

LA PRODUCTION ANIMALE ET LES TRANSPORTS

Un exemple : LA BRETAGNE

Octobre 1979

Marc BEAULIER

Yves QUINTIN



Cette étude constitue une première approche des relations entre l'économie agricole et les flux de transport qu'elle génère.

Elle a été effectuée pour le compte du Service d'Analyse Economique du Ministère des Transports, élaborée par Marc Beaulier et Yves Quintin, et rédigée de manière définitive par Marc Beaulier.

Elle a été dirigée par Monsieur Marloie, Station Centrale d'Economie et de Sociologie Rurales de l'Institut National de la Recherche Agronomique, et supervisée par C. Reynaud du S.A.E. et Philippe Laredo de la Mission de la Recherche Transport.

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION

PARTIE I - DONNEES SUR L'ENVIRONNEMENT

- 1 - L'agriculture et l'élevage en Bretagne
- 2 - Les rapports production - commercialisation
- 3 - Les transports en Bretagne

PARTIE II - LA BASE STATISTIQUE

- 1 - Description
- 2 - Les critères de choix des données
- 3 - Limites et remarques
- 4 - Les tableaux obtenus

PARTIE III - LE COMMERCE INTERIEUR

Section I le commerce intrarégional

- 1 - Le rôle de ce commerce dans l'ensemble des flux
- 2 - L'analyse par produit
- 3 - La structure par mode de transport

Section II le commerce interrégional

- 1 - La Bretagne dans les échanges interrégionaux en France
- 2 - Les soldes interrégionaux
- 3 - Evolution et cadre
- 4 - La structure régionale
- 5 - La structure par mode de transport

Conclusion

PARTIE IV - LE COMMERCE INTERNATIONAL

- 1 - La Bretagne dans les relations internationales françaises
 - 2 - Les flux internationaux : analyse globale
 - 3 - L'analyse par produit
 - 4 - Les soldes internationaux
 - 5 - L'analyse par mode de transport
 - 6 - L'origine et la destination du commerce international
 - 7 - Approche qualitative
- Conclusion**

CONCLUSION

ANNEXES

Annexes Partie I

Annexes Partie II

Annexes Partie III et IV

Annexes Partie III

Annexes Partie IV

Annexe V Commercialisation, production et transport.

Liste des personnes et organismes

INTRODUCTION

Alors que pour la plupart des secteurs de l'économie il existe une relation relativement discernable entre l'évolution de la production et celle des flux de transport, telle ne paraît pas être le cas de l'agriculture ou aucun lien visible entre le développement de la production et celui des flux n'a été mis en évidence.

Cette constatation est à l'origine de ce travail. Une constatation en forme de question, puisque poser l'absence de corrélation apparente conduit à se demander pourquoi et comment y remédier.

Pour aborder ce problème on a choisi le cas particulier de la Bretagne et de son élevage, méthode qui présentait l'avantage à la fois de centrer l'observation sur un espace plus restreint - donc de faciliter l'analyse - et de réaliser une étude à l'aide de données originales parce que non encore exploitées.

La réponse à la question principale pouvait à priori être trouvée dans trois directions :

- une production ne concerne les transports qu'à partir du moment où elle est commercialisée. Ceci conduit à s'intéresser non pas à la production agricole mais aux quantités commercialisées et aux variables qui accroissent ou diminuent la part de cette commercialisation.

- par contre une production, même non commercialisée, peut mettre en œuvre des matières premières (engrais, aliments du bétail) qui sont eux, commercialisés et transportés.

- un même produit peut être échangé plusieurs fois entre sa fabrication et son utilisation finale : c'est l'allongement des chaînes.

De là l'intérêt de l'économie de l'élevage dans laquelle interviennent ces trois phénomènes.

Le choix de la Bretagne est lié aux débats actuels à propos de la concurrence pour l'alimentation animale entre la céréaliculture du Bassin Parisien et marché mondial des aliments du bétail (manioc, tourteaux, mélasses, etc . . .).

La description des flux permet en effet d'éclairer les différents aspects de cette concurrence : entre les régions françaises, entre certaines régions (Bassin Parisien) et pays étrangers, entre pays étrangers eux-mêmes. La base statistique du Service d'Analyses Economiques se révèle ici être un outil précieux qui permet, grâce aux divisions régionales et par groupe de pays, de mesurer les différents flux par origine et destination et donc d'évaluer les rapports de concurrence entre les différents partenaires de la Bretagne.

Cette concurrence sur les marchés agricoles, conditionne, avec d'autres facteurs dont nous ne parlerons pas ici (décisions politiques, prix . . .), l'évolution des infrastructures de transport existant en Bretagne. Par exemple le développement des importations de produits tels le soja ou le manioc a des répercussions sur l'équipement et le rôle des ports.

Là encore la base statistique nous permet d'analyser la répartition modale et son évolution, donc la concurrence effective existant entre les modes de transport, maritime, ferroviaire et routier.

Cette concurrence et celle qui règne sur les marchés agricoles jouent toutes les deux sur l'évolution des flux et donc sur le développement futur des infrastructures, qui induiront à leur tour de nouveaux flux. On retrouve ici la question initiale de la corrélation entre le développement de la production et plus généralement des conditions de l'élevage breton d'une part, et des transports d'autre part.

La réponse à ces questions, compte tenu du matériel dont nous disposons nous a conduit à suivre un cheminement en quatre étapes. Chacune correspond à un problème qui s'est posé et auquel il a fallu apporter des éléments provisoires de réponses.

. La première partie correspond à la description et à une brève analyse de l'environnement, du cadre de l'étude ; l'élevage breton et notamment les rapports production - commercialisation, les transports en Bretagne.

. La seconde cherche à rendre compte, de la manière la plus précise possible, des caractéristiques de l'outil original dont nous disposons : la base statistique. La description que nous en avons faite correspond à une méthode d'approche particulière, ordonnée en fonction des objectifs de l'étude. Notre propos a été également de tester cet outil et de faciliter des traitements et études ultérieurs partant de cette même base.

. La troisième et la quatrième partie correspondent aux deux grands types de transport que l'on a rencontrés, l'un intérieur, l'autre international. Ces deux parties nous permettent de traiter les questions essentielles que nous nous posions.

PARTIE I - DONNEES SUR L'ENVIRONNEMENT

INTRODUCTION

1 - L'AGRICULTURE ET L'ELEVAGE EN BRETAGNE

- a) Quelques traits caractéristiques de l'agriculture bretonne
- b) Quelques traits caractéristiques de l'élevage breton
 - 1) les produits amonts
 - 2) l'élevage
 - 3) les produits avals

2 - PRODUCTION ET COMMERCIALISATION

- a) les céréales
- b) les autres produits

3 - LES TRANSPORTS EN BRETAGNE

- a) la route
- b) le fer
- c) la voie maritime
- d) les autres modes de transport

ANNEXES

1 - UTILISATION DE LA S.A.U.

A : en 1971 B : en 1975 C : en 1977

2 - LES PRODUITS DESTINES A L'ALIMENTATION ANIMALE

A : en 1971 C : en 1977
B : en 1975 D : les aliments composés

3 - LES PRINCIPAUX PRODUITS DE L'ELEVAGE

A : 1971/1973 B : 1975/1977

4 - LES RAPPORTS COMMERCIALISATION - PRODUCTION DANS LES CEREALES

Après la présentation de l'élevage breton nous examinerons, en prolongement et dans le but d'éclairer la question essentielle de l'étude, les rapports existants entre la production et la commercialisation du produit concernant l'élevage.

Nous terminerons cette première partie introductive par une rapide description des transports en Bretagne.

1 - L'AGRICULTURE ET L'ELEVAGE EN BRETAGNE

a) Quelques traits caractéristiques de l'agriculture bretonne

- La population active dans l'agriculture atteignait en 1968, 330.000 personnes, sur les 1.007.000 actives en Bretagne, soit 33 %, ce qui était largement supérieur à la moyenne nationale (15 %).

Ces actifs représentaient 11 % des actifs agricoles en France ; c'est dire l'importance numérique de la population agricole bretonne.(1)

En 1975 le premier pourcentage, celui des actifs agricoles, est tombé à 20,6 % ce qui reste supérieur à la moyenne française (12 %).

Ces premiers chiffres rappellent que la Bretagne est essentiellement une région agricole et que son poids relatif, tout au moins en ce qui concerne la main-d'œuvre est plus fort que la moyenne française.

- La Bretagne est aussi caractérisée par la taille de ses exploitations.

Sur l'ensemble de la région la superficie moyenne des exploitations en 1970 était de 11,7 hectares, soit nettement plus faible que celle de la moyenne française.

En 1975 la taille de l'exploitation bretonne atteint 14,7 hectares. Cette croissance importante traduit une phase de concentration de la propriété. Cependant la Bretagne reste relativement une région de petites structures puisque cette même année la taille moyenne des exploitations françaises est supérieure à 20 hectares.

Toujours en 1975 la Bretagne comptait 130.000 exploitations et seules 2.000 d'entre elles atteignaient ou dépassaient la surface de 50 hectares. La faible taille des exploitations contraint beaucoup d'agriculteurs à chercher des productions intensives apportant une forte valeur ajoutée.

Sur une production finale de 7,222 milliards, la valeur ajoutée s'élève à 4,733 milliards, soit 65,5 % en 1971 et 53,2 % en 1975. (avec 11,487 milliards et 6,120 milliards) (2). La progression de la valeur ajoutée est de 29 % .

- Les quelques données de l'annexe I nous révèlent un autre trait caractéristique. Près de 75 % de la Surface Agricole Utile (S.A.U.) est consacrée à des productions pour l'alimentation animale. Le reste est principalement constitué de céréales, dont on sait qu'une grande partie va également à l'alimentation du bétail.

Le poids relatif des différentes portions de la S.A.U. reste à peu près stable entre 1971 et 1977. Seules les Surfaces Toujours en Herbe (S.T.H.) baissent légèrement au profit des prairies temporaires.

Cela se traduit également par la valeur de la production finale de l'agriculture bretonne et la part de chaque secteur dans ce total. (1)

(1) *Pour un total de 100 % il y a 21 régions. La région moyenne représente donc environ 5 % du total. Cet indice moyen sera utilisé tout au long de notre étude ; il est en effet relativement acceptable quel que soit le domaine de la comparaison. Il est en outre peu différent d'indice plus élaboré : ainsi la part de la S.A.U. bretonne dans la S.A.U. totale avoisine 6 %. La simplification est donc possible.*

(2) *Source Annales Statistiques INSEE*

Part des différentes productions dans la valeur de la production finale

	Moyenne 1962-1966	1971 (1)	1975 (1)
Production animale	84 %	88 %	87,5 %
dont			
Porcins	24,6 %		24,9 %
Bovins	18,5 %		13,4 %
Oeufs et volailles	15,9 %		12,8 %
Lait	21,7 %		28,2 %
Production végétale	16 %	12 %	12,5 %
Total	100 %	100 %	100 %

(1) *Le choix des années 1971 et 1975 est dicté par la suite de l'étude au cours de laquelle seules ces deux années sont envisagées.*

La part des porcins reste stationnaire tandis que bovins, œufs et volailles régressent au profit du lait. Cette progression peut elle être interprétée comme une réorientation progressive de l'élevage breton, de la production de viande à la production laitière ?

La spécialisation de l'agriculture bretonne transparait nettement dans ces quelques chiffres et les remarques précédentes. Selon la part des produits animaux dans la valeur de la production finale totale, on peut déjà observer que cette spécialisation, croissante entre 1962 et 1971; aurait tendance à stagner jusqu'en 1975.

Cette spécialisation a même des répercussions dans des domaines différents de l'agriculture. En réalité l'ensemble de l'économie bretonne est largement influencé par ce fort développement du secteur de l'élevage.

Quelques chiffres, extraits des publications SITRAM du Ministère des Transports nous le font percevoir aisément. Les tonnages transportés constituent en effet une excellente échelle de comparaison.

En 1975 la Bretagne effectuait 468.000 tonnes d'importations internationales. Sur ce total 141.282 tonnes soit 30 % concernaient les rubriques 0 et 1 de la nomenclature NST (1). A l'exportation la proportion de ces deux rubriques atteignait 54 %.

45 % du commerce international de la Bretagne relève donc des produits de l'agriculture. Ceci est un bon indicateur de l'importance de secteur.

(1) *Les rubriques générales 0 et 1 de la NST concernent l'ensemble des produits agricoles*

0 : Produits agricoles et animaux vivants 1 : Denrées alimentaires et fourrages

b) Quelques traits caractéristiques de l'élevage breton

L'élevage breton tient donc une place importante dans l'économie et plus encore dans l'agriculture bretonne. Compte tenu de la manière dont nous abordons cette question dans la suite de l'étude, nous présenterons ici l'élevage comme :

- 1/ la fabrication des produits amonts, matières premières de l'élevage
- 2/ la fonction élevage proprement dite
- 3/ les produits animaux, productions avals de l'élevage

Les produits amonts : (Cf. Annexes 1 A B C et 2 A B C D)

Pour nourrir les animaux, les éleveurs utilisent des produits végétaux de trois origines différentes :

- . aliments de la ferme autoconsommés
- . achat de produits bruts, d'origines locales, nationales, ou internationales
- . achat d'aliments composés

- Les aliments de la ferme représentaient, il y a encore peu de temps, l'immense majorité des aliments fournis aux animaux. Mais depuis une vingtaine d'années leur part a nettement diminué.

La Bretagne a orienté son agriculture en vue de l'approvisionnement de l'élevage. En 1977 (70 %) des surfaces sont consacrées à des cultures fourragères, des prairies temporaires, des surfaces toujours en herbe (Cf. Annexe 2 A). Cette proportion n'est que de 58 % en moyenne en France.

Au sein des céréales par exemple l'orge a connu en Bretagne un développement très rapide ; les surfaces cultivées ont été multipliées par 2,5 entre 1952 et 1969 et sont restées inchangées depuis (91.000 hectares en 1952, 254.000 hectares en 1969, 241.000 en 1974 (1))

L'analyse des productions et non plus des surfaces fait apparaître le même phénomène. (Cf. Annexe 2 B) . Plus de 90 % de la production végétale bretonne est réalisée par la rubrique «autres produits pour animaux». et notamment par les fourrages annuels (20 %, 5 millions de tonnes), les betteraves et choux fourragers (18 %) et les surfaces toujours en herbe (8 %)

Une partie de cette production locale est vendue, donc commercialisée et transportée. Mais une autre partie, au moins aussi grande, est consommée par l'agriculteur lui-même, soit pour un élevage d'appoint, soit parce qu'il est en même temps agriculteur et éleveur. Cette autoconsommation atteint pour les céréales par exemple des chiffres considérables (80 % en Bretagne contre 20 % en France. (Cf. Partie 1 - 2 : Production et commercialisation).

Mais ces aliments ne peuvent suffire dès qu'à l'élevage d'appoint se substitue l'élevage industriel. Une exploitation comprenant plusieurs dizaines voire centaines de porcs, ou plusieurs centaines ou milliers de volailles ne peut subvenir à ses propres besoins en nourriture. Tout élevage achète donc à l'extérieur des produits destinés à l'alimentation animale (2). Ses achats se font soit sous forme de produits bruts, soit sous forme d'aliments composés.

(1) Source Annuaire statistique du Ministère de l'Agriculture et SRSA Rennes

(2) On utilisera indistinctement les termes : produits amonts, produits destinés à l'élevage, produits destinés à l'alimentation animale, intrants, et pour les produits avals les termes de produits de l'élevage, produits animaux, extrants

- Les produits bruts peuvent venir de Bretagne, céréales, plantes fourragères par exemple, d'une autre région française, les céréales du Bassin Parisien, ou encore de l'étranger (soja brésilien). On voit déjà intervenir la concurrence possible entre ces trois types d'approvisionnement, fournisseurs de produits substituables ou complémentaires. Notons que dans ce cas, la part d'aliments pour animaux et entièrement commercialisée et transportée au moins une fois.

- Cependant la plupart de ces produits, locaux ou importés ne vont pas directement du producteur à l'éleveur. Ils sont pour la plupart transformés auparavant par les I.A.A.⁽¹⁾ Cette industrie a pour vis-à-vis de l'élevage un rôle déterminant. Elle produit des aliments composés selon des formules complexes et variées, aliments dont la teneur en éléments nutritifs doit rester constante quelles que soient les matières premières de base.

Ces impératifs ont conduit au développement de certaines associations, telles celles du maïs et du soja. Mais d'autres produits sont utilisés, déchets des industries agro-alimentaires, farines de poissons et de viande, mélasses.

La Bretagne réalise plus de 30 % de la production française d'aliments composés (Cf. Annexe 2 C). Ce chiffre croît régulièrement passant de 27,6 % en 1973 à 32,3 % en 1977. Nous verrons que cette production est presque entièrement consommée sur place.

Fournisseurs d'une matière première élaborée les I.A.A. entretiennent des rapports étroits avec les éleveurs, ne se contentant pas de leur fournir les aliments mais aussi bien souvent, la commercialisation de la production, des services techniques, financiers, etc . . .

Ces firmes ont fait l'objet de nombreuses études ; on peut les diviser en trois groupes :

. *les coopératives* qui réalisent environ 30 % de la production, pourcentage en augmentation depuis 1973 (28 à 32 % Cf. Annexe 2 C)

Landerneau et Unicopa sont les deux grands représentants de ce groupe.

. *les firmes privées locales ou nationales* nombreuses, certaines très grosses (Sanders, Grands Moulins de Paris, Guyomarc'h) elles font preuve d'un grand dynamisme. Elles se heurtent cependant à la puissance des grands groupes internationaux sur les marchés mondiaux.

. *les firmes privées étrangères, multinationales*, telles Purina, Unilever qui réalisent 10 à 20 % de l'ensemble de la production.

L'élevage proprement dit

L'élevage breton revêt toutes les formes intensives de l'élevage ; élevage pour le lait, les œufs, la viande (volailles, porcins, bovins).

Quelques chiffres nous indiquent la part respective des différentes espèces dans le troupeau breton. Il faudrait y ajouter les volailles qui occupent une place importante.

(1) On utilisera le sigle I.A.A. pour désigner les Industries d'Alimentation Animale.

Années	Equidés	Bovins	Ovins	Caprins	Porcins	Total
1971	45	2.400	93	6,3	3.332	5.876
1973	38	2.854	98	8,3	3.901	6.899
1975	28	2.935	114	9,0	4.068	7.154
1977	23	2.863	117	9,9	4.409	7.422

Données collectées par Monique Harel

Source Annuaire statistique du Ministère de l'Agriculture

L'effectif global a progressé grâce à l'augmentation des deux espèces principales, bovins et porcins. Les trois autres espèces sont marginales en pourcentage (2 %).

Le tableau suivant, qui concerne plus précisément l'élevage laitier donne une impression semblable. La progression du troupeau est régulière mais assez faible (9 % entre 1969 et 1974, 31 % en 19 ans). Par contre les rendements et donc la production ont crû beaucoup plus nettement ; les rendements doublent et la production triple dans cette même période.

Effectifs des vaches laitières, rendement et production 1955 - 1974

	1955	1969	1970	1971	1972	1973	1974	objectif VI plan
Nombre de vaches laitières (1)	1.000	1.198	1.187	1.204	1.231	1.273	1.315	1.100
Rendement annuel (2)	1.560	2.658	2.732	2.870	3.080	3.100	3.151	3.500
Production (3)	15.559	31.460	32.450	34.600	37.950	39.660	41.430	38.500

(1) en milliers de têtes

(2) en litres

(3) en milliers d'hectolitres

Sources *La Bretagne agricole pour 1955*

Le VII plan agricole breton, 1969 à 1974

Les produits animaux (Cf. Annexe 3)

Compte tenu de la diversité de ses troupeaux, la Bretagne produit une gamme variée de marchandises avales. Lait, oeufs et viandes sont bien représentés. A l'intérieur des viandes, les bovins, les veaux, les porcs, les volailles, les ovins. Encore ne s'agit-il là que des productions primaires, c'est-à-dire comptabilisés juste après l'abattage ou la collecte. Nous tiendrons compte dans l'interprétation des statistiques de transport de produits plus élaborés, les viandes préparées, séchées ou fumées, et les produits dérivés du lait, beurre, fromages. . .

- La Bretagne produit 906.000 tonnes de viandes en 1977 contre 763.000 tonnes en 1975 et 646.000 en 1971 - soit une progression de 40 % en six ans, de 19 % dans les deux dernières années - Cette forte croissance explique que la part de la Bretagne dans la production française soit passée de 16 % à 22 % en deux ans. **Près d'un quart de la production nationale de viande est donc le fait de la Bretagne.**

Ce pourcentage varie nettement d'une espèce à l'autre, passant de 38 % pour les porcs à 4 % pour les ovins et les caprins.

- La production d'œufs en Bretagne a augmenté dans des proportions aussi considérables. On est passé de 123.000 tonnes en 1971 à 178.000 tonnes en 1977 soit 45 % d'augmentation en six ans. La Bretagne conserve et même accentue son importance dans la production nationale : de 20 % en 1971 à 25 % en 1977.

- La collecte du lait a elle aussi progressée : de 3.018 à 4.731 milliers de tonnes soit une variation de 57 %. Là encore cette augmentation fait passer la part de la Bretagne dans l'ensemble français de 10 % à plus de 15 %.

Ces différents pourcentages, 22,2 % pour la viande, 25,5 % pour les œufs, 15,5 % pour le lait sont, comparés aux poids théoriques d'une région, 5 % (Cf. *Partie I note 1 p.5*) particulièrement forts. Leur croissance est par ailleurs une preuve de la spécialisation de la Bretagne qu'on avait noté dans les produits amonts. Cette spécialisation est d'ailleurs plus forte dans trois secteurs, les porcs, les volailles, et les œufs, secteurs plus industrialisés ceux où dominent les élevages, en série, hors sol, en batteries.

2 - PRODUCTION ET COMMERCIALISATION

A l'intérieur de ces quelques traits caractéristiques de l'élevage et de l'agriculture nous porterons un intérêt particulier à l'examen des données de production et de commercialisation des produits concernant l'élevage.

On a soulevé dès l'introduction la question de savoir si l'absence de corrélation observée entre les transports de productions agricoles et leur production n'était pas due, en partie, à l'effet d'intermédiaire de la variable commercialisation.

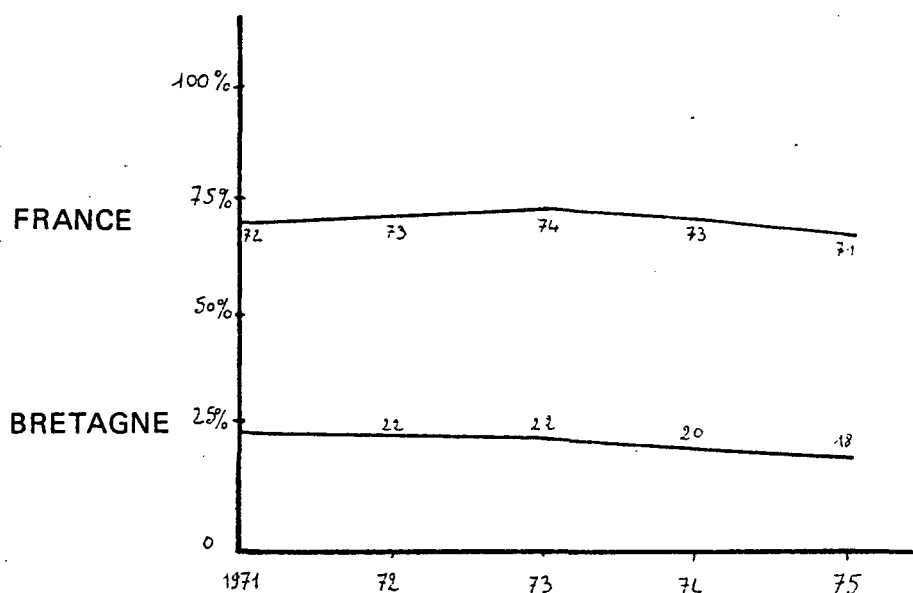
Prenons l'exemple d'une denrée dont le taux de commercialisation décroît pour une production cependant croissante ; malgré un allongement des chaînes ou l'intervention d'autres facteurs les tonnages transportés ne peuvent croître au même rythme que

ceux de la production - et l'inverse est également possible -

Les données qui nous ont permis de préciser ces rapports importants pour la suite de notre étude, entre production et commercialisation ne sont pas extraites de la base statistique. Elles proviennent soit de l'O. N. I. C. (1) soit des Annuaire statistiques du Ministère de l'Agriculture. Elles ont été collectées par Monique Harel.

a) Les céréales

Le schéma ci-dessous fait apparaître le taux de commercialisation de la production céréalière en Bretagne et en France (Cf. Annexe 5).



A priori, ce schéma laisse apparaître un paradoxe : celui d'une faible commercialisation des céréales important intrant (2) de l'élevage, là où l'on se serait plutôt attendu, au contraire, à une intégration importante de la production intérieure de céréales au marché. En effet, la Bretagne commercialise sa production dans une faible 1/5 alors qu'au niveau français cette proportion atteint les 3/4.

Cette constatation appelle deux types de remarques :

- On peut se demander la ou les raisons d'un aussi faible taux de commercialisation : Tout d'abord un poids historique important. L'agriculture bretonne doit tenir compte d'un important héritage, petites exploitations, polycultures et reste d'agriculture de subsistance. Cela pourrait être un premier facteur.

(1) O. N. I. C. : Office National Interprofessionnel des Céréales

(2) Cf. note 2 p. 7

Une deuxième explication, et qui permettrait également de comprendre la baisse du taux dans les dernières années, tient au redéveloppement de l'intégration agriculture - élevage par la relance de la fabrication d'aliments du bétail à la ferme suite aux crises des marchés : recherche par l'éleveur d'économie sur le coût des aliments. La proximité des points d'importation, Brest et Lorient, accentuerait encore la portée de cette tendance.

- Si la commercialisation des céréales diminue c'est donc en partie parce que les produits sont autoconsommés dans une plus large part. Ils ne peuvent que l'être que pour l'alimentation du bétail.

On assiste donc au développement d'une formule mixte où l'éleveur reste agriculteur et en particulier cultive des céréales pour pourvoir à son propre approvisionnement. On pourrait également penser que ce sont les agriculteurs bretons qui se lancent dans l'élevage, diminuant ainsi les quantités de céréales mises sur le marché mais la séparation est artificielle. En réalité la baisse du taux de commercialisation révèle bien l'existence d'un grand nombre d'unités de production mixtes (surtout dans l'élevage laitier) qui allient cultures céréalières et élevage.

Mais il convient de rappeler que si les céréales bretonnes sont peu commercialisées, la Bretagne importe des quantités très importantes de céréales depuis d'autres régions et d'autres pays, céréales qui entrent dans la sphère de la marchandisation.

en milliers de tonnes

	1971	1975
Production bretonne	1.910	1.728
Commercialisation de cette production	437 (23 %)	322
Importations internationales et interrégionales	970	2.006

Sources ONIC et SAE

L'intégration au marché ne se fait donc pas à un niveau intrarégional où l'on verrait les échanges se conclure entre agriculteurs céréaliers et éleveurs. Elle se fait au niveau interrégional : une telle intégration entraîne bien sûr des flux plus importants (en terme de tonnes x km).

Le tableau ci-dessous fait apparaître que s'agissant globalement des céréales, et non plus seulement des seules céréales régionales, la dépendance de la Bretagne vis-à-vis de ces produits est fort importante.

en milliers de tonnes

	1971	1975
Consommation totale de céréales (1)	2.820	3.687
dont		
autoconsommation (2)	1.473 (52 %)	1.410 (38 %)
solde d'importation	970 (32 %)	1.954 (53 %)
production locale commercialisée	437 (15,5 %)	322 (8,7 %)

(1) *Consommation = production + imports - exports*
= autoconsommation + production commercialisée +
solde import / export

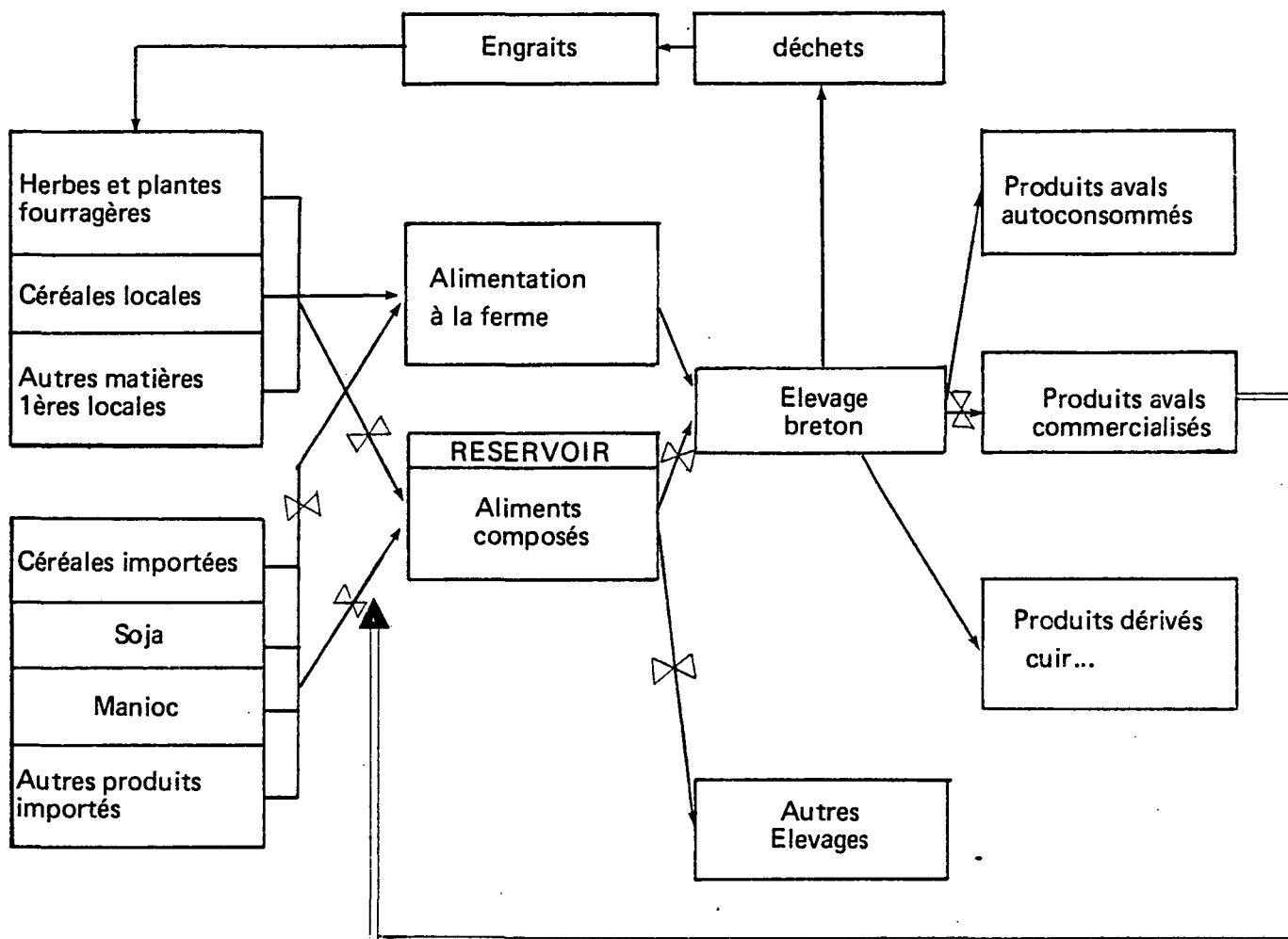
(2) *soit environ 80 % de la production*

données collectées par Monique Harel

Sources ONIC et Statistiques des Transports pour le solde import / export

Les céréales autosommées servent donc dans l'alimentation du bétail de la ferme et, puisqu'elles sont notoirement insuffisantes, sont associées aux aliments composés et aux tourteaux de soja. Elles sont donc en quelque sorte un support à l'importation de produits complémentaires et donc à l'intégration de l'élevage breton dans le commerce international.

On peut schématiser les conséquences de cette évolution sur le croquis suivant.



LEGENDE

flux de matière : →

flux d'information : ⇨

mécanisme régulateur, vanne : ⚡

Nous avons organisé le schéma en fonction de 3 phases : intrants (1) (production, importation), élevage proprement dit, extrants (1) (exportation, production).

(1) Cf. note 2 Partie I, p. 8

. L'élevage breton, c'est-à-dire à la fois la production de viande, de lait et d'œufs est alimenté par deux grands types de flux ; le premier, interne, les aliments de la ferme, le second, externe, comprenant les aliments composés.

. Une boucle d'information capitale relie la vanne commercialisation en aval aux vannes d'importation en amont et réciproquement. C'est elle qui permet au système de se réguler et de s'adapter à son environnement. Toute modification de l'aval ou de l'amont provoque une réaction à l'autre extrémité. Le système est son propre contrôleur, bien qu'il puisse parfois être débordé.

. Par exemple une variation négative dans les importations disponibles de soja provoque automatiquement une diminution des ressources d'intrants, un renchérissement du prix des aliments composés et sa répercussion sur le revenu des éleveurs ou sur le prix des produits avals. A l'inverse une variation positive de prix en aval permet en amont soit d'augmenter les quantités importées, soit d'accepter une augmentation de prix, soit de dégager une nouvelle marge.

. Les vannes d'intervention sont le domaine des macrodécideurs, l'état et les pouvoirs agricoles communautaires.

. Le sous système noté «aliments composés» fonctionne tel un réservoir. C'est-à-dire que selon les cours mondiaux des produits amonts, les achats des entreprises se portent vers tel ou tel produit substituable, ou complémentaire, céréales locales, céréales importées, manioc, soja, autres graines oléagineuses. La formule permettant de composer les aliments peut donc varier quotidiennement en fonction des prix du marché et des stocks en réserve.

b) Les autres produits

- Pour les produits de la catégorie sons (1) nous ne disposons pas des chiffres de commercialisation. On peut néanmoins supposer que celle-ci est relativement forte dans la mesure où la classification NST regroupe sous ce terme, les farines et poudres de poissons, de viandes et également une partie des aliments composés.

- Il serait intéressant de comparer avec les chiffres concernant les autres intrants.

- Quant aux produits avals le poids relatif de la commercialisation est difficile à évaluer. On peut imaginer initialement que la quasi totalité de la production est commercialisée. Cependant les calculs entre production et transport nous permettent d'affirmer que tel n'est pas le cas. (Cf. Annexe V)

Pour la viande par exemple la production augmente sensiblement et l'autoconsommation stagne, passant de 4,6 % à 3,7 %. Elle est constituée pour près de la moitié par les porcs abattus à la ferme.

(1) La catégorie sons et issues regroupe un ensemble de nourriture pour les animaux (Cf. Annexe 1 - Partie II)

en milliers de tonnes

	1973	1975	1977
Production (1)	697	763	906
dont			
Autoconsommation (2)	32	35	34
soit en pourcentage	4,6 %	4,5 %	3,7 %

(1) *production toutes espèces, vifs et abattus*

(2) *autoconsommation dont porcins : 44 % en 1973, 45 % en 1975, 44 % en 1977*

Données collectées par Monique Harel

Source Annuaire statistique de l'Annuaire de l'Agriculture

3 - LES TRANSPORTS EN BRETAGNE

La Bretagne présente dans le domaine des transports trois caractéristiques principales :

. Elle possède près de 1.000 kms de côtes et trois façades sur la mer, ce qui s'est traduit par un développement très ancien du transport maritime.

. Le centre du massif armoricain est peu hospitalier et donc peu peuplé. Il est également peu accessible et représente un obstacle aux transports surtout dans le sens Nord - Sud : seul l'axe Est - Ouest a donc été réellement développé selon trois tracés, au Nord, au Centre et au Sud.

. La région est excentrée par rapport à l'ensemble du territoire français et les infrastructures ont cherché à minimiser cet inconvénient ; les liaisons principales ont toutes été orientées vers Paris, accentuant aussi le sens majeur Est - Ouest déjà promu par les contraintes naturelles.

Ces trois éléments expliquent les bases initiales de création des principales infrastructures. Depuis d'autres paramètres sont entrés en ligne de compte mais sans pouvoir remettre fondamentalement en cause les orientations initiales.

a) La route

La route est bien le reflet exact du poids de ces trois contraintes, puis dans la dernière décennie, de l'intervention de facteurs externes tendant à renverser une situation assez défavorable.

- La Bretagne possédait en 1971 46.800 kms de routes mais seulement 2.800 kms de Routes Nationales. Elle ne possédait ni autoroutes ni même liaisons rapides à 4 voies. Cependant le réseau intérieur routier permet, grâce à une bonne densité, la desserte de l'ensemble de la région.

- En 1969 est adopté le plan routier breton avec comme objectif la réalisation d'un certain nombre d'équipements prioritaires d'infrastructures, principalement la mise à 4 voies des axes.

Nord : Brest - St Brieux - Pontorson vers Caen

Sud : Brest - Quimper - Lorient vers Nantes et vers Rennes

Médian : Chateaulin - Rennes

En 1970 sont ajoutées aux objectifs des liaisons radiales : Guingamp - Lannion,
Rennes - St Malo

De 1970 à 1977 1.284 kms de route ont été construites les investissements se montant à 1,7 milliards de francs.

Le plan routier breton a été repris comme plan d'action prioritaire (PAP n° 5) au sein du VIIème plan. En 1978, 62 kms de routes nouvelles ou élargies ont été mises en service. Ces prévisions sont de 126 kms pour 1979.

Malgré certains retards dans les réalisations, ces équipements financés par l'état, dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, modifient sensiblement les conditions de la concurrence entre le rail et la route.

b) Le rail

Le réseau construit au milieu du XIXème siècle comportait deux ensembles distincts : d'une part les axes Nord et Sud à partir de Rennes et la liaison Rennes - Carhaix, d'autre part et à voies étroites, un réseau en étoile autour de Carhaix, en direction de Guingamp, Loudéac, Rosporden, Chateaulin et Morlaix. Actuellement seule subsiste de cet ancien réseau la liaison Guingamp - Carhaix qui a été mise à voie normale. Une partie du centre de la Bretagne n'est donc plus desservie par chemin de fer. (Cf. carte).

Cette restructuration du réseau n'a cependant pas permis au rail de faire face à la concurrence de route, notamment dans le domaine de la commercialisation des produits avais.

La S.N.C.F. conserve quelques flux spécifiques : notamment le transport de céréales en provenance du Bassin Parisien, et des Pays de Loire, les importations en provenance du Bassin Parisien de sons et autres produits pour l'alimentation animale (1) et l'acheminement des viandes congelées, pour lesquels sécurité et régularité valent plus que souplesse et rapidité.

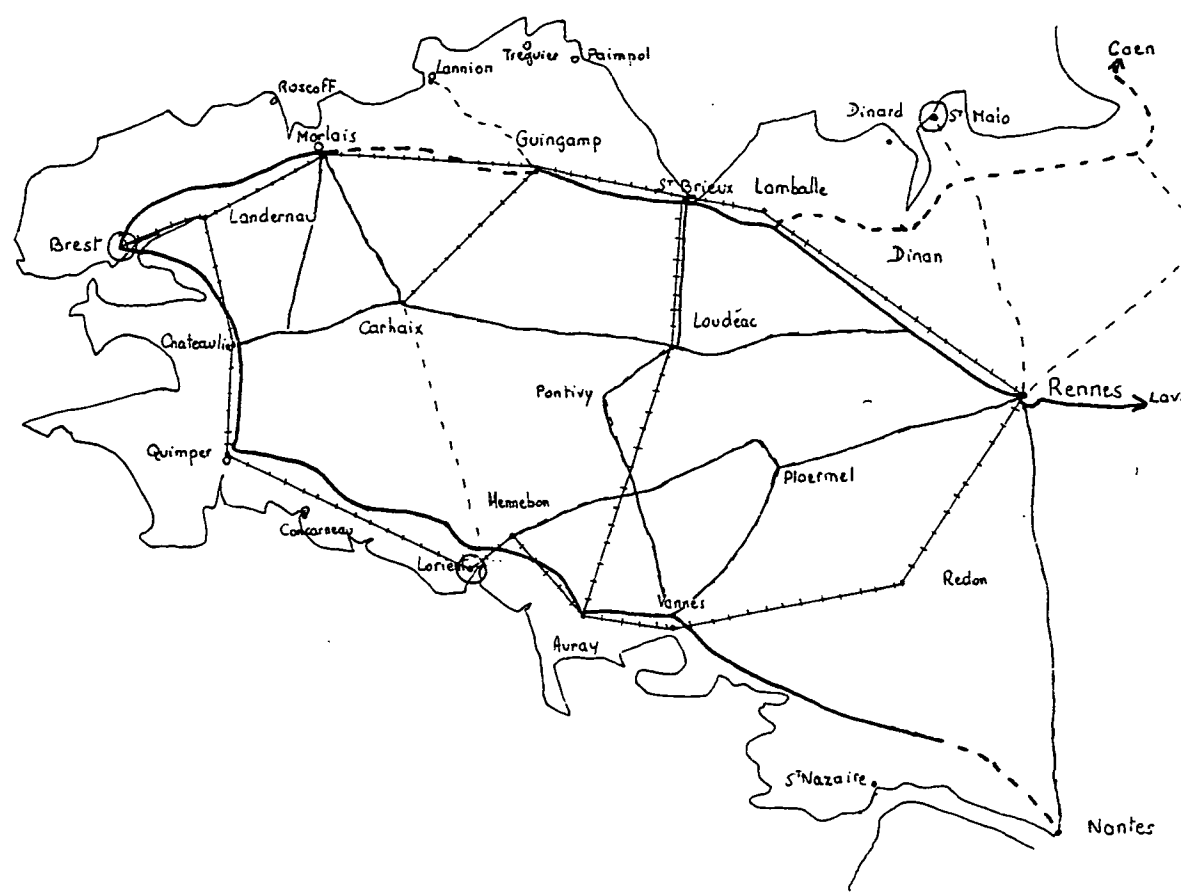
Après un recul sensible du rail dans les années 60, un certain équilibre s'était instauré entre les deux modes, malgré les efforts consentis par les infrastructures routières. Depuis 1978 diverses décisions, dont les effets peuvent paraître contradictoires, ont modifié pour la Bretagne, les conditions de fonctionnement du rail :

. Liberté tarifaire total permettant à la S.N.C.F. de développer les contrats personnalisés.







. Diminution de 15 % à 12 % de la réduction tarifaire dont bénéficiaient les échanges en provenance ou en direction de la Bretagne.

. Elaboration d'un plan ferroviaire breton, financé par l'Etablissement Public Régional, qui prévoit notamment l'électrification des lignes Nord et Sud.

(1) Cf. note 2 p. 7 Partie I



LEGENDE

-  *Chemin de fer*
-  *Liaison rapide 4 voies réalisées*
-  *en projet (de 2 voies à 4 voies)*
-  *Routes principales*
-  *Ports principaux*
-  *Petits ports*

c) La voie maritime

La Bretagne bénéficie d'une situation privilégiée quant à l'accès à la mer. La région est d'ailleurs traditionnellement tournée vers l'océan.

La voie maritime joue un rôle important dans le transport des marchandises en général et des produits concernant l'élevage en particulier. Le commerce international breton s'effectue par les ports dans une proportion de 86 % en 1975, pourcentage en augmentation depuis 1971 (1).

Cependant ceci ne concerne pas le commerce interrégional. En effet, sauf pour quelques produits (dont hydrocarbures), le cabotage entre les régions est très peu développé.

La région dispose de trois ports importants, Brest, Lorient, et St Malo.

L'évolution du trafic de ces ports a été la suivante :

en milliers de tonnes

	1971	1973	1975	1977
Brest	1.365	1.762	1.740	1.964
Lorient	978	1.394	1.466	1.713
St Malo	731	1.204	858	1.406

Sources Directions des ports maritimes

Pour les produits destinés à l'alimentation animale, les importations se répartissent en 1971 comme suit : (en milliers de tonnes)

Lorient : 193 Brest : 175 St Malo : 61 St Brieux : 8 Vannes : 3 (2)

BREST dispose d'une rade accessible par tous temps, le tirant d'eau n'est jamais inférieur à 7 mètres.

Depuis les années soixante-dix, la croissance du trafic d'entrée a correspondu à une stagnation ou une baisse du trafic de sortie, contribuant à aggraver le déséquilibre déjà important. Entre 1971 et 1977, cette aggravation a été de 46 % . Le port effectuait

en 1971 : 1.227 milliers de tonnes en entrées, 138 en sortie
 en 1975 : 1.612 milliers de tonnes en entrées, 128 en sortie (3)
 en 1977 : 1.779 milliers de tonnes en entrées, 185 en sortie

Les marchandises débarquées sont essentiellement des hydrocarbures (664.000 Tonnes soit 42 %), des denrées alimentaires et fourrages (344.000 Tonnes soit 21 %) et des minéraux et matériaux de construction (321.000 Tonnes soit 20 %). (4)

(1) Sources Perspectives d'activités portuaires et industrielles - portuaires en Bretagne
Chambre régionale de Commerce et d'Industrie

(2) Sources Perspectives d'activités portuaires et industrielles - portuaires en Bretagne

(3) Sources Directions des ports maritimes

(4) Directions des ports des ports maritimes, moyenne 1973 - 1975

Depuis 1976 on constate à l'entrée une progression spectaculaire des postes céréales et oléagineux, le poste nourriture pour animaux restant constant ; en 1977 l'agrégation des trois postes, c'est-à-dire l'ensemble des produits destinés à l'élevage, représente, 38 % du total des marchandises débarquées.

Les capacités de stockage du port sont assez limitées ; longtemps autour de 15.000 Tonnes, elles sont aujourd'hui de l'ordre de 20.000 Tonnes.

Le port de Brest vient également de se doter d'un nouveau quai de 200 mètres prévu pour recevoir à pleine charge des navires de 50.000 à 60.000 Tonnes, ceci pour les produits destinés à l'alimentation animale.

Ce quai sera à la côte - 12 (12 mètres minimum de tirant d'eau) et les accès à la côte - 7.

LORIENT a connu un développement aussi rapide que celui de Brest dans les dix dernières années. Le port allie les activités de pêche et de commerce. Le trafic entrée - sortie a évolué aussi :

en 1971	entrées : 970	sorties : 8	(en milliers de tonnes)
en 1975	entrées : 1450	sorties : 16	
en 1977	entrées : 1712	sorties : 1	(1)

L'absence quasi totale de sorties spécialisent le port dans les importations notamment d'hydrocarbures (53 %) et de denrées alimentaires et fourrages (34 %). L'ensemble des produits destinés à l'élevage, répartis dans les deux rubriques agricoles, représentait 38 % du trafic en 1975 et 44 % en 1977.

Le port dispose d'un tirant d'eau moyen de 9,5 mètres, ce qui lui permet d'accueillir les navires inférieurs à 30.000 Tonnes. A la suite des travaux effectués depuis 1976, Lorient possède une capacité de stockage d'environ 15.000 Tonnes et d'installations modernes de manutention ; un allongement des quais est en projet.

Le port de Lorient a très vite acquis la première place en ce qui concerne les produits destinés à l'alimentation animale (2). En 1975 le port importait 554.000 Tonnes de ces produits contre 368.000 Tonnes à Brest.

Mais cette avance s'amenuise depuis 1976, et la mise en service fin 1976 de l'usine de trituration de soja à Brest risque de remettre en cause cette situation.

ST MALO troisième port important, a une croissance irrégulière depuis quelques années. Après un maximum en 1973, l'activité du port a décliné en 1974 et 1975 pour croître de nouveau à partir de 1976.

La structure du trafic est moins déséquilibrée que celle des trois ports principaux :

en 1971	630 en entrées	101 en sorties	(en milliers de tonnes)
en 1975	813 en entrées	45 en sorties	
en 1977	1305 en entrées	101 en sorties	(3)

L'essentiel du trafic provient des engrais (39 % entre 1973 et 1975 (4), 44 % en 1977) et des produits pétroliers (18 % (4)).

(1) Sources Directions des ports maritimes

(2) Cf. note 2 Partie I p. 8

(3) Sources Directions des ports maritimes

(4) moyenne 1973 - 1975

Le port ne dispose pas des potentialités de Brest et de Lorient ; son site exigü nécessiterait de grands travaux d'infrastructures pour augmenter le tirant d'eau et rendre l'accès possible aux navires de plus de 15.000 Tonnes. L'enjeu est de taille puisque l'arrière pays, le département des Côtes du Nord, est le premier département français producteur d'aliments composés. Actuellement, le port de St Malo ne peut subvenir seul aux besoins en matières premières de cette industrie et c'est Lorient qui approvisionne l'essentiel des IAA de ce département, induisant ainsi un trafic Nord - Sud rendu peu commode par la forme des réseaux routiers et ferroviaires. C'est pourquoi le projet de construction d'un port dans les Côtes du Nord est à l'ordre du jour, sans pour autant que les problèmes de financement soient encore résolus.

LES AUTRES PORTS Le Légué, Le Pontrieux, Lannion, Tréguier, Paimpol, Dahouet, Le Guildo, Roscoff, Quimper, Morlaix, St Brieux, Concarneau.

Ils ont pour la plupart une activité de pêche et de commerce. Leur poids relatif dans le trafic total décroît de 33 % en 1971 à 30 % en 1975. Leur tirant d'eau, qui n'excède jamais trois mètres, est en effet, inadapté au développement de la taille moyenne des navires.

Quelques projets d'amélioration ont été élaborés, notamment pour Roscoff, Le Pontrieux et Le Légué. Il s'agit, soit de construire un avant port accessible aux navires de plus gros tonnages (Le Légué), soit d'augmenter le tirant d'eau et les infrastructures (Le Pontrieux), soit d'aménager un port en eau profonde (Roscoff). La réalisation de ces projets n'a pas encore vu le jour.

d) Les autres modes de transports

Dans le cours de ce travail nous mentionnons un certain nombre d'autres modes de transport qu'il est nécessaire de présenter ici.

les voies navigables

En Bretagne ce mode de transport ne joue pratiquement aucun rôle. Le canal de Nantes à Brest est interrompu au centre par une section de 50 kms non navigable. Les canaux du Blavet et de l'Ille et Rance ne concernent que des trafics infimes. Le canal de la Vilaine en aval de Rennes réalise la plus grande partie des échanges intérieurs à la région, et il s'agit essentiellement de matériaux de construction. D'ailleurs les statistiques ne fournissent que des données nulles ou inférieures à 100 Tonnes.

le transport aérien et par pipeline

Le premier est également inexistant pour les marchandises de l'élevage.

Le second, à certains moments, non négligeable ne concerne que des transports sur faibles distances et pour des produits bien particuliers (les mélasses). Le transport du port aux usines de traitement de la zone industrielle portuaire par exemple, peut s'effectuer par pipeline.

le cabotage

Le cabotage pose un problème particulier. On remarquera au cours du développement que ce mode de transport n'est pas une fois mentionné dans le commerce interrégional. Pourtant la Bretagne dispose des infrastructures nécessaires et elle commerce avec d'autres régions maritimes, les Pays de Loire, l'Aquitaine, la Normandie.

Mais l'habitude d'associer transports intérieurs et transports terrestres, l'absence d'une flotte de caboteurs adaptée, et un manque d'initiative privée et publique ont relégué le cabotage à un rôle tout à fait mineur.

Ce n'est pas entièrement le cas dans le commerce international. Pour certains produits amonts (céréales, tourteaux) la Bretagne reçoit des réexportations des ports de la Mer du Nord, Rotterdam et Anvers. Mais dans ce cas le cabotage n'est que la traduction d'une faiblesse de l'infrastructure portuaire : au lieu de décharger à Brest ou à Lorient, les navires préfèrent décharger l'ensemble de leur cargaison dans les grands ports. Une fois débarqués, les produits sont acheminés par plus petites quantités vers les ports bretons par cabotage.

Bien que les interprétations soient donc différentes selon le cas on doit constater que ce mode de transport, présentant pourtant certains avantages, occupe, sauf exception, une place négligeable dans l'ensemble des transports.

PARTIE II - LA BASE STATISTIQUE

INTRODUCTION

1 - DESCRIPTION

1er tableau - 2ème tableau - 3ème tableau - 4ème tableau - 5ème tableau

2 - LES CRITERES DE CHOIX DES DONNEES

les années - les produits - les régions - les frontières - les pays

3 - LIMITES ET REMARQUES

fiabilité des données - l'organisation des données

4 - LES TABLEAUX OBTENUS

les soldes - l'origine par zone de pays du commerce international - les flux interrégionaux par grandes régions - le tableau global des flux - part de la Bretagne vis-à-vis de l'ensemble français - structure modale

CONCLUSION

ANNEXES

1 - Les produits

2 - Les modes

3 - Les pays

4 - Les frontières

5 - Table des régions et départements français

6 - Tableau des fréquences des observations : fiabilité des données routes

7 - Nomenclature N.S.T.

Les données ont été fournies par les services informatiques du D. S. T. (Département des statistiques sur les Transports) dépendant du S. A. E. (Service d'Analyse Economique).

Elles sont le résultat de l'agrégation et du croisement des différents fichiers disponibles et fournissant des indications de transport.

Quatre fichiers sont à l'origine de ces données :

- . les *états des Douanes* pour les flux internationaux,
- . le fichier *O. N. N. (Office National de la Navigation)* pour les transports intérieurs par voie d'eau,
- . le fichier de la *S. N. C. F.* pour les transports par chemins de fer,
- . le fichier des *estimations T. R. M. (Transport Routier Marchandises)* pour la route.

La base statistique en résultant est originale ; jamais ces données n'avaient été exploitées de cette manière et en fonction des objectifs précités.

Ceci supposait, au préalable, un premier travail long mais indispensable de «débroussaillage», c'est-à-dire qu'il a été nécessaire :

- 1 - de décrire l'ensemble des flux ainsi chiffré,
- 2 - de dégager les grandes idées,
- 3 - d'observer dans quelle mesure les résultats obtenus s'inscrivaient dans la problématique initiale

Aux deux premières étapes a correspondu un problème particulier relatif à l'utilisation de cette base statistique.

. Lors de la saisie des informations, de leur passage d'une formulation chiffrée à une formulation plus littéraire s'est posée la question du traitement de l'information : comment faciliter ce passage du chiffre à l'idée par une présentation des pré-calculs inclus dans la base initiale ?

. Lors de la mise en forme des grandes idées que l'on déduisait de la comparaison et de l'interprétation des faits accumulés, s'est posée la question de la connaissance de l'environnement : en quoi ces idées sont elles en accord ou en contradiction avec les résultats précédemment dégagés par d'autres travaux ?

La réponse à cette interrogation suppose une excellente connaissance de l'environnement de l'élevage et surtout une idée précise des travaux antérieurs.

Cependant, lorsque dans un troisième temps nous avons intégré les résultats obtenus comme éléments d'explication dans la problématique, on a pu se rendre compte que nous pouvions d'ores et déjà tirer les conclusions intéressantes.

On dispose de deux ensembles identiques pour deux années différentes : 1971 et 1975. A l'intérieur de chacun d'eux, un état détaillé du commerce interrégional et international français pour une sélection de produits concernant l'élevage. Les flux intéressent globalement chaque région française avec les autres, les régions et les frontières, ainsi que le commerce international français.

Nous avons travaillé sur la région BRETAGNE.

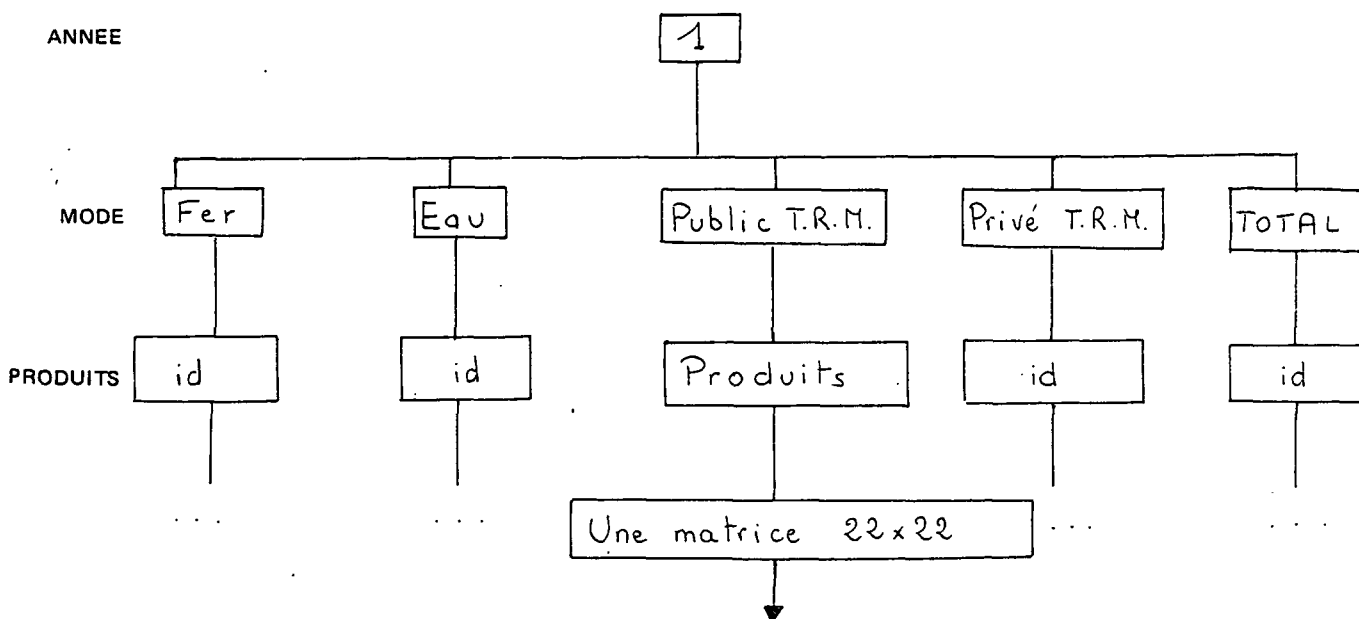
Il faut rappeler que ces fichiers sont originaux. Jamais des statistiques sur ce type de commerce n'étaient sorties avec autant de détails. Et cette précision permet, aux erreurs statistiques près, de bien décrire les flux, de les mesurer, en tonnes, en valeurs, en un mot, de situer les enjeux.

Chaque année se décompose en cinq parties ou tableaux. Les tableaux sont les mêmes pour les années 1971 et 1975. Ils seront légèrement modifiés pour 1977.

a) Le premier d'entre eux décrit les échanges interrégionaux.

Il se présente sous la forme d'un ensemble de matrices 21 x 21 croisant les régions entre elles. Les importations se lisent en colonnes, les exportations en lignes. Ces matrices existent pour 15 produits : froment, maïs, autres céréales, mélasses, viandes, lait, crème beurre, œufs, prep. viande, légumes, pailles, tourteaux, graines, sons, total (Cf. Annexe 1). Les matrices marquent aussi la différence par modes. Cinq modes sont représentés : fer, eau, public T.R.M. (Transport Routier Marchandises), privé T.R.M, total (Cf. Annexe 2).

L'information du premier tableau est donc structuré comme suit :



	1	2	3	...	7 21	Total
1	/							
2								
3								
⋮								
7								
⋮								
21								
Total								

b) Le deuxième décrit les importations françaises, toutes régions confondues.

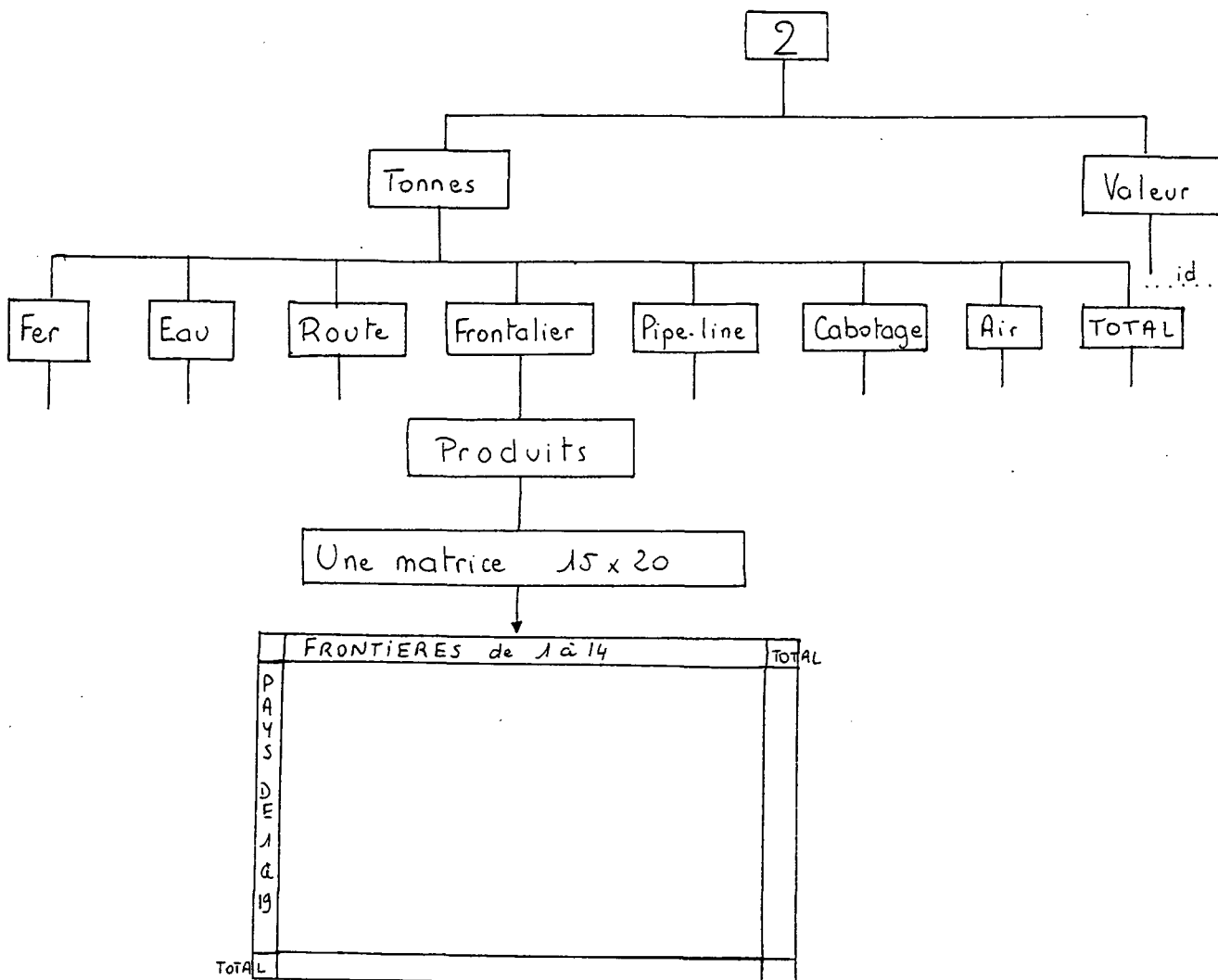
Chaque matrice croise 19 groupes de pays en lignes (Cf. Annexe 3) et 14 groupes de frontières en colonnes (Cf. Annexe 4) par lesquelles entrent les importations.

C'est-à-dire qu'au croisement d'une ligne «i» et d'une colonne frontière «j», on aura la quantité importée en provenance du pays «i» par la frontière «j».

Ces matrices existent :

- . pour les 15 produits déjà définis
- . pour 8 modes différents (Cf. Annexe 2)
- . pour 2 unités tonnes et valeurs

L'information de ce deuxième tableau est structuré comme suit :



e) Le cinquième tableau est rigoureusement symétrique au quatrième. Il concerne les exportations.

2 - LES CRITERES DE CHOIX DES DONNEES

Lorsque ce fichier a été commandé par le S. A. E., il a fallu faire un certain nombre de choix. Quelles données sortir et comment les sortir ?

Ces choix ont été rendus obligatoires à cause du montant trop élevé d'une étude vraiment exhaustive. Il a donc fallu privilégier certaines données par rapport à d'autres.

a) Les années

Celles qui ont été choisies : 1971 - 1975 - 1977 veulent couvrir un panorama aussi vaste que possible tout en permettant la comparaison. Le fichier n'existe qu'à partir de 1971 et la dernière année connue était 1977. Le choix de l'année intermédiaire, s'est porté sur 1975.

Ce choix n'est pas le plus mauvais, bien au contraire. 1971 - 1975 - 1977 sont en effet des années banales ; aucune n'est marquée par un événement qui sort de l'ordinaire comme la crise du soja en 1973 ou la sécheresse en 1976.

Les trois années permettent sans trop de restrictions de confirmer ou d'infirmer les tendances de la décennie.

Il serait par la suite intéressant de travailler sur l'année 1976 pour étudier, par comparaison avec 1975 et 1977, les impacts réels sur l'élevage de la fameuse sécheresse.

b) Les produits (*Cf. Annexe 1*)

Ils ont été déterminés en fonction de leurs rapports étroits avec l'élevage et même spécifiquement l'élevage breton.

On a ainsi voulu connaître les intrants : céréales, mélasses, manioc (dans légumes), sons, tourteaux, graines oléagineuses, pailles et les extrants : viande, lait, beurre, œufs, prep.viande.

Cette séparation amont/aval permet, en plus de la classique analyse par produit, de procéder par grands regroupements et d'examiner les résultats sous ce nouvel éclairage.

c) Les régions

Elles ne suscitent aucun commentaire particulier. (*Cf. Annexe 5*)

d) Les frontières (*Cf. Annexe 4*)

Cette catégorie se retrouve dans quatre des cinq tableaux. Il s'agit de la nomenclature des points de sortie et d'entrée du territoire français.

La différenciation est relativement fine puisqu'il existe 14 types de points-frontières, mais elle ne nous a cependant pas permis d'aller assez loin dans le cas de la Bretagne.

Le côté trop général des deux rubriques principales, Atlantique et Manche, oblige à consulter des statistiques portuaires plus détaillées. D'autre part, le port autonome de Nantes-St-Nazaire n'est pas considéré comme point-frontière unique, contrairement aux autres ports autonomes. (Cf. *Annexe 2*)

e) Les pays (Cf. *Annexe 3*)

Ils ont été assemblés par groupes également, le but étant de couvrir l'espace mondial de la manière la plus précise et la moins schématique possible.

Comme toutes les simplifications, celle-ci présente des avantages et des inconvénients.

Avantages dans la mesure où la division en 19 groupes est suffisante pour éviter les rapprochements sans signification.

On peut cependant faire quelques remarques que l'on développera dans le paragraphe suivant et en annexe.

3 - LIMITES ET REMARQUES

Le long travail préliminaire sur les différents tableaux nous a conduit d'une part à nous poser la question de la fiabilité des données, d'autre part à essayer de proposer quelques modifications pour une exploitation future.

a) La fiabilité des données

Avant d'aller plus avant, il convient en effet de poser cette question essentielle : les données que nous allons interpréter sont-elles justes ? ou tout au moins sont-elles suffisamment justes ou encore quelles réserves doit-on faire pour ne pas détruire la portée de nos interprétations ?

Pour répondre à cela, il faut les considérer selon leur origine. On sait que la base statistique a été élaborée par le croisement de quatre fichiers :

. Le *fichier des douanes* fournit les statistiques d'importations et d'exportations internationales. Ces chiffres tiennent compte du mode de transport intérieur avant l'exportation ou après l'importation. Malgré un léger changement de champ entre 1975 et 1977, les chiffres sont justes et relativement exhaustifs.

. Le *fichier de l'Office National des voies navigables (O. N. N.)* est juste mais il est peu utilisé pour la présente étude.

. Le *fichier S. N. C. F.* fournit les données de transport intérieur par chemin de fer.

Ces données sont exhaustives pour le trafic lourd et extraites d'un sondage au dixième pour les marchandises légères. Elles sont donc relativement sûres.

. La situation est différente pour les transports intérieurs routiers de marchandises, c'est-à-dire au sein des trafics intrarégionaux et interrégionaux, pour les deux modes «Public» et «Privé» T. R. M.

Les données sont recueillies par sondage auprès des transporteurs, sondages effectués sur un petit nombre de véhicules pendant une période d'une semaine. Par un double jeu de coefficients, on en déduit l'activité de toute la population des véhicules utilitaires pendant toute l'année. Cela correspond à un sondage au 1/1200ème.

Mais l'imprécision née de ce sondage n'est pas similaire pour tous les flux. On dispose, pour la mesurer, du tableau des fréquences des observations, observations à partir desquelles sont déduits les flux (Cf. *Annexe 6*). On peut commencer à mettre en doute la fiabilité d'une donnée à partir du moment où les flux correspondants n'ont pas fait l'objet d'au minimum une quinzaine d'observations.

La justesse des statistiques ne peut donc être mise en doute que pour les quelques flux pour lesquels nous ne disposons pas des vérifications suffisantes. Et cela concerne finalement des échanges souvent mineurs.

Les spécialistes du D. S. T. et notamment monsieur Proriot ont également attiré notre attention sur la différence de fiabilité entre les gros et les petits tonnages. Les flux inférieurs à 1000 tonnes ne peuvent raisonnablement être considérés comme fiables. Cela ne signifie pas qu'ils sont faux mais seulement que parmi eux les données ne sont pas toutes justes.

De toute manière, ces tonnages inférieurs à 1000 tonnes ne sont que rarement pris en compte dans notre étude.

Par contre, les flux importants sont, eux, relativement fiables.

Ajoutons encore que le sondage lui-même est entaché d'une petite imprécision : le fichier originel, celui des véhicules utilitaires n'étant pas entièrement exact puisqu'il contient un certain nombre de véhicules morts et inutilisés.

Ces quelques réserves ont finalement un aspect assez limité.

On a vu que l'international n'était pas concerné. Le trafic intérieur par tout autre mode que la route peut être considéré comme fiable également. Dans le trafic intérieur routier, l'intrarégional n'est pas concerné non plus puisque le nombre d'observations (plusieurs milliers) valide largement la technique du sondage.

Enfin seuls certains trafics routiers interrégionaux peuvent prêter à ambiguïté. L'impact est donc moindre.

Deux autres facteurs auraient pu également interférer et modifier la fiabilité des données. Tout d'abord, il s'agit des doublages des trafics, c'est-à-dire lorsqu'un même chargement est comptabilisé sans raison plusieurs fois, par exemple, à la fois en international et en intrarégional (Cf. *Annexe 2*).

En ce domaine, il n'existe pas de règle. Ces doublages interviennent uniquement dans les transports routiers (fichier T. R. M.) et ne peuvent être mesurés. Cependant, des cas particuliers permettent de supposer que l'erreur ainsi commise est négligeable, d'autant que dès qu'il y a rupture de charge ou à fortiori transformation de forme ou de fonds du chargement, la double comptabilisation ne correspond plus à un doublement mais bien à une réalité permettant en sus de mesurer l'allongement des différents circuits.

Le deuxième facteur concerne le changement de champ en 1971 et 1975 dans le fichier T. R. M. (*pour plus de précisions sur ce changement Cf. Annexe 2*).

Le passage des «plus de 1 tonne» au «plus de 3 tonnes» aurait dû provoquer une diminution du champ d'enquête et donc une sous-estimation du trafic de 1975 par rapport à celui de 1971.

D'après les chiffres de 1971, cette sous-estimation devrait être de l'ordre de 8,5 %, c'est-à-dire que le trafic de 1971 devrait être amputé de 8,5 % pour être théoriquement comparable à celui de 1975.

Or, par suite d'une autre modification intervenue en 1973 et qui va en sens contraire (elle inclut en 1975 le trafic de certains semi-remorques non pris en compte en 1971), nous n'avons pas à effectuer de correction particulière, l'influence inverse des deux changements s'annihilant presque totalement.

Ainsi donc, malgré quelques restrictions, notamment pour le trafic routier interrégional, les résultats que l'on pourra extraire de cette base de données peuvent être considérés comme statistiquement fiables.

b) L'organisation des données

D'une manière générale, on peut dire que cette base est très complète pour toute étude régionale et qu'il serait dommage de se limiter à cela.

- Dans l'avenir, la base de données pourra être affinée.

. Le tableau toutes régions confondues croisant les 21 régions et les points de passage (frontières) pourra être avantageusement remplacé par un tableau croisant les régions et les groupes de pays. Cela éviterait de poser, pour connaître la provenance des importations et la destination des exportations de la Bretagne, des hypothèses réductrices d'information et pas toujours très sûres. Ce tableau peut être obtenu en demande standard.

. Le tableau du commerce interrégional en valeur permettrait des analyses intéressantes concernant les soldes. Malheureusement, les données interrégionales n'existent pas.

. Le produit «légumes secs», intrant occasionnel de l'élevage, a été envisagé uniquement pour l'année 1977. Il est absent des autres années.

Un extrait a également été omis : il s'agit du commerce des animaux vivants. Il sera présent en 1977.

. La plupart des analyses par produit nous a obligé à faire le regroupement classique amont / aval tel que nous l'avons défini en Annexe 1.

Ces totaux intermédiaires pourraient être directement inclus dans les tableaux initiaux, évitant ainsi un grand nombre d'opérations longues et fastidieuses.

. Au cours de l'étude, on a éprouvé le besoin de regrouper les régions-programmes en grands agrégats pour faire apparaître des grands types de flux. Il est, par exemple, indispensable d'envisager le Bassin Parisien dans son ensemble quand on observe les importations bretonnes de céréales.

Ceci nous a conduits, on le verra dans le chapitre suivant, à construire un tableau par agrégat de régions. Peut être serait-il souhaitable d'avoir dans les «listings» un tableau de ce type.

Le choix de l'agrégation est, bien entendu, spécifique à l'étude réalisée. Ceci est possible en demande standard, quel que soit le nombre des groupements.

- Certaines données doivent être maniées avec précaution.

- . Nous avons traité plus haut du problème de la fiabilité.

- . La catégorie produit légumes contient à la fois (*Cf. Annexe 1*) des extrants en grande majorité, légumes frais, extrants sans grand rapport avec l'élevage, mais aussi des intrants non négligeables puisqu'il s'agit des racines et de la farine de manioc.

- . La confrontation des statistiques portuaires de manioc et des statistiques douanières de la catégorie légumes nous a permis de conclure que dans la cas spécifique de la Bretagne, les importations de légumes pouvaient être considérées à 99 % comme des importations de manioc. (le 1 % concerne des pommes de terre du Maroc)

- . La catégorie légumes entrera donc comme intrant dans l'élevage breton au même titre que céréales et sons mais uniquement dans le commerce international.

On pourra donc sans trop de difficultés mesurer les flux externes de manioc, quand ceux-ci sont directs. Mais malheureusement il sera impossible d'avoir une idée des trafics interrégionaux. Aussi la question des réexportations de la Bretagne vers d'autres régions restera-t-elle non résolue.

Rappelons que cette approximation n'est possible que grâce aux caractéristiques de la Bretagne qui est autosuffisante en légumes frais.

Le regroupement par pays tel qu'il a été conçu se prête assez bien à une étude sur l'élevage breton. Cependant, certains groupes pourront être divisés plus finement, d'autres pourront être rassemblés.

Le processus standard distingue 33 groupes. On pourra réexaminer une agrégation définitive en fonction des besoins. Ainsi pour notre étude sur l'élevage breton, aurait-on pu faire apparaître le groupe Asie du Sud-Est (manioc de Thaïlande). Parallèlement, la distinction Amérique Centrale/Amérique du Sud n'était pas indispensable.

Et le problème se pose identique pour les frontières. La demande standard distingue 36 zones. Pour le sujet que nous avons à traiter, le regroupement en 14 éléments suffisait amplement puisqu'il n'était de toutes façons pas possible d'individualiser «les ports bretons» et Nantes St Nazaire (*Cf. Annexe 2*).

Pour traiter ces fichiers, il a fallu dépouiller et transformer la masse des informations mises à notre disposition. Chaque tableau a été modifié pour permettre une interprétation des phénomènes généraux.

Ainsi, du tableau 1, on a tiré une matrice croisant 13 produits et 6 grandes régions, en imports, exports et soldes. Les tableaux 2 et 3, moins utiles, ont été simplement résumés pour faire apparaître les grands flux et leur provenance.

Les tableaux 4 et 5 ont été utilisés pour déterminer l'origine des importations et exportations internationales de la Bretagne, l'évolution de ces flux et les soldes commerciaux.

Nous verrons le détail de ces nouveaux tableaux dans le chapitre qui suit.

4 - LES TABLEAUX OBTENUS

a) Les soldes (*Cf. Annexe commune 2*)

Le solde global est la somme du solde interrégional (SIR) et du solde international (SIN).

Le SIR est obtenu à partir du listing 1, par produits et tous modes confondus. Il est la différence des exportations nettes et des importations nettes. Par exportations nettes, il faut entendre les exportations interrégionales totales qui sont données par le listing, moins les exportations intrarégionales obtenues au croisement de la ligne 7 (Bretagne) et de la colonne 7. Le principe est identique pour les importations nettes.

Le SIN est obtenu à partir des listings 3 et 4, tous modes confondus, par produits. Il est la différence des exportations et des importations.

Le solde global est donc la somme : SIR + SIN ou chacun des deux termes est affecté du signe + ou - selon que la Bretagne est exportatrice nette ou importatrice nette.

b) L'origine par zone de pays des imports et des exports (*Annexe 9 Partie IV*)

Il s'agit ici de savoir de quelles zones de pays proviennent les importations bretonnes et vers quelles zones se dirigent ses exportations internationales.

A cette fin, l'idéal eût été que nous ayons le croisement régions/zones de pays qui nous aurait permis de connaître exactement les provenances et les destinations. Cependant, nous ne disposons pour 1971 et 1975 que des tableaux croisant régions/frontières et frontières/pays.

A partir de là et en faisant l'hypothèse que la répartition par zone des importations (ou exportations) bretonnes pour un produit donné est la même que celle des importations (exportations) des ports de Manche et Atlantique, on en déduit la provenance de certains produits destinés à la Bretagne. Mais pour la majorité des produits et l'ensemble des exportations, les calculs se sont révélés trop imprécis pour être interprétés.

c) Les flux interrégionaux par grandes régions (*Annexes 6, 7, 8 Partie III*)

Les 20 régions autres que la Bretagne ont été agrégées en 4 grandes régions. L'opération est simple (quoique fastidieuse) : il suffit d'ajouter les tonnages des régions incluses dans une même grande région.

Ces tableaux excluent alors bien évidemment le commerce intrarégional. En ajoutant les importations et les exportations totales pour chaque produit (tous modes confondus), on obtient la part de chaque région, par année, dans le commerce dudit produit.

Si l'on veut connaître la structure par mode des flux de transports intrants et extrants, il suffit de regrouper les tonnages des produits entrant dans chaque catégorie amont ou aval et de calculer la part de chaque mode par rapport au flux total considéré (exemple de flux : importation d'intrants).

Enfin on peut vouloir obtenir une telle analyse modale au niveau de chaque région : il suffit de reprendre les tableaux des flux interrégionaux par grande région et de calculer la part de chaque mode dans les échanges de la Bretagne avec telle région vis-à-vis du flux considéré (exportations d'extrants par exemple).

Un tel tableau permet des comparaisons tant entre grandes régions qu'au niveau national, révélant ainsi les différences quant au mode de transport.

d) Le tableau global des flux (*Annexe commune 1*)

Un des tableaux fondamentaux auquel nous sommes arrivés concerne les différents types de flux dans le commerce breton.

Nous avons distingué 4 catégories :

- 1 - Flux total (importé ou exporté) *dont*
- 2 - Flux international importé ou exporté
- 3 - Flux interrégional (Bretagne exceptée) importé ou exporté
- 4 - Flux intérieur ou intrarégional importé ou exporté

Ce tableau croise donc les 16 produits en ligne et les 4 catégories en colonnes avec leur part respective dans le total du commerce du produit.

On arrive ainsi à des résultats du type : les importations internationales de légumes représentent X tonnes et Y% des importations totales de ce produit.

Ce tableau a été fait pour les importations en 1971, 1975 et en variations. Il en est de même pour les exportations.

e) La part de la Bretagne vis-à-vis de l'ensemble français (*Annexes 3, 5 Partie III - Annexes 3, 4 Partie IV*)

Au début des deux premières parties, nous avons tenté d'approcher statistiquement l'importance relative de la Bretagne à la fois vis-à-vis des autres régions et de l'ensemble de la France.

Ces tableaux permettent soit de donner à la Bretagne un «classement» en fonction de tel ou tel critère, soit de déterminer un pourcentage mesuré de l'importance relative de la région dans l'ensemble français.

Pour élaborer ces tableaux, nous avons largement utilisé les possibilités de la base statistique puisqu' on a pu comparer des éléments semblables et homogènes sur la Bretagne, d'autres régions et le total français.

Un tirage général permet aussi une exploitation que ne permettrait pas un tirage sur quelques régions seulement.

f) La structure modale

Enfin signalons les tableaux décrivant la structure des échanges par mode de transport utilisé. La description par mode est un outil indispensable à la fois à la compréhension globale de l'ensemble et à une étude un peu fine sur les flux.

Ces tableaux sont élaborés sans peine puisque l'ordinateur effectue préalablement le travail de séparation. Il ne reste plus qu'à comparer les modes sur les flux semblables pour arriver à des pourcentages de trafic transporté par la route, le fer ou d'autres modes.

CONCLUSION

Les données de notre base statistique nous fournissent donc d'abord une description précise des différents flux concernant l'élevage breton.

Puis une étape de rapprochement, de comparaison débouche sur une série d'analyse qui s'exprime essentiellement de trois manières :

- . *en terme de commercialisation*, ou plutôt d'ouverture au marché national ou international ; les résultats se lisent en pourcentage d'évolution, en parts exportées ou importées de l'étranger, des autres régions.

- . *en terme de soldes imports exports* en tonnage et en valeur qui aident à cerner les relations d'interdépendance.

- . *en terme de répartition modale*, selon le mode de transport qui prédomine route, fer ou autre.

Ces trois types de conclusion, ouverture aux marchés, dépendance ou indépendance, structure modale sont des éléments intermédiaires permettant d'avancer dans la compréhension des problèmes majeurs.

Et c'est la recherche de ces trois éléments qui a été le fil directeur et qui nous a guidés dans l'interprétation des chiffres. C'est en fonction de cette recherche que nous avons élaboré des tableaux définitifs d'analyse.

PARTIE III - LE COMMERCE INTERIEUR : INTRAREGIONAL ET INTERREGIONAL

INTRODUCTION

SECTION I - LE COMMERCE INTRAREGIONAL

INTRODUCTION

1 - LE ROLE DE CE COMMERCE DANS L'ENSEMBLE DES FLUX : analyse globale

2 - ANALYSE PAR PRODUIT

- . analyse du poids relatif de l'intrarégional dans le commerce total
- . analyse du poids relatif des produits à l'intérieur du commerce intrarégional

3 - LA STRUCTURE PAR MODE

SECTION II - LE COMMERCE INTERREGIONAL

INTRODUCTION

1 - LA BRETAGNE DANS LES ECHANGES INTERREGIONAUX EN FRANCE

- . analyse par produit
- . La place de la Bretagne vis-à-vis des autres régions

2 - LES SOLDES INTERREGIONAUX

3 - EVOLUTION ET CADRES

4 - LA STRUCTURE REGIONALE

- . Les produits destinés à l'alimentation animale
- . Les produits de l'élevage
- . Analyse globale

5 - LA STRUCTURE PAR MODE DE TRANSPORT

- . Approche globale
- . Approche régionale
- . Approche par mode de transport et par produit

6 - QUELQUES GRANDS FLUX INTERREGIONAUX

- a) Les céréales du Bassin Parisien
- b) La viande exportée vers l'Île de France

ANNEXES

- COMMUNES
- 1 - Part des différents types de flux dans le commerce breton
 - 2 - Soldes interrégionaux, internationaux et globaux
- PARTIE III
- 3 - Part du commerce intrarégional dans le commerce breton
 - 4 - *Structure modale du commerce intrarégional*
 - 5 - Part du commerce interrégional breton dans le commerce interrégional français
 - 6 - Commerce interrégional par agrégats de régions : en pourcentage
 - 7 - Commerce interrégional par agrégats de régions : par mode de transport
 - 8 - Structure modale du commerce interrégional
 - 9 - Structure modale par agrégats de régions et par grandes masses

LE COMMERCE INTERIEUR INTRAREGIONAL ET INTERREGIONAL

Le commerce intérieur est divisé en deux parties bien distinctes, la première, le commerce spécifiquement breton (intrarégional), la seconde, le commerce de la Bretagne avec les autres régions françaises (interrégional).

Du poids relatif de chaque type de commerce dans le commerce total on déduit des indications concernant le type d'économie de l'élevage breton. Dans une économie totalement autarcique il n'y aurait pas d'autres échanges qu'intrarégionaux. La part du commerce interrégional et international est donc un indicateur du degré d'intégration de l'économie de la région aux économies nationales et mondiales. Il s'agit là d'un moyen précieux de comparaison.

D'autre part ce degré d'intégration aux marchés extérieurs varie selon les produits considérés. Cette variation nous fournit des indications très utiles pour saisir les problèmes de spécialisation et de concurrence, par produit et pour la région choisie.

Pour la région qui nous concerne, la Bretagne, la part du commerce intérieur est forte puisque presque toujours supérieure à 90 %. A l'intérieur de ce commerce les échanges interrégionaux occupent, tout au moins en pourcentage, la place prépondérante.

Mais cette place sur le plan des transports correspond-elle réellement à un rôle économique équivalent ?

SECTION I - LE COMMERCE INTRAREGIONAL

Bien que le plus important en tonnage, c'est celui sur lequel nous disposons du moins d'information.

Les données chiffrées nous sont fournies par la base statistique, par le premier tableau, celui des échanges entre régions.

A l'intersection de la colonne et de la ligne Bretagne on trouve le total des échanges spécifiquement bretons. Il est impossible de connaître l'origine ou la destination précise des marchandises transportées, on sait seulement qu'elles n'ont pas franchi les limites de la région. Les données sont structurées par année, par mode, par produit. Leur fiabilité est bonne quel que soit le mode de transport considéré (*Cf. Partie II 3*). En effet pour le commerce intrarégional le nombre important d'observations (plusieurs milliers) garantit la précision du sondage routier, par ailleurs seule source d'inexactitude.

1 - LE ROLE DE CE COMMERCE DANS L'ENSEMBLE DES FLUX : analyse globale

La part du commerce intrarégional représente souvent une très large fraction du commerce total (1) (Cf. Annexe 3) et à fortiori des flux d'import et d'export (Cf. Annexe 1)

Les pourcentages vis-à-vis du commerce total oscillent la plupart du temps entre 20 et 90 %. Ils sont rarement inférieurs à 20 % en 1971 et jamais en 1975 ; on a donc une certaine constance dans tous les produits qui concernent l'élevage.

Part du commerce intrarégional dans le commerce total (1)
extrait de l'Annexe 3

Produits	1971		1975		
	Volume	%	Volume	%	
Intrants (2)	3.157	54,6	4.606	57,5	En milliers de tonnes En pourcentage
Extrants (2)	4.487	76,5	4.253	71,3	
TOTAL	7.645	65,7	8.860	62,2	

Ces forts pourcentages ne sont soumis qu'à quelques exceptions ; et ce, presque uniquement en 1971.

(1) *Le commerce total = Import + Exports internationaux, plus Imports + Exports interrégionaux, plus le commerce intrarégional*

(2) *Rappelons que nous utiliserons comme termes synonymes :*

*• Pour les matières premières utilisées dans l'élevage les mots de : Intrants, produits amonts, produits destinés à l'alimentation animale
Cette dénomination comprend : froment, maïs, autres céréales, mélasses, légumes, sons et nourritures pour animaux, pailles, tourteaux, et graines oléagineuses (Cf. Partie II Annexe 1)*

*• Pour les produits dérivés de l'élevage les mots de : Extrants, produits avals, produits de l'élevage, produits animaux.
Cette dénomination comprend : viande, lait et crème, beurre et autres produits laitiers, œufs et viandes préparées (Cf. Partie II Annexe 1)*

Part du Commerce intrarégional dans le commerce total
extrait de l'Annexe 3

Produits	1971	1975
Maïs	7,6	21,3
Tourteaux	15,0	20,9
Graines	17,2	85,4
Viande	20,1	42,4
Beurre	13,2	28,2

Ces cinq produits
représentent 35 %
du total des échan-
ges en 1971

Ces quelques chiffres donnent une bonne image du profil de la Bretagne dans ce domaine. Les commerces interrégionaux et internationaux ne représentent qu'une partie apparemment faible des flux totaux, c'est-à-dire que seulement 30 à 40 % des transports de marchandises de l'élevage franchissent les frontières de la région.

Cette première constatation appelle plusieurs remarques qui relativisent et resituent les principaux enjeux.

1/ Tout d'abord la part du commerce intrarégional dans le commerce total décroît légèrement de 1971 à 1975 (Cf. Annexe 1) de 65,5 % à 61,7 %. Et cette diminution va dans le sens d'une plus grande ouverture de la Bretagne aux flux extérieurs.

2/ La part importante du commerce intrarégional, n'est pas toujours un facteur limitant l'influence extérieure sur la Bretagne. Elle peut être parfois au contraire un témoin de l'inverse.

Ainsi l'importance du commerce intrarégional de céréales est le garant d'importation de produits qui leur sont associés, tel le soja.

L'idée de dépendance et d'indépendance de la Bretagne ne peut donc pas être mesurée en fonction du poids relatif des différents types de commerce. L'association et la complémentarité des produits modifient largement l'interprétation.

3/ Parmi les flux extérieurs certains sont si importants soit en tonnage, soit stratégiquement, que leur importance relative est sans commune mesure avec leur poids dans l'absolu. L'hétérogénéité des flux d'import-export de la Bretagne, et notamment l'existence de flux considérables et très spécifiques (manioc d'Asie du Sud-Est, Soja Américain et Brésilien, viandes vers le Moyen-Orient, tourteaux d'Afrique de l'Ouest) conditionne l'économie de l'élevage breton par leur place dans les filières productives. La crise du soja en 1973 en fut un bon exemple.

Cette hétérogénéité explique que certains flux extérieurs revêtent une très grande importance, tant vis-à-vis des problèmes de l'élevage que de ceux des transports.

2 - ANALYSE PAR PRODUIT

a) Poids relatif de l'intrarégional dans le commerce total.

Nous avons donné les grandes lignes de la structure de ce commerce en ne tenant pas compte des distinctions entre les produits ainsi que de leur évolution entre 1971 et 1975 ; il convient maintenant de se pencher sur cette question.

Nous sommes conduits à opérer, pour 1971, une séparation :

. On distingue d'abord deux groupes de produits à partir de la part de l'intrarégional dans le commerce total :

1/ ceux dont le commerce intrarégional représente moins de 20 % du total (maïs, mélasses, viandes, beurre (1) , tourteaux et graines (2))

2/ ceux dont les pourcentages varient entre 50 % et 70 % (et même 90 % pour le lait)

Comment expliquer cette différence ?

- absence de production locale pour le maïs, les mélasses, les tourteaux et les graines ? Mais alors comment interpréter les pourcentages concernant la viande et le beurre (1) ?

- importance du ramassage quotidien pour le lait ?

- importance de la distribution sur courte distance des aliments composés par les Industries d'Alimentations Animales (I.A.A.) pour les sons (3) ?

. On distingue ensuite deux autres groupes de produits à partir de l'analyse classique en intrants et extrants (4). Cette analyse montre que des échanges intrarégionaux sont plus nombreux pour les produits avals que pour les produits amonts (Cf. *tableau p.40*)

Pour les premiers ce commerce concerne 75 % du tonnage, ce qui est énorme. Pour les produits amonts, le pourcentage n'est que de 50 - 53 %.

En 1975 les distinctions sont moins nettes. Les parts s'échelonnent régulièrement de 20 à 85 %.

Les produits peu transportés (en intrarégional) ont vu leur part s'accroître (maïs, mélasses, viandes, beurre, tourteaux). Tous ceux qui l'étaient déjà relativement ont, au contraire, vu leur chiffre baisser.

La différence intrant/extrant reste marquée mais elle s'atténue.

Le poids de l'intrarégional baisse dans les extrants de 76,5 % à 71,3 %. Par contre, il stagne dans les intrants : 55 %. Globalement donc tous produits confondus, le poids du commerce intérieur décroît de 65,7 à 62,2 %.

(1) *La dénomination beurre regroupe tous les dérivés du lait : beurre, fromages frais et fermentés. . .*

(2) *Pour l'ensemble du contenu des catégories de produits : Cf. Annexes 1 et 7 - Base Statistique.*

(3) *Le terme sons sera utilisé pour désigner l'ensemble de la rubrique «sons et issues, autres nourritures pour animaux et déchets des industries alimentaires» - Code NST n° 1790. Cela comprend, entre autre, les farines de poisson et de viande, la plupart des aliments composés en poudre ou en granulés.*

(4) *Cf. note 2 Partie III p. 40*

b) Poids relatif des produits dans le commerce intrarégional

Le commerce intrarégional est dominé en 1971 comme en 1975 par deux catégories de produits : le lait et les sons (1). Ils représentent 83 % puis 76,5 % des tonnages transportés.

On a vu l'explication qu'on pouvait en donner. Pour le lait, le ramassage qui se fait localement, pour les sons, le commerce des aliments composés entre les firmes de l'agro-alimentaire, leurs revendeurs et les éleveurs. Il faut quand même noter un début d'évolution entre les deux années.

En 1975, la part du lait a chuté et les sons ainsi que les céréales se sont partagés la progression :

- . les sons de 29 à 35,2 % du total
- . les céréales de 7,5 à 11,5 %

Les intrants ont, dans l'ensemble, progressé entre 1971 et 1975 en valeur absolue, et stagné en valeur relative (sauf pour le blé). Les extrants, au contraire, ne suivent pas de tendance précise bien qu'ils aient diminué au total. La viande et les produits laitiers ont largement augmenté tandis que le lait et les œufs ont considérablement baissé, les viandes préparées étant restées stables.

Dans ce commerce intrarégional, la division intrant/extrant ne se révèle pas très riche d'enseignement.

3 - LA STRUCTURE PAR MODE

Il est inutile de s'appesantir sur la division par mode ; les chiffres parlent d'eux-mêmes : 99,8 % des marchandises transportées le sont par la route (*Cf. Annexe*). Cette proportion vaut pour tous les produits, les chiffres variant de 87,8 à 100 % en 1971.

Deux raisons principales à cela : la souplesse des transports routiers sur des petites distances, et la difficulté pour choisir un autre mode de transport (voies d'eau inexistantes, réseau de chemin de fer moins dense, . . .)

La séparation entre le transport par routier professionnel et pour compte propre est à l'avantage du second.

Ce résultat inattendu est en réalité bien compréhensible. En effet, les deux gros postes l'expliquent sans peine : le ramassage du lait (50 % des tonnages) est fait en majeure partie par les entreprises elles-mêmes et le transport des sons, c'est-à-dire ici des aliments composés, est effectué par les I.A.A. dans les mêmes conditions.

Toutes ces remarques sont valables pour 1971 et 1975 puisqu'en 1975 les pourcentages oscillent entre . . . 98,8 et 99,8 %.

(1) *Cf. note 3 Partie III p. 42*

SECTION II - LE COMMERCE INTERREGIONAL

Ce commerce pourrait dans un premier temps apparaître quantitativement faible eu égard à l'importance du commerce intrarégional. Les importations et les exportations interrégionales oscillent en effet entre 15 et 23 % selon le sens et les années.

Mais à titre de comparaison rappelons que le commerce extérieur de la France représente dans les 20 % du Produit National Brut français et n'est certes pas un commerce secondaire mais bien au contraire un ensemble d'échanges d'importance cruciale.

Tel est aussi le cas pour la Bretagne car sans les approvisionnements en matières premières que constituent les céréales, (au sens large) les sons (1) et les tourteaux il est certain que l'élevage n'aurait pu se développer ainsi qu'il l'a fait.

Certes, la Bretagne dispose d'un potentiel fourrager important sur lequel il est peut être possible de jouer, mais dans l'état actuel des choses, force est de constater un grand déficit. En ce qui concerne les céréales, la part importée a crû fortement de 1971 à 1975, la production bretonne oscillant et stagnant entre 1,9 et 1,7 million de tonnes (2).

1 LA BRETAGNE DANS LES ECHANGES INTERREGIONAUX DE LA FRANCE

La Bretagne tient dans les flux internes des produits de l'élevage en France une place toute particulière. En effet, sa contribution n'est que rarement égale ou même proche d'une moyenne théorique qui devrait se situer autour de 5 % (il y a 21 régions pour un total de 100 %). (3)

Les importations de produits destinés à l'alimentation animale représente en 1975 13,2 % des importations interrégionales françaises. Au contraire les exportations de ces produits n'atteignent pas 2 %.

Les exportations des produits de l'élevage représentent la même année 11,2 % des exportations interrégionales françaises. Et les importations de ces produits ne dépassent pas 3 %.

On peut donc décrire la Bretagne comme une région importatrice de produits amonts et exportatrice de produits aval. Cette description correspond à l'affirmation de la région comme un espace spécifique et même spécialisé. Spécifique dans le sens où il tranche sur la « banalité » régionale (moyenne de 5 %), spécialisé dans la mesure où la différence avec les autres régions françaises est concrétisée par le développement croissant du secteur de l'élevage.

(1) Cf. note 3 Partie III p. 42

(2) Sources ONIC Office National Interprofessionnel des Céréales

(3) On utilisera cette moyenne théorique de 5 % tout au long de l'étude. Pour la Bretagne ce chiffre est très proche d'un autre indicateur similaire, le pourcentage de la SAU totale française, qui est de 6 %

a) L'analyse par produit permet de préciser et d'étayer ces premières remarques

La séparation produit amont/produit aval en importation et en exportation est particulièrement nette ; en faisant à chaque fois plus de 10 % des flux considérés, la Bretagne affirme sa spécialisation.

Part du commerce interrégional breton dans le commerce interrégional français

Extrait de l'Annexe 5 A, B

	Import 1971	Export 1971	Import 1975	Export 1975
Intrants	11,3	1,9	13,2	1,7
Extrants	4,0	10,5	3,0	11,2
TOTAL	8,8	4,8	9,6	5,1

Si l'on descend au niveau de chaque produit on retrouve la plu part du temps cette dichotomie :

- En 1971, la part de la Bretagne dans les importations interrégionales françaises est forte (supérieure à 10 %) pour : le maïs, les mélasses et les sons (1). Elle est moyenne (entre 4 et 8 %) pour le blé, les «autres céréales» (2) et le beurre (3). Elle est faible (inférieure à 4 %) pour quatre produits de l'élevage : viande, lait, œufs, et viandes préparées (4).

Bien entendu, les exportations de cette même année sont relativement symétriques.. La part de la Bretagne est forte pour la viande et les œufs, moyenne pour les sons, les viandes préparées, le lait et le beurre, faible pour toutes les céréales et les mélasses.

On retrouve donc plus ou moins la césure produits amonts/produits avals que l'on vient de mentionner. Certaines exceptions s'expliquent fort bien ; ainsi le lait ou le beurre, peu exportés à cause du côté périssable de ces denrées, de l'éloignement de la Bretagne et également une grosse consommation intérieure.

- En 1975, la description produit par produit est plus typique encore : La part de la Bretagne dans les importations interrégionales totales est forte pour trois produits amonts, les céréales, les sons et les pailles, et moyenne pour les autres.

Au contraire cette part ne dépasse pas 4 % pour l'ensemble des produits avals. Les exportations sont bien symétriques puisque la part de la Bretagne est forte (+ de 10 %) pour tous les produits de l'élevage sauf pour le lait, et qu'elle est faible pour tous les produits amonts sauf pour les mélasses qui constituent ici une exception inexplicée.

(1) Cf. note 3 p. 42

(2) La dénomination «autres céréales» fait référence à l'Annexe 1 Partie II. Il s'agit de toutes les céréales sauf le blé et le maïs. Le mot céréales employé seul comprend toutes les céréales blé et maïs inclus.

(3) Cf. note (1) p. 42

(4) Cf. note (2) p. 42

On assiste donc à une spécialisation accrue de la Bretagne entre 1971 et 1975. Cette spécialisation se matérialise par la différence entre les taux de croissance de la France et de la Bretagne concernant à la fois les importations de produits destinés à l'alimentation animale et les exportations de produits de l'élevage (Cf. *Annexe 2 C*).

Pour les importations d'intrants : + 19 % pour la France + 39 % pour la Bretagne
 Pour les exportations d'extrants : + 27 % pour la France + 35 % pour la Bretagne

Cependant cette spécialisation est moins perceptible au niveau régional qu'au niveau international. La différence des taux de progression, quoique nette, n'en est pas moins modeste.

b) La place de la Bretagne vis-à-vis des autres régions reflète dans une moindre mesure cette spécialisation croissante

- En 1971 la Bretagne ne se distingue encore que faiblement. Elle est cependant :

L
 La troisième région importatrice (interrégionale) de mélasses, après le Nord et la Haute-Normandie (intrarégional exclus)
 La première région exportatrice d'œufs, la troisième de viandes (après l'Île de France et les Pays de Loire), la quatrième de viandes préparées (intrarégional exclus).

Sur l'ensemble des produits et en tenant compte cette fois du commerce intérieur à chaque région la Bretagne est la deuxième région pour les importations (après l'Île de France et juste devant le Nord). Pour les exportations elle est troisième derrière l'Île de France et le Centre, juste devant les Pays de Loire et Champagne Ardennes (Cf. *Annexe 5*).

- En 1975 la Bretagne s'affirme beaucoup plus nettement comme région d'élevage. Elle se situe plusieurs fois dans les cinq premières places.

Elle est

10	région importatrice interrégionale de mélasses
20	de tourteaux (après Champagne Ardennes)
30	de graines oléagineuses et de maïs
40	de pailles et 50 des autres céréales (1)

Elle est également

10	région exportatrice interrégionales d'œufs et de viandes
30	de viandes préparées
50	de beurre (2)

Globalement c'est-à-dire import et export confondus la Bretagne est aussi la deuxième région pour le lait et les sons (3)

- Finalement sur l'ensemble des produits le commerce breton vers les autres régions est considérable (Cf. *Annexe 5 C*)

En 1971 les importations interrégionales représentent plus de 2 millions de tonnes soit le 2ème rang après l'Île de France. Quant aux exportations elles atteignent 1,2 millions, la Bretagne se plaçant au 8ème rang.

En 1975 même si le commerce breton a progressé il en est de même de celui des autres régions. La Bretagne n'est plus que 3ème pour les importations et 9ème pour les exportations. Si on se réfère donc à ces imports et exports interrégionaux l'intégration nationale de la Bretagne régresse relativement à celle d'autres régions.

(1) Cf. note Partie III p. 45

(2) Cf. note Partie III p. 42

(3) Cf. note Partie III p. 42

Ceci ne permet pas pour autant de conclure à une régression de la spécialisation

1/ Si on considère l'ensemble du commerce intérieur, (imports et exports nets, plus trafic intrarégional), total qui peut être un indicateur de spécialisation, la Bretagne se place au 3ème rang derrière l'Île de France et le Centre et au 1er rang en 1975

2/ La comparaison des régions sur l'ensemble de leur importation et l'ensemble de leur exportation n'est pas particulièrement juste. Il faudrait, pour pouvoir conclure à l'absence de spécialisation, avoir le détail et surtout les importations de produits destinés à l'élevage et les exportations de produits animaux. Une comparaison sur ces bases montrerait sans doute pour la Bretagne le même phénomène observé partout ailleurs.

3/ Nous verrons plus loin que cette régression de l'intégration nationale a pour corrolaire un approfondissement de l'intégration internationale confirmant l'accroissement de la spécialisation.

Finalement donc, au vu de ces trois remarques, on peut confirmer que la Bretagne, sur les deux années, précise une spécialisation déjà relativement ancienne. Dès 1971 en effet et plus encore en 1975 elle se distingue par ses importations de produits destinés à l'alimentation animale et ses exportations de produits animaux. Ces deux flux sont nettement plus importants que ceux de la plupart des régions françaises.

Les paragraphes suivants nous permettront, grâce à la description du commerce interrégional breton en tant que tel, de préciser cette idée et également de s'interroger sur d'autres notions fort importantes: concurrence, dépendance . . .

2 - LES SOLDES D'ÉCHANGES INTERREGIONAUX

Cf. Annexe 2 A, B, D, E

S'étendre sur cette question apparaît inutile tant les chiffres et les graphiques sont parlants. Les soldes d'intrants sont largement négatifs et, de 1971 à 1975, ils se dégradent pour les céréales proprement dites.

Quant aux soldes d'extrants, ils sont nettement positifs et en progression. Il eût été intéressant de pouvoir obtenir les mêmes soldes en valeur afin de connaître les valeurs respectives d'une tonne d'intrants et d'une tonne d'extrants. Toujours est-il que la spécialisation de la Bretagne apparaît bien quand on examine ces flux.

3 - EVOLUTION ET CADRES

a) Evolution

De 1971 à 1975, on constate un important accroissement des importations (tous produits) : + 32 % tandis que les quantités exportées augmentent dans une moindre proportion (21 %). A cela, sans doute une raison que nous approfondirons infra : toute tonne exportée induit plus d'une tonne d'importation ; par conséquent, les importations s'accroissent en tonnage bien plus vite que les exportations.

Remarquons que la part du commerce interrégional dans le commerce total est plus forte à l'importation (21,2 puis 22,7) qu'à l'exportation (13,2 puis 13,8).

b) Cadres

Comme indiqué dans la note méthodologique, les régions de programme ont été rassemblées en quatre régions :

- . Le Bassin Parisien au sens large : Picardie, Ile de France, Centre, Champagne et Bourgogne
- . L'Aquitaine
- . Les Pays de Loire
- . Les autres régions

La majeure partie du commerce interrégional se fait avec le Bassin Parisien (au sens large) et les Pays de Loire, soit : 74 % en 1971 et 70 % en 1975. La part de l'Aquitaine, pourtant importante productrice de maïs (17 % de la production française en 1971 - 19,5 % en 1975) reste négligeable. Cette absence est intéressante dans la mesure où Bretagne et Aquitaine sont deux régions maritimes et auraient pu de ce fait avoir des liens étroits : cette situation est significative de la faiblesse du cabotage.

Les régions «Autres» disposent d'une place relativement importante, qui reste cependant d'appoint, hormis pour quelques produits.

En 1971, l'équilibre import/export est obtenu (à peu près) avec chacun des trois agrégats autres que le Bassin Parisien. Par contre, en 1975, le solde est non seulement déficitaire avec ce dernier, comme il était en 1971, mais de plus, les Pays de Loire ont un solde largement en leur faveur. L'importance du commerce avec ces deux régions s'explique sans doute par leur proximité (Pays de Loire) et leur complémentarité avec l'économie de l'élevage breton.

4 - LA STRUCTURE REGIONALE DU COMMERCE

Une analyse en terme d'intrants et d'extrants semble plus apte à nous faire saisir la part qui revient à chaque région dans le commerce interrégional.

a) Les intrants

Le Bassin Parisien constitue le principal fournisseur d'intrants (54 % en 1975) et sa part augmente de 10 points de 1971 à 1975. Cette progression du Bassin Parisien est due essentiellement à la croissance des importations de céréales à l'exception du blé.

Le Bassin Parisien et les Pays de Loire contribuent à eux deux pour 75 % (en 1971) et 81 % (en 1975) des approvisionnements en intrants de la Bretagne. Mais la situation des deux régions n'est pas pour autant identique car le commerce de ces produits se fait à sens unique depuis le Bassin Parisien, tandis que la Bretagne exporte des quantités d'intrants non négligeables, quoique en baisse, vers les Pays de Loire.

Si on examine le cas particulier du maïs, plus gros poste en 1975, (38 % des importations interrégionales totales) on remarque que le Bassin Parisien fournit le plus gros contingent, 65 %, suivi par les Pays de Loire, 22 %. L'Aquitaine, on l'a mentionné ne compte que pour 2 %, résultat assez surprenant. Peut être doit on voir ici, une conséquence du faible nombre d'observations réalisées sur ce flux particulier.

b) Les extrants

La destination de ces produits à l'exportation est relativement équilibrée dans notre découpage en quatre agrégats. L'Aquitaine ne joue aucun rôle mais les trois autres grandes régions se partagent également.

Cependant les Pays de Loire dominant en 1971 avec 41 % des exportations bretonnes régressent en 1975 et perdent 11 points ; au contraire le groupe Autres voit sa part relative s'accroître, la Bretagne exporte donc plus en 1975 vers des régions relativement éloignées.

Malgré cela les Pays de Loire restent le principal débouché des produits avals bretons puisque les deux autres groupes sont des ensembles de régions. Au delà de cet équilibre global par grandes masses il existe des différences très nettes au sein des produits, puisque le Bassin Parisien est le principal débouché de la viande, des œufs et des viandes préparées, tandis que les Pays de Loire constituent la principale destination des exports de lait. Quant au beurre on assiste à un retournement de situation, la Bretagne déficitaire en 1971 vis-à-vis des Pays de Loire est nettement sédentaire vis-à-vis d'eux en 1975.

Les importations d'extrants ne concernent pas de gros tonnages. En 1971 elles viennent à 70 % des Pays de Loire (essentiellement du beurre). En 1975 la part de cette région tombe à 42 % au profit de régions «Autres».

Tableau récapitulatif extrait des Annexes 6 et 9 A B

Commerce de la Bretagne avec les autres régions

	Bassin Parisien	Pays de Loire	Aquitaine	Autres
1971 Intrants	39	36	1,6	23
Extrants	24	48	0	27
TOTAL	36	38	1	25
1975 Intrants	49	29	1,5	20
Extrants	28	32	1,8	37
TOTAL	41	29	1,6	28

en pourcentage du commerce interrégional total - (import + export)

c) Analyse globale des intrants et des extrants dans les échanges interrégionaux

Les soldes interrégionaux d'intrants et d'extrants se présentent ainsi :

en milliers de tonnes	1971	1975	Evolution
Solde Interrégional d'intrants	- 1.524	- 2.293	+ 50 %
Solde Interrégional d'extrants	+ 541	+ 864	+ 60 %

En 1971, une tonne d'exportation nette (1) d'extrants suppose 2,81 tonnes d'importation nette (1) d'intrants.

En 1975, cette même tonne d'exportation nette d'extrants engendre une importation interrégionale nette de 2,65 tonnes d'intrants. Il est dommage que nous ne disposions pas d'une troisième année (1977) afin de voir si l'orientation interrégionale des flux se confirme ou non.

Mais nous raisonnons ici sur des soldes : or, ce sont là des informations réductrices d'informations. Aussi, est-il peut-être préférable de s'intéresser aux deux principaux flux : les importations d'intrants et les exportations d'extrants. Le tableau suivant retrace leur évolution respective :

en milliers de tonnes	1971	1975	Evolution
Importation d'intrants	1.840	2.563	+ 39 %
Exportation d'extrants	880	1.190	+ 35 %

Sous réserve du fait que nous ne pouvons mesurer l'évolution que sur deux années, on remarque une certaine stabilité : d'une part, importations et exportations croissent dans les mêmes proportions, d'autre part, (conséquence du premier) la structure des importations et des exportations reste stable. Or, nous venons de le voir supra, une tonne nette exportée engendre moins d'importations interrégionales nettes en 1975 qu'en 1971. Cela peut donc provenir de trois choses :

- soit la Bretagne est relativement plus autosuffisante en 1975 qu'en 1971 - or, ce n'est pas le cas puisque nous avons vu que la part de l'autoconsommation dans la consommation totale de céréales diminuait,
- soit les animaux produisent les mêmes quantités en consommant moins ou mieux, gain de productivité en quelque sorte
- soit, et c'est l'hypothèse la plus vraisemblable, la Bretagne a réorienté dans une certaine mesure ses flux d'importation en direction de l'étranger, important du soja et commençant à importer du manioc.

(1) exportations (ou importations) nettes signifient ici diminuées des importations (ou exportations) des produits concernés.

Mais en 1975, les importations de manioc ne sont pas encore très développées : le processus de substituabilité que craignent en ce moment les céréaliers ne s'est pas encore manifesté, les quantités de manioc importées n'ayant pas encore pris les proportions actuelles (30.000 tonnes en 1971, 105.000 tonnes en 1975). Le tableau suivant le montre bien :

	1971	1975
(1) SIR Céréales (1)	942.767	1.821.548
(2) SIR Extrants	541.108	864.760
(1) / (2)	1,74	2,1

(1) SIR : Solde interrégional

Une tonne d'exportation nette d'extrants suppose 1,74 tonne nette d'importation de céréales en 1971 contre 2,1 tonne en 1975. On remarque d'ailleurs que le déficit en maïs, produit complémentaire du soja, a doublé de 1971 à 1975. En ce qui concerne les céréales donc (au sens large), on ne peut dire en 1975 qu'elles ont subi le processus de substituabilité ; elles semblent avoir profité, au contraire, comme le montre l'exemple du maïs, du processus de complémentarité.

5 - LA STRUCTURE PAR MODE DE TRANSPORT

a) Approche globale (Cf. tableau 8 C)

. Le fer et la route se partagent par moitié les importations de produits destinés à l'alimentation animale, (48 % pour le fer, 52 % pour la route), et cette division reste remarquablement stable entre 1971 et 1975.

Ce relatif équilibre est assez singulier puisque dans tous les autres cas la route prédomine largement sur le rail.

L'explication apparaît rapidement. Les produits amonts sont essentiellement des marchandises pondéreuses qui ne souffrent pas de conditions de transport moins rapides, les tonnages sont importants et permettent de rentabiliser plus facilement le rail, un minimum de 800 tonnes étant nécessaires à la constitution d'un train complet.

D'ailleurs, le flux majeur au sein de ces échanges concerne les importations de céréales du Bassin Parisien et ce trafic s'effectue à 70 % par le rail en 1971, à 76 % en 1975.

. Les importations d'extrants se font uniquement par la route.

. Les exportations d'extrants se font essentiellement par la route, laquelle gagne même 4 points pour atteindre 94 % de ce marché des transports en 1975.

. Le fer gagne bien quelques points pour les exportations d'intrants, mais cela joue sur des tonnages peu importants (car ce n'est pas la vocation de la Bretagne) en comparaison des autres, d'autant que ces tonnages diminuent de 1971 à 1975.

Dans l'ensemble du commerce interrégional (export + import) les parts du fer et de la route sont les suivantes :

	1971	1975
FER	30 %	30,9 %
ROUTE	70 %	69,1 %

Ainsi le fer se maintient, sous la réserve du changement de domaine statistique qui ne devrait pas trop affecter la validité de ces calculs ; en effet les transports interrégionaux de produits agricoles (et spécialement les intrants, produits pondéreux) ne doivent vraisemblablement pas ou qu'exceptionnellement s'effectuer par véhicules dont le tonnage est compris entre 1 et 3 tonnes.

On remarque donc que le fer est concurrentiel pour les intrants, produits pondéreux, venant parfois de régions relativement éloignées comme le Bassin Parisien, fournisseur de céréales. Par contre, ce n'est pas le cas pour les extrants où la route dispose d'un véritable monopole. Peut-être faut-il voir dans ce monopole de la route quant aux exportations d'extrants la réalisation progressive du Plan Routier Breton qui rapproche la Bretagne des centres de consommation : le tableau 4 C confirme cette hypothèse car la part de la route dans les exportations d'extrants vers le Bassin Parisien passe de 79 à 88 %.

b) Approche régionale (Cf. Annexes 7 et 9)

. Les importations d'intrants depuis le Bassin Parisien (qui en est le principal fournisseur) se font en majorité par fer encore que la part de celui-ci baisse de 2 points.

. Les exportations d'extrants vers le Bassin Parisien se font essentiellement par la route, mais le fer y garde une part 2 fois supérieure à la moyenne nationale.

. Depuis les Pays de Loire, les importations d'intrants se font par route, le fer perdant là aussi 15 points. Quant aux importations d'extrants qui portent sur des tonnages relativement importants, étant donné la proximité de cette région, elles se font uniquement par route.

. Pour les régions «Autres», le fer maintient sa position pour les importations d'intrants et l'augmente légèrement pour les exportations d'extrants. Cela est-il dû à la faiblesse des relations routières transversales qui n'autorisent pas d'importants transports de pondéreux ?

Globalement, par région, la part du fer et de la route se décompose comme suit pour l'ensemble du commerce :

	BASSIN PARISIEN		PAYS DE LOIRE		AUTRES	
	fer	route	fer	route	fer	route
1971	57 %	43 %	1 %	99 %	26 %	74 %
1975	55 %	45 %	0,7 %	99,3 %	25 %	75 %

C'est donc pour les relations avec le Bassin Parisien que le fer a une importance considérable car il permet des transports de pondéreux sur longue distance.

Quant aux Pays de Loire, c'est le règne de la route dû sans doute aux courtes distances et aux moindres manipulations.

c) Approche modale par produit (Cf. Annexes 8 A et 8 B)

- A l'intérieur des intrants on peut distinguer :

. froment, maïs, tourteaux, transportés en majorité par le fer.

Cette prépondérance va en diminuant pour les deux premiers, et en s'accroissant pour le troisième

. les autres produits en majorité transportés par la route.

- Les extrants sont tous, sauf exception, transportés à plus de 90 % par la route. Cela est dû bien sûr à la fois à la bonne adaptation de ce mode de transport à ces produits.

Cependant on note deux entorses à cette règle.

En 1971 les exportations de viandes étaient encore le fait du rail pour 25 %. En 1975 déjà la proportion était tombée à 8 %.

Au contraire pour les viandes préparées le fer accroît son importance puisqu'il passe de 6 % des tonnages à 37 %. Progression importante dans un commerce en expansion. On a vu que certains flux de viandes étaient en effet les seuls à s'effectuer encore en partie par chemin de fer.

6 - QUELQUES GRANDS FLUX REGIONAUX

Au travers de l'étude des échanges entre la Bretagne et les autres régions on a été amené à remarquer deux flux majeurs. Ces deux flux sont déterminés par la proximité du Bassin Parisien, dans le premier cas considéré comme une grande région de céréaliculture, dans le second comme un marché de consommation considérable.

a) Le premier de ces flux concerne donc les importations bretonnes en provenance du Bassin Parisien. On a vu dans la deuxième partie que cette appellation était à entendre au sens large, au sens géographique, puisqu'elle englobe les régions Ile de France, Picardie, Centre, Champagne Ardennes et même Bourgogne. Cette acception un peu vaste explique en partie l'importance des échanges ; cependant ce n'est pas la seule raison.

- Fin 1971 les imports de céréales en provenance du Bassin Parisien étaient de 596.000 tonnes. Les exports étant peu importants (10.800 tonnes) le solde s'établissait à 585.000 tonnes.

Ce chiffre représentait 64,3 % des importations nettes (soldes) de céréales (interrégionales et internationales). Il expliquait également 59 % du solde négatif interrégional, tous produits confondus ou encore, les importations du Bassin Parisien représentait 27,3 de toutes les importations interrégionales (tous produits confondus en tonnage).

- En 1975 et là malgré la croissance soutenue des importations interrégionales totales (+ 32 %) ce courant se maintient assez bien.

Les importations dépassent le million de tonnes (1.092.000 tonnes) soit une progression de 83 %, et le solde net se fixe à 1.089.000 tonnes, les exportations ayant baissé.

Ce solde représente 55,7 % des importations nettes totales de céréales de la Bretagne (soit une légère régression par rapport à 1971, due au décuplement des importations internationales). Il explique également 76,2 % du montant négatif du solde import/export tous produits confondus.

Les importations de céréales du Bassin Parisien représentent en 1975, 37,8 % des importations interrégionales totales.

Sauf quand on le compare aux importations totales de céréales, le flux de grains en provenance du Bassin Parisien conserve et même accroît son rôle de premier plan.

A partir de là se posent plusieurs questions.

Sachant d'une part, qu'il existe une certaine inertie dans ces échanges, d'autre part que les céréales du Bassin Parisien sont généralement plus chères que leurs concurrentes étrangères ou que les produits substitués tel le manioc, dans quelle mesure l'élevage breton ne se trouve-t-il pas freiné dans son développement à cause du coût des matières premières trop élevé ?

A partir de quels seuils les éleveurs bretons vont-ils remettre en question ces importations et se tourner vers d'autres sources de matières premières ? Le pourront-ils ? Si le prix des céréales importées du Bassin Parisien est trop élevé les éleveurs bretons rechercheront en effet d'autres sources de matières amonts.

Mais d'un autre côté si le prix des céréales est fixé trop bas (pour conserver une certaine compétitivité vis-à-vis de la concurrence étrangère) il est possible que certains céréaliers refusent d'exporter à ce prix et essaient de transformer eux-mêmes leurs céréales, en développant l'élevage par exemple.

Ils produiraient à moindre coût puisqu'ils utiliseraient leurs propres produits. Ainsi la concurrence internationale aboutirait à créer de nouvelles conditions de concurrence interrégionale ce qui perturberait les flux habituels.

Dans les deux cas les flux entre la Bretagne et le Bassin Parisien risquent de stagner voire de régresser. Quand on sait que ces échanges se font dans une grande majorité par fer (70 % en 1971, 76 % en 1975) on comprend l'importance des réponses à ces questions, ne serait-ce que pour la S.N.C.F. et ses prévisions de trafic donc de tarifs et d'infrastructures.

b) Les exportations interrégionales de viandes, toujours vers le grand Bassin Parisien ne revêtent pas en tonnage la même importance que les échanges de céréales.

Cependant, en 1971, la Bretagne exportait 158.000 tonnes de ce produit à destination de cette région, soit 13,1 % des exportations interrégionales totales. Le solde, qui s'établissait à 144.000 tonnes, représentait 55 % des exportations nettes de viandes (interrégionale et internationale) et expliquait 26,7 % du solde positif des extrants.

En 1975 les chiffres sont respectivement, pour les importations 180.000 soit 11,3 % des exports, et pour le solde 170.000 soit 44 % des viandes exportées et 19,7 % du solde des extrants.

L'importance de ce flux en tonnage est indéniable, à la fois vis-à-vis des exportations nettes de viandes mais aussi vis-à-vis du total exporté. Ces chiffres sont comparables aux précédents.

Cependant cette importance va plutôt en décroissant, comme l'indique les variations de pourcentages.

Cependant on sait déjà, et on le remarquera lorsqu'on disposera des données en valeur dans la quatrième partie, que l'importance de la viande vient essentiellement du coût de ce produit, bien supérieur aux autres.

Dans la mesure où déjà en tonnage les exportations de viandes vers le Bassin Parisien méritent d'être soulignées, on peut imaginer leur poids relatif dans les statistiques en France. Malheureusement de telles données n'existent pas. On est donc conduit à abandonner les interprétations appuyées sur ces chiffres.

La croissance de ce trafic est modeste (plus 14 %) mais la structure modale évolue rapidement. Le poids du fer, 33 % en 1971, diminue rapidement à la fois en valeur relative 11,6 en 1975 et en valeur absolue (de 53.000 tonnes à 20.000 tonnes).

C'est la route qui assure l'essentiel du trafic, 88 % en 1975.

Là encore, la SNCF est au premier chef concernée. Cette baisse correspond-elle à une politique volontaire d'abandon du trafic marchandise longue distance sur la Bretagne ou résulte-t-elle des nouvelles conditions de concurrence ?

Un entretien avec Monsieur Grellier de la Direction Commerciale Marchandise tendrait à accréditer plutôt la deuxième raison.

Là encore les problèmes de l'élevage débouchent sur des problèmes de transports et l'on perçoit l'irrégularité presque habituelle qui constitue la nature des trafics. Le moindre élément (hausse ou baisse du prix du manioc, décision de la SNCF de défendre «sa part de marché») peut faire basculer des trafics de plusieurs centaines de milliers de tonnes.

CONCLUSION

Le commerce intérieur représente à lui seul plus de 90 % des tonnages transportés en Bretagne, l'intrarégional en faisant plus de 60 %.

Le poids relatif de ce dernier dans le commerce total a tendance à diminuer de 1971 à 1975 (65,5 % à 61,7 %) au profit et du commerce interrégional (de 28,9 % à 30,3 %) et du commerce international. Ce poids relatif exagère largement le poids économique réel de ce type d'échanges.

Au sein de l'intrarégional la route effectue la totalité des échanges (99,8 %) et ceci essentiellement à cause de la domination de ces flux en volume par le ramassage du lait et la distribution des aliments composés.

Au sein du commerce interrégional français la Bretagne occupe une place remarquable ; elle effectue plus de 10 % des importations de produits destinés à l'alimentation animale et des exportations de produits animaux de l'ensemble des régions, soit deux fois la part théorique de 5 % (1). Cette proportion croît régulièrement de 1971 à 1975:

- . pour les importations d'intrants de 11,3 % à 13,2 %
- . pour les exportations d'extrants de 10,5 % à 11,2 %

On évalue ainsi précisément le degré de spécialisation de la Bretagne par rapport à la moyenne française, et sa progression durant ces quatre années.

Compte tenu des potentialités locales cette spécialisation se traduit en termes de solde par deux résultats opposés :

- . le solde des produits destinés à l'alimentation animale est fortement négatif et plus encore en 1975 : de - 1.524.000 tonnes à - 2.293.000 soit une aggravation de 50 %
- . au contraire le solde des produits animaux est positif et progresse en 1975 : de + 541.000 tonnes à + 864.000 tonnes soit une augmentation de 60 %.

Globalement cependant les importations sont plus fortes que les exportations (tous produits confondus) puisque le taux de couverture des exports par les imports en tonnage (2) est de 55 % en 1971 et de 50,5 % en 1975.

La mesure des échanges avec les différentes régions traduit la spécificité bretonne et précise les données de la concurrence régionale. Le Bassin Parisien, au sens large (3) et les Pays de Loire sont les deux partenaires principaux de la Bretagne. 75 % (en 1971) et 81 % (en 1975) des produits destinés à l'élevage importés par la Bretagne sont en provenance de ces deux régions. Elles représentent également 72 % en 1971 et 62 % en 1975 des destinations des produits animaux exportés. Notre catégorie Bassin Parisien étant en réalité l'agrégation de cinq régions, ce sont les Pays de Loire qui s'affirment le premier partenaire de la Bretagne pour les produits concernant l'élevage. Cependant sa part diminue entre 1971 et 1975, notamment pour les exportations de produits aval (de 41 % des exportations bretonnes à 30 %) au profit et du Bassin Parisien pour l'approvisionnement en amont, et des régions Autres pour les débouchés.

Ces échanges entre les régions se font pour la plupart grâce à la route. Mais le rail conserve quelques flux spécifiques, dont les importations de céréales en provenance du Bassin Parisien, et garde ainsi une position relativement équilibrée.

(1) 5 % est considéré ici comme le poids moyen d'une région : 21 régions pour un total de 100 % - Cf. note 1 Partie I p. 6

(2) agrégation de 5 régions : Ile de France, Picardie, Champagne, Bourgogne et Centre

(3) Nous ne disposons d'aucune donnée en valeur dans les trafics interrégionaux

Pour les importations, sa part passe de 40 % en 1971 à 43 % en 1975.

Pour les exportations les chiffres sont de 12 % et de 9 %.

Parallèlement à une spécialisation accrue, la Bretagne connaît un phénomène d'intégration aux marchés. On peut l'appréhender ici par trois séries de résultats.

. La croissance des deux flux majeurs, importations de produits destinés à l'alimentation animale et exportations de produits animaux n'est que légèrement supérieure à celle de la moyenne française :

+ 39 % contre + 19 % en France pour les importations de produits amonts

+ 35 % contre + 27 % en France pour les exportations de produits avals.

. La région se place, vis-à-vis des autres régions et au plan des imports et exports interrégionaux moins bien en 1971 qu'en 1975 (1).

Ramené aux tonnages transports la Bretagne est :

2ème région importatrice en 1971, 3ème en 1975 (2)

8ème région exportatrice en 1971, 9ème en 1975.

. En 1971, une tonne d'extrants exportés nets supposait 2,81 tonnes d'intrants importés nets (3), en 1975 le chiffre était descendu à 2,65 tonnes.

Ces trois éléments permettent de conclure non pas à une baisse ou un limite même relative de la spécialisation, mais plutôt à une diminution de l'intégration de la Bretagne au marché national des approvisionnements.

Cette diminution est contrebalancée, nous le verrons, par une intégration croissante aux marchés internationaux.

(1) *Malgré cela la Bretagne devient en 1975 la première région française en ce qui concerne le volume total transporté pour les produits concernés*

(2) *Importations et exportations interrégionales, intrarégionales exclues*

(3) *Il s'agit d'importations et d'exportations uniquement interrégionales*

PARTIE IV - LE COMMERCE INTERNATIONAL

INTRODUCTION

1 - LA BRETAGNE DANS LES RELATIONS INTERNATIONALES FRANCAISES

- . Résultat et analyse en tonnages
- . Analyse en valeur
- . La place de la Bretagne vis-à-vis des autres régions

2 - LES FLUX INTERNATIONAUX

3 - ANALYSE PAR PRODUIT

- . Les importations
- . Les exportations

4 - LES SOLDES INTERNATIONAUX

- . Approche globale
- . Approche par agrégation intrant/extrant
- . Evolution 1971 - 1975

5 - L'ANALYSE PAR MODE DE TRANSPORT

- . Mode de transport extérieur
- . Mode de transport intérieur

6 - L'ORIGINE ET LA DESTINATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

7 - APPROCHE QUALITATIVE

- . Les chaînes amont-aval
- . Tentative de schématisation des relations entre les différents agents de l'élevage breton
- . Substituabilité des produits et indépendance

CONCLUSION

ANNEXES

- 1 - Part des différents types de flux dans le commerce breton
- 2 - Soldes interrégionaux, internationaux et globaux
- 3 - Part de la Bretagne dans les importations et exportations internationales de la France
- 4 - Place de la Bretagne dans la concurrence interrégionale en France : le commerce international
- 5 - Le commerce international en valeur
- 6 - Solde Import/Export
- 7 - Part des importations (exportations) en provenance (à destination) des ports de la Manche et de l'Atlantique
- 8 - Structure modale
- 9 - Origine des importations bretonnes de quelques produits
- 10 - Origine et destination de quelques produits : méthode de calcul

Bien que faible en valeur relative le commerce international de la Bretagne revêt une grande importance. Nous avons déjà souligné les raisons qui expliquaient cette forte inadéquation entre les chiffres en pourcentage et la réalité économique.

Les enjeux sont de taille et un bref regard en arrière nous en apporte la preuve ; il n'est qu'à se souvenir de l'impact en Bretagne mais aussi en France et en Europe de l'arrêt des exportations de soja des Etats-Unis. De même, et plus récemment, la France et la C.E.E. ont eu à discuter avec la Thaïlande des importations de manioc en provenance de ce pays ; celles-ci ont doublé entre 1973 et 1978 et atteignent 8 millions de tonnes pour l'ensemble de la Communauté.

Faible en tonnage par rapport aux autres, le commerce international joue donc un rôle au moins aussi déterminant dans l'économie de l'élevage breton.

Si on se place sur le plan des transports il faut ajouter à cela une remarque capitale : c'est particulièrement ce commerce qui est soumis à des variations conjoncturelles très grandes, généralement plus amples et plus imprévisibles que celles du commerce intérieur. Ce dernier semble reposer sur des flux relativement stables, encore qu'on ne dispose pas des éléments nécessaires à la vérification d'une telle affirmation (mesure de l'impact de la sécheresse de 1976) et qu'il faille donc la relativiser. Cependant le commerce international donne davantage une impression d'instabilité tant en ce qui concerne les quantités qu'en ce qui concerne les provenances et les destinations des flux.

Dans ce cadre nous envisageons le commerce breton comme un exemple particulièrement propice à la recherche et à l'explication de tels phénomènes. Avant de l'aborder dans le détail nous poserons tout d'abord les bases de son environnement et notamment de sa place au sein de l'ensemble français.

1 - LA BRETAGNE DANS LES RELATIONS INTERNATIONALES FRANÇAISES

En se référant toujours à une moyenne théorique (1) il est facile de caractériser la Bretagne dans ce domaine. Par rapport à une région moyenne elle a en effet un comportement très distinct.

a) En tonnage près d'un cinquième des importations françaises de produits destinés à l'alimentation animale (2) sont le fait de la Bretagne

En 1975 la région effectue en effet 19,4 % de ces importations (Cf. *Annexe 3 A,B*). Ce pourcentage est en forte augmentation depuis 1971 (11,2 %).

Symétriquement les exportations de produits animaux (2) atteignent 11,5 % en 1971 et 14,2 % en 1975 des exportations françaises.

Si ces pourcentages n'atteignent pas les précédents (pour 1975) cela est dû à la moindre croissance des exportations internationales bretonnes, elle-même due aux faibles quantités de lait exportées directement par la région. Les contrats de vente de ce produit à l'étranger sont la plupart du temps nationaux et non régionaux, on minimise donc la part de la Bretagne (et des autres régions) dans les exportations françaises qui sont comptabilisées globalement.

La région affirme donc nettement sa spécificité dans ce secteur international plus encore qu'au sein du commerce interrégional.

(1) Cf. note 1 Partie I p. 6

(2) Cf. note 2 Partie I p. 40

En 1971 et 1975 les importations ont crû plus vite que les importations françaises à la fois en tonnage et en valeur : + 112 % contre 34 % en tonnage, et + 159 % contre + 79 % en valeur (Cf. Annexe 2 C). Cela s'est traduit par la progression de la Bretagne vis-à-vis de l'ensemble français et des autres régions.

Constatons enfin que les importations de produits animaux et les exportations de produits destinés à l'alimentation animale sont négligeables, les premières représentant autour de 1 % du total français, les secondes autour de 0,5 %. La tendance de 1971 à 1975 est, de plus soit à la baisse soit à la stagnation de ces pourcentages.

Part du commerce international breton dans le commerce international français

Extrait de l'Annexe 3 A, B (en tonnage)

	Import 1971	Export 1971	Import 1975	Export 1975
Intrants	11,2 %	0,6 %	19,4 %	0,3 %
Extrants	1,0 %	11,5 %	1,2 %	14,2 %
TOTAL	10,0 %	1,6 %	17,0 %	1,5 %

b) L'examen en valeur de ces phénomènes ne remet pas en cause les idées énoncées dans le paragraphe précédent.

La Bretagne réalise en 1975 un sixième des exportations françaises de produits animaux. Ce pourcentage est en augmentation depuis 1971, augmentation qui suit l'augmentation des tonnages.

Le décalage que l'on observe entre la part relative de la Bretagne en tonnage et en valeur nous permet d'observer que **les exportations bretonnes de produits animaux sont plus chères que celles de la moyenne des régions françaises.** Cela est dû sans doute à la forte proportion de viande, produit particulièrement coûteux.

Les importations de produits destinés à l'alimentation animale (amont) revêtent quant à elles une moindre importance en valeur qu'en tonnage. C'est, symétriquement, le signe que **les importations bretonnes de produits amonts sont moins chères que celles de la moyenne des régions françaises.** On retrouve cependant la progression de 1971 à 1975 correspondant à l'augmentation des tonnages.

Part du commerce international breton dans le commerce international français

Extrait de l'Annexe 3 C, D en valeur

	Import 1971	Export 1971	Import 1975	Export 1975
Intrants	8,0 %	1,1 %	12,9 %	0,8 %
Extrants	1,0 %	14,0 %	1,1 %	16,3 %
TOTAL	4,3 %	6,3 %	6,2 %	7,4 %

c) La place de la Bretagne vis-à-vis des autres régions

D'une manière générale la Bretagne se situe pour le commerce international, comme pour l'interrégional, dans les premières places par rapport aux autres régions (Cf. Annexe 4).

En 1971, tous produits confondus, elle se classe :

en importation	4ème en tonnage	8ème en valeur
en exportation	12ème en tonnage	5ème en valeur

On retrouve clairement le fait que les importations bretonnes dans leur ensemble sont nettement moins chères que les autres et qu'au contraire ses exportations sont plus chères. Tous produits confondus cela est dû bien sûr à la composition du commerce par produit.

Puisqu'il ne s'agit pas de commerce en général mais bien de produit concernant l'élevage il nous faut conclure que la Bretagne se place «mieux» vis-à-vis de l'étranger que les autres régions en matière d'élevage.

Etant importatrice de produits destinés à l'alimentation animale et exportatrice de produits élaborés, réussissant d'autre part à minimiser le coût des premiers en maximisant le coût des seconds, la Bretagne contribue à rendre sa balance commerciale largement positive.

Et cette tendance s'affirme en 1975 encore nettement. La Bretagne se classe :

en importation	3ème en tonnage	6ème en valeur
en exportation	13ème en tonnage	3ème en valeur

Bien qu'au 13ème rang des régions exportatrices en tonnage la Bretagne est 3ème en valeur.

La description par produit confirme la prédominance de la région vis-à-vis de l'ensemble français.

En 1971 la Bretagne est 1ère importatrice de sons (1)
1ère exportatrice de viande et d'œufs

En 1975 elle est 1ère importatrice de sons, de céréales, et 2ème de maïs
1ère exportatrice de viande, d'œufs et de viandes préparées,
2ème exportatrice de beurre.

2 - LES FLUX INTERNATIONAUX : analyse globale (Cf. Annexes 1 et 5)

Le tableau des flux nous sert de support à une première description de ces flux.

Ils représentent entre 2 et 7 % du commerce total de la Bretagne, intérieur et extérieur, selon qu'il s'agit d'importations ou d'exportations et selon l'année. On ne reviendra pas sur l'interprétation qu'il convient de donner à ce faible pourcentage. Ajoutons simplement qu'il est accentué par l'absence totale de flux internationaux de lait, tant en import qu'en export, alors que le produit fait à lui seul près de la moitié des tonnages totaux transportés. Si on analyse le poids relatif de l'international, abstraction faite du produit lait, on obtient des pourcentages un peu plus forts de l'ordre de 3 à 10 %.

Les importations sont plus fortes que les exportations, à la fois dans l'absolu et en pourcentage. Cette prépondérance est due essentiellement aux produits destinés à l'alimentation animale qui sont importés en grosses quantités et très peu exportés.

Les importations internationales progressent plus vite entre 1971 et 1975 que les importations totales (112 % contre 23 % en tonnage). Cela accroît bien sûr leur poids relatif qui passe de 4,1 % à 7,1 %.

(1) Cf. note 3 Partie III p. 42

La situation est bien différente pour les exportations. Elles croissent moins vite que les exportations totales (+ 1 % contre 16 %). Cela explique leur recul relatif de 2,4 % à 1 %

Cette stagnation en tonnage des exportations internationales est un phénomène assez inattendu. En fait, il cache deux réalités bien distinctes. D'une part, une croissance des exportations de produits animaux (+ 24 %) qui souligne la progression de la Bretagne comme fournisseur de produits avals. D'autre part, une chute brutale des exportations de produits amonts ce qui correspond naturellement à leur plus grande utilisation au sein de l'élevage.

On ne connaissait pas en 1971 la nature de ces exportations : réexportation ou exportation de produits locaux ? De toute manière ce trafic a diminué de moitié en 1975, provoquant ainsi la stagnation globale des exportations.

Finalement en tonnage les importations internationales progressent plus vite que les importations totales et les exportations moins vite que les exportations totales.

En valeur, cette idée reste sans doute vraie, encore que l'absence de chiffres pour le trafic intérieur nous empêche de la confirmer. Mais l'intérêt des données en valeur est ailleurs : tout d'abord le poids des importations est plus faible que celui des exportations, à l'inverse des chiffres en tonnage. Grâce aux prix plus élevés, les exportations jouent le rôle prépondérant.

Ensuite la comparaison des pourcentages de progression permet de mesurer à la fois l'augmentation des prix dans ce domaine et le changement de structure du commerce.

Pour les imports la croissance est de 112 % en tonnage et 159 % en valeur.

Pour les exports elle est de 1 % en tonnage et 77 % en valeur.

Les différences de pourcentages soit 47 % et 76 % comprennent à la fois la hausse des prix et, par exemple, l'abandon des exportations de céréales au profit des produits animaux plus chers.

Quand on examine séparément produits amonts et produits avals on constate que les différences de croissance entre tonnage et valeur sont de 67 % pour les importations d'intrants et de 59 % pour les exportations de produits avals. Cette fois la différence au sein des imports est plus forte que celle au sein des exports. Face à cette hétérogénéité, il est difficile de tirer des conclusions.

Une autre approche pour comparer les données en tonnes et en francs consiste à calculer le prix d'une tonne et d'analyser ainsi les différences intrant/extrant et l'évolution.

Le tableau suivant donne ces quelques chiffres.

Prix moyen de la tonne importée ou exportée en milliers de francs

	Import 1971	Export 1971	Import 1975	Export 1975
Intrants	0,55	0,93	0,72	1,83
Extrants	5,85	3,77	7,04	5,61
TOTAL	0,61	2,85	0,78	4,98

Ce tableau appelle trois remarques :

- Tout d'abord la tonne de produits amonts importée vaut moins chère que cette même tonne exportée.

Bien que cela porte sur des tonnages assez faibles, cela est dû à la répartition des produits à l'intérieur des intrants mais aussi au niveau nettement plus bas des prix du marché mondial, par rapport aux prix bretons, pour le même produit.

- Il existe une énorme différence entre le prix unitaire des produits amonts et celui des produits avals, de l'ordre de 4 à 10 fois.

Entre 550 F et 1.830 F la tonne d'intrants

Entre 3.770 F et 7.040 F la tonne d'extrants

Cette différence traduit en termes financiers l'ensemble des opérations de l'élevage breton. Il s'agit en quelque sorte d'une indication de la valeur ajoutée de ce secteur.

Mais cette indication est assez peu précise. Il est possible de réaliser un calcul plus exact de la valeur ajoutée de l'élevage breton. Pour ce faire, nous disposons des quantités et des prix unitaires des intrants commercialisés. Nous possédons également les quantités et les prix unitaires des extrants commercialisés.

Cependant il nous manque les quantités et les prix des intrants non commercialisés et notamment de l'herbe et du fourrage.

Si ces données avaient pu être rassemblées et compte tenu de certaines conversions une évaluation précise de la valeur ajoutée aurait pu être faite.

Un calcul beaucoup plus grossier donne cependant pour 1975 (1)

Production d'intrants	23.250.500	en tonnes
+ Importations d'intrants	+ 3.461.500	
- Exportations d'intrants	- 37.500	

	26.674.500	
Production d'extrants	936.500	(viande + œufs)
	+ 4.418.700	(lait)

	5.355.200	

4,98 tonnes d'intrants sont nécessaires à la fabrication d'une tonne d'extrants. Si l'on estime à 720 F le prix moyen de la tonne d'intrants (prix largement surestimé à cause de l'herbe) le coût de production d'une tonne d'extrants est donc de 3.600 F (4,98 x 720 F). Or, son prix de vente était en 1975 de 5.610 F soit une valeur ajoutée de 56 %.

(1) Sources : Base Statistique
Annuaire Statistiques de l'Agriculture

Ceci ne représente qu'une approximation par défaut.

- Enfin notons que si le prix de la tonne importée augment de 28 % entre 1971 et 1975 le prix de la tonne exportée croît beaucoup plus vite : 75 %. A solde import/export égal en tonnage la Bretagne voit donc sa balance commerciale nettement favorisée.

Cela est dû, bien sûr, aux modifications de structure à l'intérieur des imports et des exports. Mais cela signifie aussi que la Bretagne profite d'une conjoncture favorable qui fait croître les prix de ses ventes plus vite que ceux de ses achats à l'étranger.

3 - ANALYSE PAR PRODUIT (Cf. Annexe 1)

a) Les importations sont le fait des tourteaux pour près de 50 % (48 % en 1971 et 1975)

Cette catégorie revêt donc une importance particulière. Nous sommes en présence d'un des flux majeur de l'élevage breton sur lequel existe une abondante littérature. La progression de ce produit est strictement parallèle à celle de la moyenne des importations soit 112 %.

Le reste se partage à peu près également entre la catégorie sons (1), le manioc, les céréales et les mélasses. Mais la part de ces quatre produits évolue. Le manioc et les mélasses sont en forte augmentation, leur tonnage ayant plus que doublé en quatre ans.

Les sons stagnent dans l'absolu et sont donc en recul en pourcentage de 31 % à 13 % des importations internationales.

Les importations de céréales croissent énormément puisque inexistantes en 1971 (9.000 T) elles atteignent 143.000 en 1975. Cette progression continue en 1977 avec 327.000 T. Cet essor est à rapporter à l'évolution douanière et à l'évolution des marchés entre 1971 et 1975 : entrée du Royaume Uni dans la C.E.E. et éventuellement effritement des protections douanières de la C.E.E. du fait de l'instabilité des marchés.

On constate donc que les importations internationales sont uniquement le fait des intrants, pour 98,7 % en 1971 et 99 % en 1975.

Seule la viande conserve une petite place. La Bretagne réalise en effet environ 1 % de ses importations internationales en viande.

Ces importations prennent un peu plus d'importance en valeur, puisqu'elles atteignent 8 % en 1971 et 7 % en 1975.

A part cela les données en valeur n'apportent ici aucune information supplémentaire. La part des intrants est simplement un peu moins forte mais elle atteint cependant 88 % en 1971 et 91 % en 1975.

b) Les exportations sont essentiellement composées de produits animaux

Et ceci dans des proportions du même ordre que précédemment : 67 % en 1971 et 83 % en 1975 en tonnage, 89 % et 93 % en valeur.

Seul un trafic de sons et de céréales restreint quelque peu les pourcentages mesurés sur les tonnages. Ces exportations de céréales disparaissent complètement en 1975. Toutes les céréales produites et importées sont utilisées sur place. Les exportations de sons se maintiennent (environ 13 %). Compte tenu du caractère général de cette rubrique et de l'impossibilité de découvrir la destination de ces marchandises, il est difficile de proposer une interprétation. On peut seulement constater que les quantités correspondantes à cette catégorie sons, sans doute des aliments composés, sont exportées un peu dans toutes les directions et notamment par les frontières suisses (pour 35 %) et italiennes (pour 34 %).

(1) Cf note 3 Partie III p. 42

La viande représente la plus grosse partie des exportations de produits animaux, 31 % des tonnages en 1971, 45 % en 1975, soit une progression remarquable de 48 %. L'analyse à l'aide des chiffres en valeur confirme et même amplifie cette place prépondérante. La viande représente 48 % en 1971 et 56 % en 1975 des exportations internationales bretonnes en valeur.

La progression entre tonnage et valeur rend compte du fait qu'à l'intérieur même des produits animaux la viande est une marchandise plus chère que les autres. D'un autre côté, sa place au sein des exportations semblent s'accroître tout au moins entre 1971 et 1975 (1). Il serait intéressant de mesurer précisément la suite de cette évolution sur l'année 1977.

Les autres produits exportés sont dans une moindre mesure :

. le beurre (c'est-à-dire les produits laitiers) 33 % des tonnages en 1971 et seulement 24 % en 1975 après un net recul dans l'absolu.

Cependant sa place en valeur reste importante car il s'agit d'un produit relativement cher. Il représente encore 37 % des exportations en 1971 et 25 % en 1975.

. les œufs apparaissent tardivement en 1975 avec 11 % des tonnages mais seulement 8 % de la valeur exportée.

4 - LES SOLDES INTERNATIONAUX Cf. Annexes 2 A, B et 6 A, B

L'analyse en termes de soldes import/export, bien que toujours réductrice d'information puisqu'on agit par différence, apporte bien souvent des informations en matière de concurrence, de dépendance et d'intégration aux marchés.

a) globalement, c'est-à-dire toutes marchandises confondues la balance commerciale bretonne de l'élevage est déficitaire en tonnage et excédentaire en valeur.

Les principaux chiffres sont dans le tableau suivant :

Solde International, en tonnage, en valeur

Extrait de l'Annexe 6 B

	Tonnes		Milliers de Francs	
	1971	1975	1971	1975
Intrants	- 349.785	- 861.229	- 163.081	- 484.363
Extrants	+ 145.042	+ 178.017	+ 553.412	+ 987.222
TOTAL	- 204.743	- 683.212	+ 370.331	+ 502.859

Le solde en tonnage est nettement négatif. En effet la Bretagne importe en quantité beaucoup plus qu'elle n'exporte, environ deux fois plus en 1971 et trois fois plus en 1975. Le déséquilibre s'accroît donc entre 1971 et 1975. Cette dernière année la «couverture» des imports par les exports est seulement de 24 % en tonnage.

(1) Cela a pour conséquence une croissance plus rapide du prix des exports par rapport aux imports. Cf. Partie IV p. 66

Par contre, et on a déjà vu pourquoi, le solde en valeur est très positif : **taux de couverture de 241 % en 1971 et de 157 % en 1975**, soit une position financière assez favorable. L'excédent dégagé croît de 35 % et atteint 500 millions de francs en 1975.

Mais alors qu'on a vu que les prix des matières premières, c'est-à-dire des achats, augmentaient plus lentement que ceux des produits avals, c'est-à-dire des ventes, le taux de couverture diminuait nettement entre 1971 et 1975. Certes, il reste encore largement supérieur à 100 % mais il accuse une baisse sensible (84 points). Ceci peut s'exprimer aussi en disant que l'importance du solde positif dégagé diminue entre 1971 et 1975 au vu du commerce total.

La cause de ce phénomène tient à l'énorme croissance des quantités importées alors que les exportations, elles, sont restées à peu près constantes (170 % contre +77 %) ; c'est-à-dire au recours de plus en plus fréquent aux produits importés dans l'élevage, à la place de produits locaux.

Cette perspective n'est pas sans danger. En effet on peut imaginer le moment où la Bretagne fera tellement appel aux importations pour « produire » de la viande et du lait (l'ensemble des produits avals découlent de ces deux matières) que les exportations suffiront à peine à combler la facture import. Contre cette tendance dont il serait nécessaire de vérifier si elle se prolonge en 1977, la Bretagne peut réagir en modifiant ses besoins en produits amonts et en augmentant la production locale de ces matières premières. Elle parviendrait ainsi à contenir la hausse de ses importations et donc à conserver à la fois un solde positif (pas encore menacé) et une couverture largement excédentaire.

b) Approche par agrégation intrants/extrants

Lorsqu'on envisage cette division on retrouve tout de suite la dissymétrie de progression que l'on vient d'évoquer.

Cette dissymétrie s'exprime dans les soldes :

Le solde d'intrants est négatif et il le reste en 1975 en « s'aggravant » de 146 %. Alors que le solde d'extrants, lui, ne croît que de 22 % et reste donc positif. Même si la différence de progression s'atténue en valeur, elle demeure préoccupante - 197 % et 78 % - (Cf. *Annexe 6 B*).

Si on adopte une approche similaire à celle évoquée en troisième partie, on peut essayer de comparer les importations nettes (moins les exports) de produits destinés à l'alimentation animale et les exportations nettes de produits de l'élevage.

En 1971 une tonne d'exportation nette d'extrants suppose 2,41 tonnes d'intrants importés nets.

En 1975 le chiffre est passé à 4,83 tonnes.

Dans le commerce interrégional on avait constaté une légère baisse des chiffres entre 1971 et 1975 et on avait supposé que la Bretagne avait réorienté ces flux d'importation vers l'étranger en délaissant un peu les autres régions.

On en trouve ici la confirmation.

Le doublement du chiffre s'explique donc par l'accroissement spécifique des importations internationales par rapport aux autres.

Cela peut donc s'analyser comme un glissement de la Bretagne vers une plus grande intégration internationale par rapport à l'intégration nationale.

Une approche symétrique en valeur donnerait :

En 1971 1.000 F d'extrants exportés nets supposent 249 F d'intrants importés nets

En 1975 1.000 F d'extrants exportés nets supposent 490 F d'intrants importés nets

Compte tenu de la dépréciation monétaire on retiendra 370 F au lieu de 249 F.

Ce résultat est bien le reflet du glissement de la Bretagne d'une intégration nationale vers une intégration plus internationale. Le recours croissant aux importations internationales pour la fabrication des produits avals de l'élevage, augmente bien sûr le poids des importations nettes d'intrants (370 F à 490 F) pour une même valeur d'extrants.

Un calcul qui intégrerait le commerce interrégional en valeur (1) permettrait de mesurer réellement la variation de performance du secteur de l'élevage. On comparerait alors 1.000 F d'extrants exportés nets (exportations totales : interrégionales et internationales) et X F d'intrants importés nets (importations totales).

c) L'évolution de 1971 à 1975

On a déjà évoqué la plupart des faits marquants de cette évolution : l'accroissement du déficit en tonnage, la croissance modérée de l'excédent en valeur, la baisse du taux de couverture, et enfin le recours beaucoup plus important aux importations étrangères de produits destinés à l'élevage.

Un dernier élément mérite d'être noté. Alors qu'en 1971 la Bretagne est encore exportatrice nette de céréales, blé, maïs et autres céréales, la tendance s'est inversée en 1975. Seul le blé affiche encore un solde légèrement positif, le maïs et les autres céréales sont largement importés.

Cette modification n'a finalement qu'assez peu de répercussions. Les céréales ne sont en effet pas des marchandises importantes dans la constitution des soldes. Ce sont surtout la viande et le beurre en positif, les tourteaux en négatif qui prédominent sur les autres produits.

5 - L'ANALYSE PAR MODE DE TRANSPORT

Cette analyse revêt deux aspects tout à fait différents. Le premier consiste à examiner les différents modes de transport utilisés pour l'arrivée des marchandises en Bretagne ou pour l'exportation hors de Bretagne. Le second, moins important, concerne le mode utilisé, en France, par les importations (pour se rendre en Bretagne) et par les exportations (pour se rendre à la frontière), ce sont les modes de transport intérieurs.

Dans le premier cas trois modes principaux sont en concurrence, la voie maritime, la route et le fer. Cependant les fichiers sont assez pauvres en information sur ce point et nous ne disposons que de peu de données. Nous traiterons donc les grandes lignes de la question, aidés en ceci par nos entretiens avec Messieurs Moisan, Maître Assistant à l'I.U.T. de Quimper, et Henri, Chercheur à l'I.N.R.A. de Rennes.

Dans le second cas les données sont plus fournies et nous en dégagerons l'essentiel.

(1) *Les données interrégionales en valeur peuvent être obtenues grâce à la connaissance des tonnages et des prix unitaires de chaque produit. Ce calcul n'a pas été effectué dans le cadre de cette étude.*

a) Les modes de transports extérieurs

- Analyse globale

Pour bien décrire et analyser ces modes il aurait fallu croiser deux séries de données : notre base statistique d'une part et les états des douanes et des transports concernant les ports et le fer d'autre part.. Faute de temps cela n'a pas été possible.

On a cependant pu noter quelques idées directrices.

La Bretagne effectue la majeure partie de son commerce international par voie maritime grâce à ses principaux ports (Cf. *Partie I*).

Pour les importations (Cf. *Annexe 7 A, B*) la proportion avoisine la totalité (95 %) pour les exportations au contraire les autres modes de transport gardent une certaine importance (70 %).

Ces informations nous sont fournies par la base statistique qui agrège en deux rubriques les ports de la façade Ouest française : port de la Manche et port de l'Atlantique (Cf. *Annexe 4 Partie I*).

Une approximation sans doute assez fiable nous fera définitivement considérer que l'agrégation de ces deux rubriques correspond, dans le cas de la Bretagne à l'ensemble des ports bretons :

St Brieux, St Malo, Roscoff pour la Manche
Brest, Lorient pour l'Atlantique.

L'existence d'autres petits ports non bretons (Cherbourg, Dieppe, Fécamp, La Rochelle, etc . . .) n'intervient pratiquement pas.

Cependant la présence du port de Nantes St Nazaire au sein de la catégorie Atlantique peut fausser les données. Ce port importe en effet 582.000 tonnes en 1971 et 566.000 de produits destinés à l'alimentation animale. Une partie est sans doute destinée à la Bretagne directement (sans transformation), on ne la connaît pas. Une estimation de Monsieur Moisan la fixerait à environ 60.000 tonnes (dont 10.000 de tourteaux, de soja et 50.000 de manioc, mélasses et autres intrants).

- Analyse par produits Cf. *Annexe 5 A, B, C*

. Nous avons vu que les produits destinés à l'alimentation animale représentaient la quasi totalité des importations. La part des marchandises importées par les ports bretons (1) avoisine les 100 %. Le seul chiffre inférieur à 90 % est celui du manioc et il ne s'agit que d'une approximation.

Les produits amonts sont importés à 95,7 % par les ports de Manche et Atlantique et ce pourcentage augmente encore légèrement en 1975 pour atteindre 97,6 %.

Compte tenu de l'importance des tonnages cela fixe ainsi les chiffres pour l'ensemble des importations.

La Bretagne fait donc la quasi totalité de ses importations par l'intermédiaire de ses ports : 96,9 % en 1975. A l'intérieur de ceux-ci les ports de l'Atlantique, c'est-à-dire Brest et Lorient drainent 86,3 % de ces imports tandis que les ports de la Manche ne font que 10,6 %.

(1) Compte tenu de l'approximation signalée précédemment.

Ces chiffres sont un peu atténués en valeur. Les ports bretons (1) ne réalisent que 80 % des importations bretonnes. Cela est dû au poids un peu plus important des produits avals dans le total des importations et au fait que ceux-ci entrent assez peu par les ports.

Il est nécessaire de signaler qu'une partie des importations maritimes représentent en fait du cabotage international, c'est-à-dire, par exemple, des réexportations des ports d'Anvers ou de Rotterdam.

Ce cabotage voit sa place diminuer depuis vingt ans. On évalue (2) à 16 % pour la période 1971 - 1975 et à 11 % pour 1976 le poids relatif de ce mode de transport au sein des importations internationales de produits destinés à l'élevage.

Les exportations ont un comportement différent et le rôle des ports bretons (1) est beaucoup moins important.

Quelques chiffres le montrent clairement.

En 1971, les ports bretons effectuent 30,0 % des exportations. Sur ces 30 % plus de 63 % sont constitués de produits amonts et notamment de céréales. Les ports bretons ne font que 16,4 % des exportations d'extrants.

En 1975, les exportations de produits amonts des ports ont presque disparu. Les ports bretons font alors 31 % des exportations d'extrants.

Les exportations bretonnes (tous produits confondus) se font donc essentiellement par voie terrestre, 70 % en 1971, 70,4 % en 1975, les ports des autres façades maritimes ne jouant aucun rôle.

Ceci peut sans doute s'expliquer par la nature des produits exportés et leur destination, les pays de la Communauté Européenne, (encore que nous ne disposions d'aucune information permettant de le confirmer) et de leur nature périssable.

b) Les modes de transports intérieurs Cf. *Annexe 8 A, B, C*

On distingue deux types dans ces modes de transports intérieurs : celui qui fait suite à l'arrivée d'une importation dans un port breton par exemple ; et celui qui précède une exportation, avant la frontière.

Une légère modification de champ a eu lieu entre 1971 et 1975. Mais ces conséquences sur notre étude sont relativement faibles.

- Dans le cas des exportations la division intrants/extrants rend compte d'une différence marquée.

L'ensemble des produits destinés à l'alimentation animale est exporté presque exclusivement par la route (à 90 %). Seule la catégorie nous échappe à cette règle et se partage également entre le rail et la route, mais aussi concerne de très faibles tonnages.

Les produits de l'élevage sont, eux, transportés par les deux modes principaux avec toutefois une légère prédominance de la route.

Sur l'ensemble des produits exportés la route domine largement ; seulement 37 % des exportations se font par chemin de fer en 1971.

(1) Cf. note (1) p. 70

(2) Données extraites de « Perspectives d'activités portuaires et industrielles portuaires en Bretagne » 1978

Cette répartition modale s'explique par plusieurs raisons convergentes :

- . une domination routière pour les petits tonnages à cause des prix ; or les exportations ne mobilisent pas toujours des quantités importantes.
- . la nature des produits exportés qui fait rechercher la vitesse d'expédition
- . enfin, une bonne part de transports sur courte distance, ceux qui vont vers les ports bretons par exemple.

La tendance va s'accroissant en 1975. Les sons continuent d'être exportés par chemin de fer permettant aux produits amonts de présenter une structure modale équilibrée à l'exportation.

Mais les produits de l'élevage abandonne complètement les exportations par chemin de fer.

En 1975 la Bretagne export 87 % de ces marchandises par la route et seulement 13 % par le rail.

- Dans le cas des importations les éléments sont beaucoup plus nets.

La route transporte 96 % des marchandises importées en 1971.

En 1971 cette prédominance ne souffre qu'une exception et elle est minime ; les importations de produits avals, dont on a vu qu'elles représentaient 1 % des tonnages se font à 17 % par le rail. Mais cela concerne de si faibles tonnages (1.000 sur 427.000) que la route réalise 96 % des importations en 1971.

En 1975 apparaît une évolution intéressante. La part de la route décroît mais le fer devient lui inexistant. Interviennent alors pour des marchandises bien précises trois modes de transports nouveaux : le transport frontalier (1) , le cabotage et le pipeline.

Le transport frontalier nous indique simplement qu'en 1975 une partie notable des importations (10 %) est utilisée tout près des ports.

L'apparition du transport par cabotage pour les tourteaux et les mélasses (30.000 tonnes) ne manque pas d'intérêt. Il serait nécessaire de suivre dans le temps l'évolution de ces nouveaux modes de transport. Leur apparition n'est elle qu'un épiphénomène ou bien va-t-on, comme on l'a jugé souhaitable, vers un développement du cabotage comme moyen de transport à l'intérieur de la région et avec les autres régions ?

La réponse à cette question se trouve en partie dans l'examen des données plus récentes.

Enfin cette croissance des modes de transport secondaires (de 2,8 % à 11,4 %) se fait au dépend du fer, mais surtout de la route qui ne réalise plus que 88 % des importations en 1975 contre 96 % en 1971.

6 - L'ORIGINE ET LA DESTINATION DU COMMERCE INTERNATIONAL

Cf. Annexe 9

Du fait que nous ne disposons pas d'un tableau croisant les pays et les régions (*Cf. Partie II 3*) nous avons dû élaborer une solution de remplacement. Cette solution consiste à réunir les données concernant les pays et les points frontières, puis les points frontières et les régions et à essayer tant bien que mal de reconstituer ce qu'aurait été le croisement pays régions.

(1) Rappelons que le transport frontalier comprend tous les déplacements, quel que soit leur mode (fer, route) réalisés sur de très courtes distances inférieures à 10 Kms.

La méthodologie de ce calcul, assez complexe, est exposée en Annexe 10 de la partie IV. Rappelons que cette méthode n'est qu'approximative et ne fournit des résultats fiables que dans le cas où la part des ports dans les imports ou les exports bretons est supérieure à 70 %. C'est la raison pour laquelle seuls cinq produits en importation et aucun en exportation ont pu faire l'objet d'une interprétation ; ces produits sont les céréales, le manioc, les sons, les mélasses et les tourteaux.

. Pour les céréales, l'énorme croissance que l'on a déjà évoquée repose essentiellement sur deux pays : le Royaume Uni (47 %) et les Etats Unis (28 %).

Le premier flux est une exportation dont nous ne pouvons connaître la provenance exacte. S'agit-il d'exportation d'orge ou de réexportation venant d'autres pays exportateurs ?

. Pour la mélasse, les provenances se sont également modifiées entre 1971 et 1975. La première année les fournisseurs de la Bretagne étaient essentiellement l'Amérique Centrale (37 %) et l'Afrique Centrale et du Sud (30 %). En 1975 la mélasse vient presque exclusivement d'Afrique Centrale et du Sud (45,5 %) et d'Asie (41 %). Les flux en provenance d'Amérique se sont taris.

. Pour le manioc, encore peu développé en 1971, vient lui aussi de l'Asie du Sud-Est, 62 % en 1971, 69 % en 1975.

On trouve donc dès 1971 le flux majeur des années 1975-1979, les importations en provenance de Thaïlande et d'Indonésie.

. Les importations de la catégorie sons (1), fort dispersées en 1971, sur l'Afrique, les Etats Unis et l'Amérique du Sud, viennent en 1975 en grande majorité d'Amérique du Sud.

On assiste là à une certaine concentration des origines, également constatée pour les mélasses et le manioc.

. Cependant il ne s'agit pas d'une règle générale puisque c'est l'inverse pour les tourteaux. En 1971, les Etats Unis représentaient la majeure partie des importations (82,6 %) alors qu'en 1975, leur part n'est plus que de 60,3 %.

Cette baisse a été causée par l'apparition d'un nouveau flux, inexistant en 1971 et fort de plus de 100.000 tonnes en 1975 (importation de soja, graines et tourteaux), les importations en provenance de l'Amérique du Sud et notamment, on le sait, du Brésil.

Monsieur Moisan cite à ce propos des chiffres significatifs.

Importations de tourteaux de soja

Années	U.S.A.	%	BRESIL	%	Total importé
1971	170.000	95	0	0	180.000
1975	356.000	73	125.000	26	490.000
1976	374.000	58	256.000	40	646.000

Sources : *Perspectives d'activités portuaires et industrielles portuaires en Bretagne*

(1) Cf. note (3) Partie III p. 42

Quelques problèmes de cohérence de données mis à part, cette évolution des pourcentages est tout à fait remarquable. Les Etats Unis voient peu à peu leur monopole détruit et on assiste à l'instauration d'une concurrence ; est-elle favorable à la Bretagne ?

Ces quelques grands flux nous permettent de constater que l'origine des produits destinés à l'alimentation animale est peu diversifiée par rapport, par exemple, à celle des importations industrielles.

Quelques gros exportateurs pour les céréales, deux pour les mélasses, deux pour le manioc et les tourteaux, un seul pour les sons.

Même si la double origine d'un courant d'importation est théoriquement suffisante pour parler de concurrence, ne faut-il pas insister sur le caractère oligopolistique du marché des importations de la Bretagne ?

La région n'a-t-elle pas peu de poids face aux quantités réellement exportées par ces gros producteurs ? Ainsi l'Asie du Sud-Est a exporté en 1977 quatre millions de tonnes vers la Communauté Européenne. Les 200.000 tonnes bretonnes comptent pour quantités négligeables.

Cependant ces éléments ne peuvent à eux seuls expliquer l'ensemble des phénomènes de concurrence. Il faut également tenir compte, tout d'abord du fait que la Bretagne ne possède pas d'autonomie réelle de décision mais dépend de la politique nationale, ensuite du fait que le recours à une ou plusieurs firmes d'importations modifie grandement les données de la concurrence.

Du fait de son intégration internationale croissante la Bretagne n'est elle pas en voie de devenir un petit client devant se contenter de subir les évolutions des flux et des cours mondiaux ? Tel pourrait être le danger de cette intégration et d'une recherche de minimisation des coûts à court terme.

De là une instabilité, que nous disons «structurelle», des flux d'importations internationaux vus au plan de la Bretagne. Instabilité parce que, d'une part la Bretagne ne maîtrise pas ses importations et est à la merci de toute interruption (soja 1973) ou de la croissance spectaculaire (manioc 1976 - 1978). Parce que d'autre part, devant cette situation subie, la Bretagne essaie cependant de jouer sa propre stratégie en faisant ou non appel à de petits producteurs tel l'Afrique et ses tourteaux d'arachide.

7 - APPROCHE QUALITATIVE

Nous achèverons cette partie en tentant d'aborder certaines questions qui n'ont pas été traitées jusqu'ici, essentiellement parce que l'outil statistique n'y faisait pas référence.

Cependant quelques unes d'entre elles concernent de très près notre sujet.

Les chaînes de commercialisation et d'importation sont de celles là.

a) Les chaînes amont-aval

L'allongement des chaînes était une des hypothèses à partir de laquelle nous avons décidé de travailler. Dans le cadre limité de cette étude et à cause de contrainte de temps nous n'avons pu approfondir suffisamment le sujet.

Nous tentons ici de rassembler les éléments pour d'autres étapes plus axées sur la recherche des solutions à la question qui nous occupe.

- Les chaînes amont

L'importateur de produits destinés à l'alimentation de l'élevage n'est pas régional mais international. Ce sont des firmes telles Tradax, Granax, Dreyfus, Continental Grains, qui affrètent un navire (ayant eu connaissance du besoin par l'intermédiaire d'un courtier) et vendent la cargaison à l'utilisateur. La vente se fait au cours mondial, avec toutefois les correctifs douaniers de la C.E.E. L'acheteur - utilisateur ne dispose d'aucun moyen de contrôle sur l'importateur.

Les éleveurs bretons réclament l'autorisation d'importer les céréales au cours du marché mondial, ce qui ne leur est pas accordé. Les Italiens ont obtenu une telle autorisation.

Le soja est importé par St-Nazaire où Soja France (Cargill) est implanté depuis 1969, par Brest où cette même firme dispose également d'une usine depuis 1977, par Lorient enfin. A l'origine, et ceci est également valable pour le manioc, les premières importations se font souvent par Rotterdam, car elles concernent de petites quantités. Puis au fur et à mesure que le marché breton se développe, il devient rentable de faire parvenir ces produits directement par les ports bretons.

Le développement spectaculaire du manioc n'a guère plus de deux ans. Mais on a vu que dès 1975 pourtant il acquiert une place non négligeable au sein des produits destinés à l'alimentation animale. Il est concurrent des céréales et du maïs dans la combinaison maïs/soja.

Les firmes d'aliments du bétail pratiquent beaucoup l'intégration verticale. Elles possèdent des entrepôts, des lieux de distribution, au détail, des abattoirs, procurent à l'éleveur les aliments, le matériel, quelquefois même le bétail à engraisser ou les poulets à nourrir, également des services nombreux (crédits de campagne, prêts . . .). Cette intégration est plus poussée dans le secteur du veau et des volailles. L'extension de ce système pose beaucoup d'interrogations quant au statut réel de l'éleveur : un travailleur à façon, un salarié ?

Les coopératives jouent un rôle important (30 % Cf. *Partie I Annexe 2 D*) dans le domaine de la fabrication des aliments du bétail (Cf. Landernau, Unicopa). Les formules de fabrication des aliments composés rendent en partie les industries régionales dépendantes de centres de décisions situés hors de Bretagne (à Paris ou aux U.S.A.). La moindre variation de cours d'un produit entrant dans la fabrication peut entraîner un changement de la formule. Certes un approvisionnement régional et une limitation des importations ont été envisagés. Mais dans quelle mesure ce changement de flux est-il viable ? Quel est le pouvoir de décision et d'orientation des groupes sociaux-économiques intéressés aux importations ?

Telles sont les questions qui nous semblent devoir donner lieu à investigations pour tirer pleinement partie des observations réalisées ici.

- Les chaînes aval

Pour les viandes, le porc, les volailles et les veaux surtout, les exportations se font par l'intermédiaire des abattoirs. Les coopératives en contrôlent environ 40 %. Pour 20 % les exportations se sont, en vif, par des coopératives ou des groupements d'éleveurs. La concentration est essentiellement verticale, depuis les importations de maïs jusqu'aux exportations de viandes.

Pour les autres produits de l'élevage et notamment le lait, le beurre, il semble que les exportations se fassent souvent dans le cadre de contrats internationaux décidés entre Paris et le pays acheteur. La chaîne de commercialisation est alors contrôlée par l'organisme interprofessionnel concerné (Interlait, ONIC . . .). Ces décisions d'exportations sont occasionnelles et ne présentent aucune garantie de stabilité.

En Bretagne, les I.A.A. (1) grâce à l'intégration verticale possèdent donc un contrôle certain des chaînes avals mais là encore on retrouve une instabilité structurelle, liée cette fois au côté ponctuel de certains contrats internationaux. Ceci est accentué par le fait que les exportations maritimes jouent souvent un rôle d'appoint : nulles certaines années elles peuvent atteindre occasionnellement des tonnages importants.

(1) I.A.A. : *Industries de l'Alimentation Animale*

b) Tentative de schématisation des relations entre les différents agents de l'élevage breton

Nous avons essayé de visualiser sur un schéma l'ensemble des relations dans le système de l'élevage.

Ce schéma peut également être comparé à celui de la partie donnée sur l'environnement 2), qui tentait de décrire l'élevage breton comme un système.

Présentation des agents

. Le marché mondial des aliments du bétail : les cours des matières premières sont fixés dans les grandes places internationales, à Chicago par exemple pour les céréales.

. Les importateurs : il s'agit de firmes spécialisées, souvent américaines, qui ne se chargent que du transport entre le producteur étranger et le consommateur breton (les IAA) ou plutôt entre les deux aires de stockage.

. Les courtiers : mettent en rapport les IAA bretonnes, demandeur, et les importateurs fournisseurs.

. Les producteurs étrangers : le céréalier américain, le producteur de manioc en Thaïlande

. Les producteurs français non bretons : comme les céréaliers du Bassin Parisien ou d'ailleurs.

. Les producteurs bretons : produits destinés à l'alimentation animale : quelques usines d'agroalimentaire par leur déchet mais surtout l'agriculteur breton.

Il y a quelquefois confusion entre cet agent et l'éleveur. Il peut s'agir d'une seule et même personne.

. Les industries d'alimentations animales

Ce sont elles qui à l'aide des différentes matières premières fabriquent les aliments composés pour le bétail et les volailles. Une division en trois groupes d'importance similaire peut être faite : les coopératives, les firmes locales et nationales, les firmes internationales.

. Ces IAA utilisent pour livrer les aliments aux éleveurs une flotte de transporteurs routiers indépendants juridiquement mais en fait très liés à la firme.

. Les éleveurs : l'agent central dans ce système de l'élevage breton, central ne signifiant pas, et de loin, doté de tous les pouvoirs.

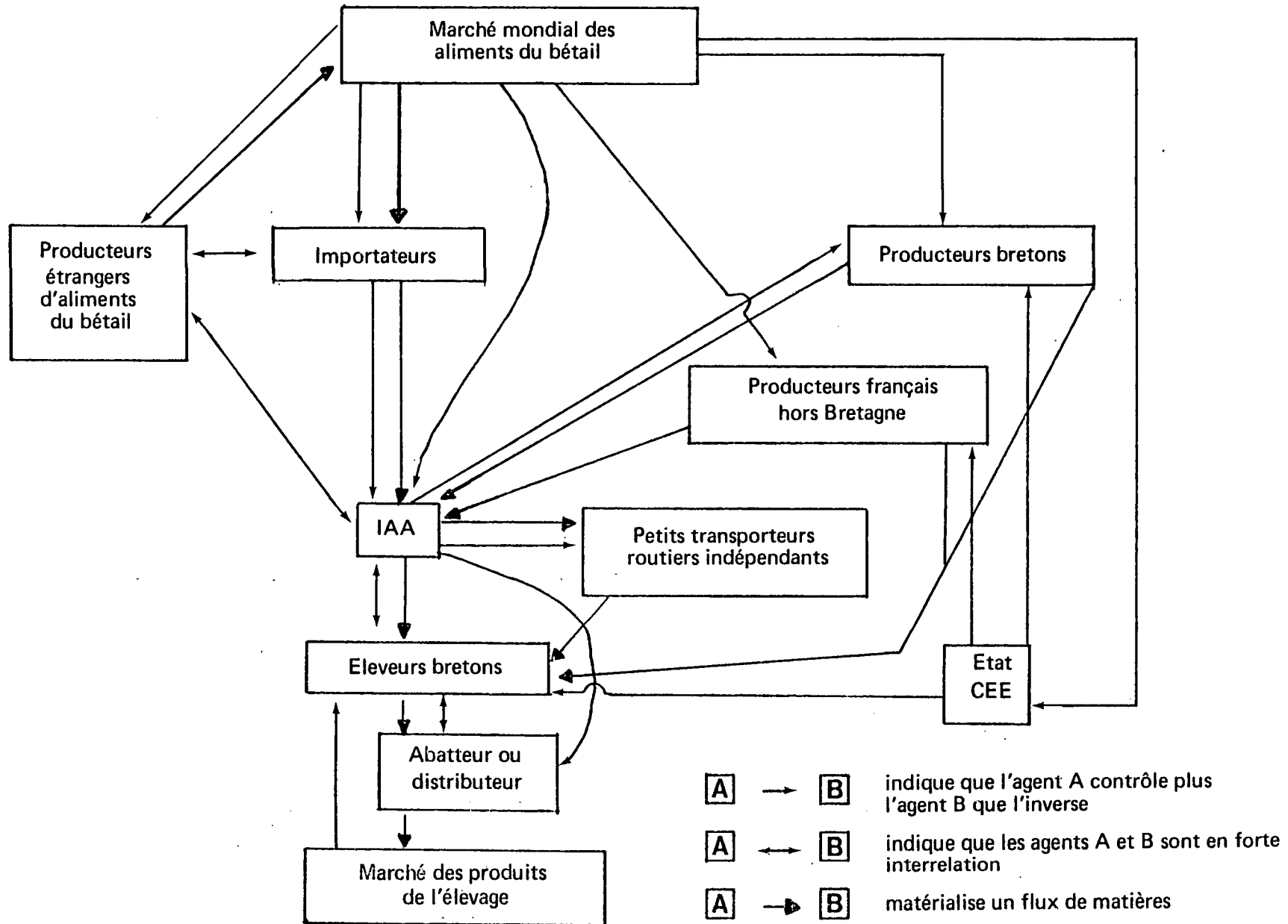
. Les abatteurs pour la viande : l'abattage se fait soit dans des abattoirs privés industriels soit dans des abattoirs publics. Ces derniers sont en diminution. Leur part dans les tonnages abattus passent de 63,5 % en 1963 à 47,3 % en 1973 (1).

. Les distributeurs des produits commercialisés : cela peut être soit des transporteurs routiers privés soit des transporteurs travaillant directement pour les IAA.

. Enfin le marché des consommateurs des produits aval de l'élevage.

(1) Sources : *l'industrie de l'abattage en Bretagne - Alain Sébille 1974*

RELATION ENTRE LES DIFFERENTS AGENTS DE L'ELEVAGE BRETON



Comme on peut le constater le jeu interrelationnel est assez complexe. La visualisation fait apparaître certains éléments importants :

- . les flèches sont, pour la plupart, orientés de haut en bas, traduisant ainsi contrôle des IAA par des agents en amont, et celui des agents en aval par ces mêmes IAA.
- . les éleveurs sont l'objet de beaucoup de pressions et ils semblent contrôler très difficilement leur environnement.
- . au contraire les IAA ont une marge de liberté assez grande ; elles contrôlent en aval et sont contrôlées en amont.
- . l'état et les règlements communautaires qui interviennent dans la fin du circuit (IAA, éleveurs, abatteurs, ou distributeurs, marchés) sont bien souvent tributaires d'évolution qu'ils ne peuvent maîtriser. En effet le début de la chaîne leur échappe complètement.

c) Substituabilité des produits et indépendance

Manioc et céréales, farines de poissons et farines de viandes constituent des produits substituables. Les seconds ne portent que sur des tonnages annuels assez limités (inférieur à 30.000 tonnes) et ont donc une importance modérée.

Mais la substitution du manioc aux céréales est devenue un phénomène majeur. Cette évolution était annoncée dès 1971 par l'existence de tels flux ; cependant ils étaient encore négligeables. En 1975 les tonnages de manioc importés par la Bretagne dépassent, on l'a vu les 100.000 tonnes.

Depuis cette date ces flux d'import se sont encore accrus. A l'échelle de la Communauté Européenne par exemple, les tonnages ont plus que doublés entre 1976 et 1978. Ce fort développement tient essentiellement à des raisons financières, le prix du manioc rendu à Brest étant significativement moins élevé (environ 30 %) que, par exemple, celui du maïs français ou importé.

Il serait intéressant de pouvoir mesurer les impacts de cette substitution en ce qui concerne la régression relative ou absolue dans l'utilisation des céréales.

Cette situation a entraîné certains conflits entre les céréaliers français et les importateurs de manioc. De même, il faudrait examiner les relations entre ceux-ci et les importateurs de soja. Le contrôle de ces marchés est essentiellement le fait des groupes allemands présents en Thaïlande pour le manioc et le fait des groupes américains pour le soja.

L'ensemble de ces phénomènes de substituabilité ne modifie-t-il pas constamment les conditions de dépendance de la Bretagne pour ses approvisionnements de produits amonts ? Cela ne contribue-t-il pas à une instabilité permanente des circuits d'importation et donc par répercussion des flux intérieurs ?

CONCLUSION

Faible en pourcentage (5,5 % en 1971, 7,9 % en 1975) le commerce international n'en représente pas moins une part capitale du commerce total breton en matière d'élevage. Certains flux spécifiques sont aujourd'hui des enjeux décisifs à la fois dans l'économie agricole et dans l'économie des transports.

On retrouve dans la description et l'analyse de ce commerce la marque particulièrement nette de la spécialisation bretonne : la région réalise 20 % des importations françaises d'intrants (en tonnage, 13 % en valeur) et 15 % des exportations d'extrants (16 % en valeur), soit trois ou quatre fois plus que la part théorique de 5 % (1). On évalue là, comme pour le commerce interrégional, le degré de spécialisation de la Bretagne par rapport à la moyenne française.

D'ailleurs la région se situe parmi les premières régions pour la valeur du commerce international. Ceci n'est cependant pas toujours vrai en tonnage :

La région est en 1971

- . au 8ème rang pour les importations en valeur, au 4ème en tonnage
- . au 5ème rang pour les exportations en valeur, mais au 12ème en tonnage

En 1975 respectivement :

- . au 6ème rang en valeur et au 3ème en tonnage
- . au 3ème rang en valeur mais au 13ème en tonnage

A cette nouvelle affirmation de la spécialisation s'ajoutent des éléments financiers importants. Les exportations d'extrants bretons sont plus chères et les importations d'intrants moins chères que celles de la moyenne des régions.

Cela tient surtout à la composition de ces importations et exportations.

Le prix d'une tonne d'extrants exportés correspond environ à 6 ou 7 tonnes d'intrants importés. Cette tendance s'accroît puisque le prix de la tonne exportée croît plus vite que celui de la tonne importée (tous produits confondus).

Ces quelques résultats ont bien sûr une traduction positive en termes économiques : la balance commerciale bretonne de l'élevage est largement positive (en valeur) mais le solde décroît de 1971 à 1975 : de 370 à 408 millions de francs, compte tenu de la dépréciation de la valeur du franc.

L'examen du taux de couverture (2) des importations par les exportations entre 1971 et 1975 recelle d'ailleurs une perspective inquiétante. Il passe de 241 % à 157 %, malgré cependant l'ensemble des facteurs positifs que l'on vient de mentionner.

Cela est dû à une plus forte croissance des importations internationales par rapport aux importations totales (112 % contre 23 %) (3) et symétriquement à une moins forte croissance des exportations par rapport aux exportations totales (3). On a traduit ces phénomènes par les deux chiffres suivants :

En 1971 une tonne d'extrants nets exportés suppose 2,41 tonnes d'intrants nets importés.

En 1975 le chiffre atteint 4,83.

(1) Cf. note 1 Partie I p. 6

(2) en tonnage et donc en valeur.

(3) total = international + interrégional + intrarégional

La nette progression révèle une très grande intégration de la Bretagne aux marchés internationaux, au dépend, on l'a vu dans le commerce intérieur, du marché national.

La structure du commerce international n'est pas radicalement différente de celle de l'interrégional. Les intrants font 99 % des importations, les extrants 80 % des exportations, on retrouve la symétrie déjà évoquée. Deux produits réalisent à eux seuls une large partie de ce commerce ; les tourteaux représentent 50 % des importations et la viande 50 % des exportations.

Le commerce international breton passe en majorité par l'intermédiaire des ports. Mais l'importance de la voie maritime diffère suivant le sens : en importation 95 % des tonnages viennent par la mer (87 % par Brest et Lorient) ; en exportations cette part tombe à 30 %, les produits empruntant plus volontiers le rail ou la route vers les pays voisins.

Par contre, pour le mode de transport utilisé à l'intérieur du territoire (avant les exportations et après les importations) la route est largement prédominante (90 % des tonnages). Un développement du cabotage serait, dans le cas de la Bretagne notamment, un excellent moyen de concurrencer cette supériorité. Les chiffres laissent peut-être entrevoir une telle évolution.

La provenance des importations n'a pu faire l'objet d'une analyse très fine. Cependant, les principaux flux ont bien été mis en évidence, et quantifiés. Apparaît alors l'importante dépendance de la Bretagne vis-à-vis de quelques pays, la plupart du temps américains, puisque la forme de marchés internationaux revêt souvent des aspects d'oligopoles, deux ou trois gros producteurs se partagent l'ensemble du marché.

La nature de ces marchés plus soumis à de multiples influences, tend à développer une instabilité, tant des approvisionnements que des cours. Or la Bretagne s'intègre très rapidement à ces marchés, au détriment du marché national, comparativement un peu plus stable.

Les conditions du marché mondial s'imposent donc de plus en plus aux producteurs de même que des événements affectant les pays fournisseurs : Etats Unis, Brésil, Sud-Est Asiatique.

Ces divers éléments tendent à montrer que l'instabilité risque de se développer dans le domaine des produits amonts. Ce phénomène est moins fort pour les produits avals, dont la majeure partie est consommée sur le marché national.

CONCLUSION

Cette étude s'inscrit dans le cadre d'une recherche sur les rapports entre d'une part, les effets de la concurrence internationale sur la localisation des productions agricoles en Europe, et d'autre part le volume et les flux de transports générés par ces productions.

Elle tente d'apporter quelques premiers éléments concernant cette question, et tâche d'ouvrir la voie à d'autres travaux entrepris dans une perspective similaire.

La collaboration et le rapprochement de deux optiques différents a permis d'aller plus loin dans l'interprétation, grâce au double éclairage transport / économie agricole.

Cependant il est difficile de présenter en conclusion quelques résultats sans séparer les deux démarches ; en effet ce travail nous a permis de dégager des éléments concernant tantôt plutôt l'élevage, tantôt plutôt les transports.

1 - Quelques résultats concernant l'environnement amont et aval de l'élevage breton.

1/ Dans la mesure où il est possible de raisonner sur seulement deux années l'analyse des flux de transport permet de parler d'une spécialisation croissante de 1971 à 1975 ; trois indicateurs traduisent cette progression :

a) La part des importations de produits destinés à l'alimentation animale (1) et des exportations de produits animaux de la Bretagne dans l'ensemble français (2)

En 1971 cette part est de 11,3 % pour les produits amonts et 10,6 % pour les produits avals.
En 1975 les chiffres sont respectivement 13,2 % et 11,5 %

b) La part des produits destinés à l'élevage dans les importations totales (2) et celle des produits animaux dans les exportations totales (2) de la Bretagne

En 1971 ces parts sont de 87 % pour les premiers et de 73 % pour les seconds. En 1975 les chiffres sont respectivement 91 % et 82 %

c) La position de la Bretagne au sein des régions françaises suivant différents critères

En 1971 la Bretagne est la 3ème région française par le tonnage total transporté (3).
En 1975 elle est passée au premier rang.

2/ De la même manière une deuxième série d'indicateurs permet également de caractériser la situation de la Bretagne vis-à-vis de l'extérieur.

a) Le solde import/export en tonnage pour le commerce intérieur (4) fait apparaître la faible part des exportations vis-à-vis des importations (54 %). Mais surtout l'écart s'accroît entre un solde de produit amont structurellement négatif et se dégradant,

(1). *Sont synonymes : produits destinés à l'élevage, produits destinés à l'alimentation animale, produits amonts et également produits animaux, produits de l'élevage, produits avals.*

(2) *interrégional et international agrégés - le total ne comprend que les produits liés à l'élevage*

(3) *total = intrarégional + imports et exports interrégionaux et internationaux*

(4) *intérieur = interrégional + intrarégional*

- 1.524.000 tonnes en 1971
- 2.293.000 tonnes en 1975 (variation 50 %)

et un solde de produit aval toujours positif et progressant encore :

+ 541.000 tonnes en 1971

b) Le solde import/export en tonnage et surtout en valeur pour le commerce international fait apparaître de la même manière :

- une couverture des exports par les imports très faible en tonnage (24 % en 1975) mais excédentaire en valeur (+ 157 % en 1975)

- Un solde de produits destinés à l'alimentation animale de plus en plus négatif (-163 millions de francs en 1971, - 579 millions en 1975) et un solde de produits animaux de plus en plus positif (+ 533 millions en 1971, + 987 millions en 1975).

- Une évolution où la Bretagne voit ses exportations valorisées mais son taux de couverture baisser considérablement de 84 points entre 1971 et 1975 (+ 241 % à + 157 %)

c) La comparaison des prix unitaires des différents types de flux, produits amonts importés, produits avals exportés, etc . . . permet de juger la position de la région comme fournisseurs de produits élaborés.

Entre 1971 et 1975 le prix unitaire de la tonne de produits amonts importés passe de 550 francs à 720 francs. Parallèlement le prix de la tonne de produits avals exportés croît de 3.770 francs à 5.610 francs. Cette deuxième progression (+ 49 %) est plus rapide que la première (+ 31 %)

3/ Ceci nous conduit logiquement à mesurer dans un troisième temps l'intégration de la Bretagne aux différents marchés, nationaux et mondiaux, ainsi que le rôle et la nature de ces marchés par l'intermédiaire de la structure des importations et des exportations bretonnes, provenance et destination.

a) La comparaison des taux de croissance des importations et exportations internationales par rapport aux imports et aux exports totaux (1) montre un plus fort développement du commerce international.

Croissance importations internationales : + 112 % contre + 23 pour les importations totales

Croissance des exportations internationales de produits animaux + 24 % contre + 2 % pour les exportations totales de ces produits

b) Le rapport du volume importé sur le volume exporté donne une idée des tonnages importés que suppose une tonne d'exportations nettes.

Ce coefficient stagne entre 1971 et 1975 pour le commerce interrégional : de 2,81 à 2,65. Par contre, il croît très rapidement pour l'international de 2,41 à 4,83.

Ceci est bien la marque d'une intégration internationale de plus en plus forte.

(1) *intrarégional + interrégional + international*

c) Enfin l'énumération des différents pays fournisseurs de la Bretagne, et l'évaluation de leur poids respectif permet d'évaluer d'une certaine manière les phénomènes de concurrence et d'oligopole que l'on rencontre sur ces marchés.

Leur structure présente en effet les deux caractéristiques réunies.

Oligopole dans la mesure où pour chaque produit deux ou quelques pays très gros producteurs se partagent le marché : Etats Unis, Brésil pour les tourteaux - Thaïlande , Indonésie pour le manioc -Amérique du Sud pour les sons - Etats Unis, Canada, pour les céréales.

Concurrence car, par le jeu de la complémentarité et de la substitutivité, les choix d'approvisionnement restent modelés par les conditions de concurrence internationale.

L'ensemble de ces trois orientations serait à replacer par rapport aux choix futurs d'approvisionnements et de débouchés de l'élevage breton.

Va-t-on poursuivre et développer les importations de produits amonts ?

Cela signifie une plus grande intégration aux marchés mondiaux.

Certains y voient la condition indispensable d'un meilleur développement de l'élevage breton par une recherche de compétitivité. D'autres y voient un risque de dépendance accrue vis-à-vis de marchés non contrôlés. D'autres enfin avancent que la perte de marché pour les fournisseurs nationaux (céréaliers du Bassin Parisien) qui suivraient ce développement, pourrait les conduire à transformer sur place leurs matières premières en produits animaux, ce qui engendrerait de nouvelles conditions de concurrence au sein même du marché national des produits aval.

L'autre terme de l'alternative, pourrait être de réorienter les approvisionnements vers les marchés locaux et nationaux ; en a-t-on les moyens sur le plan technique mais aussi politique et économique ? Quelles matières premières utiliser en complément des céréales ?

Cela aurait de plus des répercussions sur la forme de l'alimentation c'est-à-dire sur la place respective des différentes espèces, et sur le choix des races, bovines par exemple.

Enfin quels seraient les effets d'une telle orientation sur les coûts de production, alors même que la récente production du manioc s'explique presque exclusivement par son prix inférieur.

2 - Quelques résultats sur les relations entre l'élevage breton et les flux de transport correspondants

1/ L'apparente domination des flux intrarégionaux.

a) Sur l'ensemble des marchandises transportées, les chiffres traduisent dans un premier temps une très nette prépondérance du commerce intrarégional. Il représente, en 1971, 65,5 % des échanges totaux et 61,7 % en 1975.

Or, compte tenu des enjeux économiques connus par ailleurs cette prépondérance semble paradoxale. En réalité, il n'en est rien.

Ce fort pourcentage tient à l'importance absolue de deux flux spécifiques, le ramassage du lait et la distribution des aliments composés. Ces deux rubriques représentent à elles seules autour de 50 % du total des échanges (55 % en 1971, 47 % en 1975) et autour de 80 % des échanges intrarégionaux (83 % en 1971, 77 % en 1975).

Ces deux flux, spécifiquement internes à la région s'inscrivent au sein du circuit de l'élevage en position intermédiaire, entre des produits amonts (principalement importés) et des produits avals (principalement exportés). Dans une certaine mesure ils supposent des flux de transport en amont, notamment des importations, et génèrent des flux en aval notamment des exportations.

La part importante des échanges intrarégionaux n'est donc pas significative d'un poids économique équivalent. Cette part amplifie l'importance réelle de ces flux.

b) Les échanges interrégionaux occupent une place moyenne dans le total des flux. Leur part dans cet ensemble passe de 28,9 % en 1971 à 30,3 % en 1975. C'est-à-dire que leur croissance n'est que légèrement supérieure à celle des flux totaux, 29 % contre 23 %.

Ces échanges se décomposent en deux sous-ensembles distincts et complémentaires

- . les importations de produits amonts et notamment de céréales (72 %) et de sons (1) (19 %) en 1975

- . les exportations de produits avals et notamment de lait (37 % en 1975) ; les autres flux n'ont qu'un rôle négligeable.

Compte tenu de la structure de ces deux sous-ensembles apparaît un déséquilibre structurel en terme de solde import/export ; pour les produits destinés à l'élevage le solde est négatif et s'aggrave (- 1.524.000 tonnes en 1971 à - 2.293.000 tonnes en 1975). Pour les produits animaux le solde est positif et progresse (+ 541.000 tonnes et + 864.000 tonnes).

Les échanges interrégionaux de la Bretagne traduisent une réelle domination de deux partenaires privilégiés.

En amont il existe une nette concentration des échanges sur deux régions, le Bassin Parisien et les Pays de Loire ; elles reprennent respectivement 44 % puis 54 %, 31,5 % puis 27 % des importations de produits destinés à l'alimentation animale.

En aval on retrouve ce phénomène, les deux régions réunies étant le débouché de 72 % puis 62 % des exportations de produits animaux. Mais il est moins net et décroît sensiblement de 1971 à 1975.

c) Les flux internationaux sont faibles relativement à l'ensemble (2), 5,5 % en 1971, 7,9 % en 1975. Mais leur progression est particulièrement nette comparée aux flux totaux ; surtout pour les deux flux majeurs, importations de produits amonts et exportations de produits avals : 113 % pour le premier en tonnage et 180 % en valeur, 24 % et 85 % pour le second.

(1) *La catégorie sons regroupe un ensemble assez divers d'aliments du bétail dont les aliments composés industriels.*

(2) *commerce intrarégional + interrégional + international*

La composition des importations et des exportations par produit varie différemment. Les importations doublent en 1971 et 1975 grâce notamment à la rapide croissance des céréales, du manioc et du tourteau.

La faible progression des exportations (+ 1 %) cache en réalité, d'une part une croissance modeste mais réelle des exportations de produits animaux et une régression des exportations de produits amonts (- 48 %).

Cette différence import/export se retrouve dans le choix du mode de transport utilisé à l'extérieur du territoire. Pour les importations, les ports bretons, environ 95 % des importations (1) mais seulement 30 % des exportations.

Cette faible part en export est-elle le reflet d'une structuration particulière du marché des produits avals, structuration favorisant le transport terrestre au détriment du transport maritime, ou s'agit-il plus simplement d'un détournement de trafic, les produits avals étant exportés par d'autres ports ? Nous n'avons pu ici nous pencher sur cette question.

d) Synthèse

La comparaison des deux types de flux, interrégionaux et internationaux, synthétisée dans le tableau suivant, révèle quelques différences de structures et d'évolution.

La progression des flux avec l'étranger est plus forte globalement (2) mais moins équilibrée que celle des flux intérieurs (74 % contre 29 %). L'exception que représentent les exportations de produits animaux est essentiellement due au cas particulier des exportations de lait minimisées au niveau régional.

en milliers de tonnes	Commerce Interrégional	Commerce International
Importations de produits amonts		
1971	1.840	422
1975	2.563	899
Variation	+ 39 %	+ 113 %
Exportations de produits avals		
1971	880	150
1975	1.190	187
Variation	+ 35 %	+ 24 %

(1) *Compte tenu de certaines approximations Cf. Partie IV p. 70*
Données en tonnage

(2) *Imports et exports confondus*

Cette différence est à rapprocher de l'évolution du quotient importations nettes de produits amonts sur exportations nettes de produits aval.

Pour le trafic interrégional ce quotient passe de 2,85 à 2,61 témoignant ainsi d'une constance dans le recours aux approvisionnements nationaux, c'est-à-dire d'une stagnation de l'intégration nationale. Au contraire pour le trafic international ce quotient croît de 2,41 à 4,83 ce qui traduit bien une plus forte intégration aux marchés mondiaux des approvisionnements d'aliments pour animaux.

La présence permanente de ces deux sources d'approvisionnement en matières premières pose à la fois des problèmes de complémentarité et de concurrence. Complémentarité entre les céréales locales ou importées du Bassin Parisien, et le soja américain, concurrence entre produits substitués soja et farines diverses, manioc et céréales (notamment importées du Bassin Parisien).

Les deux types de flux semblent posséder des potentiels de croissance différents et l'évolution penche, dans la mesure où nous pouvons le déduire des deux années, vers l'internationalisation.

Ceci est confirmé par le développement considérable depuis 1975 et plus récemment encore des flux de manioc en provenance de l'Asie du Sud-Est. La part de ce produit dans la fabrication des aliments du bétail est passée, par exemple, de 3,4 % en 1977 à 9,3 % en 1978 alors que l'ensemble progresse de 8,5 % (1) soit une progression annuelle de 190 % !

Suivant le développement respectif de deux sources d'approvisionnement et dans une moindre mesure des débouchés, les conséquences en terme d'infrastructure portuaire ne sont pas du tout comparables.

2/ Le quasi monopole de la route.

Nous envisagerons ici que les transports intérieurs français, comprenant également la partie française des échanges internationaux.

Quel que soit le type de commerce (2) la route domine largement les autres modes de transports intérieurs. Cette domination s'exprime en quelques chiffres :

La route effectue en 1975 99,8 % des trafics dans le commerce intrarégional, 68,5 % dans le commerce interrégional (3) et 87,5 % dans le commerce international (3). Tous flux confondus le pourcentage s'établit à 89,3 %.

(1) Document 1979 du S.Y.F.A.B. de Bretagne

(2) Intrarégional, Interrégional, International

(3) Import + exports confondus

Ces quelques chiffres pour l'année 1975 sont sensiblement les mêmes qu'en 1971 : respectivement, 99,7 %, 69,7 %, 84,6 % et 90,2 % pour les pourcentages tous flux confondus.

L'évolution montre une certaine stabilité :

a) Pour les échanges internes à la Bretagne, le monopole de la route est indiscutable. Seule elle a su s'adapter aux conditions particulières imposées par ce trafic et à leur évolution.

Cette situation a pu être favorable au développement d'un marché spécifiquement breton du transport routier régional ; il serait intéressant d'en analyser le fonctionnement.

b) Le rail conserve une place mineure mais stable ; 9,7 % en 1971, 9,9 % en 1975. Ce chiffre global cache cependant sa spécialisation dans les flux interrégionaux, 31,5 % au total en 1975 et notamment en importations, 40 % en 1971, 43 % en 1975 (alors que l'évolution est inverse pour les exportations, 12 % à 9 %).

Aujourd'hui seuls quelques flux spécifiques sont encore effectués en partie par chemin de fer. Il s'agit principalement des importations interrégionales de céréales (67 % en 1971 à 52 % en 1975) et de sons (de 30 % à 41 %) et de tourteaux (70 % à 87 %) ainsi que de quelques flux de viandes en exportations.

Sauf exception, ce sont donc les produits amonts et pour un trafic entre régions, qui permettent au rail de conserver une place constante.

c) Perspectives d'évolution de la concurrence rail-route

Depuis quelques années (la période 1971-1977) un certain équilibre paraissait s'être instauré dans cette concurrence. En témoigne la stabilité relative des quelques chiffres évoqués. Cet équilibre était fondé sur un ensemble complexe d'éléments imbriqués entre eux : la conformation des réseaux routiers et ferroviaires, la fréquence des dessertes, l'influence réciproque des tarifs mais surtout la relation entre concurrence modale et structure du tissu industriel ; en effet de la taille des entreprises dépendent la masse de transport nécessaire et le volume unitaire de chaque produit.

Il serait intéressant d'observer l'avenir de cette situation compte tenu des modifications prévues ou en cours. Quels seront les effets :

1/ du renchérissement de l'énergie compte tenu de la masse des transports de pondéreux encore effectués par la route

2/ de la nouvelle liberté tarifaire octroyée à la SNCF depuis fin 1978 (ce qui lui permet de traiter contrat par contrat avec chacun de ses clients)

3/ de la diminution de 15 % à 12 % du taux de la réduction tarifaire sur la Bretagne (1)

4/ des différents travaux d'infrastructures décidés dans le cadre d'un plan ferroviaire breton, qui débiterait en 1979 et qui aurait notamment comme objectif l'électrification de certaines lignes.

Notons toutefois que le plan routier breton a démarré dès 1969 et qu'entre 1971 et 1977, 1,7 milliard de francs lui ont été consacré.

Tout cela serait enfin à replacer vis-à-vis de l'hypothèse de certains changements de flux. On a décrit et partiellement expliqués l'instabilité des flux fondés sur les approvisionnements bretons en provenance des marchés mondiaux. On a vu également que, sous certaines conditions que l'on ne connaît pas encore bien, il pouvait y avoir, pour les flux d'approvisionnement, passage des marchés nationaux aux marchés mondiaux et même modification des flux nationaux.

(1) *La Bretagne bénéficiait exceptionnellement jusqu'en 1971 d'une réduction de 15 % sur la plupart des tarifs de la SNCF, tant dans le sens import que dans le sens export*

Cette étude soulève, au cours de son développement, un certain nombre de questions ; on a répondu à certaines, d'autres n'ont pas trouvé de réponse.

Ainsi la question de l'allongement des chaînes n'a pu être traitée et ceci en raison du manque de statistiques en ce domaine. Elle nécessiterait une série d'études spécifiques, qui se fixerait sur quelques flux principaux de quelques régions et qui examinerait et décrirait l'ensemble des circuits.

Nous avons pu aborder dans ce travail un aspect de la délicate question initiale, touchant l'évolution des rapports entre la production animale et les flux qu'elle génère. L'annexe V essaie de présenter sur ce thème une photographie des rapports entre production, transport et commercialisation en 1975.

On peut aussi obtenir pour un certain nombre de produits, les céréales, la viande, le lait et les œufs une évaluation des rapports transport-commercialisation, rapport qui permet de situer précisément les deux notions entre elles et vis-à-vis de la production.

Il s'agit là d'une approche qui mériterait d'être développée, étendue à d'autres années et analysée dans le temps, et qui pourrait faire l'objet d'une autre recherche dans un cadre similaire.