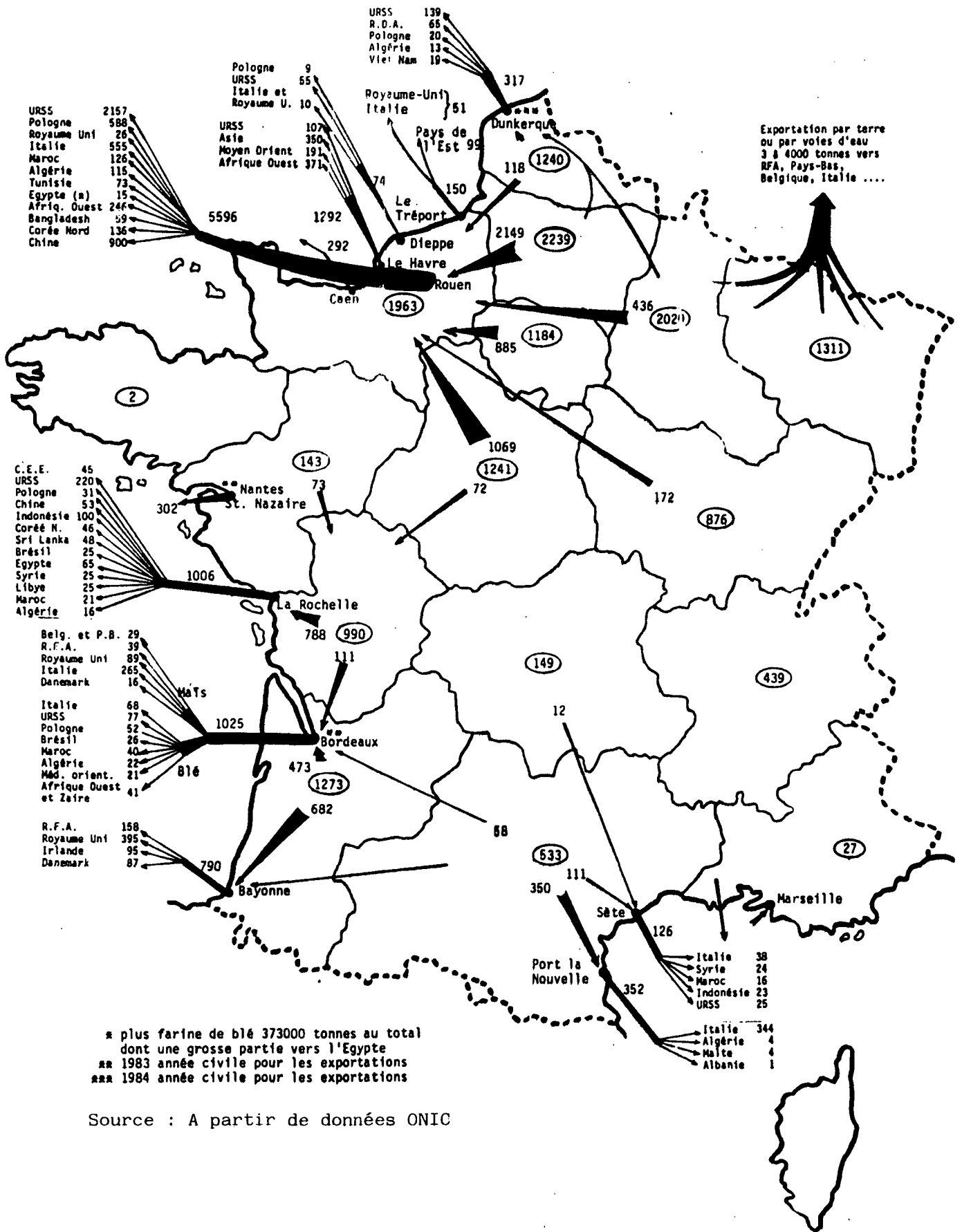
IV.3.2. - Les Hinterlands et les modes de transports

Nous avons tenté ensuite de repérer plus précisément les hinterlands de ces ports d'exportation et les destinations par ports à partir des statistiques de mouvements de céréales de l'ONIC (40).

Nous voyons sur la carte n° 7 que l'hinterland des ports de la Manche et de la Mer du Nord s'étend jusqu'en Champagne/Ardennes, en Bourgogne et au Centre. Les hinterlands des ports de la façade atlantique semblent moins étendus, de même que ceux des ports méditerranéens.

(40) Nous avons pu bénéficier d'une aide efficace du Bureau des Etudes Economiques de l'ONIC que nous tenons à remercier spécialement.

CEREALES - FLUX VERS L'EXPORTATION MARITIME 1982/1983 (1000 tonnes)



* plus farine de blé 373000 tonnes au total
 dont une grosse partie vers l'Egypte
 ** 1983 année civile pour les exportations
 *** 1984 année civile pour les exportations

Source : A partir de données ONIC

Nous avons par ailleurs commencé à rassembler quelques données plus précises sur ces hinterlands, notamment sur les modes d'acheminement des céréales vers les ports.

Une étude de la direction régionale de l'équipement de Haute-Normandie (41) montre que la route reste en 1982/83 le mode d'acheminement dominant (indicateur N° 28).

INDICATEUR N° 28 : ROUEN : REPARTITION DES PRE-ACHEMINEMENTS PAR OPERATEUR-CAMPAGNE 1982/83.

Opérateurs	Route %	Fer %	Voie fluviale %	Navire %
SPR - UCAPSOR	73,88	7,77	10,35	
UCACEL - MRM	52,65	18,50	26	2,85
SOUFFLET	38,38	18,80	43,56	
LECUREUR	36,93	48,62	14,45	
SIMAREX	100	-	-	
LEVY	?	?	?	
ENSEMBLE ROUEN	53	23	19,5	2,5
SICA LE HAVRE	24,3	42,7	33	
EURAFRIQUE*	20	80		
ENSEMBLE LE HAVRE*	18,7	37,5	43,8	
SICA DIEPPE	88	12		
SICA LE TREPORT	97	3		

* Evaluation.

Source : ONIC, PAR, Exploitants silos in : **Les transports de céréales**, op. cité, p. 41.

(41) Les transports de céréales, août 1984. Etude réalisée par M. J.P. Saint-Eloi. Cellule économique des transports régionaux.

Entre 1976 et 1982/83, elle a chaque année acheminé plus de 50 % des céréales exportées par Rouen. Sa part dans l'approvisionnement du principal silo d'exportation (SICA) du Havre passe de 8 à 24 % entre 1980/81 et 1982/83. Elle achemine l'essentiel des céréales exportées par Dieppe et le Tréport, et la totalité des céréales exportées par Caen.

Le fer et la voie d'eau sont plus utilisés pour les trajets de longue distance. Mais la part de la voie d'eau s'érode, passant de 41 % au quart des acheminements sur Rouen entre 1976/77 et 1982/83. Elle reste prédominante dans l'approvisionnement du silo de la SICA du Havre (autour de 40 %) et approvisionne environ 20 % du second opérateur de ce port, les "Grands Moulins de Dakar et d'Abidjan-Eurafrique".

L'expansion du transport par chemins de fer, phénomène général, est dûe à une politique dynamique proposant de bas tarifs pour les trains complets d'un minimum de 1 200 tonnes, et la mise en oeuvre de systèmes de "trains par associations de rames convergentes qui consistent à regrouper en un point de ralliement des rames de 500 à 800 tonnes chargées sur des embranchements particuliers différents, pour les acheminer d'un seul tenant vers les ports d'exportation" (Les transports de céréales op.cité page 40). Grâce à ces services, la SNCF assure environ 50 % des acheminements en provenance des régions éloignées telles que la Champagne-Ardenne.

Cependant, la route reste également prédominante dans l'acheminement des céréales vers les ports de l'Atlantique comme le montre l'indicateur N° 29.

INDICATEUR N° 29 : REPARTITION MODALE DES PRE-ACHEMINEMENTS DE CEREALES VERS LES PORTS DE L'ATLANTIQUE.

Unité : %

	Route	Fer	Eau
La Pallice	88	12	-
Tonnay Charente	100	-	-
Bordeaux Bassens	72	18	10
Bordeaux Blaye	53	36	11
Bayonne	83	17	-

Source : Direction des ports et de la navigation maritime. A partir des rapports régionaux de l'ONIC.

Mais ici aussi, la politique dynamique de la SNCF peut induire certains changements. C'est ainsi que des trains complets de maïs du Sud-Ouest sont aujourd'hui expédiés vers le Nord de l'Europe ce qui peut réduire le trafic portuaire. En 1981, la SNCF expédiait vers la région Nord de la France 315 000 tonnes de céréales en provenance des régions Aquitaine et Poitou-Charentes, et 143 000 tonnes en provenance de Midi-Pyrénées (42).

Pour leur part, les ports d'exportation de la méditerranée sont approvisionnés exclusivement par le fer et la route, avec une forte proportion pour le fer : 54 % pour Port la Nouvelle et 96 % pour Sète.

IV.4. - CARACTERISTIQUES PORTUAIRES ET DESTINATIONS

Les caractéristiques des infrastructures portuaires -tirant d'eau, cadences de chargement ou de déchargement, longueur des quais, capacités de stockage...- sont des éléments clés des chaînes du transport international.

Nous nous sommes attachés à recenser quelques-unes de ces caractéristiques (indicateur n°30) et à repérer quelques conséquences sur l'orientation des flux à l'exportation tel que nous les avons représentés sur la carte n°7.

On peut d'abord constater que l'exportation maritime des céréales françaises s'effectue par bateaux de tailles petites ou moyennes, et rarement par les chargements qui caractérisent le commerce maritime des tourteaux et des PSC : souvent plus de 80 000 tonnes. Les bateaux embarquant à Rouen ne peuvent pas dépasser 50 000 tonnes. Certains ports d'exportation tels Bayonne, Port la Nouvelle ou Caen effectuent des chargements ne dépassant pas 5000 tonnes.

Des ports bénéficiant de très forts tirants d'eau tel Bordeaux, réalisent des chargements tournant autour de 15 000 tonnes pour le maïs vers l'Italie 25 000 tonnes pour le maïs vers la Grèce, 15 000 tonnes pour le blé vers l'URSS et 25 à 30 000 tonnes pour le blé vers le Brésil. Les tirants d'eau encore plus élevés de Sète et Marseille n'ont pas empêché ces ports de perdre, ces dernières années, l'essentiel de leur trafic de céréales.

(42) Sources : TER. Trafic du Rail. Céréales. Juin 1982, p. 18

INDICATEUR N°30 - CARACTERISTIQUE DES PORTS D'EXPORTATION DE CEREALES

PORTS	ZONE	Tirant d'eau	Tonnage des navires pouvant embarquer	Tonnages moyens constatés tonne	Capacités de stockage tonne	Cadences de chargement sur navires tonne/heure
ANVERS	SAMGA	10,30 m	40-50 000 t		120 000	1 900
	SOBELGRA	16 m	125 000 t		106 000	800
GAND	DE TROUW	7 m			13 000	-
	EUROSILO	13,50 m	70 000 t		171 000	2 000
	GGT	13,50 m	70 000 t		62 000	2 500
	SMEG GGSD	via GGT via GGT			400 000 300 000	800
DUNKERQUE	Fichaud	10,30 m	20 à 25 000		25 000	600 t/h
	Sinacord	14,30 m	80-100 000		-----	1 000 t/h
	Appartement céréaliier	14,20 m	80-100 000		70 000	600 t/h
ROUEN	Ely Côté Seine	11,2 m	50 000		50 000	5 postes de 300 à 800 t/h
	Ely Quevilly		3 000		50 460	3 postes de 150 t/h
	DUCLAIR	4,3 m			1 500	100
	Petite Couronne	7,6 m	25 000		68 100	400
	Grande Couronne - Z. indust.	11,5 m	35 000		42 000	1 200 t/h (3 portiques 400 t/h)
	- Biessard	10,5 m	25 000		27 000	500
		10	23 000		55 800	1 000
	- Val de la Haye Bonsecourt	9,5 m 3	25 000 1 000		36 100 21 000	500 200
				351 960		
LE HAVRE	Quai Herman - vrac	13,5 m	80 000		42 000	- 1 200 par 2 portiques de 600 t/h
	- sac		28 000		25 000	- 280t et 300 250
	Canal du Havre	7 m	5/6 000		18 000	- vrac 250t/h - sac 65t/h

PORT	ZONE	Tirant d'eau	Tonnage des navires pouvant embarquer	Tonnages moyens constatés tonne	Capacités de stockage tonne	Cadences de Chargement sur navires tonne/heure
CAEN	Blainville Quai Lamy	8,95 m 6,5 m	15 000 3 500	4 500 1 300	12 000 3 000	400 180
DIEPPE	Quai de Québec	8,2 m	13 000		11 232	500
NANTES/ ST NAZAIRE	Nantes St Nazaire Montoir	13 à 15 m			8 000 10 000 10 000	
LA PALLICE	Quai Lombard mole	9 m	22 000	20 000	100 000 (SICA)	800 t/h
	d'escale	12 m	80-100 000	55-60 000		250 à 500 t/h
	Chef de baie	13 m	80 000	35 000	50 000 (G.P. LEVY)	500 t/h
	Extension quai Lombard (1987)	13 m	110 000			1000-2000 t/h
BORDEAUX	Bassens	10,5 m	environ 35 000		140 000 (UNCAC 100 000, Silos Aquitaine 40 000 t)	900 t/h - vrac 700t/h
	Blaye	8 m	10 000	15 000 à 30 000	SEMEBLA 40 000 t SOGENA 70 000 t*	- sac 84 t/h (2000 t/jour)
BAYONNE			11 à 12 000	2 882 pour 438 navires en 1983/84		
PORT LA NOUVELLE			5 500	2 500 à 3 000	37 600	300 t/h
SETE	Mole Masselin	12,5 à 14 m	25 000	8 000	20 700	500 t/h
MARSEILLE	La Pinède (décharge- ment)	12 m			30 000	450
	Fos/Mer	16 à 24 m				
BARCELONE	Déchargement Transborde- ment	12,8 m	80 000		145 000	1 200

* Pour blé d'intervention (en arrière du port).

Source : Enquête auprès des ports. Données provisoires en cours de vérification.

C'est qu'un grand nombre de pays importateurs disposent de faibles moyens de stockages, et d'infrastructures portuaires limitées. Ceci est semblable-t-il valable à la fois pour la plupart des pays importateurs d'Afrique et du Bassin Méditerranéen, comme des pays de l'Est sur la Mer Baltique.

La croissance des importations par les ports de la Mer Baltique a entraîné un développement du trafic des ports de ANVERS et HAMBOURG par le transbordement sur de plus petits navires des gros navires provenant d'outre Atlantique (43).

Il semble pourtant que des ports céréaliers fondent leur expansion sur les possibilités de charger de gros navires. C'est le cas de Dunkerque et le Havre qui parient peut-être sur le développement de la capacité d'accueil des ports de la Baltique. C'est le cas de Barcelone en Espagne qui a tablé jusqu'ici sur l'accueil des gros navires d'outre-Atlantique et qui pourrait accueillir de gros navires en provenance des ports français à fort tirant d'eau.

L'atout essentiel d'un port reste cependant pour le moment sa capacité à tenir un navire immobilisé le moins longtemps possible, ce qui nécessite des capacités suffisantes de stockage, et des capacités de chargement rapides.

IV.5. - CARTOGRAPHIE DES FLUX A L'ECHELLE DE LA CEE.

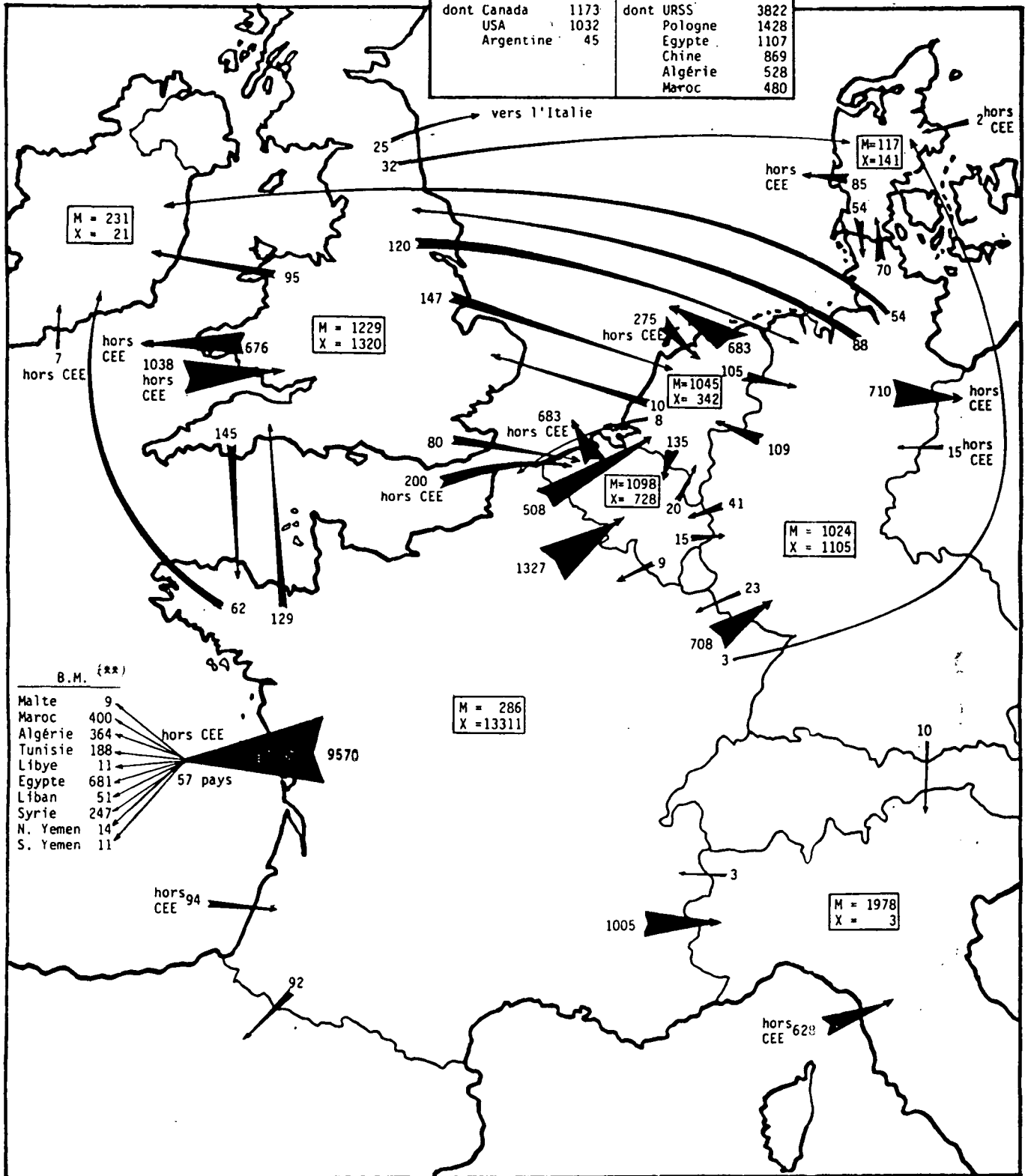
IV.5.1. - Les flux internes et externes à la CEE.

Nous voyons sur la carte N°8. que de gros volumes d'exportation de blé tendre partent de France vers l'Italie, la RFA, la Belgique et les Pays-Bas. Ces volumes correspondent aux deux tiers des importations de l'Italie, aux sept dixièmes des importations de la RFA, à la moitié de celles des Pays-Bas. On perçoit ici quel peut être l'effet sur ces flux d'une augmentation du taux d'auto-suffisance de ces pays, ou celui d'une politique plus libérale à l'importation.

(43) cf P. DUMONT et J. MASSON op. cité.

1983

C.E.E. à 10			
Import. totales	7011	Export. totales	17117
hors CEE	2261	hors CEE	11878
dont Canada	1173	dont URSS	3822
USA	1032	Pologne	1428
Argentine	45	Egypte	1107
		Chine	869
		Algérie	528
		Maroc	480



Source : NIMEXE EUROSTAT

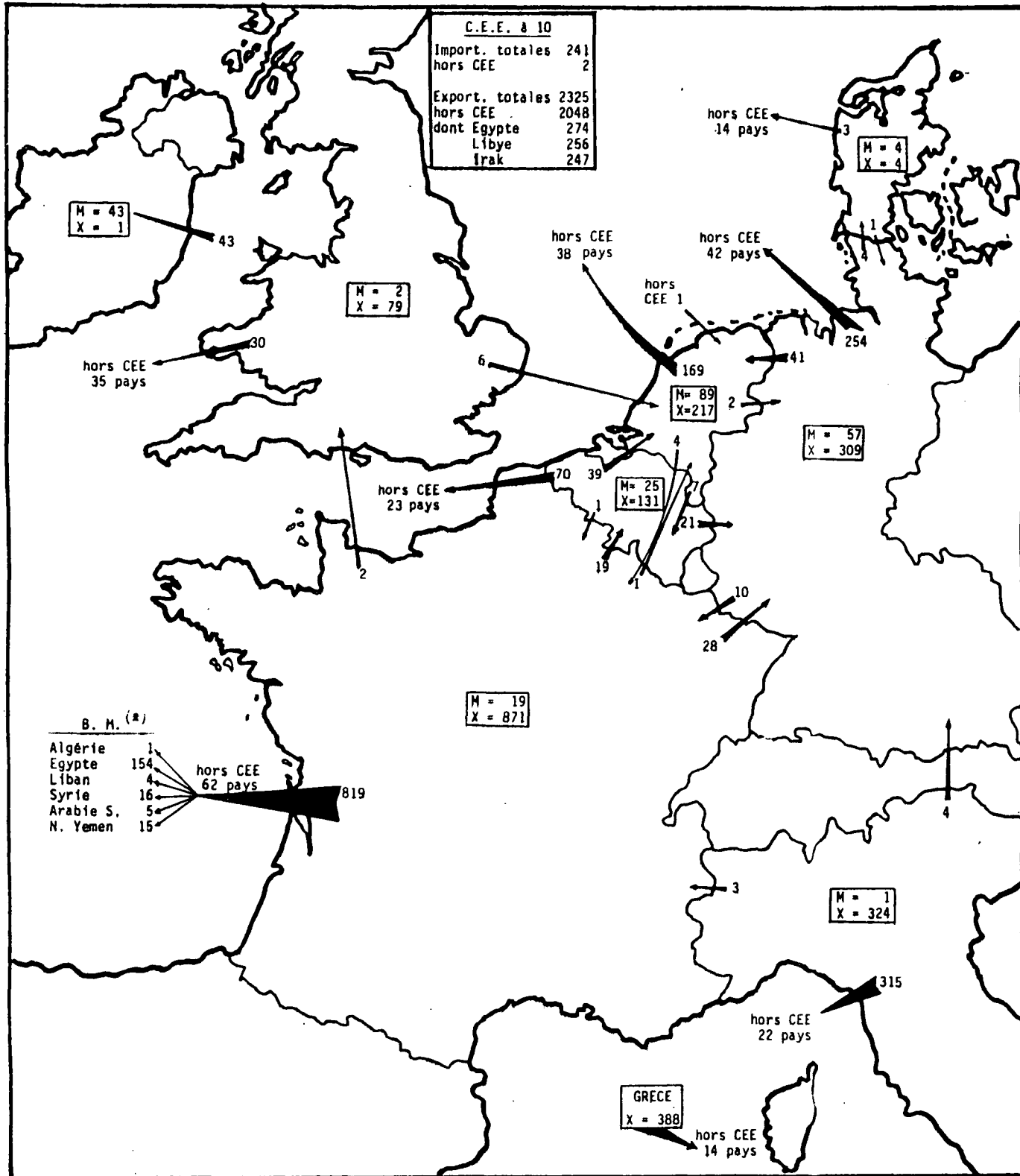
M = Importations
X = Exportations

(*) Sans les semences. Y compris exportations vers l'Espagne (également incluses dans les chiffres d'export hors CEE)
(**) Exportations vers le Bassin Méditerranéen

CARTE N° 9

COMMERCE EXTERIEUR DE LA FARINE DE BLE (1000 tonnes)

1983



(*) B. M. = Bassin Méditerranéen hors CEE

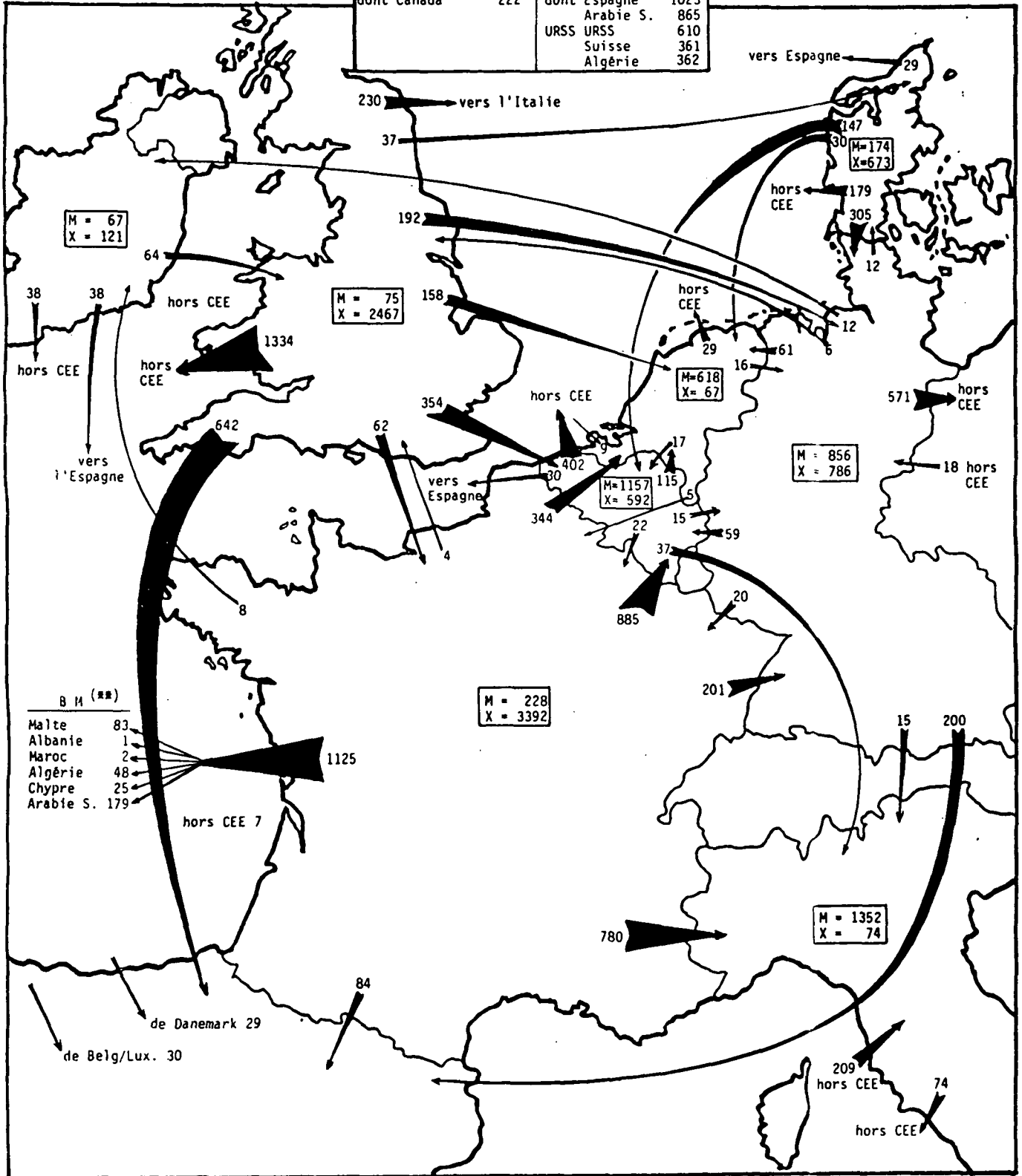
Source : NIMEXE EUROSTAT

CARTE N° 10

COMMERCE EXTERIEUR DE L'ORGE (1000 tonnes)

1983

C.E.E. à 10			
Import. totales	4557	Export. totales	8174
hors CEE	243	hors CEE	3747
dont Canada	222	dont Espagne	1023
		Arabie S.	865
		URSS	610
		Suisse	361
		Algérie	362



(*) sans les semences, y compris les exportations vers l'Espagne (également incluses dans les chiffres d'export hors CEE)

(**) Exportations vers le Bassin Méditerranéen

Source : NIMEXE EUROSTAT

La carte N°9 montre que tous les pays de la CEE, à l'exception de l'Irlande et du Danemark, sont exportateurs nets de farine de blé.

La carte N°10 fait ressortir un phénomène peu connu, l'importance prise par le Royaume-Uni dans le rang des exportateurs, à la fois vers ses partenaires de la CEE, vers l'Espagne et vers les autres pays hors de la CEE.

La carte N°11 montre que le maïs donne lieu à très peu d'exportations hors de la CEE, et que la CEE reste importatrice nette pour un volume supérieur à celui des exportations françaises. Presque la moitié du volume des importations entre par les ports belges. Le Nord-Ouest de la CEE connaît un intense trafic, dû à la fois à ces importations hors CEE, et aux échanges intra-CEE.

IV.5.2. - Les modes de transport intra-C.E.E.

A l'exception du trafic avec le Royaume-Uni qui passe évidemment en totalité par mer, les trafics intra-CEE de céréales sont l'objet d'une vive concurrence entre le rail, la voie d'eau et la mer. Le transport international par route ne portait en 1980 que sur 2,6 % des céréales exportées en Italie, 8 % de celles allant en RFA, 2 % vers les Pays-Bas et 15 % vers la Belgique/Luxembourg (44).

Les exportations vers l'Italie s'effectuaient en 1980 à 44 % par fer et à plus de 50 % par mer. Le développement du trafic par rail se heurte aux difficultés à traverser les Alpes (capacités limitées de passage par Modane), mais aussi à la faible efficacité du réseau italien des chemins de fer. La localisation dans les ports italiens d'une meunerie d'exportation explique aussi certains flux de blé tendre vers ces ports depuis les ports français de la Manche, de la Mer du Nord et de l'Atlantique. Enfin, il faut mentionner l'existence d'un trafic "fluviomaritime" depuis certains ports situés sur le Rhône. Ce trafic reste marginal pour le moment. Il portait en 1983/1984 sur 9 500 tonnes en provenance essentiellement du silo UNCAC de LE POUZIN et était destiné à l'Italie. Il semble que ce trafic a été mis en place par le groupe SANARA qui réalisait également en 1980, 45 % des exportations par rail vers l'Italie.

La voie d'eau est prédominante dans les exportations de France vers la RFA : 78 % des trafics contre 2 % pour la mer et 12 % pour le fer en 1980. Il s'agit essentiellement de chargements par la Moselle et le Rhin (importants silos à Mannheim). L'essentiel va à l'alimentation animale en Allemagne. Mais il n'est pas impossible que certains flux aillent vers les Pays de l'Est soit par Hambourg, soit par l'axe Rhin/Main/Danube (45).

(44) Les données présentées ici sont tirées de l'étude : **Trafic du Rail-Céréales - Recherches de nouvelles variables explicatives.**

(45) Cette hypothèse est formulée par l'un des spécialistes que nous avons rencontré.

La voie d'eau est également prédominante dans les exportations vers la Belgique/Luxembourg (71 % en 1980) et les Pays-Bas (78 %). Ceci s'explique par le réseau très serré des fleuves (Meuse, Moselle, Rhin) et de canaux. Cependant, du fait de la politique déjà mentionnée, le fer effectue certaines percées. Ainsi, sa part est passée de 1 à 35 % pour les exportations de maïs vers les Pays-Bas entre 1975 et 1980. En 1981, le port de Gand était plus concurrentiel que Rouen pour l'expédition de céréales par fer depuis la Champagne-Ardenne (46). Les exportations vers Gand consistaient en blé stocké à long terme dans un silo de 400 000 tonnes (le SMEG) et dans un silo de 300 000 tonnes en fin de construction (le GGSD appartenant au GGT avec lequel les installations sont couplées par bandes transporteuses). La Continentale Grains participe fortement au capital du GGT. L'orge est ensachée à Gand au GGT et dans diverses entreprises polyvalentes, ainsi qu'à la SAGMA à Anvers pour être ensuite exportée vers l'Arabie Saoudite.

IV.5.3. - Les origines régionales des exportations françaises vers la C.E.E. (carte n°12).

On comprend aisément que les régions Nord et Est de la France pourvoient l'essentiel des exportations vers les pays du Nord de la CEE. On note cependant l'importance des exportations en provenance de la région du Centre.

On comprend également que, du fait des origines à la fois maritimes, fluviales et ferroviaires des exportations vers l'Italie, nombreuses sont les régions françaises exportant vers ce pays.

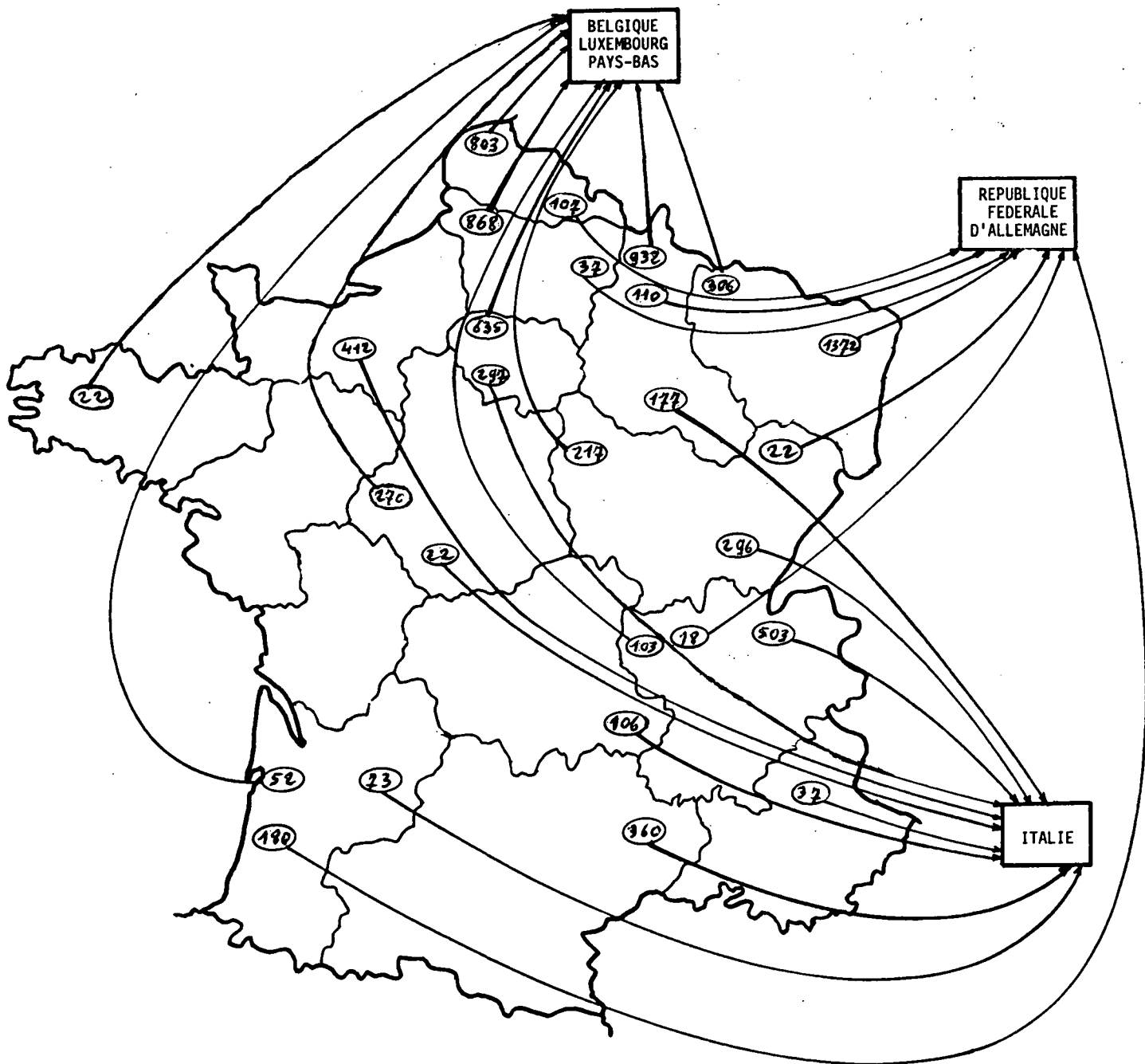
IV.5.4. - Des évolutions en cours.

Cette géographie des trafics à l'échelle européenne peut être modifiée par l'actuelle redéfinition des politiques de prix et de protection. Ainsi, la comparaison des cartes 6, 7, 8 et 9 montre que la CEE est exportatrice nette de blé tendre, de farine de blé et d'orge, alors qu'elle est importatrice nette de maïs. Les exportations hors CEE correspondent à des débouchés vers l'alimentation humaine alors que les importations de maïs concernent essentiellement l'alimentation animale. On pourrait imaginer qu'un abandon des politiques d'aide à l'exportation du blé, de la farine de blé et de l'orge, assorti d'une baisse de prix qui les rapproche de celui du maïs pour l'alimentation animale, conduise à remplacer les importations de maïs par une consommation accrue de blé et d'orge intérieure. Il s'ensuivrait une quasi-disparition du trafic

(46) Josianne MASSON, op. cité. Les coûts officiels de mise sur bateaux (FOB) étaient de 21/23 FF/tonne à Rouen contre 18 FF/tonne pour Gand. Il semble que la SNCF concédait par ailleurs des remises sur les tarifs ce qui rendait le transport par fer inférieur de 15/20 FF/tonne pour Gand. Par ailleurs, il semble qu'un excellent "système logistique" ait été monté à Gand par le GGT, la Continentale Grains et la société Générale de surveillance.

CARTE N° 12

DESTINATION DES EXPORTATIONS DE BLE, ORGE ET MAIS, DES
REGIONS FRANCAISES VERS LES PAYS LIMITOPHES (1982/1983). En 1000 t.
(volumes annuels supérieurs à 20 000 tonnes)



Source: ONIC.

portuaire sans que le niveau actuel de la production intérieure s'en trouve sensiblement modifié. Mais les effets sur l'activité des agents concernés par le commerce des céréales seraient très importants.

Cette hypothèse d'école permet de saisir l'un des enjeux de l'actuelle réorganisation de la politique céréalière européenne. Comme dans le cas des flux interrégionaux en France, la cartographie que nous esquissons ici doit permettre dans les années à venir d'analyser les impacts de cette réorganisation.

CHAPITRE V - TOURTEAUX ET GRAINES OLEAGINEUSES : L'IMPOSSIBLE DEVELOPPEMENT AUTOCENTRE.

Nous émettions en introduction l'hypothèse selon laquelle l'état actuel de l'intégration internationale limite considérablement la mise en oeuvre des politiques de protection qui avaient été jusque là pour l'Etat français un important moyen de régulation. Cette hypothèse est largement confirmée dans la branche des oléoprotéagineux encore plus que dans le cas de la branche céréalière. Toute stratégie d'un Etat ou d'un groupe socio-économique particulier s'inscrit ici dans un jeu plus vaste à l'échelle européenne et mondiale.

V.1. - LIMITES D'UNE STRATEGIE PLUS AUTOCENTREE D'APPROVISIONNEMENT EN MATIERES RICHES EN PROTEINES.

V.1.1. - Un secteur en crise.

La poursuite de l'ouverture libre-échangiste dans le secteur des oléagineux, bien après la réaction protectionniste des années 1880, avait entraîné une forte baisse de l'approvisionnement intérieur et un développement des importations européennes de graines, huiles et tourteaux oléagineux. L'ouverture à ces importations constitue, avons-nous précisé, une tendance structurelle renforcée après la seconde guerre mondiale par la transformation des méthodes d'alimentation animale qui accroît les utilisations de tourteaux de soja. La crise de soja de 1973 (45) et l'instabilité permanente des prix (chapitre II) allaient-elles modifier cette tendance ?

(45) Le 27 juin, le gouvernement des Etats-Unis décide un embargo (arrêt des exportations) provisoire sur les exportations de graines et de tourteaux de soja. La surprise est désagréable pour les éleveurs européens et pour un grand nombre de fabricants d'aliments du bétail. Relativement bas et pratiquement stables pendant vingt ans, les prix de bourse sur les marchés mondiaux s'étaient mis à grimper depuis l'automne 1972, passant de 70 à près de 250 francs les cent Kg. Au bout de quelques jours d'embargo, on s'apercevait combien notre système d'approvisionnement était fragile : pratiquement pas de stocks dans les ports ni chez les fabricants, faibles possibilités de remplacement de tourteau de soja par d'autres matières premières.

V.1.2. - Un discours de recentrage

On pourrait penser que l'heure est au recentrage si l'on s'en tient à certains discours prononcés après la crise du soja. C'est ainsi que le Ministre de l'Agriculture de l'époque, Mr. Jacques CHIRAC, et le Président de la République, Mr. Georges POMPIDOU affirment alors la nécessité de réduire notre dépendance vis-à-vis de ces importations de soja. Selon des expressions aujourd'hui à la mode, il s'agit d'opérer un recentrage, de mettre en oeuvre des stratégies plus autocentrées,

En fait, le principal résultat limitant aujourd'hui la fragilité de l'approvisionnement européen réside dans la diversification des origines du soja importé, du fait du développement des importations en provenance d'Amérique du Sud, ainsi que nous l'avons souligné au point II.2. Par contre, il est important de mentionner deux séries d'échecs si l'on tient à poser en termes réels les données de la régulation de ce secteur d'activités.

V.1.3. - Retards dans les perspectives de limitation des importations.

Un premier échec réside dans l'évolution du volume de la consommation des tourteaux en provenance de l'importation. Suite à la crise du soja et à l'annonce des pouvoirs publics de freiner les importations, diverses propositions ont émergé. Le Directeur Général de l'INRA proposait pour sa part diverses mesures devant permettre à son avis de faire baisser de 20 % en dix ans le volume des importations de tourteaux (46). Mais le plan finalement adopté suite à un second rapport du Ministère de l'Agriculture est plus modeste (47). Il se veut tenir compte des contraintes budgétaires et se propose de mettre en oeuvre des mesures telles que le volume des importations soit plafonné au niveau des années 1973/1975.

Or, l'indicateur ci-dessous montre que la consommation de tourteaux importés a presque doublé entre cette période et l'année 1982. Cette consommation augmente semble-t-il légèrement moins vite que celle des tourteaux en provenance de graines produites nationalement, mais la consommation de ces dernières ne représentait encore que 11 % de la consommation totale en 1983. Au regard des projets retenus après la crise du soja, on ne peut concevoir un échec plus flagrant.

(46) Ces propositions firent l'objet d'une publication : Jacques POLY, L'approvisionnement de la France en aliments riches en protéines destinés aux animaux domestiques, Rungis, I.N.R.A., 1977.

(47) Dénommé rapport Aubergé.

INDICATEUR N° 31 - CROISSANCE DE LA CONSOMMATION DE TOURTEAUX DEPUIS LA CRISE DU SOJA EN 1973 (en 1000 tonnes).

	Moyenne 1973/1975	1980	1982	1983	augmentation 1983 / 73-75	1984
Tourteaux importés ou issus de graines importées, dont :	2 243	4 049	4 200	4 188	+ 88 %	3 826
- soja	1 761	3 438	4 058	4 008	+ 128 %	3 682
- arachide	348	436	31	48	- 86 %	37
- coprah/palmiste	33	16	11	9	- 73 %	6
- lin	89	126	88	94	+ 6 %	85
- Coton et autres	12	33	12	19	+ 58 %	16
Tourteaux issus de graines prin- cipalement pro- duites en France, dont :	254	276	350	517	+ 106 %	498
- colza	192	165	242	255	+ 33 %	253
- Tournesol	62	111	118	262	+ 323 %	245
Total	2 497	4 325	4 560	4 695	+ 88 %	4 334

Source : C. ROBERT. INRA-SIDO. Tourteaux et matières riches en protéines

On assiste actuellement à une diminution de la consommation de tourteau importés. Mais il y a tout lieu de penser que cette diminution soit tout autant à attribuer à la stagnation de la fabrication d'aliments composés du bétail qu'à la réussite des politiques de diversification.

Il n'y a pas pour autant échec des politiques de rediversification. Peut-être ont-elles été plus longues à mettre en oeuvre que prévu, et que leurs efforts commencent seulement à se faire sentir. Les recherches sur les variétés de colza et de tournesol ont déjà abouti. Les productions en France de colza et surtout de tournesol se sont fortement développées ainsi que le montre l'indicateur n°32. Il en est de même celles de pois (130 000 ha en 1984) de féveroles (65 000 ha) et de soja (22 000 ha) qui peuvent connaître encore une forte extension dans les années à venir. Il ne faut pas non plus sous-estimer les potentialités jusque-là inconnues telles que celles des lupins.

**INDICATEUR N°32 - CROISSANCE DES PRODUCTIONS OLEAGINEUSES
(colza et tournesol)**

	Total CEE à neuf		Dont France	
	Surfaces en 1000 ha	Production en 1000 t.	Surfaces en 1000 ha	Production en 1000 t.
1956/60	347	369	156	186
1971	598	1130	417	758
1973	641	1227	406	768
1975	699	1178	425	677
1980	945	2371	555	1392
1981	1092	2508	629	1429
1982	1348	3421	763	1832
1983	1589	3470	889	1774
1984 *	1658	4040	906	2180

* provisoire : source CETIOM

Source : Eurostat - Annuaire de Statistique Agricole.

Mais la mise en oeuvre de ces potentialités est subordonnée à plusieurs facteurs parmi lesquels figure bien sûr le niveau des prix payés aux agriculteurs. Ces prix comprennent une part importante de subventions dont le montant global est désormais plafonné. Il est négocié chaque année au niveau communautaire. En 1985 cette négociation fut particulièrement difficile, au même titre que celle concernant le financement du marché des céréales. Il faut aussi que la production soit consommée. Or, d'importantes quantités de colza et de tournesol sont exportées vers les usines de trituration de Belgique, Pays-Bas et RFA (cf. point V.2.2.). Une trituration et une consommation en France de la totalité de ces produits auraient fourni environ 677 000 tonnes de tourteaux de colza et 240 000 tonnes de tourteaux de tournesol soit 400 000 tonnes de plus que la consommation nationale de ces deux produits et 8,5 % de la consommation française totale de tourteaux. Ainsi, une réorientation de ces flux ne serait pas négligeable.

V.1.4. - Echec dans le contrôle de l'industrie de trituration.

L'échec des discours de recentrage est plus marquant et certainement plus irréversible en ce qui concerne la bataille relancée après la crise du soja, pour mieux contrôler l'industrie de trituration. Une seule usine de trituration du soja existait en France en 1975 à Nantes/St. Nazaire. D'une capacité maximum de trituration de 500 000 tonnes par an, elle était contrôlée par Cargill avec une participation de Lesieur et de Vandemoortele pour chacun 25 % des parts. Elle fournissait en 1975 environ 280 000 tonnes de tourteaux de soja soit 15 % de la consommation française. Le reste des tourteaux consommés était importé après trituration dans les pays d'origine (Etats-Unis, Brésil,...) ou pour un tiers d'entre eux dans les pays du nord de l'Europe: RFA, Pays-Bas, Belgique.

En limitant les importations de tourteaux et en augmentant celles de graines, en développant donc la capacité de trituration en France, on pouvait limiter la dépendance en diversifiant l'origine des importations au fur et à mesure que de nouveaux pays développaient la culture de soja pour l'exportation.

Il s'agissait aussi d'échapper au quasi monopole de Cargill et de renforcer chaque fois qu'il était possible le pouvoir des agents nationaux. C'est ainsi que le gouvernement français tient à ce que la nouvelle usine prévue dans le port de Brest soit en partie contrôlée par des intérêts agricoles de la région Bretagne, alliés non pas avec Cargill mais avec une autre firme américaine, Archers Daniels Midlands. Un terrain aménagé dans le port de Brest est attribué sur arbitrage de Pierre MESSMER, alors premier Ministre, à ce projet. Mais Cargill maintient son propre projet et se propose d'aménager à ses frais un autre terrain. C'est donc la guerre ouverte. Archers Daniels Midlands se retire et c'est finalement Cargill qui l'emporte. Cette nouvelle usine d'une capacité maximum de 500.000 tonnes entre en fonctionnement en 1977.

L'aventure du Comptoir National Technique Agricole (CNTA) est encore plus significative. Créé en 1949, le CNTA avait pour vocation affirmée d'être un outil au service du développement de la production française d'oléagineux et de protéagineux. Pour ce faire, son capital est détenu à plus de 51 % par des coopératives agricoles. C'est l'expression des intérêts coopératifs et privés, marginalisés par l'expansion coloniale, et qui se regroupent après la guerre avec l'appui de l'Etat français. Commercialisant et transformant la plupart des graines oléagineuses produites en France, il se veut donc l'instrument d'une voie nationale d'approvisionnement, contre le capital multinational des grandes entreprises s'étant développées sous la période coloniale (Lesieur, Vandemoortele, Unilever...) et contre les entreprises qui fondent leur expansion depuis les années 1950 sur les filières soja : ces mêmes entreprises plus Dreyfus, Bunge, Cargill, etc...

Suite à la crise du soja, la décision d'implantation d'une usine de trituration du soja à Bordeaux avait donné lieu à une course de vitesse avec la Société Lesieur qui possédait jusque là à cet endroit une vieille usine de trituration d'arachides. C'est le CNTA qui l'emporte.

Pour l'emporter à Bordeaux, dans cette concurrence avec Lesieur, le CNTA est conduit à retenir un projet d'usine gigantesque avec cette grosse chaîne de trituration de soja, projet dépassant ses capacités financières, et difficile à maîtriser (48).

(48) C'est l'interprétation donnée après enquêtes et interviews par J. MULLER, Cf Essai d'analyses des interactions entre une région française et les espaces internes d'autres régions du monde par les flux internationaux de produits. INRA/ESR. Paris, février 1982.

Entrée en fonctionnement en 1979, l'usine comporte une chaîne de trituration pour le soja de 330 000 tonnes de capacité annuelle, et une chaîne de trituration pour le colza et le tournesol de 170 000 tonnes. Elle est donc conçue de manière à traiter les graines de colza et de tournesol produites dans la région, dont la plus grosse partie était jusque là envoyée dans une usine de Dieppe. Elle peut aussi triturer les faibles volumes de soja produits dans la région. Mais l'essentiel de son activité consiste donc à triturer du soja importé.

Pour maîtriser ce projet, le CNTA fait appel à d'autres capitaux, contrôlés par l'Etat (Elf France, Banque Française du Commerce Extérieur), par des coopératives (Union des Coopératives Agricoles de Sud-Ouest, Union des Coopératives Agricoles d'Approvisionnement, etc...), les capitaux d'un partenaire brésilien (la Bantrade), mais aussi une grosse part de capitaux de la Société multinationale Louis Dreyfus.

L'alliance avec Louis Dreyfus repose sur cette nécessité de trouver des capitaux, mais aussi parce que les services d'une entreprise multinationale sont quasiment indispensables dès lors que l'on conduit de grosses opérations de commerce international. Le choix de Louis Dreyfus répond certainement au fait que cette entreprise était ouverte à la collaboration avec les coopératives et avec l'Etat français, depuis qu'un chef de cabinet d'Edgar FAURE au Ministère de l'Agriculture, était passé chez Louis Dreyfus.

Par ailleurs, le CNTA pense pouvoir importer selon d'autres règles du jeu que celles ayant pris cours habituellement sur les marchés internationaux. Il avait pris contact avec des coopératives du sud du Brésil (la COTRIJUI notamment) pour passer des accords directs. Ainsi, l'essentiel de l'usine aurait été approvisionné avec des graines de soja du Brésil malgré que ce pays encourageait en même temps les entreprises (telles que Dreyfus) à développer leurs capacités de trituration sur place.

D'autres raisons (49) expliquent que l'opération fut un échec au regard de ces objectifs. Dreyfus se retire en 1982. En pleine crise financière, le CNTA confie alors la gestion de sa chaîne de trituration de soja à la firme BUNGE qui l'exploite désormais à sa manière, n'important pratiquement pas de graines du Brésil. Le 30 Août 1983, le CNTA est mis en règlement judiciaire. Le 18 avril 1984, le tribunal de commerce accepte un montage dans lequel les quatre usines de Bordeaux, Dieppe, Chauny et Chalon-sur-Saône restent propriété des anciens membres du CNTA. La SOFIPROTEOL, établissement financier de l'interprofession (coopératives, producteurs, crédit agricole) est actionnaire majoritaire d'une société de

(49) Cf Vincent LECLERCQ. Des intentions à la réalité CNTA: **histoire d'une faillite**. La Lettre de SOLAGRAL. Sept. 1984, P. 2, 11 et 12.

patrimoine (SAIPOL) propriétaire des usines. Mais la gestion de ces usines est confiée au groupe COMEXOL dont le capital est détenu en majorité par BUNGE. Dans cette affaire, il semble que la capacité d'action des pouvoirs publics se soit limitée à un arbitrage en faveur de BUNGE afin que Cargill ne devienne pas le seul tritrateur de soja en France.

Ainsi, les trois usines françaises de trituration du soja, qui fournissaient avec 653 000 tonnes en 1983, 16 % de la consommation française, sont fortement contrôlées par deux entreprises multinationales.

Ajoutons que cette perte de maîtrise des agents nationaux sur le secteur de la trituration du soja s'accompagne d'une crise des filières de commercialisation et de trituration des graines de colza et de tournesol.

En témoignent :

- la faillite au cours de l'été 1983 de la société allemande Kampf Meyer qui opérait dans le commerce des graines françaises ;
- les prises de participation de Vandermoortele (34 %) et de la SOFIPROTEOL (34 %) dans le capital du Comptoir National du Tournesol BULHON, jusque là propriété de la société anonyme BULHON ;
- la faillite en décembre 1984 du chargeur international Agro Shipping qui était le premier exportateur français de graines oléagineuses ;
- le dépôt de bilan en janvier 1985 des "Huileries Normandes" qui agissaient dans le négoce des graines de colza et de tournesol.

Cette crise n'est certainement pas terminée. La tendance actuelle semble être à une forte réduction du nombre des entreprises au profit de quelques agents multinationaux, bien que quelques projets contrôlés par des agents nationaux émergent. C'est le cas d'un atelier de dépelliculage du colza entré en fonctionnement cette année à l'usine de Chalon-sur-Saône. Il existe par ailleurs un projet d'usine de trituration et de raffinage du tournesol à Chatellerault.

Les échecs mentionnés montrent qu'il peut y avoir d'importants écarts entre les discours et les réalités, ou encore entre les projets énoncés, les moyens mis en oeuvre et les résultats obtenus. Ce constat nous oblige à poser en termes différents les problèmes de régulation économique et sociale. Et pour ce faire à mieux connaître l'Etat actuel de ce secteur très internationalisé (50)

(50) Cette partie de notre recherche donne lieu à un programme de recherche commun avec des institutions brésiliennes. Cf rapport du séminaire LEI/FIDENE de Montpellier mai 1984.

V.2. - UNE VIVE CONCURRENCE POUR CAPTER L'ACTIVITE D'IMPORTATION ET DE TRITURATION DANS LA CEE.

Les premières enquêtes effectuées à l'échelle européenne permettent de faire état d'une très vive concurrence. Elle est perceptible à la fois par l'observation des flux, des activités portuaires et de l'activité des entreprises de trituration.

V.2.1. - Des flux d'importation de graines liés à la localisation des usines de trituration.

Il convient d'abord de rappeler que les flux de graines de soja importées sont liés à la localisation des usines de trituration. La carte N°13 montre que la majeure partie de ces usines est située en Europe du Nord. Unilever, Cargill et Vandermoortele sont les plus gros groupes tritrateurs.

Au total, les importations européennes de graines de soja portaient en 1983 sur 10,5 millions de tonnes, dont 9,2 en provenance des Etats-Unis. Le Brésil, le Paraguay et l'Argentine se partagent l'essentiel du reste. Cette place importante des Etats-Unis tient à ce que la capacité de trituration dans ce pays est dimensionnée pour répondre aux seuls besoins intérieurs. A l'inverse, ainsi que nous l'avons déjà souligné, le Brésil a eu pour politique de triturer sur place le maximum de sa production pour exporter les produits finis : tourteaux et huile.

Nous voyons que la capacité de trituration française en graines de soja reste modeste comparativement à celle de la RFA qui en importait en 1983 plus de 3 millions de tonnes, de l'Espagne (2,9), des Pays-Bas (2,8), de la Belgique (1,5) et de l'Italie (1,5).

La forte concentration des usines en Europe du Nord explique en partie les flux de graines de colza et de tournesol depuis la France vers ces pays, tels qu'ils sont également représentés sur la carte N°13.

V.2.2. Des exportations françaises de graines de colza et de tournesol vers l'Europe du nord

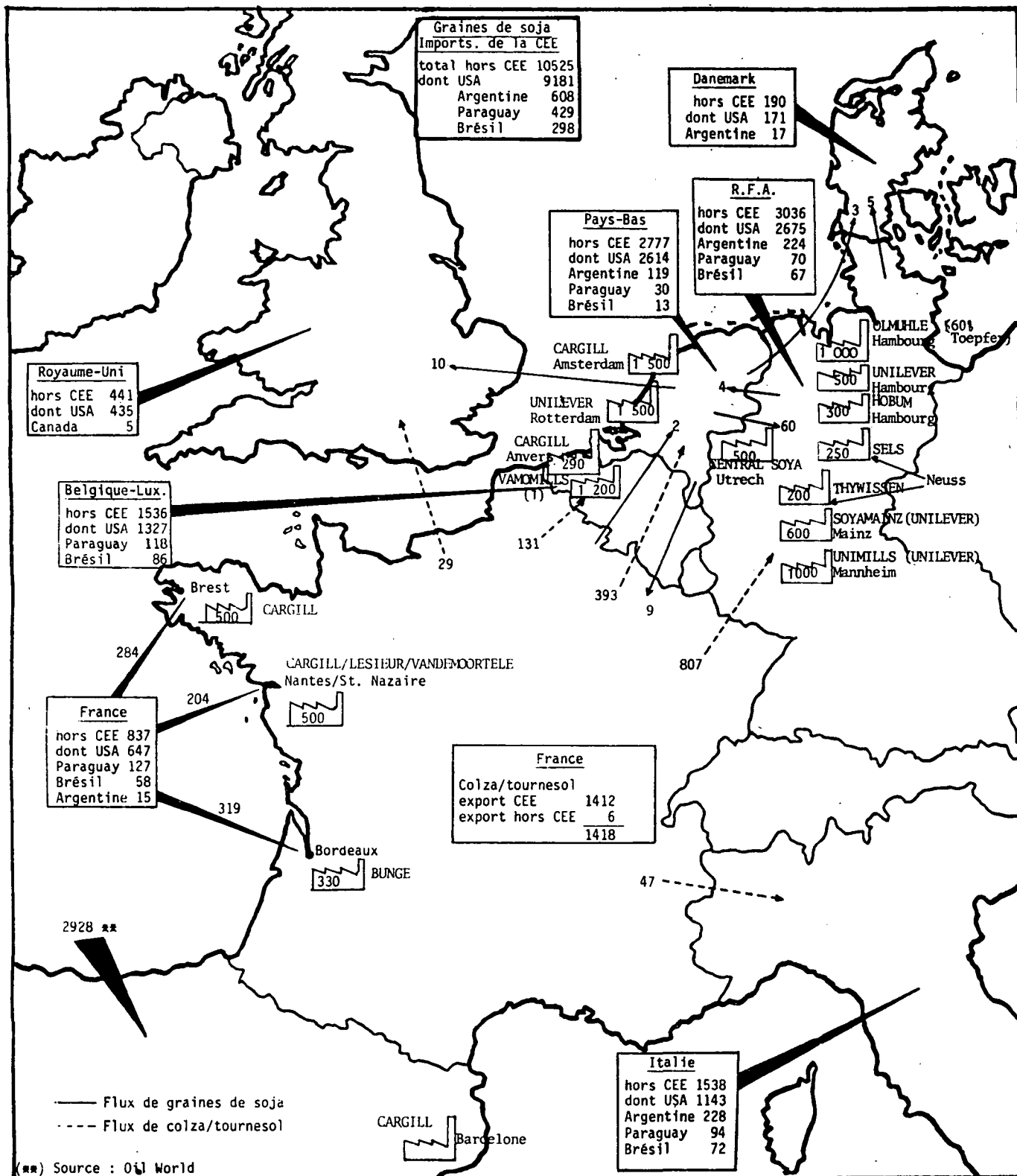
Les exportations françaises de graines de colza et de tournesol portaient en 1983 sur 1,4 million de tonnes soit presque les trois quarts de la production de cette même année. La quasi totalité de ces exportations partait vers les autres pays de la CEE, en particulier vers la RFA (0,8 millions de tonnes) les Pays-Bas (0,39) et la Belgique (0,13).

L'importante logistique des industriels d'Europe du Nord, disposant notamment de grosses capacités de stockage, d'un bon réseau d'information

GRAINES OLEAGINEUSES

IMPORTATIONS EUROPEENNES DE FEVES DE SOJA EN 1983 ET EXPORTATIONS FRANCAISES DE COLZA/TOURNESOL (1000 tonnes)

CAPACITES DE TRITURATION EN FEVES DE SOJA (*)



Source des chiffres de commerce : NIMEXE. Source des chiffres concernant le tonnage des usines de trituration : enquêtes.

(1) VANMILLS, filiale de VANDEMOORTELE, possède en Belgique deux usines de trituration de soja (MERKEM et GAND) d'une capacité totale de 1 200 000 tonnes. Elle possède en outre une usine de trituration de colza et de tournesol.

(*) Sur le continent sauf Italie et Espagne. Les chiffres indiquent les capacités annuelles de trituration en milliers de tonnes.

et d'accès aux moyens de transport favorisait ces flux d'échange. Mais pour ces années précises, leur ampleur s'expliquait surtout par l'avantage à l'exportation lié aux phénomènes monétaires, fluctuations des monnaies insuffisamment compensées par les mécanismes compensatoires communautaires (51).

Nous saurons rapidement dans quelle mesure l'évolution de la conjoncture monétaire, notamment la suppression des montants compensatoires, modifie le volume de ces flux qui représentaient en 1982/1983 un commerce intra-européen du même ordre que celui des tourteaux de soja.

V.2.3. - Un trafic à grande échelle pour les tourteaux de soja.

Les importations européennes de tourteaux de soja portaient pour leur part en 1983 sur 9,8 millions de tonnes dont 4,2 en provenance du Brésil et un volume identique en provenance des Etats-Unis. Ces importations s'ajoutent aux tourteaux issus de la trituration des graines importées.

Une forte proportion est utilisée à proximité des lieux d'importation par l'industrie de l'alimentation animale et par les éleveurs. C'est le cas pour les régions du RANGE. C'est aussi le cas pour la Bretagne en France et pour la région du Sud-Ouest (cf Carte N°14).

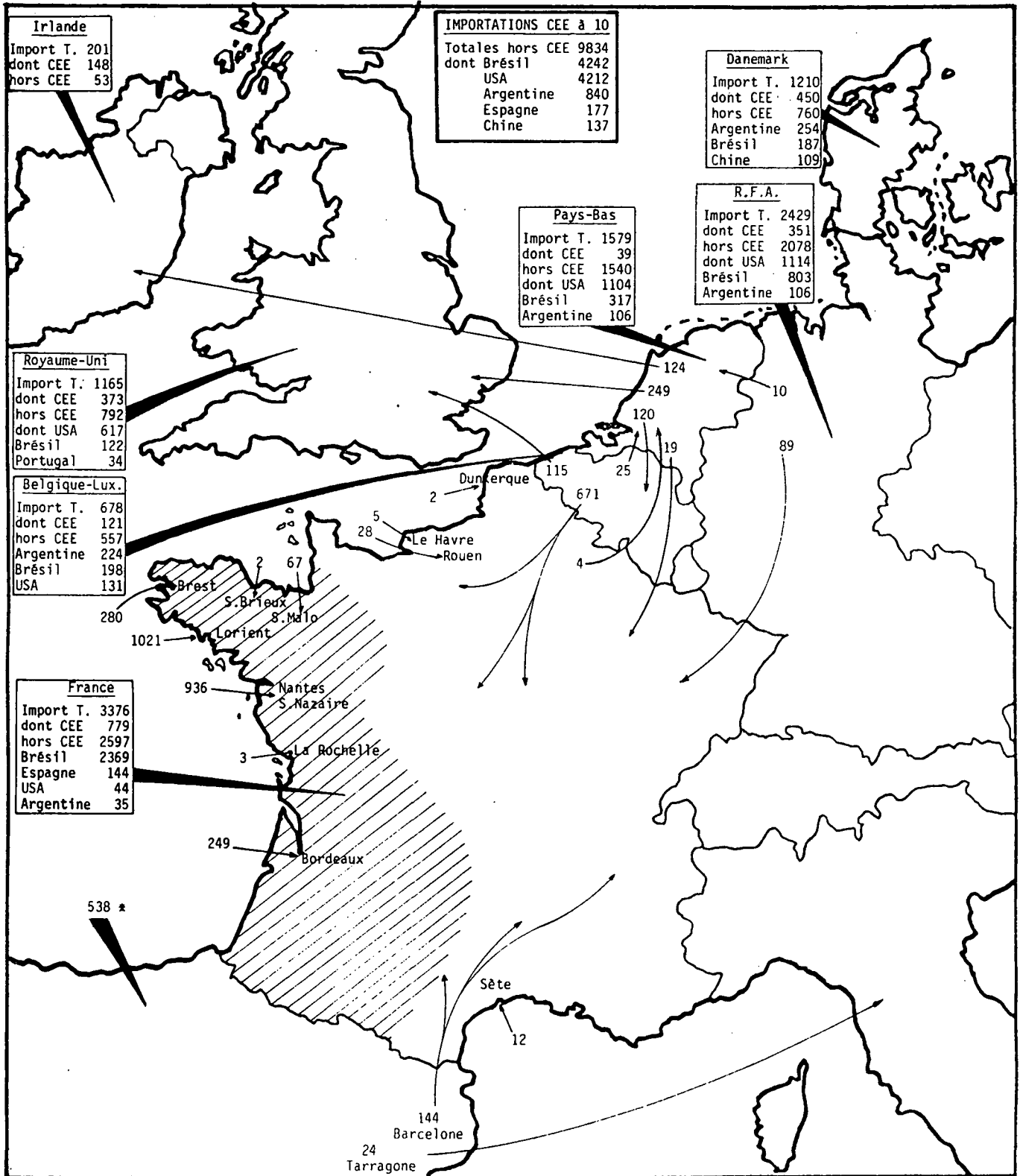
Mais une part notable des tourteaux importés ou issus des graines triturées en Europe, fait l'objet d'un trafic à grande échelle. C'est ainsi que les importations françaises transitant par d'autres pays de la CEE portaient en 1983 sur 779 000 tonnes (dont 671 000 tonnes en provenance de Belgique) soit près de 20 % de la consommation. L'importance de ces flux apparaît encore plus nette si l'on considère qu'ils approvisionnent entre les 2/3 et les 3/4 de l'espace géographique français (52), indicateur supplémentaire du niveau d'intégration de ce secteur à l'échelle européenne.

(51) V. LECLERCQ. La politique française d'approvisionnement en graines et tourteaux oléagineux : la place croissante du soja. C'est l'explication également donnée par le Syndicat Français de l'Industrie de l'Alimentation Animale.

(52) Rappelons qu'une grosse partie de la consommation de tourteaux s'effectue en Bretagne qui produisait en 1982 39 % des aliments composés nationaux, et des proportions voisines en production animales.

CARTE N° 14

IMPORTATIONS DE TOURTEAUX DE SOJA EN 1983 ET HINTERLANDS DES PORTS (1000 tonnes)



Source : NIMEXE et ports

Les chiffres d'importation par ports français sont des chiffres total tourteaux ce qui majore très légèrement.

(*) Source : Oil World

V.2.4. - Accélération de la concurrence entre les ports, et marginalisation de la façade méditerranéenne de la France.

Les évolutions quant à la part des différents ports français dans les importations de tourteaux (indicateur n°33) rendent compte elles aussi d'une vive concurrence.

INDICATEUR N° 33 - IMPORTATIONS TOTALES DE TOURTEAUX PAR PORTS en 1000 t. et en %

	1966/1968 *		1973/1975		1980/1982		1983	
	quantités	%	quantités	%	quantités	%	quantités	%
HAMBOURG			1921**		1946		1337	
ROTTERDAM								
ANVERS			232		66		109	
GAND			94		299			
DUNKERQUE	19	3.4	26	2.1	1		2	
LE HAVRE	3		7		12			
ROUEN	107	18.9	171	13.6	60	2.3	28	1.1
CAEN	32	5.7	19	1.5	5			
St. MALO	83	14.7	28	2.2	43	1.6	67	2.6
St. BRIEUC	3		8		1		2	
BREST	27	4.8	256	20.4	290	11.0	280	10.7
LORIENT	58	10.3	327	26.1	1126	42.8	1021	39.1
MONTOIR								
NANTES	109	19.3	111	8.8	583	22.2	936	35.8
St. NAZAIRE								
BORDEAUX	84	14.9	248	19.8	385	14.6	249	9.5
SETE	3				66	2.5	12	
MARSEILLE	28	5.0	31	2.5	35	1.3	1	
DIVERS	9		23	1.8	24	0.9	14	
TOTAL FRANCE = 100	565		1255		2631		2612	

Source : Direction des Ports et de la Navigation Maritime Annuaire Statistiques. Pour ports de la Mer du Nord : P. DUMONT et J.MASSON, op. cité.

* - Moyenne des deux années 1966 et 1968, ** - 1974.

Les ports de Brest, Lorient, Montoir et Bordeaux réalisent en 1983, 95% des importations françaises par mer contre 49 % en 1966/68 (53). On assiste ainsi à une quasi disparition des importations par les ports de la Manche directement concurrencés par ceux de Belgique et des Pays-Bas. La disparition est quasi totale pour les ports de la Méditerranée et se confirme en 1984. Elle résulte de la double concurrence des ports de la mer du Nord et des ports espagnols de Barcelone et de Taragone.

V.2.5. - Coûts, pratiques de transports et redéploiement des opérateurs.

Contrairement à une opinion courante, la marginalisation de certains ports, en particulier ceux de la façade méditerranéenne française ne résulte pas, ou pas uniquement, de leur moindre capacité concurrentielle face aux grands ports de la mer du Nord.

L'indicateur n°34 montre que les tirants d'eau ou les cadences de déchargement d'un port tel que Marseille/Fos-sur-Mer sont tout à fait comparables à ceux de leurs concurrents.

Parmi les multiples facteurs à prendre en considération pour expliquer cette marginalisation, il faut tenir compte d'un élément généralement souligné par les opérateurs du commerce international : le climat social qui ferait toujours précéder en France la grève à la négociation alors qu'une concertation plus institutionnalisée permettrait par exemple que le port de Gand soit particulièrement sûr. Ce facteur est relativisé par certains spécialistes qui insistent davantage sur d'autres facteurs, notamment sur les distorsions de concurrence dans le transport intra-européen.

Les tarifs officiels de transport fournis par la SNCF permettent une approche des conditions de la concurrence intra-européenne. La carte N°15 présente les coûts de transport depuis les principaux ports européens d'importation jusqu'à certains points significatifs de cette concurrence : Rennes pour les ports bretons ; Toulouse pour la concurrence entre Bordeaux et Barcelone ; Mâcon et Portes (région de Valence S/Rhône) pour la concurrence entre les ports du nord de l'Europe, les ports français de l'Atlantique et de la Méditerranée, et Barcelone. Nous pouvons voir ainsi que la région de Mâcon bénéficie de coûts officiels de transports plus favorables par GAND (54) que par les ports français de Montoir, Bordeaux et Le Havre.

(53) La quasi disparition des importations de tourteaux d'arachide (notamment à la suite du renforcement des législations contre l'aflatoxine) a renforcé cette polarisation, ces tourteaux étant souvent débarqués dans les petits ports.

(54) La plus grosse part des importations françaises de tourteaux en provenance de Belgique viennent de GAND.

INDICATEUR N°34 - CARACTERISTIQUES DES PRINCIPAUX PORTS IMPORTATEURS DE GRAINES ET DE TOURTEAUX OLEAGINEUX

Port	Zone ou installations	Tirant d'eau mètres	Tonnage des navires pouvant débarquer	Tonnages moyens constatés	Capacités de stockage en tonnes	Cadences de déchargement des navires en tonne/heure
HAMBURG			40.000 à 130.000		980.000 (*)	Selon les silos jusqu'à 1.200
AMSTERDAM			100 à 120.000		80.000	jusqu'à 3.300
ROTTERDAM	GEM BUNGE CARGILL	16 à 20	150 à 200.000		170.000 94.000 30.000	12.500 700
BRUXELLES	SAGMA SOBELGRA	10,3 16	40 à 50.000 125.000		120.000 (*) 106.000 (*)	1.100 2.000
BRUXELLES (1)	EUROSILO	13,5	70.000)	933.000 (*)	2.400
	G.G.T. (2)	13,5	70.000)
LA PALME		8,9	15.000	1.000		
LIÈGE		14,2	100.000	20 à 35.000	67.000	1.000
LUXEMBOURG		12,7	80.000	environ 20.000	100.000	1.400
MUNSTER/ Nantes/ Schwarze		12 à 14	140.000	16.000	80.000	2.500
REIMS		10,5	70.000	18 à 25.000	25.000	1.000
TOURNAI		12,5 à 14	55.000	7 à 8.000	20.000	500
MARSEILLE	FOS, terminal vrac	14 à 17,5	150.000		-	2.000
	CARONTE	8 à 10	20.000		20.000	400

(*) Total des capacités en céréales, graines oléagineuses et tourteaux.

(1) Forte activité de transit de graines et de tourteaux oléagineux vers la France, la RFA et les Pays-Bas.

(2) Approvisionne Vamomills, filiale de Vandemoortele, spécialisée dans la trituration des fèves de soja.

La capacité concurrentielle de GAND et ANVERS s'étend pourtant sur un espace plus large du fait que les prix effectifs peuvent être inférieurs aux tarifs officiels. Il en est semble-t-il aussi pour les transports depuis GAND et ANVERS vers la région du Rhône. Ce peut aussi être le cas vers d'autres régions. Ainsi, certaines usines d'aliments du bétail à l'est de la Bretagne ont parfois eu recours à des trains complets de tourteaux de soja depuis ANVERS ou GAND. C'est ainsi également que les spécialistes du Port Autonome de Bordeaux craignent de voir se développer une concurrence sur leur hinterland actuel par des trains complets chargés de tourteaux de soja et repartant avec du maïs. Cette concurrence est favorisée par le fait que le coût de la tonne/km se restreint avec la distance. Le coût officiel est de 39 centimes entre Lorient et Rennes et oscille entre 21 et 26 centimes sur les itinéraires GAND/MACON, MONTOIR/MACON ou BARCELONE/PORTES.

La capacité concurrentielle de GAND et ANVERS s'explique aussi par une plus grande intensité de trafic qui permet des économies dans les coûts de passage portuaires. Les navires de type "Panamax" en provenance des Etats-Unis (environ 60 000 tonnes de tourteaux) ou les navires plus petits (30 à 40 000 tonnes) en provenance du Canada, du Brésil ou de l'Argentine peuvent débarquer l'ensemble de leur cargaison à GAND ou ANVERS (55), alors qu'ils effectuent généralement plusieurs escales dans les ports français.

Il faut ajouter que cette intensité du trafic et l'existence d'un important tissu organisationnel peuvent permettre d'autres économies dans les coûts de passage portuaires, dans les coûts de stockage et dans les coûts de transport (56).

Ainsi, la marginalisation des ports de la façade méditerranéenne de la France tient à un ensemble de facteurs se renforçant les uns les autres. Ils ont conduit ces dernières années les opérateurs internationaux à préférer d'autres implantations.

(55) Seul Rotterdam peut accueillir des navires de 150 000 tonnes et plus mais la tendance serait, là aussi, à la réduction des tonnages des navires.

(56) Cf les observations réalisées par J. MASSON et P. DUMONT, op. cité.

Principal opérateur à l'importation de tourteaux de soja (seul opérateur à Sète), la Société Continentale Grains s'est réorganisée sur Taragone et Barcelone en raison semble-t-il de coûts de passage portuaire beaucoup plus faibles. Parallèlement, la société Cargill qui avait envisagé au début des années 1980 l'implantation d'une usine de trituration de soja à Marseille/Fos-sur-Mer s'est également centrée sur Barcelone. Selon certains de nos interlocuteurs, cette décision tenait au fait que la société Vandemoortele passait à cette même époque des accords avec la SNCF pour l'envoi des trains complets de tourteaux depuis GAND vers Valence et jusque vers Montélimar. Une usine de trituration à Marseille ne pouvait fonctionner que si elle était en mesure d'approvisionner une assez large partie du sud de la France.

Ainsi, aujourd'hui, une grande partie des régions avoisinant le canal rhodanien jusqu'à Montélimar est approvisionnée par GAND et ANVERS. Le proche pourtour méditerranéen et les régions proches des Pyrénées Occidentales sont approvisionnés essentiellement par la SNCF qui va chercher des trains complets à Barcelone.

Il semble cependant que les zones d'influence sont loin d'être clairement réparties. Ainsi par exemple, les trains complets en provenance de Barcelone (trois trains de 700 tonnes par mois) remontent jusqu'à Valence S/Rhône qui sert aussi de plate-forme d'éclatement pour des trains provenant également du nord de l'Europe. Ainsi également, il suffirait que l'actuel projet de construction d'une usine de trituration à Sète soit mis en oeuvre pour que les flux soient modifiés. Il s'agit d'un projet de Vandemoortelle qui hésite entre une implantation à Sète ou dans un port espagnol.

Du fait de la vive concurrence affectant ce secteur, on peut donc penser que sa restructuration est loin d'être terminée et que l'actuelle géographie des activités et des flux est sujette à de multiples évolutions.

**CHAPITRE VI - PRODUITS DE SUBSTITUTION AUX CEREALES (PSC) :
DE NOUVELLES CONCURRENCES**

VI.1. - UN FACTEUR DE DESTABILISATION DE LA BRANCHE CEREAALIERE EUROPEENNE

VI.1.1. - Une consommation en expansion directement concurrente des céréales

L'expression PSC peut recouvrir une gamme diverse de produits. On y inclut généralement les pellets de manioc, de patates douces, les sons de céréales, les tourteaux de germes de maïs, les pulpes de betteraves séchées ainsi que les pulpes de fruits séchés, le gluten de maïs, les marcs de raisins. Mais les industries de l'alimentation animale peuvent aussi utiliser des proportions variables de sous-produits laitiers et de graisses animales. C'est la combinaison de cet ensemble de sous-produits avec une utilisation accrue de tourteaux qui permet de baisser fortement l'utilisation de céréales. L'indicateur n°35 montre que le volume des importations dans la CEE a plus que quadruplé en dix ans.

Sur les 19 millions de tonnes d'importations en 1983, 14,1 sont des importations hors CEE. Ces importations équivalent à plus du double des importations européennes de maïs, ou aux 3/4 des importations de tourteau de soja (en la forme et dans les graines importées), ou encore au tonnage des exportations de blé tendre.

VI.1.2.- Un effet déstabilisateur

Nous avons vu au chapitre I la place importante des tourteaux et des PSC dans l'approvisionnement de l'élevage européen, particulièrement aux Pays-Bas, en Belgique et en RFA. Il s'ensuit une concurrence à la consommation animale de céréales.

Cette utilisation croissante de PSC était une réaction des industries de l'alimentation face à l'augmentation des prix des céréales qu'elles utilisaient jusque là.

Il s'en est suivi de plus bas coûts de production dans les régions concernées ce qui a, nous l'avons vu, contribué à l'accroissement plus rapide de certaines productions animales dans ces régions.

Nous avons fait état au chapitre III d'une certaine régression de ces importations par les ports bretons au cours de ces dernières années. Cette régression s'est effectuée à une période où la concurrence des PSC fut examinée à Bruxelles, ce qui donna lieu à des négociations avec la

Thaïlande pour que ce pays limite sa production pour l'exportation (57). Or, la régression des importations dans les ports bretons ne reflète pas un phénomène général, puisque les quantités importées ont continué de s'accroître pour l'ensemble de la CEE jusqu'en 1983. A la limitation des importations de manioc répond en effet un accroissement des importations d'autres produits, notamment le gluten de maïs en provenance des Etats-Unis.

INDICATEUR N°35 - IMPORTATION DE PSC DANS LA CEE en 1000 tonnes

Code Nimese		1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983
07.06.30	Manioc	2.073	2.227	2.984	3.801	5.976	5.375	4.866	6.677	8.101	6.342
07.06.90	Patates douces	177	115	55	9	6	81	324	88	66	157
23.02.01	Résidus de maïs ou de riz, max. 35% amidon	233	267	417	280	145	205	233	279	222	338
23.02.09	Résidus de maïs ou de riz - 35 % amidon	-	-	-	15	6	3	5	6	6	228
23.02.21	Résidus de blé max. 28% amidon	976	1.237	1.839	1.903	1.798	1.806	1.707	1.704	1.733	2.167
23.02.29	Autres résidus de céréales	-	-	-	-	-	-	5	6	2	39
23.03.15	Résidus amidonnerie de maïs 40% max. protéines	700	930	1.147	1.486	1.685	2.021	2.596	2.837	2.842	3.844
23.03.81	Pulpes de betteraves	133	176	365	401	256	224	190	284	390	1.048
23.03.90	Drèches de brasserie et de distillerie	64	57	94	116	161	204	290	365	377	1.302
23.04.06	Tourteaux de germes de maïs 3% mat.grasses	-	465	564	709	790	869	856	790	735	813
	3 à 4% mat.grasses	-	-	-	-	-	-	202	242	328	613
23.06.20	Marc de raisins	13	10	19	17	7	9	38	57	35	89
23.06.50	Déchets de fruits (1)	327	480	646	968	1.000	1.205	1.571	1.351	1.265	1.493
23.06.90	Autres	21	56	136	164	117	177	156	103	130	778
	TOTAL	4.717	6.015	8.266	9.869	11.947	12.179	13.039	14.788	16.221	19.051

* Y compris les échanges intra - CEE

(1) Glands de chênes, marrons d'inde et marcs de fruits (sauf raisins)

(57) Le premier accord entre la CEE et la Thaïlande visant à ce que cette dernière autolimit sa production, n'avait pas été vraiment respecté. Par contre, le second accord signé en 1982 a permis de limiter cette production, même si les effets de la contre-partie sous forme d'un appui à la diversification des cultures sont moins bénéfiques que prévu. Cf C. DANION. Le problème manioc, quelles alternatives pour paysan thaïlandais? et Europe-Thaïlande, l'accord imparfait. In : la lettre de SOLAGRAL N°35, mars 1985.

Les organisations de défenses des intérêts céréaliers européens n'avaient donc pas réussi jusqu'en 1983 à obtenir une stabilisation de ces importations, qui constituent aujourd'hui l'un des facteurs essentiels de la déstabilisation de la politique céréalière. Il semble toutefois que ces importations aient baissé en 1984 pour l'ensemble de la CEE.

VI.2. - UNE GEOGRAPHIE DES FLUX TRES PROCHE DES PORTS D'IMPORTATION.

La carte N°16 montre que l'essentiel du trafic de PSC concerne en 1983 l'arrière pays des grands ports du RANGE. Ces produits sont en effet pour la plupart d'une faible densité, et très volatiles. Aussi, le coût de transport représente vite une forte proportion de leur prix de revient. Ceci oblige à une utilisation très proche des lieux d'importation.

Certains produits échappent quelque peu à cette règle générale. C'est le cas des granulés de pulpes de betteraves séchées exportées des régions françaises productrices de sucre de betteraves (311 000 t. en 1983).

En ce qui concerne la France, les flux de PSC sont donc des importations concernant essentiellement les ports de Brest, Lorient et Montoir/Nantes/St. Nazaire. Les exportations partent pour l'essentiel du Bassin parisien et du Nord de la France vers la Belgique et les Pays-Bas.

VI.3. - DE NOUVEAUX AGENTS AGISSANT DANS LES SECTEURS DE L'ALIMENTATION ANIMALE

Au sein de cet ensemble de produits, seuls les sous-produits directs du travail des céréales allaient à l'alimentation animale jusqu'à une récente période. Il s'agit des produits désignés par les codes 23-02-01/09/021 et 029 de la nomenclature NIMEXE portée sur l'indicateur n°34. Ces produits concernaient en 1983 un volume de trafic à l'importation de 2 572 000 tonnes soit à peine 15 % de l'ensemble des PSC. Le reste concerne de fait, l'apparition de nouveaux produits, et souvent de nouveaux agents dans les secteurs de l'alimentation animale.

Les importations de farine et de pellets de manioc ou de patates douces (6,5 millions de tonnes en 1983 soit le tiers des importations de PSC) se sont développées du fait de l'extension des surfaces cultivées pour l'exportation, en Thaïlande essentiellement.

Leurs importations en Europe étaient effectuées pour 45 % à la fin des années 1980 par KROHN and Co (Hambourg). Le reste se partageait entre PETER CREMER et A. C. TOEPFER (Hambourg), TRADAX (filiale Suisse de Cargill), GRANARIA B.V. et TRAKULKAM FEED HOLLAND (Rotterdam).(58)

Les autres produits, soit environ la moitié des importations, concernent des sous-produits nouveaux jusque là plus ou moins jetés par les industries agro-alimentaires : sucrerie, distillerie, brasserie, amidonnerie, fabrication de jus de fruits, etc...

L'apparition de cette branche des PSC est donc bien significative des modifications continuent dans la configuration des agents économiques des secteurs de l'alimentation animale, tels que nous les avons mentionnés au chapitre II.

Plus des 2/3 des importations de PSC de la CEE entrent par le port de Rotterdam si l'on en juge par les observations effectuées. C'est le principal point d'entrée en Europe. Deux grosses sociétés effectuent la quasi totalité du transbordement (59), Koninklijke Bunge BV qui appartient à la firme Bunge Y Born et surtout le Gran Elevator Masstschappij (GEM). Constitué par des apports de capitaux de nombreuses sociétés, le GEM décharge environ 85 % des graines, dérivés et substitus arrivant à Rotterdam. En 1982, plus des 2/3 de son activité portaient sur les tourteaux, le manioc et les autres PSC.

L'ensemble de ces installations permettait en 1982 de décharger 13 000 tonnes à l'heure. Une grande partie des produits déchargés sont transbordés directement sur les péniches et autres moyens de transport vers les lieux de consommation intérieurs.

La tendance fut donc ces dernières années à l'accroissement des importations de PSC par ce port tandis que d'autres ports voyaient les leurs régresser ou stagner. Il semble qu'il soit trop tôt pour dire si cette tendance va se poursuivre. La même incertitude s'exprime vis-à-vis de l'évolution d'ensemble de la consommation de PSC et des effets de l'évolution de cette consommation sur la poursuite de la déstabilisation de la branche céréalière.

(58) Y. ANVROIN op. cité.

(59) Cf Catherine LAURENT. Principaux acteurs intervenant sur le port de Rotterdam dans le secteur des graines et des substituts, mai 1983

C O N C L U S I O N

Le XIX^e siècle nous laissait en héritage une économie diversement protégée et déjà très intégrée à l'espace international. Une branche des corps gras et des oléagineux très ouverte à la concurrence internationale et à l'activité des entreprises dites multinationales, coexistait avec une branche céréalière relativement protégée et dont l'expansion est ensuite permise sur la base d'une solide organisation paysanne et para-publique.

Cette intégration de l'agriculture française à l'espace international s'est fortement accrue depuis la seconde guerre mondiale ainsi que le montre l'analyse du chapitre II. Elle s'est accrue par la croissance des importations et des exportations qui occupent aujourd'hui une proportion du PNB jamais atteinte dans les périodes antérieures. Elle s'est accrue aussi par la transformation des processus de production. C'est ainsi que les anciennes formes de production en auto-consommation à la ferme sont détruites et recomposées à une échelle plus vaste. Les processus de production se sont considérablement allongés, donnant lieu à une circulation plus forte de produits, de capitaux, d'hommes, de techniques, etc.

Cette intégration croissante de l'agriculture à l'espace international entraîne de profondes modifications dans la configuration des agents sociaux concernés par la production dite agricole. On constate une régression de la place des agriculteurs et la croissance de la place des agents du commerce, de la transformation, de la distribution, et bien entendu du transport. Il s'ensuit une plus grande hétérogénéité des intérêts, et en particulier une érosion du "Pacte social" qui s'était défini à la fin du siècle dernier entre l'Etat français et la paysannerie. Ce pacte portait sur la protection des branches céréalières et animales ainsi que sur l'appui à certaines formes d'organisations paysannes. Un tel consensus est plus difficile à réaliser avec cette croissance de la place des agents du commerce, du transport, de la transformation, de la distribution, porteurs d'autres logiques économiques, n'ayant pas par exemple les mêmes revendications sur la protection ou sur le niveau des prix à la production agricole.

Les mutations qui affectent l'espace international renforcent cette hétérogénéité des intérêts, qu'il s'agisse de l'intégration de l'agriculture française dans l'espace européen, du passage des formes d'intégration coloniale au développement des échanges atlantiques et aux nouveaux échanges nord/sud (en particulier l'apparition de nouveaux fournisseurs de tourteaux et de PSC) ou qu'il s'agisse de l'instabilité des prix et des monnaies.

Ces mutations ont pesé sur les mouvements de spécialisation des productions animales et végétales en Europe comme le montre le Chapitre III. On

constate un relatif déplacement d'une partie de la production animale européenne vers les arrières-pays des grands ports d'importation d'aliments du bétail à bas prix relatifs : le RANGÉ et la Bretagne. Ce mouvement contribue à accroître les volumes de transports, et à développer le rôle des agents non agricoles dans les secteurs de l'alimentation animale. Il s'accompagne d'un mouvement de spécialisation d'autres régions en céréales ce qui se traduit par un appauvrissement relatif du tissu économique et social de certaines de ces régions. On peut se demander si nous n'allons pas vers une polarisation plus forte de l'activité agro-alimentaire sur l'arrière-pays des grands ports de la mer du nord au détriment d'une grande partie de l'espace français et de l'Europe du Sud.

Nous n'avons pas perçu pour le moment des signes certains d'inversion de ces mouvements même si certaines données montrent par exemple que le bassin parisien pourrait redévelopper certaines productions animales.

Ces constats du chapitre III montrent que la plus grande sensibilité de l'espace interne aux mouvements affectant l'espace international peut entraîner des modifications dans les flux et dans les chaînes de transports. Les constats des chapitres suivants apportent des confirmations supplémentaires. Ainsi, dans une conjoncture de forte concurrence sur les marchés intérieurs et internationaux des céréales, l'actuelle baisse du prix du blé a de fortes chances de favoriser une plus forte utilisation par les animaux en France même. Les flux de transports ne manqueront pas d'en être affectés.

Pour leur part, les évolutions des caractéristiques portuaires dans les pays importateurs peuvent favoriser telle ou telle catégorie de ports exportateurs et infléchir les chaînes d'acheminement depuis les hinterlands vers les ports. La concurrence entre les ports à l'échelle européenne conduit à des changements de chaîne, telle l'apparition récente de GAND dans l'exportation d'orges françaises vers l'Arabie Saoudite.

Le secteur des graines oléagineuses et des tourteaux est certainement encore plus sensible, comme le montrent les flux vers le nord de l'Europe de graines produites en France. Le rôle central et accru des entreprises multinationales dans l'importation de tourteaux et de graines, comme dans la trituration de ces dernières (et la concurrence entre ces entreprises), déterminent en grande partie l'orientation des flux et l'organisation des chaînes. L'abandon des ports français de la méditerranée au profit de Barcelone et de Taragone en témoigne.

Le développement des infrastructures portuaires, permettant l'accueil de gros navires et des déchargements rapides, est un facteur important dans l'orientation des flux, comme en témoigne la part croissante des ports de Brest, Lorient, Montoir, et Bordeaux dans les importations de tourteaux de soja, et la quasi disparition des importations par les ports de la Manche, concurrencés par ceux de Belgique et des Pays-Bas. Les progrès dans

l'organisation intérieure des transports, notamment ceux accomplis par la SNCF, favorisent ces évolutions.

La sensibilité de l'espace interne aux mouvements affectant l'espace international est toute aussi marquée dans le secteur des produits de substitution aux céréales quoique le trafic intérieur de ces produits soit plus restreint. Nous avons observé une baisse des volumes importés dans les ports français en particulier à Lorient. L'accroissement ou le maintien des importations dans d'autres ports, en particulier à Rotterdam, continue de favoriser l'élevage dans leur hinterland et d'accroître la concurrence à l'utilisation de céréales. Et l'apparition de ces nouveaux produits renforce l'hétérogénéité des intérêts dans les secteurs de l'alimentation animale puisqu'elle permet l'introduction dans ces secteurs de nouveaux agents fournisseurs de produits essentiellement importés et à très bas prix.

Les études menées nous semblent donc montrer la pertinence des hypothèses formulées, ce qui conduit à une double orientation pour la poursuite des travaux.

Il convient en premier lieu de poursuivre et d'approfondir les enquêtes amorcées. Le jeu d'indicateurs ici construit et présenté sous forme de tableaux et de cartes peut donner lieu à un suivi annuel. Des enquêtes doivent permettre de repérer plus concrètement les chaînes de circulation. D'autres enquêtes peuvent porter sur tel ou tel enjeu particulier.

En second lieu, une attention toute particulière doit être apportée aux problèmes ayant trait aux modes de régulation de ces secteurs de l'alimentation animale. La régression de la maîtrise de l'Etat et des agents économiques internes à l'espace français sur la régulation de ces secteurs est manifeste. Mais il n'y a pas un nouveau pôle effectif de régulation. La CEE semble surtout être pour le moment le lieu central d'affrontement des diverses positions, sans que des consensus effectifs soient établis, acceptés et traduits en une politique cohérente.

Ainsi par exemple, la marginalisation des ports français de la méditerranée dans le trafic agro-alimentaire, au profit des ports espagnols et de ceux de l'Europe du Nord, traduit une évolution qui doit être prise en considération au moment où la France et la CEE ont à redéfinir leur politique vis-à-vis de l'Europe du Sud et de la Méditerranée, du fait de l'élargissement de la CEE à l'Espagne et au Portugal. Il faut pouvoir comprendre la nature des nouvelles configurations économiques et sociales qui se définissent, pour que les projets concernant la régulation de ces secteurs aient quelques chances d'avoir prise sur les réalités.

B I B L I O G R A P H I E (*)

O U V R A G E S G E N E R A U X

- . **ANDRIEU H. et al.** - Atlas des transports de marchandises tome 1. Transports interrégionaux par branche d'activité. La documentation française, 1984, 96 P.
- . **AYDALOT P.** - Dynamique spatiale et développement inégal - Paris : Economica, 1980, 352 p.
- . **BAUCHET P.** - L'économie du transport international des marchandises air et mer. Paris : Economica, 1982, 587 p.
- . **BANQUE MONDIALE** - Rapports annuels sur le développement dans le monde.
- . **CHESNAIS M. et al.** - Transports et mutations actuelles. Paris Ed. CDU/SEDES. Dossiers des images économiques du monde, 1983, 218 p.
- . **GUIGOU J.L.** - Théorie économique et transformation de l'espace agricole, 1972.
- . **INSTITUT FRANCAIS DES RELATIONS INTERNATIONALES** - Rapports Annuels (RAMSES) sur le système économique et les stratégies. Paris, Economica.
- . **INRA/ESR MONTPELLIER** - Laboratoire d'Economie Internationale. Rapport d'activité 1982-1984. Déc 1984, 69 p.
- . **LESOURNE J.** - Les milles sentiers de l'avenir, Seghers, 1981, 372 p.
- . **MALASSIS L.** - Economie agro-alimentaire tome 1 : économie de la consommation et de la production agro-alimentaire, Cujas, 1973, 437 p.
- * **MARLOIE M.** - L'internationalisation de l'agriculture française. Paris. Econ. et Hum. Les Ed. Ouvrières, 1984, 143 p.
- * **MARLOIE M.** - Interrelations entre le complexe de la production animale et les volumes, les flux et les chaînes de transport d'aliments du bétail et de produits animaux. Présentation du programme de recherche INRA, mai 1981, 28 p.
- . **MERLE M.** - Forces et enjeux dans les relations internationales. Paris Economica, 1981, 416 p.
- . **MERLE M.** - La politique étrangère. Paris. PUF. Coll. Perspectives internationales, 1984, 218 p.
- . **OCDE** - L'interdépendance économique mondiale et l'évolution des relations nord-sud. Paris, 1983, 89 p.
- . **POLANYI K.** - La grande transformation. Aux origines politiques et économiques de notre temps. 1944. Traduction en français. 1983. Gallimard Bibliothèque des Sciences Humaines 419 p.
- . **PONSARD C.** - Histoire des théories économiques spatiales. Paris. A. Collin, 1958.
- . **ZORGBIBE C.** - Les relations internationales. Paris, PUF Thémis, 1978, 388 p.

(*) Les références précédées d'un * désignent des études réalisées en totalité ou en partie dans le cadre de la présente recherche.

C H A P I T R E I

L'HERITAGE HISTORIQUE : AU XIXÈ SIECLE, REVOLUTION

DES TRANSPORTS ET STRUCTURATION DES ECHANGES

- . **AUGE LARIBE M.** - La politique agricole de la France de 1880 à 1940. PUF 1950
- . **BAIROCH P.** - Commerce extérieur et développement économique de l'Europe au XIXè siècle. Paris/La Haye, Mouton/EHESS. 1976, 355 p.
- . **BARRAL P.** - Les agrariens français de Méline à Pisani. A. Colin 1968.
- . **COUSSY J.** - La politique commerciale du second empire et la continuité de l'évolution structurelle française. Cahiers de l'ISEA. Série P N°6 décembre 1961
- . **DUBY. G et WALLON A.** (dir.) - Histoire de la France Rurale. Vol 3 et 4. Paris : Seuil 1976.
- . **HOUE P.** - Les étapes du développement rural. Paris les Ed. Ouvrières, Econ et Hum. 1972.
- . **INSEE** - Annuaire statistique 1951. Récapitulatif des données depuis la fin du XVIIIè siècle.
- * **MARLOIE M.** - La stratégie alimentaire de la France au XIXè siècle. A paraître in Cahiers de l'ISMEA en 1985.
- . **SERVOLIN C.** - Les politiques agricoles. Paris INRA/ESR. Février 1984, 157 p. A paraître in Traité de Sciences Politiques. Tome IV. PUF - 1985.
- . **TOUTAIN J.C.** - Le produit de l'agriculture française de 1700 à 1958. in Histoire quantitative de l'économie française, Paris - Cahiers de l'ISEA, série A-F. Supp. N°115 juillet 1961, tome 1 : 216 p. ; tome 2 : 283 p.
- . **TOUTAIN J.C.** - La population de la France de 1700 à 1959, in Histoire quantitative de l'économie française. Paris - Cahiers de l'ISEA, série A-F N°3 supp. N°133, janv. 1963. 247 p.
- . **TOUTAIN J.C.** - Les transports en France de 1830 à 1965, in Histoire quantitative de l'économie française. Paris - Cahiers de l'ISEA, série A-F, 9, Economie et Société, sept-oct. 1969
- . **TRACY M.** - Agriculture in Western Europe. Challenge and response. 1880-1950 London - Toronto - Sydney - New-York Ed. Granada. 1982. 419p.
- . **WEILLER J.** - Echanges extérieurs et politique commerciale de la France depuis 1870. Paris - Cahiers de l'ISEA. Tome 3, N°10, oct. 1969. pp. 1745-1878.
- . **WRIGH G.** - La révolution rurale en France. Ed. de l'Epi 1967.

C H A P I T R E II

L'ENVIRONNEMENT ECONOMIQUE : LE MOUVEMENT D'INTERNATIONALISATION DEPUIS LES ANNEES 1950

- . **BANQUE MONDIALE** - Op. Cité in ouvrages généraux.
- . **CENTRE FRANCAIS DU COMMERCE EXTERIEUR** - D.A.A. Département de l'Information Economique. Statistiques des échanges agro-alimentaires de la France par origine et destinations (1961 - 1981).
- . **COLIN J.** - Stratégies logistiques : analyse et évaluation des pratiques observées en France. Centre de Recherche d'Economie des Transports et Faculté des Sciences Economiques Université d'Aix - Marseille II. Thèse. 1981. 268 p. + annexes.
- . **CHALMAIN P.** - L'analyse par filières appliquée aux marchés internationaux des produits agricoles, in : les marchés internationaux des matières premières. Paris Economica. 1982, pp. 105-117.
- . **CHARLES ROBERT (sté)/INRA/SIDO.** - Rapports annuels sur les tourteaux et les protéines.
- . **EUROSTATS** - Annuaire de statistique agricole.
- . **FONDS MONETAIRE INTERNATIONAL (FMI)** - Statistiques financières internationales.
- . **GENERAL AGREEMENT FOR TARIFFS AND TRADE (GATT)** - Rapports annuels sur le commerce international.
- * **HAREL M. et MARLOIE M.** - Instabilité et concurrence. Indicateurs de prix et de rapports de prix jouant sur l'évolution des secteurs de l'alimentation/production animale en Europe. INRA. Document de travail - 1982. 49 p.
- . **INSEE** - Série C. Rapports annuels sur les comptes de l'agriculture et les comptes de la Nation.
- . **INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS** - Rapports de la journée d'étude sur : Demande de transport de marchandises et organisation des chaînes de transport terrestre. 23 juin 1983.
- . **LE ROY P.** - Le problème agricole français. Paris Economica. 1982, 151 p.
- . **MALASSIS L.** - Op. Cité in, ouvrages généraux.
- . **MARLOIE M.** - Le marché mondial des tourteaux oléagineux : une nouvelle division internationale du travail. Paris INRA/ESR/GEREI, février 1974, 59 p + annexes.
- . **MARLOIE M.** (Coll. HAREL, Monique) - Bilan d'approvisionnement en protéines de l'élevage français de 1955 à 1973. Paris : INRA/ESR/GEREI. Juin 1976. 51 p.
- . **MARLOIE M.** (Coll. CHABERT J.P. et HAREL M.) - Approvisionnement de l'élevage français en céréales et courants d'échanges internationaux de céréales et de produits animaux. Paris INRA/ONIBEV. 1977. 180 p.
- . **MARLOIE M., TUBIANA L. (coll. HAREL M.)** - Les position des agents économiques intéressés par les alternatives marchandes de l'approvisionnement en protéines de l'élevage français. Paris : INRA/ESR/CEREI juin 1976. 37 p.
- . **OCDE** - Op. Cité in ouvrages généraux.
- . **OFFICE NATIONAL INTERPROFESSIONNEL DES CEREALES (ONIC)** - Rapports annuels.
- . **SERVICE CENTRAL DES ETUDES ECONOMIQUES ET STATISTIQUES (SCEES).** - Annuaire de statistique agricole. Bilan fourragers 1970-1978. S N°34 oct. 1981 et relevé des ressources fourragères depuis 1978.
- . **TUBIANA L.** - Le commerce mondial des produits agricoles : de la régulation globale au fractionnement des marchés. In : Cahiers de l'ISMEA. Economies et Sociétés, série P. N°28. 1984. pp. 125-156.

C H A P I T R E III

EVOLUTION DANS LA LOCALISATION SPATIALE DES ACTIVITES

- * **ANVROIN Y.** - Internationalisation de l'approvisionnement de l'élevage breton. Mémoire INRA/ESR Rennes, 1980, 103 p. + annexes.
- * **BEAULIER M., QUINTIN Y** - La production animale et les transports. Un exemple ; La Bretagne, Document de travail, Oct, 1979. 99 p.
- . **CHAMBRE REGIONALE D'AGRICULTURE DE BRETAGNE** - La filière aliments du bétail en Bretagne (J. DAVID). avril 1984. 27 p.
- * **CHANTEAU J.P.** - Les enjeux de la fabrication des aliments à la ferme dans les élevages porcins en Bourgogne. Mémoire INRA/ENITA. Sept. 1981. 70 p. + annexes
- * **DUMONT P., MASSON J.** - Influence des ports du RANGE sur la délocalisation de l'élevage vers le nord de la CEE. INRA/IAM/LEI - ISA Beauvais. février 1985. 60 p. + annexes.
- . **EUROSTATS** - Annuaire de statistiques agricoles,
- . **EUROSTATS** - Annuaire de statistiques régionales 1981 et 1983 et données fournies par les services d'Eurostats de Luxembourg.
- * **GOUBAULT F.** - La dynamique de la filière française du "poulet export" et ses implications; INRA/ISA Beauvais 1983. 84 p. + annexes.
- * **GOURVENEC M. et PASCARD B.** - La baisse du prix des céréales : facteur potentiel de délocalisation de l'élevage porcin de Bretagne vers les zones céréalières ? INRA/ESA Angers. Sept 1984. 222 p.
- . **MARLOIE M.** - Approvisionnement de l'élevage français en céréales ... op. Cité in Chapitre II.
- . **SCEES ET SERVICES STATISTIQUES DE BELGIQUE ET DE R.F.A.** - Annuaire nationaux de statistique agricole.
- * **SENIUK A.** - Analyse statistique des mouvements de délocalisation des productions animales en Europe. A paraître.
- . **STATISTIQUES PORTUAIRES** - De Brest, Lorient, Nantes, St. Nazaire, Montoir.

CHAPITRE IV

CEREALES :

UNE GEOGRAPHIE DES FLUX SUJETTE A D'IMPORTANTES EVOLUTIONS

- . **COMMISSION DES COMMUNAUTES EUROPEENNES** - Le rôle des ports de la communauté pour le trafic des céréales et des farines. Série Informations internes sur l'agriculture. N°122 à 127 et 155-161, février 1974 à Août 1975.
- . **DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIME** - Annuaire statistiques.
- * **DUMONT P.** - Hambourg : trafics de graines et de substituts. INRA/IAM/LEI - ISA Beauvais, février 1985. 82 p.
- . **EUROSTATS** - Annuaire de statistique des échanges extérieurs (NIMEXE).
- * **FRISSART S.** - Rouen. Port Céréaliier. Mémoire INRA/ESA Angers, juillet 1983, 79 p. + annexes.
- . **KAYSER O.** - Voies navigables. Recherche de nouvelles variables explicatives du trafic céréaliier. 1981. 33 p.
- * **MARLOIE M.** - Enquête auprès des Ports Autonomes, des Directions Régionales de l'Equipement et de certaines Chambres de Commerce.
- . **MARLOIE M.** - Problèmes de stratégies alimentaires et analyse des flux d'exportation des céréales européennes IAM-LEI/INRA. Programme EGECOM. Communication au Séminaire de Rabat février 1985. 39 p.
- * **MASSON J.** - Anvers et Gand : trafics de grains et de substituts INRA/IAM/LEI - ISA Beauvais, février 1985. 114 p.
- . **ONIC** - Rapports Annuels.
- . **ONIC** - Bureau des Etudes Economiques. Statistiques sur les mouvements de céréales et brochures sur les exportations de céréales.
- . **ONIC** - Région de Montpellier Exportation de céréales. Campagne 1983/84. région Languedoc-Roussillon. 33 p.
- . **OFFICE NATIONAL DE LA NAVIGATION / Port autonome de Marseille** - Etude de la desserte par voie fluviale de l'agglomération marseillaise. Etude réalisée par ACT/Etudes et Recherches Economiques et Industries. Juin 1983. 59 p. + annexes 195 p.
- . **SAINT-ELOI J.P.** - Les transports de céréales, région de Haute Normandie. Direction Régionale de l'Equipement. Cellule économique des Transports Régionaux. Août 1984. 65 p. + annexes.
- . **TRANSPORTS ETUDES RECHERCHES (TER)** - Recherche de nouvelles variables explicatives. Trafic du rail. Céréales. Juin 1982. 71 p.

C H A P I T R E V

TOURTEAUX ET GRAINES OLÉAGINEUSES :

L'IMPOSSIBLE DEVELOPPEMENT AUTOCENTRE

- . AGRA - Alimentation - AGRA - Europe - AGRA - France.
- . BERLAN J.P. et al. - Blé et soja, pénurie sur commande ? La recherche. Mai 1975 pp. 408-417.
- . CHARLES ROBERT (Sté)/INRA/SIDO - Rapports annuels sur les tourteaux et les protéines.
- . CETIOM - Informations statistiques.
- * DESROCHETTES M. - Productions animales. Aliments du bétail et importations de tourteaux de soja. Quels enjeux pour Midi-Pyrénées. Mémoire INRA/ESA. Purpan, mai 1983. 188 p.
- . DIRECTION DES PORTS ET DE LA NAVIGATION MARITIME - Annuaire statistiques.
- * DUMONT P. - Hambourg, op. Cité in chap VII.
- . ENTREPRISES AGRICOLES N°179 mai 1985 - Dossier sur les oléagineux
- . EUROSTATS - Annuaire de statistique des échanges extérieurs (NIMEXE).
- * INRA/IAM/LEI - FIDENE - CEE/BRESIL - Crise de l'économie du soja. Compte rendu d'un séminaire de travail 25 au 25 mai 1984. A paraître.
- * LECLERCQ V. - "La politique française d'approvisionnement en graines et tourteaux oléagineux. Mémoire de DEA à l'IEDES. Paris, février 1983, 81p.
- * LECLERCQ V. - Des intentions à la réalité, CNTA, histoire d'une faillite. La lettre de SOLAGHAL. Sept 1984, pp. 6, 11 et 12.
- * MARLOTE M. - Enquête auprès des ports autonomes des Directions Régionales de l'Équipement et de certaines Chambres de Commerce.
- . MARLOTE M. - Tourteaux et graines oléagineuses en Europe : l'impossible développement autocentré. in CEE/Brésil crises de l'économie du soja. Actes du séminaire LEI/INRA - FIDENE/UNIJUI. 23-25 mai 1984. pp. 149) 167.
- * MASSON J. - Anvers, Gand, op. Cité in chap VII.
- * MULLER J. - "Essai d'analyse des interrelations entre une région française et les espaces internes d'autres régions du monde par les flux internationaux de produits. Le cas de l'élevage en Aquitaine". Reprise d'un mémoire ENSA. Dijon. Février 1982, 235 p.
- . OIL WORLD STATISTICS - oilseeds - oils fats - oilmeals.
- . POLY J. - L'approvisionnement de la France en aliments riches en protéines destinées aux animaux domestiques, INRA, RUNGIS, 1977.
- . SNCF - Tarifs CEREPORF applicables aux envois de céréales par trains complets 1/8/1983 et actualisation pour certains trajets au 1/8/1984.

C H A P I T R E VI

PRODUITS DE SUBSTITUTION AUX CEREALES (PSC) :

DE NOUVELLES CONCURRENCES

- AGRA - Alimentation. AGRA - Europe. AGRA - France.
- * DANION C. - Le problème manioc, quelles alternatives pour le paysan thaïlandais ? Mémoire CNEARC. 1985.
 - * DANION C. - Europe - Thaïlande, l'accord imparfait in : la lettre de SOLAGRAL N°35, mars 1985.
 - . EUROSTATS - Annuaire de statistiques des échanges extérieurs (NIMEXE).
 - . FEDERATION EUROPEENNE DES FABRICANTS D'ALIMENTS COMPOSES (FEFAC) - Rapports annuels.
 - * LAURENT C. - "Principaux acteurs intervenant sur le port de Rotterdam dans le secteur des grains et des substituts". 1983, 27 p.

