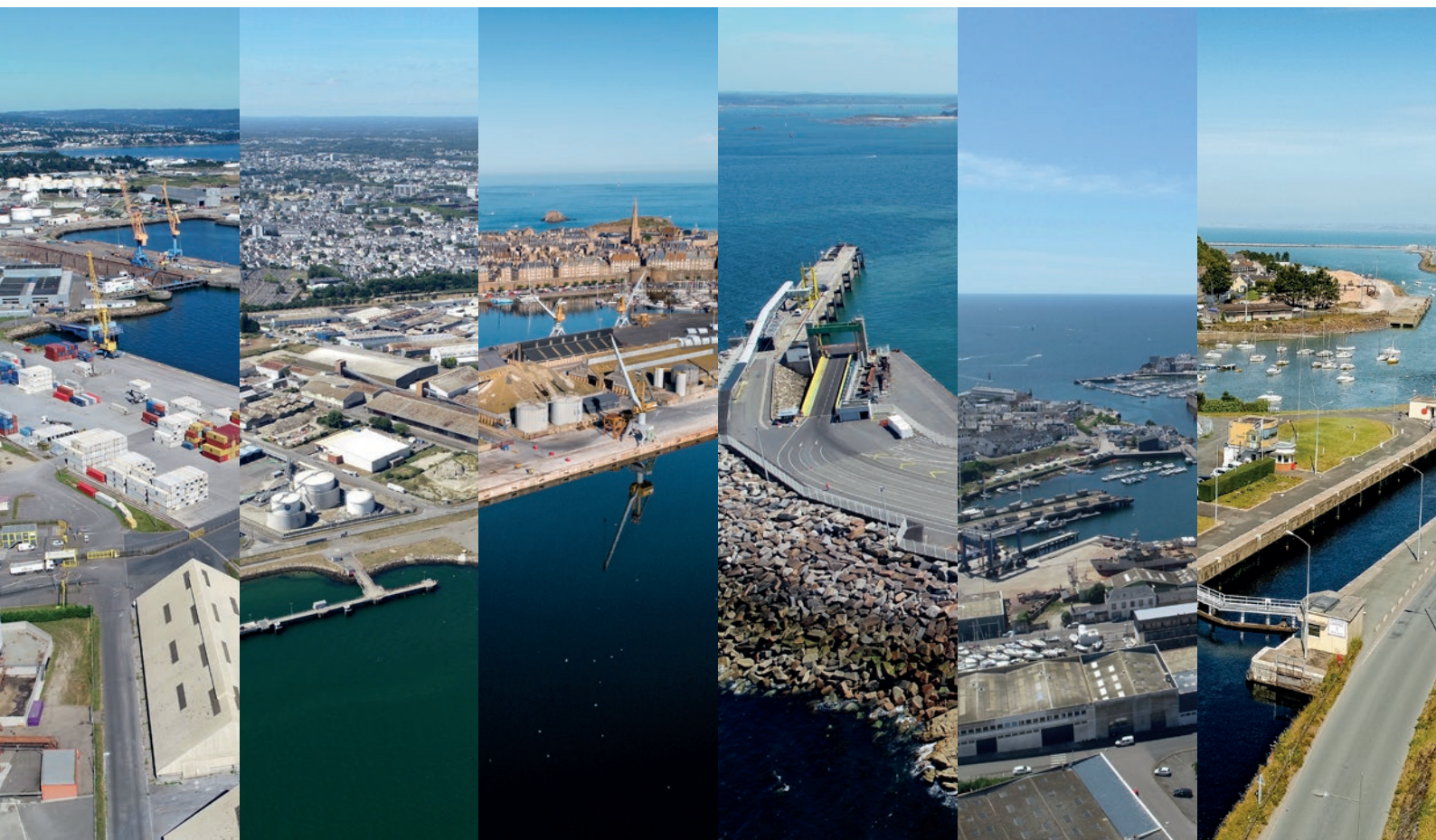


PORTS DE COMMERCE

DE BREST, LORIENT, SAINT-MALO, ROSCOFF-BLOSCON, CONCARNEAU ET SAINT-BRIEUC-LE LÉGUÉ

BILAN D'ACTIVITÉ 2020



Avant-propos

La Région Bretagne est propriétaire des ports des Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1^{er} janvier 2007. En janvier 2017, elle est également devenue responsable des ports de commerce de Saint-Brieuc - Le Légué, de Concarneau et de celui de Roscoff-Bloscon, qui, comme Saint-Malo, accueillent à la fois des cargos et des ferries. Responsable également du transport des passagers vers les îles bretonnes, elle est autorité portuaire de 20 ports.

La Région est autorité portuaire des ports. Elle assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes. La gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations sont confiées à des concessionnaires, sous la forme de délégations de services public.

Ports	Concessionnaires
Brest - Commerce et Réparation Navale Pêche	CCIMBO Société de la criée de Brest
Lorient - Pêche et Réparation navale Commerce	SEM Lorient Keroman SAS Port de Commerce Lorient Bretagne Sud
Saint-Malo - Commerce, Pêche, Réparation Navale et Terminal ferry	EDEIS - Ports de St-Malo & Cancale
Roscoff - Bloscon - Commerce Pêche	CCIMBO
Saint-Brieuc - Le Légué	CCI Saint-Brieuc
Concarneau - Réparation Navale	CCIMBO

Elle met à la disposition des capitaineries de 6 ports de commerce et ferry, le système d'information Gedour pour la gestion des escales. Ce système permet de produire les statistiques publiées dans ce bilan, qui analyse les principales évolutions du trafic de marchandises et de passagers. Le présent rapport s'appuie également sur les éléments de contexte socio-économiques disponibles dans différentes sources citées en fin de document.

Lorsque cela est possible et adapté, les données sont mises en perspective sur les 5 dernières années afin de permettre au lecteur d'identifier les principales évolutions.

Il est librement téléchargeable sur le site internet des ports régionaux à l'adresse suivante :

<http://www.ports.bretagne.bzh>

Table des matières

.....	5
Le contexte	5
// Le contexte international	5
// Le contexte national	6
// Le contexte régional	7
Le port de commerce de Brest	11
.....	11
// L'évolution globale	11
// Le détail des marchandises	12
// Les conditionnements	13
// Les origines et destinations	14
// Les postes à quai	16
// La croisière.....	16
// La desserte des îles.....	17
// La pêche	17
// La réparation navale	17
Le port de commerce de Lorient	19
// L'évolution globale	19
// Le détail des marchandises	20
// Les conditionnements	21
// Les origines et destinations	22
// Les postes à quai	24
// La croisière.....	24
// La desserte des îles.....	24
// La pêche	25
// La réparation navale	25
Le port de commerce de Saint-Malo	26
// L'évolution globale	26
// Le détail des marchandises	27
// Les conditionnements	29
// Les origines et destinations	29
// Les postes à quai	31
// Les passagers	32
// La pêche	33
// La réparation navale	33
Le port de commerce de Roscoff-Bloscon	34
// L'évolution globale	34
// Les passagers	35
// La pêche	36
Le port de commerce de St-Brieuc - Le Légué	37
// L'évolution globale	37

// Les origines et destinations	37
// La réparation navale	39
Le port de commerce de Concarneau	40
// La réparation navale	40

// Le contexte international

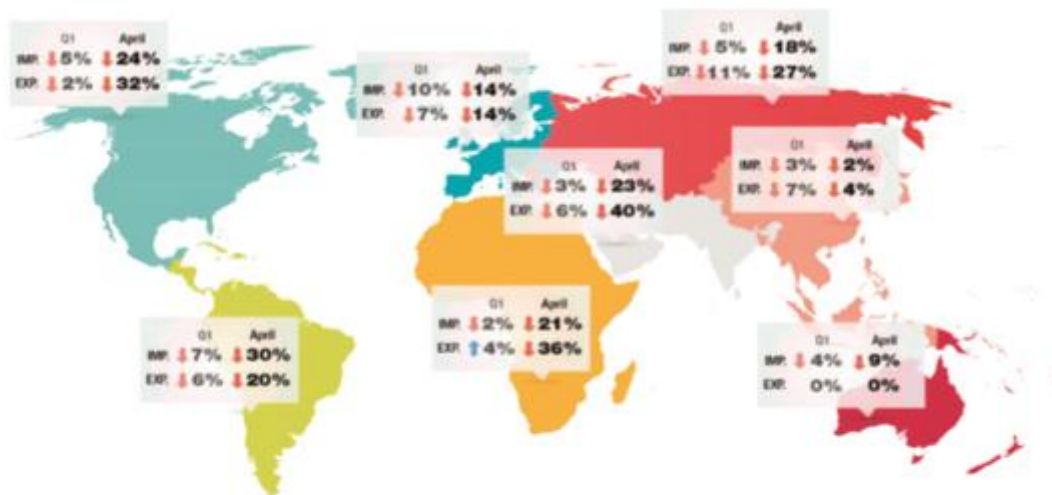
Le Covid-19

Avec la crise sanitaire mondiale, on aurait pu imaginer un effondrement des trafics. Selon l'UNCTAD les volumes sur l'ensemble du commerce international ont baissé en 2020 de -4,1 %. C'est la plus forte crise depuis 2008 où la baisse avait été de - 4.5 %. Dans le contexte de désorganisation des chaînes d'approvisionnement, de contraction de la demande et d'incertitude créé par la pandémie, l'économie mondiale a été touchée, à la fois sur le front de l'offre et sur celui de la demande.

Le transport maritime subit des replis sectoriels, mais finalement limités.

Rang 2020	Ports	Millions de tonnes
1	Ningbo (Chine)	1 414
2	Shanghai (Chine)	651
3	Guangzhou (Chine)	612
4	Qingdao (Chine)	605
5	Singapour (Malaisie)	590
6	Port Hedland (Australie)	538
7	Tianjin (Chine)	502
8	Rotterdam (Pays-Bas)	439
9	Busan (Corée)	411
10	Dalian (Chine)	334

Commerce mondial par région en 2020 (variation en pourcentage par rapport à 2019)



Source: UNCTAD (2020). Global Trade Update. June (<https://unctad.org/en/pages/newsdetails.aspx?OriginalVersionID=2392>).

La demande mondiale de **conteneurs** a baissé d'environ 2 % mais les grands ports conteneurisés ont, quant à eux, augmenté leur trafic de conteneurs de 0,55 %. Les armateurs ont concentré leur offre sur les plateformes générant le plus de volume, ce qui s'observe par le renforcement des ports comme Rotterdam et Anvers et ceux de la diagonale intra-méditerranéenne qui opèrent une redistribution des conteneurs vers les ports secondaires.

Tanger Med rentre dans le top des 25 ports mondiaux générant le plus de trafic en passant de la 48^{ème} à la 24^{ème} place. Les ports chinois occupent 5 des 6 premières places de ce top 25.

Les volumes de **vracs secs** transportés par voie maritime totalisent 5,49 milliards de tonnes, en baisse de 1,9 % par rapport à 2019. La Chine représente 48,5% de ces échanges. La demande alimentaire a porté les flux de céréales

mais le ralentissement de la sidérurgie, tout au moins en Europe, a pénalisé fortement les ports importateurs de charbon et de minerai.

Le marché des céréales.

Les importations chinoises de blé sont en hausse en raison de la consommation non alimentaire (notamment pour l'alimentation fourragère), qui devrait se poursuivre en 2021. La France apparaît comme le premier fournisseur de blé de la Chine grâce à des prix bien inférieurs à ceux de la production locale. La Chine reste un acheteur très demandeur de grains depuis le début de 2020, et le pays devrait continuer sur cette voie en 2021, comme l'indiquent ses estimations records des importations de maïs, de soja et de blé.

Le marché des hydrocarbures.

Les restrictions de déplacement, liées à la crise de la Covid-19 ont porté un coup de massue à la demande mondiale de brut (-8,3 %). La pandémie a asséché une partie de l'activité des grands ports européens

C'est en Europe et en Amérique du Nord que les volumes de brut importés ont le plus chuté, reculant respectivement de 51 et 41,6 millions de tonnes.

D'après les projections de l'Agence internationale de l'énergie publiées mi-avril 2021, la demande pétrolière mondiale pourrait remonter mais ne rattraperait qu'une partie de sa baisse.

Le transport de produits raffinés recule en 2020 de 5,2 %.

Le trafic ferry.

Le trafic ferry mixte passager-fret roulier a connu en 2020 une crise sans précédent liée à la situation sanitaire. Sur les liaisons internationales, où les mesures de confinement ont été bien plus sévères, le retrait peut atteindre les 80 % chez certains armateurs. C'est le cas pour le français Brittany Ferries en Manche.

Les commandes de navires neufs se sont écroulées en 2020. Seulement 14 commandes de navires neufs (ferries et rouliers) ont été effectuées en 2020 contre 41 sur 2018-2019.

La croisière.

Les navires condamnés à l'arrêt par le confinement et la crise sanitaire paient le prix fort de cette pandémie.

La réparation navale.

L'année 2020 marquée par la crise sanitaire a impacté tous les ports, et plus particulièrement le secteur de la construction navale qui a subi un net recul.

// Le contexte national

Dans ce contexte, le trafic de marchandises en 2020 dans les ports français est en recul. Il atteint 320 millions de tonnes contre 368 en 2019, soit une baisse de 13,3 %. Le trafic est en recul de 13,6 % en métropole (302,6 MT) et diminue de 6,2 % en outre-mer (16,9 MT).

Seuls deux ports français n'ont pas subi la chute des trafics, il s'agit de Dégad de Cannes en Guyane avec 838 KT soit + 2 %, et Saint-Brieuc-Le Légué dans les Côtes d'Armor avec 373 KT soit +33 %.

Les sept Grands Ports Maritimes métropolitains enregistrent une baisse globale de 13 %.

Rang 2020	Ports	Millions de tonnes	Evolution
1	HAROPA (Le Havre Rouen)	75	-16,9%
2	Marseille	69	-12,7%
3	Dunkerque	45	-14,7%
4	Calais	39	-8,1%
5	Nantes-Saint-nazaire	28	-8,8%
6	La Rochelle	9	-9,2%
7	Bordeaux	6	-11,8%

Avec le confinement, la France a eu besoin de beaucoup moins de pétrole et les trafics ont par conséquent reculé dans la plupart des grands ports. Le trafic de vrac secs a également reculé, la sidérurgie a tourné au ralenti et la campagne de céréales est restée modérée.

Le trafic des conteneurs a enregistré un léger recul, dans les grands ports, mais devrait rapidement évoluer positivement.

Le trafic de passagers (ferries et croisière) a été fortement impacté par les mesures sanitaires. De plus, le trafic ferry et roulier, dans le nord du pays, a été pénalisé par les nouvelles contraintes liées au Brexit.

// Le contexte régional

Malgré une baisse de l'activité des entreprises bretonnes au 1^{er} semestre 2020 liée à l'arrivée de la Covid 19 sur notre territoire, le niveau de confiance dans l'avenir des acteurs économiques n'est pas ébranlé. Les dispositifs en faveur du maintien des emplois ont permis aux entreprises bretonnes de maîtriser la baisse de leurs effectifs.

Les ports bretons, avec plus de 7 millions de tonnes de marchandises traitées, représentent près de 2 % du trafic national (320 MT). Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation. Les échanges de la Bretagne avec l'international représentent 72 % du trafic, tant à l'importation qu'à l'exportation.

■ Les marchandises par port

Répartition (en tonnes)

Port	2019	2020	Evolution 2019/2020
Brest	2 634 156	2 571 285	-2,4%
Lorient	2 686 497	2 483 460	-7,6%
Saint-Malo	1 285 860	759 219	-41,0%
Le Légué	281 558	372 392	32,3%
Roscoff	436 501	164 895	-62,2%
Concarneau	100	700	600,0%
total	7 324 673	6 351 951	-13,3%

Le tableau ci-dessous montre que la baisse des trafics en 2020 suit globalement la tendance nationale, avec une chute de 13%.

Répartition (en Kilo-Tonnes)



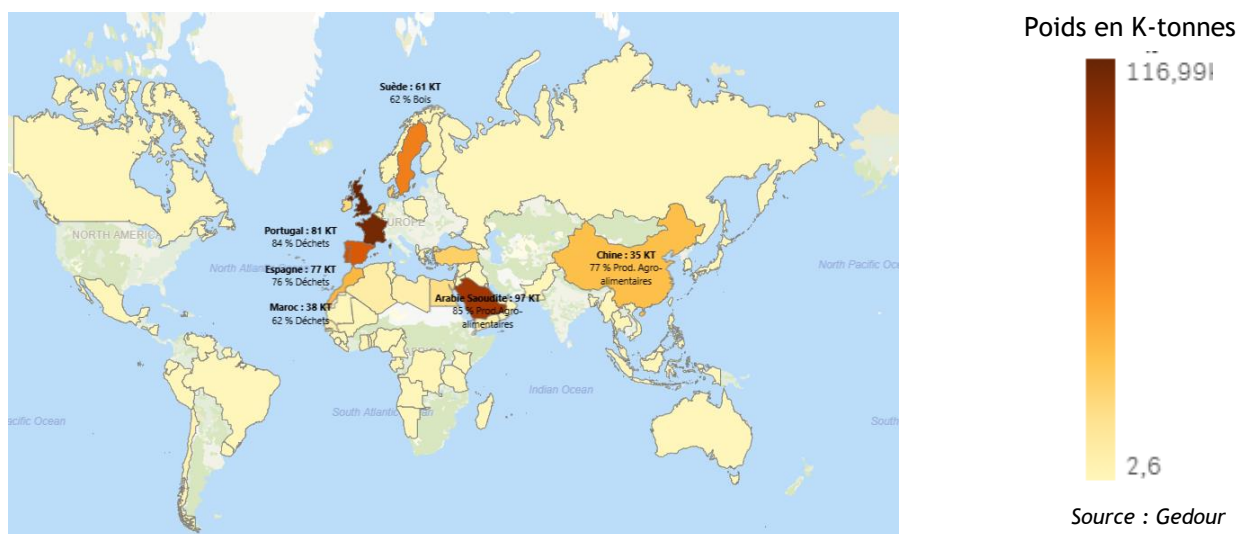
■ Les importations



La Russie et le Brésil occupent les deux premières places des pays qui échangent à l'importation vers la Bretagne. Ils représentent à eux deux un quart des marchandises importées. Elles sont principalement constituées de produits pétroliers et de tourteaux, fèves ou graines de soja.

Au total, ce sont près de 4 millions de tonnes qui ont été importées en 2020.

■ Les exportations

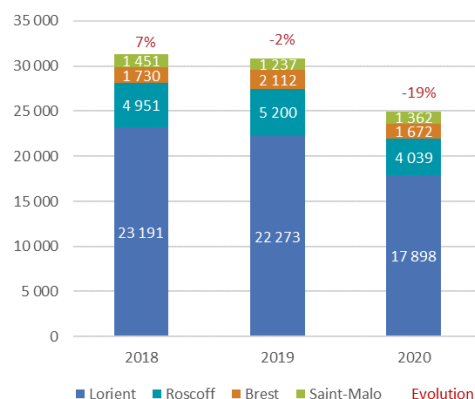


Les principaux pays d'exportation depuis de la Bretagne sont :

- L'Arabie Saoudite et la Chine pour les produits agro-alimentaires,
- Le Portugal, l'Espagne et le Maroc pour les déchets,
- La Suède pour le bois et les produits sylvicoles.

Au total, ce sont 0,7 millions de tonnes qui ont été exportées en 2020.

La pêche

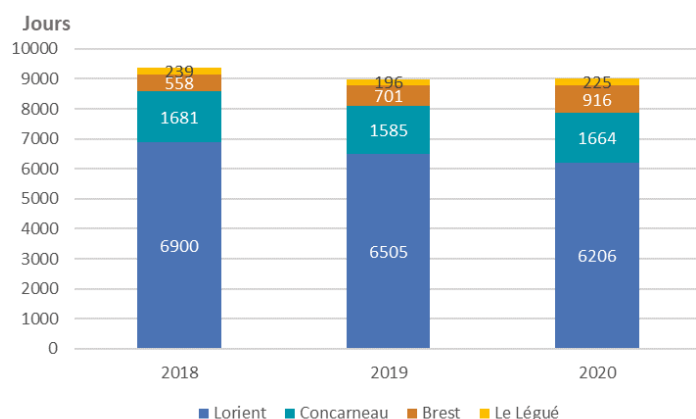


En 2020, ce sont près de 25 000 tonnes pour un prix moyen de 3,64 € le kilo de poissons, coquillages et crustacés qui, ont été débarqués dans les ports de pêche régionaux.

La crise sanitaire ; la fermeture de certains marchés, des cantines et des restaurants ont eu des conséquences sur les volumes débarqués.

La réparation navale

Nombre de jours de réparation navale

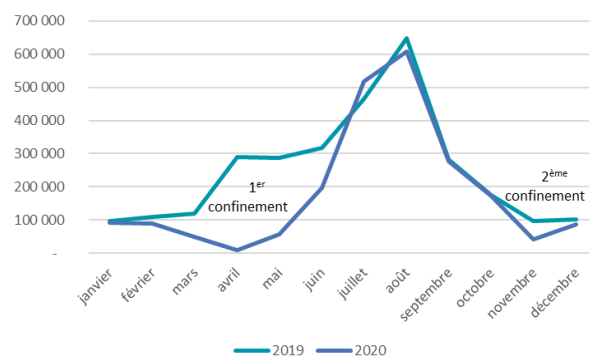


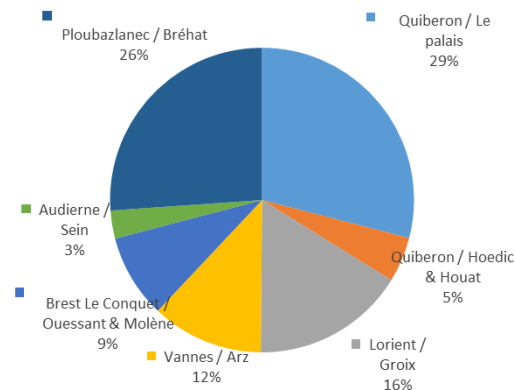
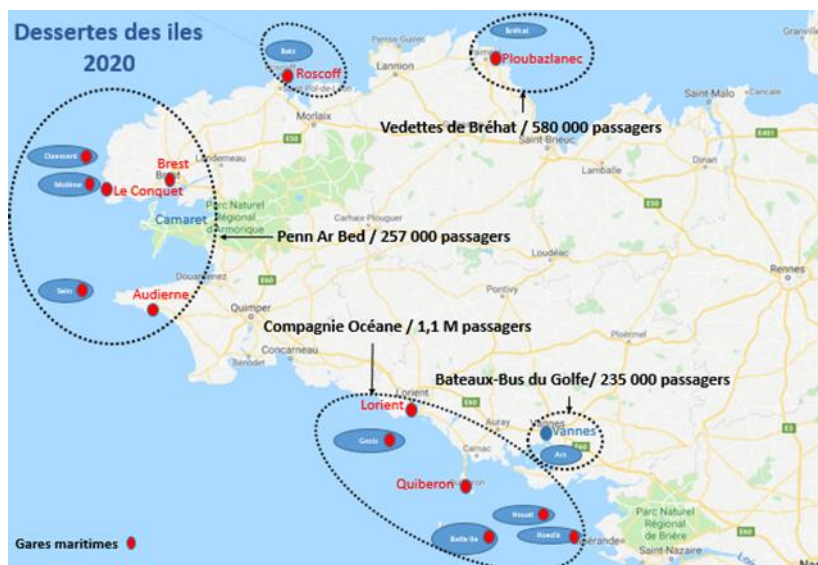
A Brest, l'annulation des chantiers au printemps 2020, suite à la pandémie sanitaire a été compensée par la commande passée à Damen pour la réparation du **bateau-porte** de la forme de radoub N°3. Ce chantier a duré près de 2 mois.

La desserte des îles

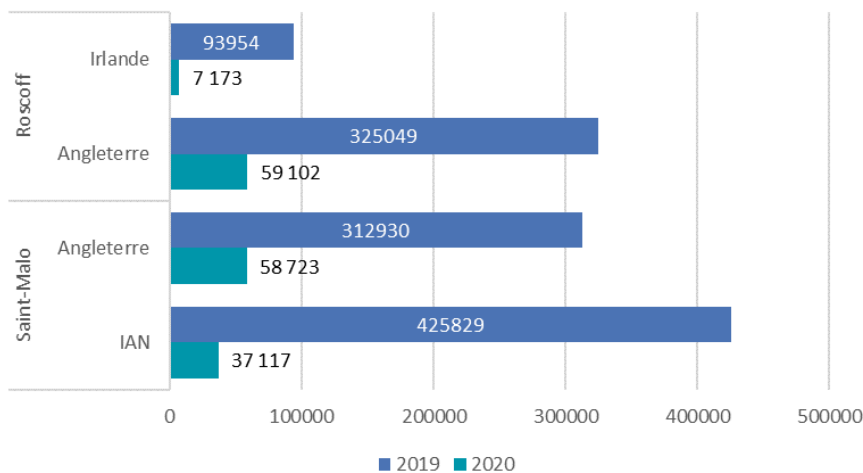
Près de 2,2 millions de passagers, soit 27 % de moins qu'en 2019, ont embarqué en 2020 à destination, ou en provenance des îles. La crise sanitaire et les deux confinements ont eu un fort impact les liaisons avec les îles.

Liaisons	2019	2020	Evolution
Quiberon / Le palais	868 291	624 384	-28%
Quiberon / Hoedic & Houat	143 652	112 452	-22%
Lorient / Groix	488 406	380 686	-22%
Vannes / Arz	356 516	235 239	-34%
Brest Le Conquet / Ouessant & Molène	266 008	186 101	-30%
Audierne / Sein	89 152	70 953	-20%
Ploubazlanec / Bréhat	780 971	580 315	-26%
total	2 992 996	2 190 130	-26,8%





■ Les ferries



En 2020, les mesures sanitaires prises dans le cadre de la crise de la COVID 19 ont eu un fort impact sur le trafic passager vers l'Irlande et le Royaume Uni. Ce sont seulement 162 115 passagers qui ont utilisé les ferries contre plus de 1,1 millions en 2019.

■ La Croisière

La crise sanitaire a eu un effet brutal sur l'activité croisière dans les ports bretons. Après 98 330 touristes accueillis en 2019, en 2020 ils n'ont été que de 771.

2. Le port de commerce de Brest

Chiffres clés 2020

- Marchandises : **2 571 285 Tonnes**
- **495** escales
- **36 264** EVP
- Nombre de croisiéristes : **227**
- Réparation navale : **38** navires **917** jours

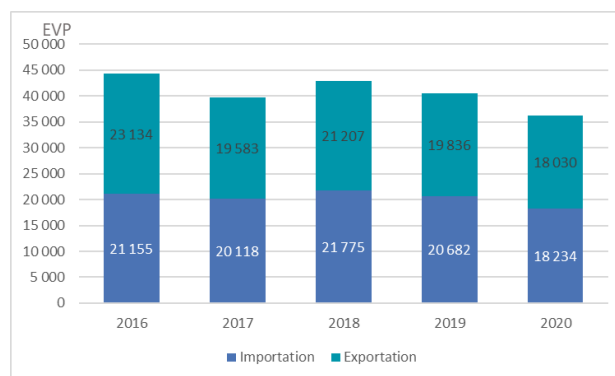
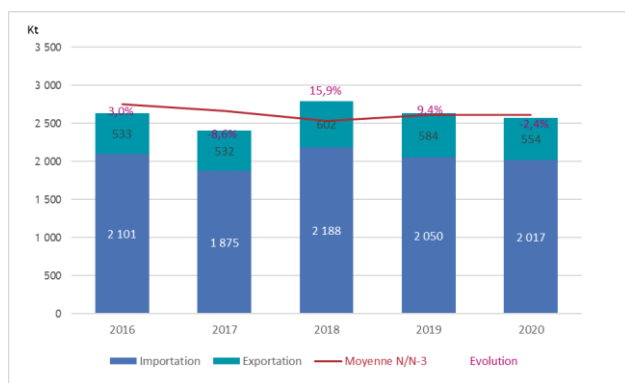
2020 en Bref

Le chantier du polder, interrompu durant l'été 2020 a été relancé fin 2020. La livraison du quai EMR est prévue en 2022.

D'août à septembre 2020, 4 paquebots de Disney Cruise ont utilisé les équipements de la réparation navale.

// L'évolution globale

• Evolution sur 5 ans du tonnage annuel et des EVP (Equivalents Vingt Pieds)



Malgré une baisse sensible du trafic en avril 2020, liée à la crise de la COVID 19, le port de Brest termine l'année avec un tonnage de marchandises traitées de 2 571 285 tonnes, soit un recul modéré de - 2.4 % par rapport à l'année 2019.

Cette baisse s'explique par

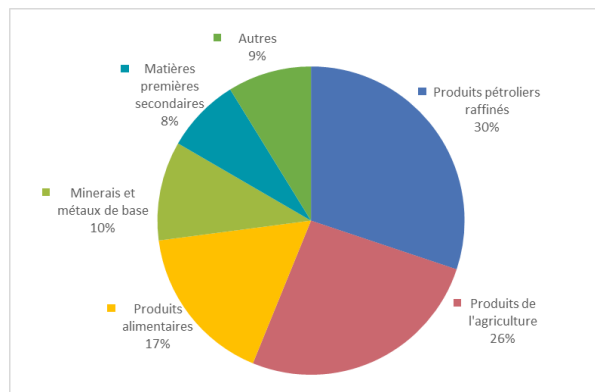
- Le trafic des importations qui a diminué de -33 KT, soit - 1.6 % pour atteindre 2 017 KT en 2020.
- La baisse - 5,1 % du volume des exportations qui atteignent 554 KT.

// Le détail des marchandises

La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandise, conformément à la nomenclature statistique des transports (NST), se présente comme suit :

Evolution et répartition des tonnages par types de marchandises (en Kilo-tonnes)

NST	NST (L)	2019	2020	Evolution 2019-2020
7	Produits pétroliers raffinés	782	775	-0,9%
1	Produits de l'agriculture	695	670	-3,6%
4	Produits alimentaires	407	431	5,9%
3	Minerais et métaux de base	299	268	-10,5%
14	Matières premières secondaires	168	202	20,3%
	Autres	284	227	-20,1%
9	Produits minéraux non métalliques - Engrais	117	65	-44,5%
8	Produits chimiques	42	45	7,9%
6	Bois	7	13	103,6%
10	Métaux de base	5	7	48,5%
11	Machines et matériels	3	2	-17,6%
12	Matériel de transport	52	54	2,3%
13	Meubles et autres	1	5	438,9%
16	Equipements utilisés dans le transport	41	31	-25,4%
17	Marchandises (déménagements)	0	0	245,5%
19	Marchandises non identifiables	5	2	-70,7%
20	Autres marchandises n.c.a	12	4	-68,0%
	total	2 634	2 571	-2,4%



■ Les produits pétroliers

Comme en 2019 le trafic des **produits pétroliers** se place en **1^{ère}** position des échanges sur le port de Brest. Ils totalisent 30 % du trafic global du port.

Ils proviennent, principalement des ports de Vysotsk et Primorsk en **Russie** (397 KT) et de celui d'Amsterdam aux **Pays-Bas** (80 KT).

■ Les produits de l'agriculture

Les produits de l'agriculture avec 26 % du trafic global du port conservent la **2^{ème}** position des échanges sur le port de Brest. Ils sont en recul de -3.6 % et atteignent 670 KT en 2020.

Il s'agit, principalement d'importation de **Fèves ou graines de soja** en provenance du **Brésil** (281 KT dont 139 KT du port d'Itaqui), et des **Etats-Unis** (190 KT dont 81 KT du port de New-Orleans).

Les exportations de **semences de pommes de terre** se maintiennent à 50 KT. 30 % de ces semences sont destinées au port de El Dekheila en **Egypte**.

■ Les produits alimentaires

Les produits alimentaires sont en hausse de + 5.9 % soit + 24 KT. Cette augmentation s'explique par l'évolution des importations d'huiles et tourteaux (+ 24 KT) et plus particulièrement par celles de **tourteaux de colza** (en provenance d'**Allemagne** et de **Pologne**).

Un nouveau trafic de **drèche de maïs** pour 31 KT émerge au port de Brest. 19 KT ont été déchargées en provenance du port de Rotterdam aux **Pays-Bas**.

■ Les minerais et métaux de base

Avec 268 KT, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une baisse de - 10.4 %.

Sans tenir compte des extractions de sable, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une baisse de - 12 %.

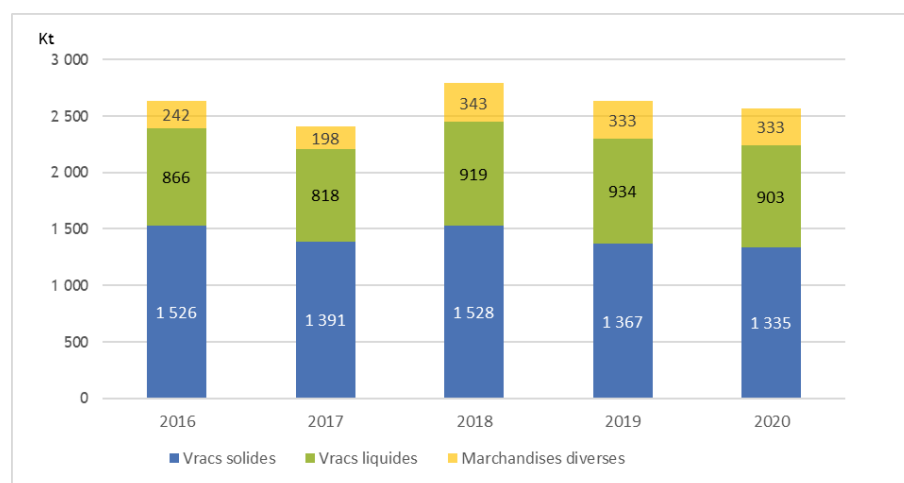
■ Les matières premières secondaires

Les matières premières secondaires sont constituées de déchets métalliques non dangereux, exportés vers les ports français et européens (essentiellement vers l'Espagne et le Portugal). Ils sont en augmentation de + 20.3 % soit 34 KT.

■ Le détail des marchandises

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits pétroliers raffinés	774 514	47	774 560
Produits pétroliers raffinés liquides	734 124	47	734 171
Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	31 583		31 583
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	8 806		8 806
Produits de l'agriculture	589 196	80 639	669 835
Céréales	4 380		4 380
Pommes de terre	1 343	50 101	51 444
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	3 501	10 214	13 715
Autres matières d'origine végétale	577 387	20 121	597 508
Autres matières premières d'origine animale		24	24
Produits de la pêche et de l'aquaculture	2 585	180	2 765
Produits alimentaires	224 089	206 903	430 992
Viandes, peaux et produits à base de viandes	22 659	130 436	153 095
Poissons et produits de la pêche, préparés	100	606	706
Huiles, tourteaux et corps gras	197 660	69 084	266 744
Produits laitiers et glaces	2 689	5 714	8 403
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux		808	808
Boissons		75	75
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé (hors messagerie ou gro	981	180	1 161
Minerais et métaux de base	267 028	594	267 622
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	18 194		18 194
Sel		546	546
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	248 834	48	248 882
Matières premières secondaires	2 886	196 770	199 656
Autres déchets et matières premières secondaires	2 886	196 770	199 656
Produits minéraux non métalliques - Engrais	60 074	4 656	64 730
Ciments, chaux et plâtre	60 074	4 656	64 730
Bois	163	13 242	13 405
Produits chimiques	44 716	188	44 904
Produits chimiques minéraux de base	24		24
Produits chimiques organiques de base	31 588		31 588
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	12 970	188	13 158
Produits pharmaceutiques et parachimiques, y inclus les pesticides et autres produits agrochimiques			
Produits en caoutchouc ou en plastique	134		134
Métaux de base	6 391	765	7 156
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et t	897	349	1 246
Tubes et tuyaux	2 240	416	2 656
Éléments en métal pour la construction	3 252		3 252
Chaudières, quincaillerie, armes et munitions et autres articles manufacturés en	2		
Machines et matériels	704	1 520	2 223
Matériel et équipements utilisés dans les transports	42 157	42 109	84 266
Meubles et autres	4 296	230	4 526
Autres marchandises	816	6 593	7 409
Ordures ménagères et déchets de voirie		1 991	1 991
total	2 017 029	554 256	2 571 285

// Les conditionnements



La répartition vrac solides, liquides et marchandises diverses reste identique à celle de 2019.

La part des **vracs solides** est de 52 %. Les importations de graines de soja et les tourteaux représentent 55 % des vrac solides.

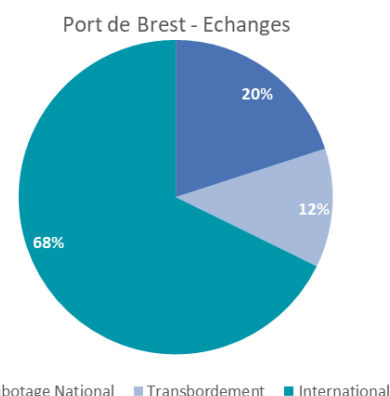
Les **vracs liquides** constitués principalement de produits pétroliers représentent 36 % du total des marchandises et restent stables.

// Les origines et destinations

Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Brest avec les ports français de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

Le **transbordement** correspond aux échanges du port de Brest avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

Les autres marchandises sont référencées sous le titre « **international** ».



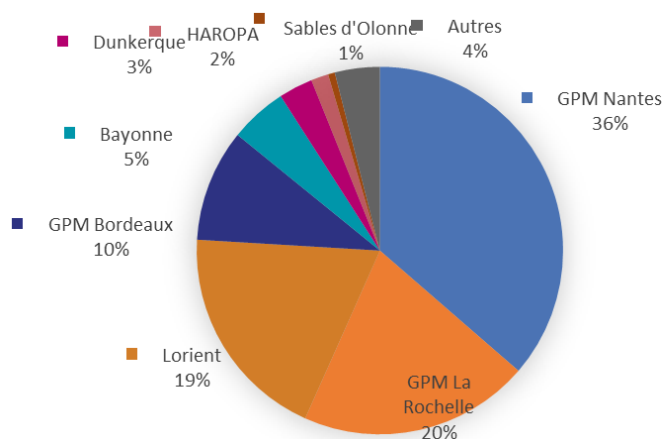
Sur le port de Brest :

- 80% des marchandises proviennent de pays étrangers à la France
- 2/3 des marchandises transportées viennent d'un port étranger à la France.
- 1/3 des marchandises transportées provient d'un port français, soit par transbordement, soit par cabotage national.

• Le cabotage national et le transbordement

Le cabotage national représente 802 KT et plus de 30 % des marchandises traitées. 67 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

Les volumes échangés sont répartis pour 64 % de marchandises en provenance/destination de France et pour 36 % de marchandises en provenance/destination de l'étranger mais transbordées sur un port français.



Le classement des ports échangeant avec Brest varie : le port de Lorient perd sa 2^{ème} place au profit du GPM de la Rochelle.

Le classement en 2020 est le suivant :

- Le **Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire** conserve sa 1^{ère} place avec 181 KT de marchandises constituées principalement de sable (58 %) et d'hydrocarbures.
- La 2^{ème} place, revient au **GPM de la Rochelle** avec 102 KT de marchandises. Les importations de sable représentent 52 % des marchandises échangées et les produits pétroliers 45 %.
- 3^{ème} place, le **port le Lorient** avec 97 KT. Le trafic est principalement constitué d'importation de Minerais (53 %) et d'hydrocarbures (35 %).

• La Provenance/Destination des marchandises

Les données contenues dans ce chapitre traitent des marchandises en provenance ou à destination de pays étrangers. Elles prennent en compte les marchandises issues du transbordement.

Les importations

Pays	2019	2020	Evolution
RUSSIE	428 632	426 022	-1%
BRESIL	199 234	283 384	42%
ETATS UNIS D'AMERIQUE	218 234	191 456	-12%
PAYS BAS	129 456	136 634	6%
UKRAINE	118 447	69 990	-41%
SUEDE	29 928	64 546	116%
ROYAUME-UNI	19 744	61 579	212%
ALLEMAGNE	86 931	56 874	-35%
BELGIQUE	52 443	51 324	-2%
ESPAGNE	1 851	42 428	2192%
Autres pays	293 989	176 827	-40%
Total	1 578 890	1 561 063	-1%

▪ La Russie

Les importations de marchandises en provenance de **Russie**, restent stables (- 1 %), elle conserve la 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les produits pétroliers (397 KT) sont en léger recul (-8 KT soit - 2 %) contrairement aux produits agro-alimentaires qui augmentent (+6 KT, soit + 27 %).

▪ Le Brésil

Essentiellement constituées de produits agro-alimentaires, les importations en provenance du Brésil progressent de + 42 % soit + 84 KT, dues aux importations de *fèves ou graines de soja* en provenance du port d'Itaqui. Le Brésil prend la 2^{ème} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest.

▪ Les Etats-Unis

Les importations de marchandises en provenance des **Etats-Unis** enregistrent un recul de -12 % (- 26 KT). Les produits agricoles avec les *fèves ou graines de soja* constituent plus de 99 % des marchandises importées.

▪ Les Pays-Bas

Les importations de marchandises en provenance des **Pays-Bas** augmentent de + 6 % (+ 7 KT). Les marchandises échangées sont des produits pétroliers (83 KT en provenance essentiellement d'Amsterdam) suivis par les produits alimentaires, huiles et tourteaux en provenance de Rotterdam.

Les exportations

Pays	2019	2020	Evolution
ARABIE SAOUDITE	88 917	97 267	9%
PORTUGAL	35 867	79 461	122%
ESPAGNE	98 762	71 346	-28%
CHINE	51 850	34 750	-33%
SUEDE	29 606	23 733	-20%
ROYAUME-UNI	18 571	22 678	22%
EGYPTE	23 518	19 118	-19%
TURQUIE	3 841	17 898	366%
MAROC	37 322	14 283	-62%
Autres pays	126 324	115 133	-9%
Total	514 577	495 666	-4%

▪ L'Arabie Saoudite

Les exportations de produits agro-alimentaires à destination de l'**Arabie Saoudite** augmentent de + 9 % (+ 7 KT). La viande de volaille constitue 82 % des marchandises exportées.

▪ Le Portugal

Les exportations de déchets métalliques vers les ports de Leixoes et Setubal au **Portugal** augmentent de + 122 % (+ 44 KT). Le **Portugal** devient, à ce titre, le 1^{er} port de destination des matières premières secondaires, de Bretagne.

▪ L'Espagne

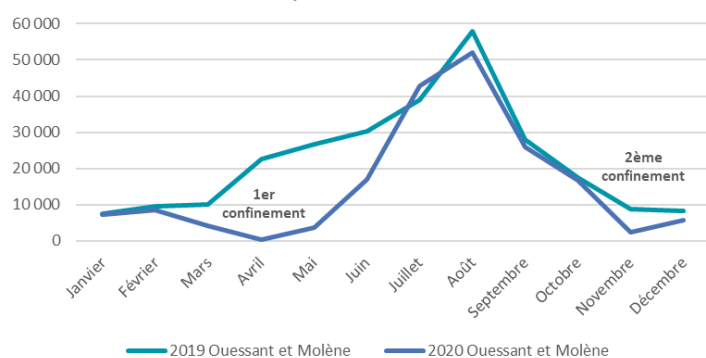
Les exportations vers l'Espagne sont en recul de - 28 % (- 18 KT). Cette diminution s'explique par un recul des exportations de ferraille de - 23 %.

▪ La Chine -33 %

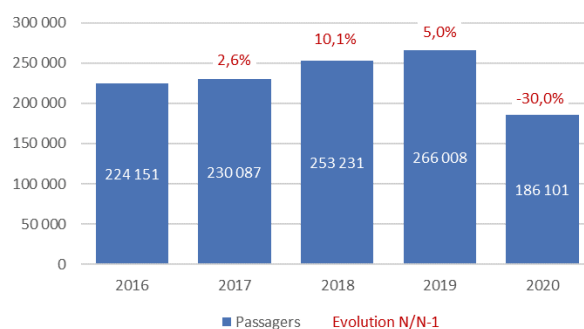
Les exportations vers la Chine sont en recul - 33 %(-17 KT). Cette diminution se ressent particulièrement avec l'arrêt des exportations de produits sylvicoles (20 KT en 2019).

// La desserte des îles

Les dessertes au départ de Brest en 2019 et 2020



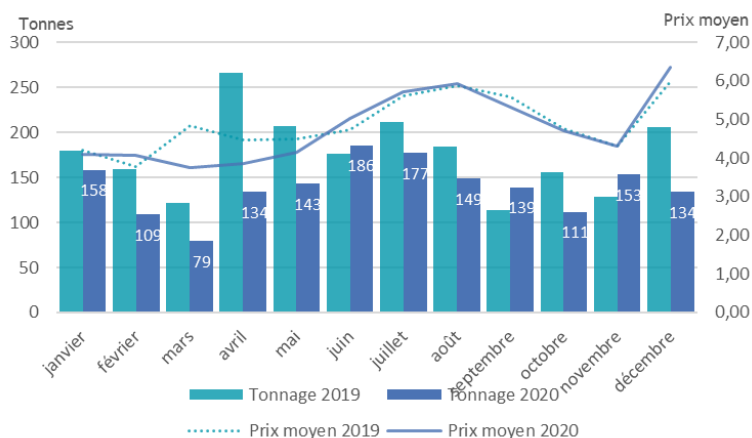
Desserte Ouessant-Molène



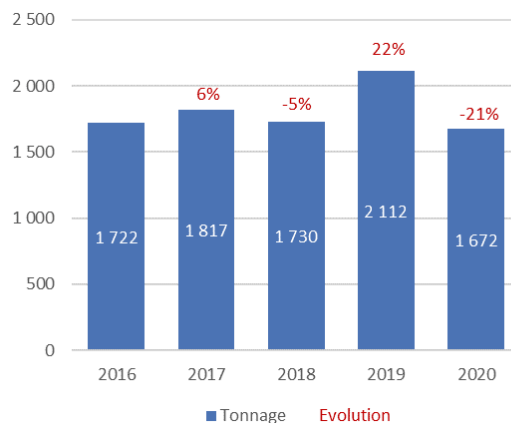
En 2020, les 2 confinements liés à la crise sanitaire ont eu un fort impact sur les échanges avec les îles. Les liaisons vers Molène et Ouessant ont accueilli **186 101** passagers contre 266 008 en 2019, soit 30 % de moins, stoppant ainsi la tendance à l'augmentation des trafics constatées depuis 2016.

// La pêche

Tonnage et prix moyen



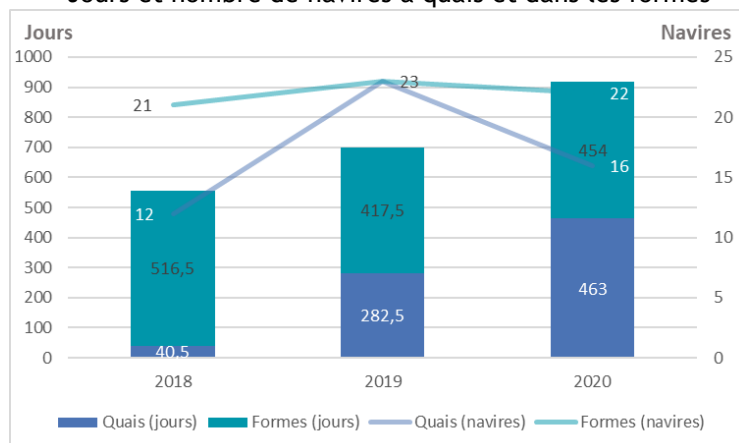
Evolution de la pêche sur 5 ans



En 2020, **1 672** tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de **4,85 €** le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Brest, en recul de près de 21 % par rapport à l'année 2019 qui avait constitué une bonne année. On constate que l'année 2020 se rapproche des tendances des années 2016 à 2018.

// La réparation navale

Jours et nombre de navires à quais et dans les formes



Le port de Brest dispose de **3** formes de radoub et **5** quais de réparation à flots.

En 2020 ce sont **38** navires qui ont utilisés pendant **917** jours les quais et les formes de Brest.

En 2020, si le nombre de navires réparés sur les quais est moins important qu'en 2019, le nombre de jours est lui beaucoup plus élevé. Ceci s'explique entre autre par les navires de la flotte Disney, pris en charge, entre août-novembre 2020.

Le chantier Damen répare les plus grands navires civils de plus de 200 mètres.

Synthèse :

Dans un contexte de crise sanitaire, le port de Brest a su maintenir son activité d'importation et d'exportation. La baisse constatée (-2,4%) est bien en deçà de la tendance nationale (-13%), montrant ainsi une certaine résilience du port de Brest. On note toutefois que certains équilibres ont été bouleversés cette année dans la répartition des provenances et destinations des marchandises. Il conviendra de vérifier en 2021 si cette tendance se confirme ou s'il s'agit d'un effet ponctuel lié à la pandémie.

La réparation navale, qui constitue l'un des fleurons du port de Brest de par l'envergure des chantiers menés, a vu son nombre de jours d'activité croître, grâce au soutien du port qui lui a confié la réparation de la porte de la forme de radoub n° 3.

En revanche, les activités croisières et liaisons passagers vers les îles ont, sans surprise, accusé une baisse de fréquentation qui fait directement écho aux différentes restrictions de déplacement sur le territoire français mais également des touristes étrangers.

Enfin, l'activité pêche a connu une baisse importante par rapport à l'année 2019 dont les tonnages avaient été particulièrement élevés. Si l'on compare l'activité 2020 aux années moins « exceptionnelles » que 2019, on remarque que la tendance est plutôt à la stabilité.

3.

Le port de commerce de Lorient

Chiffres clés 2020

- Marchandises : 2 483 460 Tonnes
- 474 escales
- Nombre de croisiéristes : 0

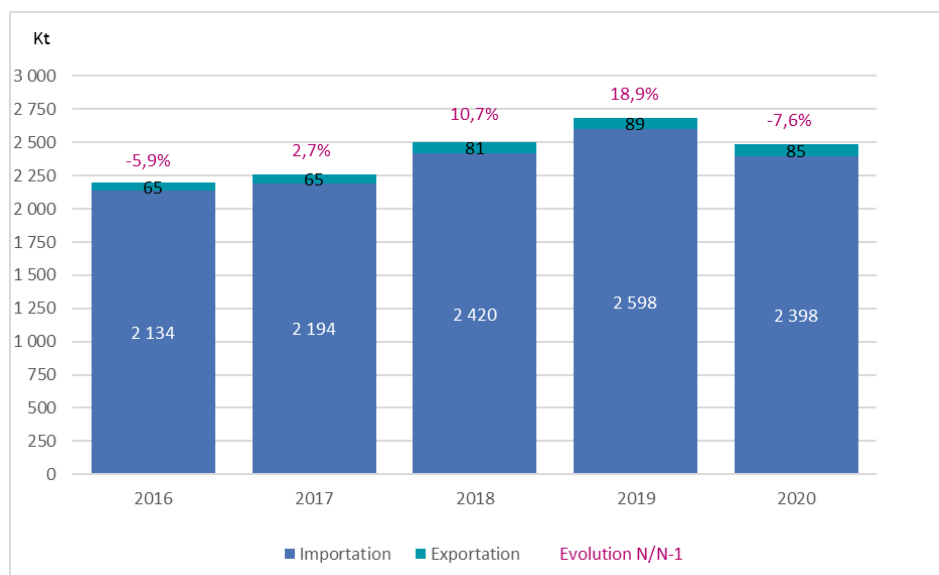
2020 en Bref

1^{er} janvier 2020 : Signature du nouveau contrat de concession avec la SAS Port de Commerce de Lorient Bretagne Sud pour une durée de 10 ans.

Le port de pêche de Lorient reste le 1^{er} port de pêche breton, il cède sa 1^{ère} place au rang national au port de Boulogne.

// L'évolution globale

• Evolution sur 5 ans du tonnage annuel des importations/exportations



Malgré une baisse sensible du trafic en avril 2020, liée à la crise de la COVID, le port de Lorient termine l'année avec un tonnage de marchandises traitées de 2 483 460 tonnes, soit un recul modéré de - 7,6 %.

Il revient sensiblement à son niveau de 2018, stoppant ainsi la dynamique d'évolution positive constatée depuis 2017.

Lorient reste essentiellement un port d'importation.

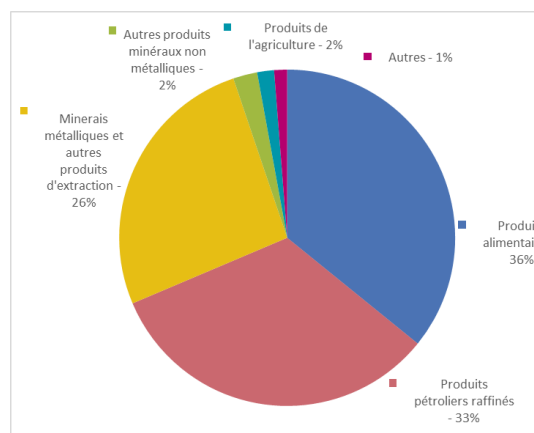
En 2020, les exportations ne représentent que 3,4 % du trafic portuaire. Elles sont principalement constituées de minéraux brut (40 502 tonnes de pierres, sables, argile) et de matériaux de recyclage (28 058 tonnes de pneus usagés).

Comme en 2019, les trafics de nutrition animale, de matériaux de construction et d'hydrocarbure, représentent 95 % des importations.

// Le détail des marchandises

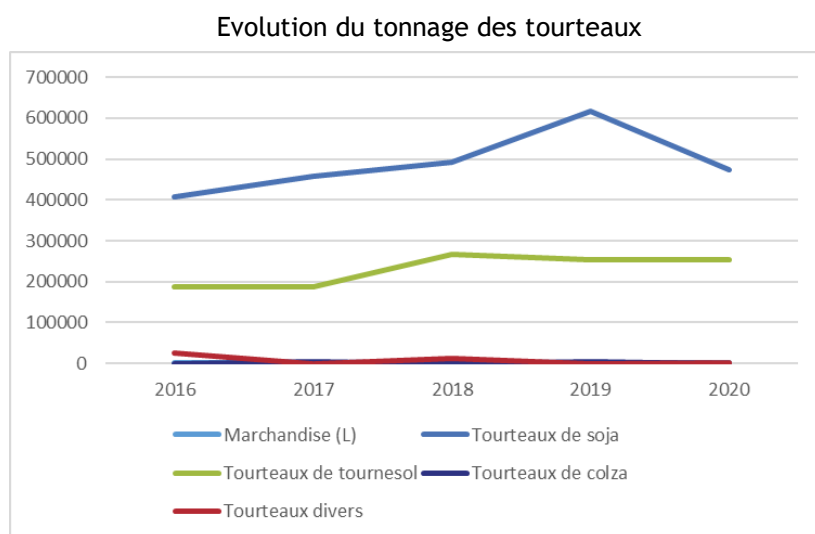
La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandises, conformément à la Nomenclature Statistique des Transports (NST) et leur évolution par rapport à l'année passée donne les résultats suivants.

Code NST	Désignation NST	Tonnage 2019	Tonnage 2020	Variation N/N-
1	Produits de l'agriculture	43 516	9 879	-72,5
3	Minerais métalliques et autres produits d'extraction	703 420	702 300	6,7%
4	Produits alimentaires	962 690	807 842	-5,9%
7	Produits pétroliers raffinés	880 844	844 190	0,3%
8	Produits chimiques et engrais	1 300		
9	Autres produits minéraux non métalliques	62 419	87 067	46,7%
10	Métaux de base	5 367	4 001	-61,8
11	Machines et matériels			-100,0
12	Matériel de transport	264	123	-76,3
14	Matières premières secondaires	26 678	28 058	-16,8
TOTAL		2 686 497	2 483 460	-0,7%



• Les denrées alimentaires et fourrages

Après les produits pétroliers, le trafic des produits alimentaire se place en 2^{ème} position des échanges sur le port de Lorient. Ils totalisent 33 % du trafic global du port et diminuent de -5,9 %, soit -51 KT par rapport à 2019.



Le trafic des tourteaux est en recul de - 16,8 %, soit 147 KT.

Les importations de tourteaux de soja diminuent de 155 KT et retrouvent leur niveau de 2018, ceux de tournesol restent stables.

• Les produits pétroliers

Avec 33 % du trafic global, les produits pétroliers deviennent la catégorie de marchandises la plus importante du port de Lorient. En 2020, le trafic de produits pétroliers reste stable (- 0,3 %).

Les importations de produits pétroliers raffinés progressent de 15 % avec 46 KT supplémentaires et compensent la diminution des gazoles de 15 %.

• Les minerais, minéraux et matériaux de construction

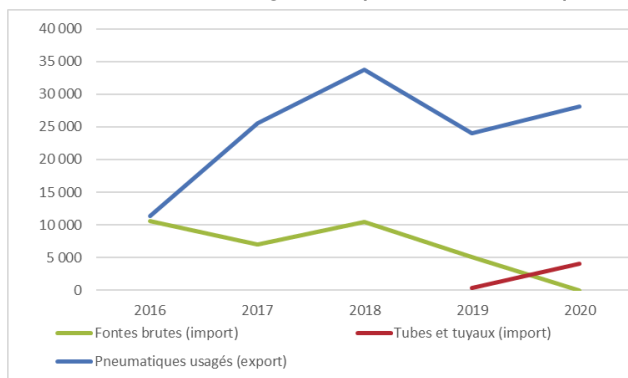
Les minerais métalliques et autres produits d'extraction (NST 03) et les matériaux de construction (NST 09) sont en hausse de 3 % soit plus de 23 KT et soulignent la reprise du secteur du bâtiment.

Cette progression s'explique essentiellement par la hausse du trafic des ciments (25 KT) qui augmente de 39 %.

• Les produits métallurgiques

Les importations de métaux de base (NST 10) sont en recul de 25 % (1.3 KT) et les exportations de matières premières secondaires (NST 14) enregistrent une hausse de -16,5 % soit 4 KT de plus constitués de pneumatiques usagés à destination des ports du Maroc et de Turquie.

Evolution des tonnages des produits métallurgiques



Après une forte diminution des importations de fontes en 2019, le trafic en 2020 est nul.

Les exportations de pneus qui servent de combustibles dans les cimenteries marocaines, enregistrent une hausse de 12 %, soit 4 KT.

Le trafic des tubes et tuyaux en provenance d'Espagne est multiplié par 12.

• Les produits de l'agriculture

Contrairement aux années précédentes en 2020, il n'y a pas eu trafic de céréales.

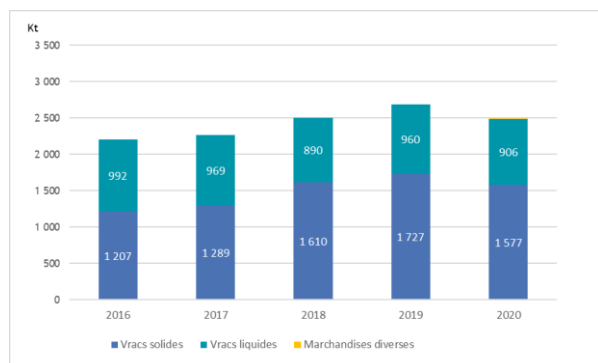
Initiées en 2018, les exportations de copeaux de bois à destination de la Suède diminue de -24 % pour atteindre près de 7 KT, cependant une escale de 3KT a été effectué vers le Portugal.

Les résidus de bois, issus des déchetteries, des entreprises du bâtiment ou de l'industrie sont revalorisés en broyats par Véolia. Ils servent de combustibles dans les installations du nord de l'Europe.

• Le détail des marchandises

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits alimentaires	802 342	5 500	807 842
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé	17 445		17 445
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	5 897		5 897
Huiles, tourteaux et corps gras	779 000	5 500	784 500
Produits pétroliers raffinés	842 655	1 535	844 190
Produits pétroliers raffinés liquides	491 191		491 191
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	351 464	1 535	352 999
Minerais et métaux de base	661 798	40 502	702 300
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	19 105		19 105
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	642 693	40 502	683 195
Produits minéraux non métalliques - Engrais	87 067		87 067
Produits de l'agriculture		9 879	9 879
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière		9 879	9 879
Matières premières secondaires		28 058	28 058
Métaux de base	4 001		4 001
Matériel de transport	123		123
total	2 397 986	85 473	2 483 460

// Les conditionnements



La répartition entre vrac solides (64 %) et liquides (36 %) reste stable.

// Les origines et destinations

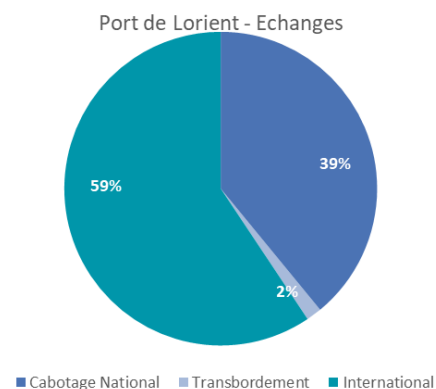
Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Lorient avec les ports français de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

Le **transbordement** correspond aux échanges du port de Lorient avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

Les autres marchandises sont référencées sous le titre « **international** ».

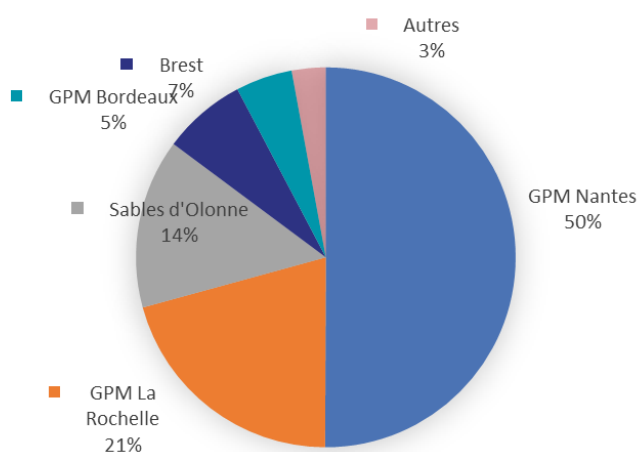
Sur le port de Lorient :

- Le trafic interportuaire français représente 39 % des trafics enregistrés par le port de Lorient.
- 61 % des marchandises traitées provient ou est à destination de ports étrangers.



• Le cabotage national et le transbordement

Répartition des échanges nationaux avec le port de Lorient



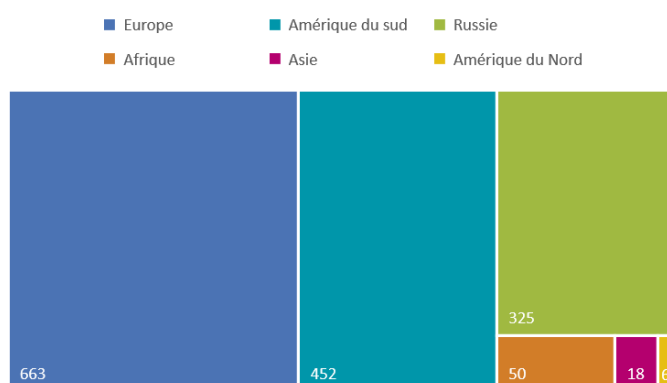
Le **Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire** avec 393 KT de marchandises est le 1^{er} port d'échanges avec Lorient. Les marchandises échangées avec le GPM Nantes St Nazaire sont en hausse de 13 % (+ 45 KT) sont constituées de sables (60 %) et d'hydrocarbure (40 %).

Le **Grand Port Maritime de La Rochelle**, 2^{ème} partenaire du port de Lorient avec 162 KT de marchandises importe du sable (58 %), des hydrocarbures (36 %) et des produits agro-alimentaires (6 %).

Le trafic interportuaire français représente 41 % des trafics enregistrés par le port de Lorient.

• Les échanges internationaux

Répartition des échanges internationaux avec le port de Lorient en KT



La répartition des échanges de marchandises du port de Lorient avec le monde reste relativement constante. Les principaux échanges du port de Lorient se font avec l'Europe, l'Amérique du Sud et la Russie.

Les importations

Pays	2019	2020	Evolution
RUSSIE	374 582	325 424	-13%
BRESIL	574 251	318 977	-44%
UKRAINE	224 105	160 969	-28%
BELGIQUE	127 126	124 439	-2%
ARGENTINE	7 200	118 242	1542%
LETONIE	71 846	98 810	38%
ESPAGNE	34 264	74 084	116%
ROUMANIE	34 056	51 669	52%
PAYS BAS	52 588	29 181	-45%
NIGERIA		27 866	
Autres pays	181 754	126 093	-31%
Total	1 681 773	1 455 753	-13%

La Russie

Malgré une baisse des importations (-13 %), la Russie prend la 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient. Les *produits pétroliers* représentent 97 % des marchandises importées avec 317 KT et sont en recul (-57 KT soit - 15 %).

Le Brésil

Essentiellement constituées de *produits agro-alimentaires* les importations en provenance du Brésil sont en recul de 255 KT soit - 44 %.

Le **Brésil** prend la 2^{ème} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient alors qu'il était largement majoritaire les années précédentes.

L'Ukraine

En 2020, les importations de *tourteaux de tournesol* en provenance d'**Ukraine** ont reculé de 28 KT soit -15 %. Elles constituent la totalité du trafic en provenance d'Ukraine.

La Belgique

Les importations en provenance de Belgique restent stables (- 2 %). Les *produits pétroliers* représentent 98 % des marchandises échangées et proviennent du port d'**Anvers**.

L'Argentine

En 2019, l'Argentine n'exportait qu'un peu plus de 7 KT de Tourteaux. En 2020 ce sont 118 KT de tourteaux, répartis en 18 KT de *tourteaux de tournesol* et 100 KT de *tourteaux de soja* qui ont été débarqués au port de Lorient.

Le Nigéria

En 2020 le port de Lorient a réceptionné près de 30 KT de tourteaux de soja, sans OGM, en provenance du port de **Lagos Apapa** au **Nigéria**.

Les exportations

Pays	2019	2020	Evolution
MAROC	24 059	19 087	-21%
TURQUIE		8 971	
PAYS BAS	8 451	7 847	-7%
SUEDE	8 920	6 820	-24%
ESPAGNE	5 845	5 731	
ROYAUME-UNI		5 500	
Autres	14 144	4 284	-70%
Total	61 419	58 240	-5%

Le Maroc

Constituées de *pneumatiques usagés* les exportations vers le **Maroc** à destination des ports de **Casablanca**, **Agadir** et **Tanger** diminuent de 21 % (- 5 KT).

La Turquie

Un nouveau marché avec la **Turquie**, s'ouvre sur l'exportation de *pneumatiques usagés* à destination des ports de **Canakkale** et **Samsun**.

Les Pays-Bas

Les exportations de *sables* constituent la totalité des marchandises échangées avec les **Pays-Bas**. Elles sont en recul de 7 %.

// Les postes à quai

Poste à quai (L)	2019 Trafic en KT	2020 Trafic en KT	Evolution	Escales 2019	Escales 2020	Evolution
Poste 1	679	592	-13%	24	27	12,5%
Poste 2	294	249	-15,2%	24	37	54,2%
Poste 3	119	111	-7,3%	35	36	2,9%
Poste 5	929	889	-4,4%	88	79	-10,2%
Poste 9	33	37	15,1%	16	18	12,5%
ROHU	629	604	-4,0%	265	278	4,9%
Port de pêche	3			8		-100,0%
	2 686	2 482	-7,6%	460	475	3,3%

On constate une augmentation du nombre d'escale, malgré une baisse des tonnages échangés. En moyenne, une escale au port de Lorient génère un transit de plus de **5 200 tonnes** de marchandises.

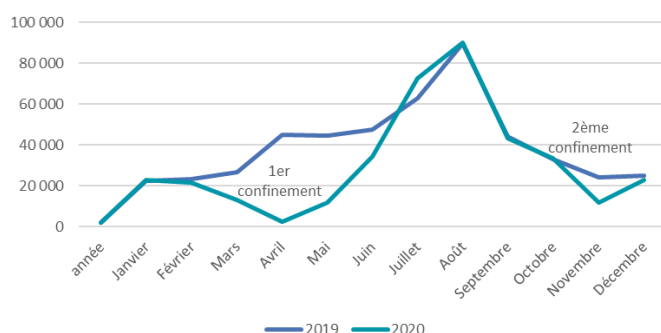


// La croisière

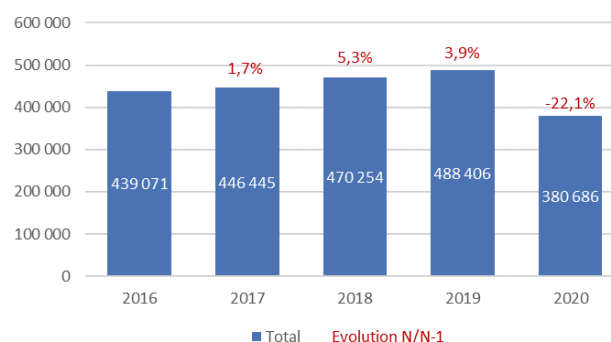
Après une bonne année 2019 où le port de Lorient avait accueilli 8670 passagers, les mesures sanitaires prises dans le cadre de la crise de la **COVID 19**, n'ont pas permis au port d'accueillir de croisiéristes en 2020.

// La desserte des îles

La liaison Lorient-Groix en 2019 et 2020

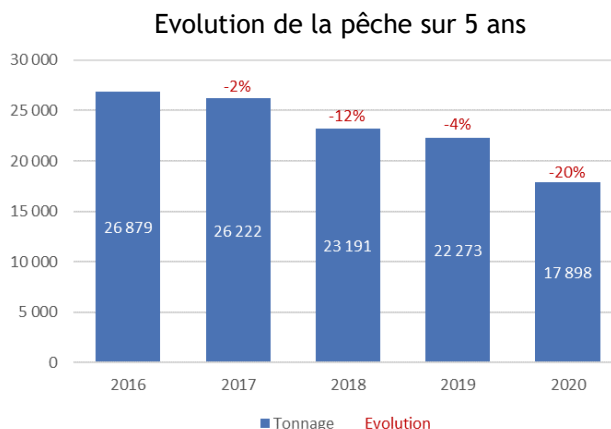
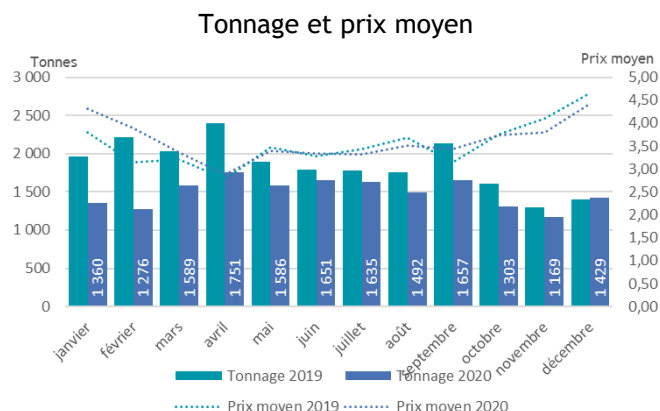


Desserte Groix



En 2020 la ligne **Lorient-Groix** a accueilli **380 686** passagers soit une baisse de 22 % par rapport à 2019, stoppant ainsi la dynamique d'augmentation des trafics constatée depuis 2016. Le décrochage observé correspond aux deux périodes de confinement prises dans le cadre des mesures sanitaires liées à la COVID 19.

// La pêche

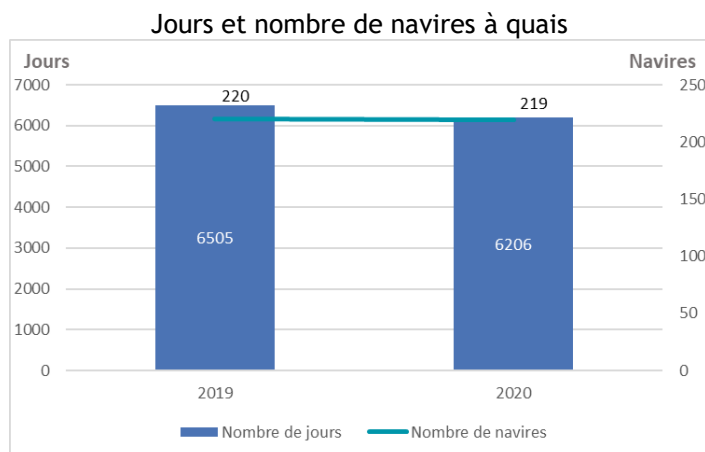


17 898 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de **3,58 € le kilo**, ont été débarquées à la criée du port de Lorient, en recul de **20 %** par rapport à 2019 (**22 273 tonnes** pour un prix moyen de **3,47 € le kilo**). Cette décroissance des trafics s'observe dans une moindre mesure depuis 2017.

Les confinements successifs et la fermeture des restaurants ont fortement impacté l'activité pêche.

Le port de Lorient reste le premier port de Bretagne devant Le Guilvinec, mais cède sa première place au rang national à Boulogne.

// La réparation navale



Le port de Lorient dispose d'un puissant élévateur à bateaux. D'une capacité de 650 tonnes il peut intervenir toute la journée sans contrainte de marée.

En 2020 ce sont **219 navires** qui ont été hissés sur le terre-plein pour **6206 jours** de réparation au port de Lorient-Keroman.

Synthèse :

Dans un contexte de crise sanitaire, le port de Lorient a su contenir la baisse d'activité d'importation et d'exportation à un niveau moins bas que la tendance nationale. On note toutefois que certains équilibres ont été bouleversés cette année dans la répartition des provenances et destinations des marchandises. Les échanges avec le Brésil ont largement diminué. Il conviendra de vérifier en 2021 si cette tendance se confirme ou s'il s'agit d'un effet ponctuel lié à la pandémie.

La réparation navale paraît relativement stable.

En revanche, les activités croisières et liaisons passagers vers les îles ont, sans surprise, accusé une baisse de fréquentation qui fait directement écho aux différentes restrictions de déplacement sur le territoire français mais également des touristes étrangers. Sur le port de Lorient, aucun paquebot de croisière n'a été accueilli en 2020.

Enfin, l'activité pêche a connu une baisse importante par rapport à l'année 2019 et confirme la décroissance constatée sur ces dernières années.

4.

Le port de commerce de Saint-Malo

Chiffres clés 2020

- Marchandises : **759 219 Tonnes**
- **459** escales
 - 216 marchandises
 - 243 ferries
- Passagers ferries : **95 840**
- Croisiéristes : **544**

2020 en Bref

1er janvier 2020 : Signature du nouveau contrat de concession avec EDEIS pour une durée de 10 ans.

La crise de la COVID-19 a entraîné la mise à l'arrêt des navires de la Brittany Ferries entre la mi-mars et la mi-juillet, et de début septembre à la fin de l'année.

Des mouvements sociaux sur le port de St-Malo durant l'été 2020 ont également entraîné l'arrêt de l'activité portuaire. Un accord a été conclu en septembre pour une reprise d'activité.

La fin d'année 2020 a également été marquée par la concertation sur le projet de modernisation du terminal ferry du Naye.

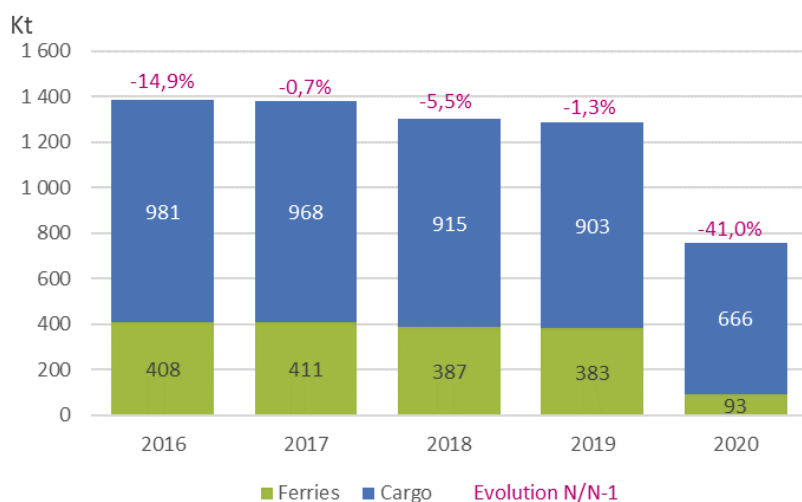
// L'évolution globale

Le port de Saint-Malo, avec un trafic de marchandises traitées de 759 219 tonnes, enregistre une baisse de -41 %, soit -526 641 tonnes.

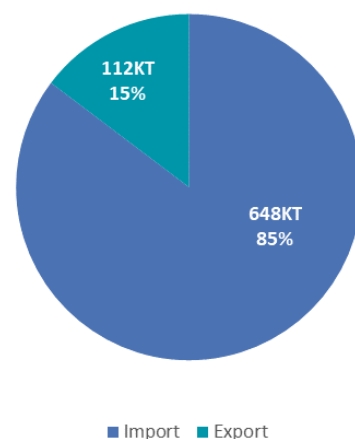
Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire et la liquidation judiciaire de Saint-Malo Manutention ont eu un fort impact sur l'activité du port de Saint Malo. Cette baisse est répartie sur les marchandises transportées par cargos (-26 %) mais surtout sur celles transportées par ferries (-76 %).

• L'évolution globale

Evolution du tonnage annuel sur 5 ans en Kilo-tonnes



Répartition Import / Export



Avec 648 KT, les **importations** représentent 85 % du tonnage global du port.

Les **exportations** avec 112 KT représentent 15 % du tonnage global du port. Elles sont en baisse de -57 %.

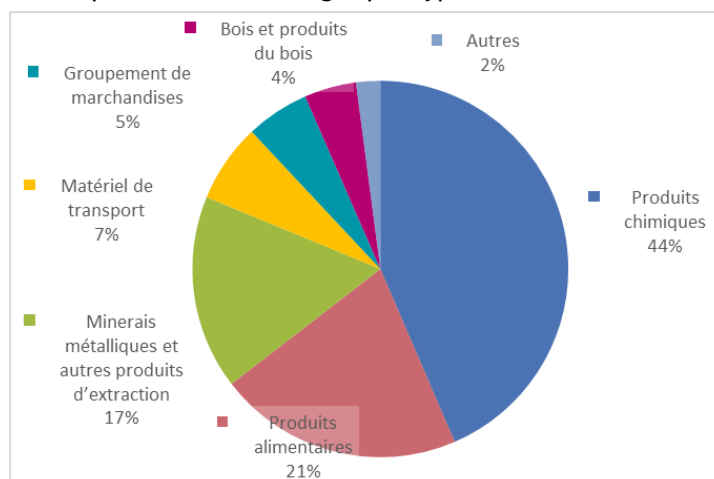
// Le détail des marchandises

La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandises, conformément à la nomenclature statistique des transports (NST), se présente comme suit :

Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

NST	NST (L)	2019	2020	Variation 2019-2020
1	Produits de l'agriculture		7 447	
3	Minerais et métaux de base	176 205	126 650	-28,1%
4	Produits alimentaires	240 051	159 673	-33,5%
6	Bois	65 568	33 932	-48,2%
8	Produits chimiques	416 210	330 383	-20,6%
12	Matériel de transport	234 967	51 468	-78,1%
14	Matières premières secondaires	4 000	8 345	108,6%
16	Equipements utilisés dans le transport	6 676		-100,0%
18	Marchandises groupées	142 183	41 322	-70,9%
	Total	1 285 860	759 219	-41,0%

Répartition des tonnages par type de marchandises



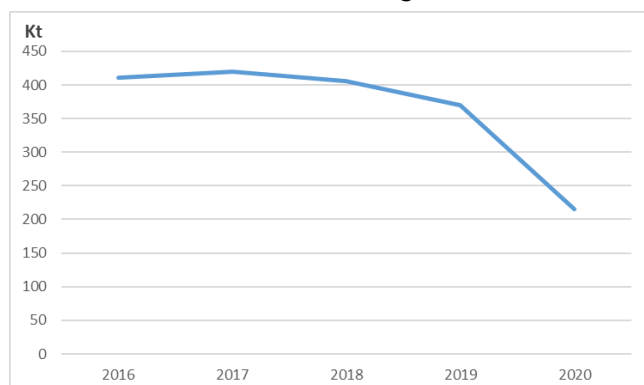
■ Les engrais et produits chimiques

Au port de Saint-Malo, le trafic des engrais et produits chimiques se place au 1^{er} rang. En 2020, il enregistre une baisse de - 47 %, soit -190 KT.

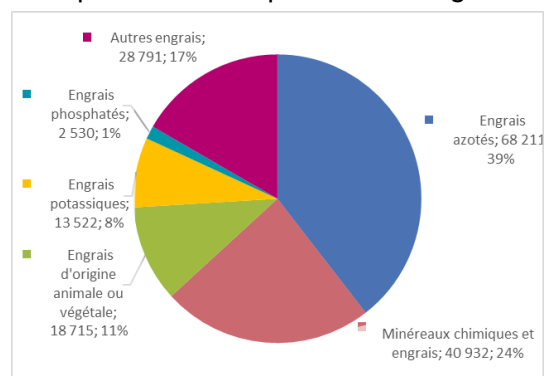
Les importations d'engrais diminuent de - 46 %, soit de 146 KT. Cette décroissance tendancielle s'observe depuis quelques années (cf. graphique ci-après) mais l'année 2020 marque un net recul.

Les entrées de coquilles brisées (amendement calcaire) sont en recul de -75 % soit -59 KT.

Evolution du trafic des engrais sur 5 ans



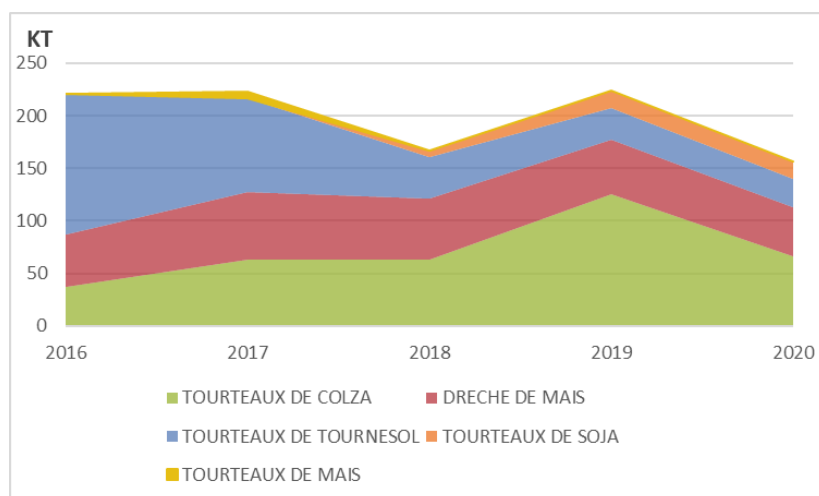
Répartition des importations d'engrais



▪ Les produits agro-alimentaires

Les denrées agro-alimentaires et fourrages affichent une diminution de -30 % soit -73 KT.

Evolution du trafic des tourteaux sur 5 ans



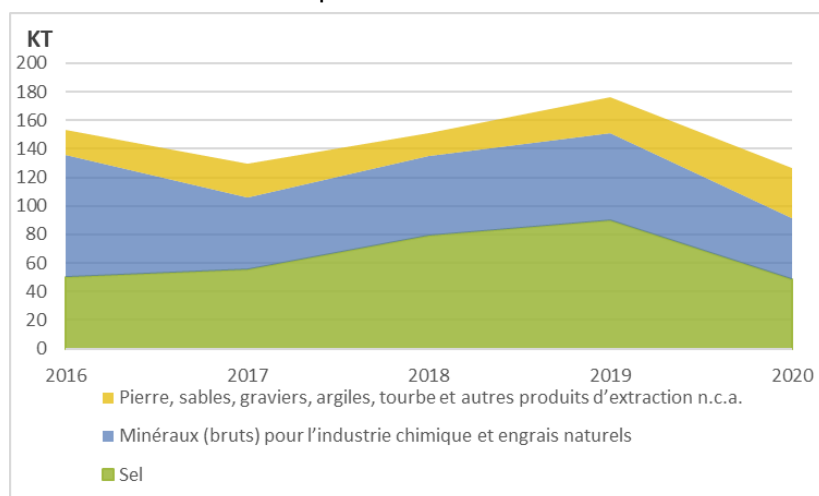
Les importations de tourteaux affichent une baisse de 41 % soit -76 KT.

Les importations de tourteaux de soja et de tournesol et de drèche de maïs se maintiennent ; contrairement à celles des tourteaux de colza qui enregistrent une baisse de -48 % soit -60 KT. Cette baisse est sensible au 2ème semestre et est en partie due aux mouvements de grève qui ont paralysé le port (54 KT au 1^{er} semestre contre 11 KT au 2^{ème} semestre).

▪ Les produits d'extraction (hors engrais)

Après une hausse en 2018 et 2019 des tonnages de la NST 03, Minerais et autres produits d'extraction, le trafic est en recul de -28 % soit -50 KT.

Evolution des produits d'extraction sur 5 ans



Le sel est en recul de -46 % mais représente toujours la part la plus importante de cette classe de marchandise.

Les minéraux bruts (phosphate naturel brut et potasse naturelle) enregistrent une baisse de -30%.

Quant aux autres produits d'extraction, ils sont en hausse de 40 %. Le sable de mer débarqué par le "Côtes de Bretagne" représente 54 % des produits d'extraction.

▪ Les produits du bois

Comme les autres marchandises, les importations de bois sont en recul. Le trafic des produits du bois a diminué de -47 % et atteint 34 KT en 2020.

▪ Les matières premières secondaires

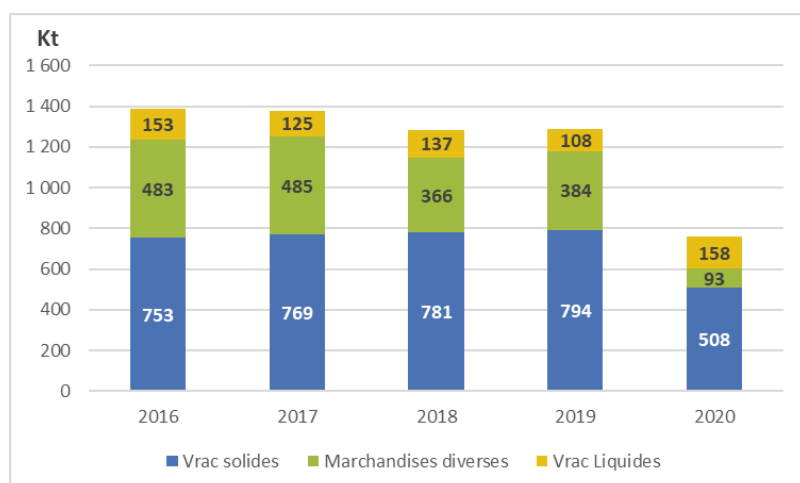
A l'inverse des marchandises importées, les exportations de déchets recyclables non dangereux sont multipliées par deux pour atteindre plus de 8 KT.

On constate l'émergence d'une nouvelle filière en 2020 avec l'exportation de *pneumatiques usagés* vers le Maroc pour 4,7 KT.

■ Le détail des marchandises

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt	7 447		7 447
Céréales	7 447		7 447
Minéraux et métaux de base	120 081	6 569	126 650
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	40 932	2 023	42 955
Sel	46 599	2 044	48 643
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	32 549	2 502	35 052
Produits alimentaires	157 955	1 718	159 673
Poissons et produits de la pêche, préparés	1 105		1 105
Huiles, tourteaux et corps gras	156 850		156 850
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux		1 700	1 700
Boissons		18	18
Produits du bois	33 932		33 932
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	33 932		33 932
Produits chimiques	289 841	40 542	330 383
Produits chimiques minéraux de base	21 489		21 489
Produits chimiques organiques de base	136 583		136 583
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	131 769	40 542	172 311
Matières premières secondaires		8 345	8 345
Autres déchets et matières premières secondaires		8 345	8 345
Marchandises sur ferries	38 249	54 541	92 790
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides			
Groupage de marchandises diverses	10 896	30 426	41 322
Produits de l'industrie automobile	27 353	24 115	51 468
total	647 505	111 715	759 219

// Les conditionnements



La baisse de l'activité ferries a un fort impact sur le trafic de **marchandises diverses** constituées essentiellement du fret des ferries.

En 2019, elles représentaient 30 % du trafic marchandise contre 12 % en 2020.

Les **vracons liquides** représentent 20,8 % contre 8,5 % en 2019 du total des marchandises. Ils sont en augmentation de + 46 %, soit 50 KT dû à la hausse des importations d'acide phosphorique de + 60 % soit 51 KT.

Si la part des **vracons solides** est en hausse, le trafic enregistre un recul de - 285 KT, qui s'explique par la baisse des importations de produits azotés (- 49 %) et de tourteaux (-34 %).

// Les origines et destinations

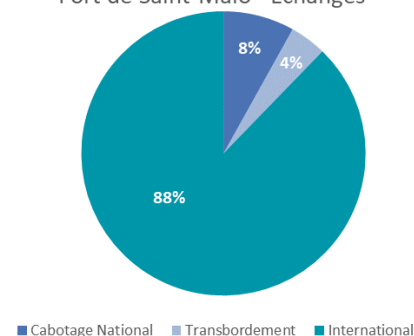
Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Saint-Malo avec les ports de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

Le **transbordement** correspond aux échanges du port de Saint-Malo avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

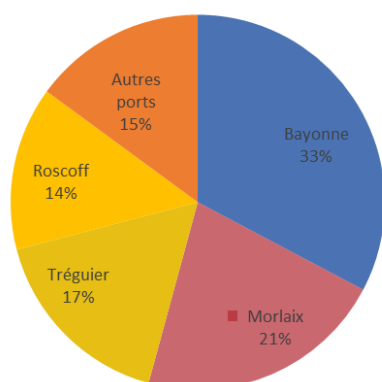
Les autres marchandises sont référencées sous le titre « **international** ».

On remarque que la majorité des échanges du port de St-Malo se fait avec des pays étrangers

Port de Saint-Malo - Echanges



• Le cabotage national

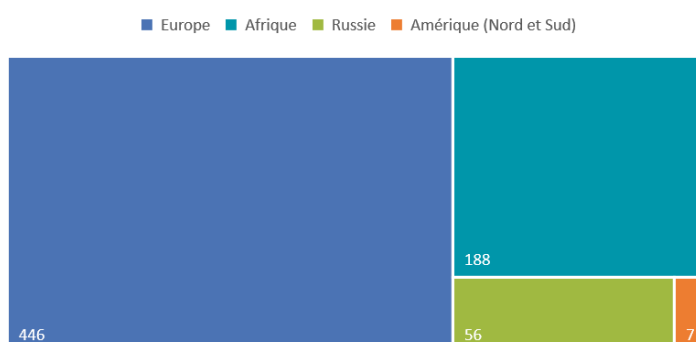


Le cabotage national avec 61 KT représente 8 % des marchandises traitées. 91 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

Les produits azotés et les engrais représentent 58 % du trafic national et proviennent en majorité des ports de Bayonne et Morlaix.

• Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)

Répartition des échanges internationaux avec le port de Saint-Malo en Kilo-Tonnes



L'Europe avec 64 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Malo. Le Royaume Uni, Îles anglo-normandes comprises en représente 15 %.

Les importations (en KiloTonnes)

Pays	2019	2020	Evolution
MAROC	69	136	98%
PAYS BAS	83	71	-14%
RUSSIE	105	56	-47%
ROYAUME UNI et IAN	205	47	-77%
ALLEMAGNE	53	38	-28%
ESPAGNE	46	32	-30%
LITUANIE	75	30	-60%
BELGIQUE	38	30	-22%
POLOGNE	40	28	-30%
LETTONIE	42	28	-35%
Autres pays *	153	93	-39%
Total	910	591	-35%

▪ Le Maroc

Les importations en provenance du **Maroc**, des ports de Safi, Casablanca et Jorf Lasfar ont presque doublé depuis 2019. Ils sont principalement constitués d'engrais et de produits chimiques de base. Le Maroc prend la première place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint Malo au détriment du Royaume-Uni.

▪ Les Pays-Bas

En 2020, les échanges avec les **Pays-Bas** diminuent de 12 KT, soit de près de 14 %. Cette évolution s'explique par la diminution des importations de tourteaux en provenance des ports de Rotterdam et Amsterdam qui représentent 81 % du trafic.

▪ La Russie

La chute du trafic marchandise de 47 % (- 49 KT) s'explique essentiellement par la diminution des importations de tourteaux de colza et de soja, en provenance de Kaliningrad et celles de bois.

■ Le Royaume Uni et les Iles Anglo-normandes

Les conséquences de la crise sanitaire et leur impact sur le trafic des ferries relègue le Royaume Uni à la 4^{ème} place dans la liste des pays échangeant avec le port de Saint-Malo.

Le trafic de marchandises et de véhicules transportés par ferries chute de près de 80 %.

Les autres types de fret, impactés par les mouvements sociaux et la grève des dockers, baissent quant à eux de 45 %.

Les exportations (En KiloTonnes)

Pays	2019	2020	Evolution
ROYAUME UNI et IAN	202	60	-70%
IRLANDE	17	14	-17%
SUEDE	9	9	-1%
PORTUGAL	9	8	-4%
MAROC	5	5	-6%
Autres pays	12	11	-7%
Total	253	106	-58%

■ Le Royaume Uni

Malgré la crise sanitaire, et bien que les exportations aient diminuées de 70 %, le **Royaume Uni** occupe toujours la 1^{ère} place, en exportation, dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint-Malo.

■ L'Irlande

Les exportations d'engrais constituent toujours l'essentiel des marchandises importées d'Irlande.

// Les postes à quai

Bassins	Poste à quai (L)	2019	2020	Evolution	Escales	Escales	Evolution
		Trafic en KT	Trafic en KT		2019	2020	
Vauban	V3		0			1	
	V8	61	26	-56,6%	27	12	-55,6%
	V9	138	102	-26,4%	32	20	-37,5%
	V10	28	30	7,3%	12	11	-8,3%
Duguay-Trouin	DT12 Quai Duguay-Trouin	0	0	10,8%	1	1	0,0%
	DT13 Quai Duguay-Trouin	2	1	-66,6%	3	3	0,0%
	DT2/3 Quai Duguay-Trouin	12	0	-100,0%	4		-100,0%
	DT3/4 Quai Duguay-Trouin	29	6	-79,2%	10	2	-80,0%
	DT2 Quai Surcouf	62	45	-28,1%	25	16	-36,0%
	DT3 Quai Surcouf	63	95	50,4%	24	31	29,2%
Bouvet	DT4 Quai Surcouf	44	22	-50,4%	16	9	-43,8%
	BV4		6			4	
	BV5		2			1	
	BV6	0					
Jacques Cartier	Jacques Cartier 1	209	188	-10,1%	49	40	-18,4%
	Jacques Cartier 2	150	91	-39,3%	54	37	-31,5%
	Jacques Cartier 3	24	16	-33,0%	8	5	-37,5%
	Jacques Cartier 4	79	36	-54,3%	57	27	-52,6%
Terminal Ferry	Rampe 1	5	0	-92,6%	51	4	-92,2%
	Rampe 2	379	92	-75,6%	871	243	-72,1%
TOTAL		1 286	759	-41,0%	1 041	467	-55,1%

Au port de commerce de Saint-Malo, les quais qui chargent ou déchargent les marchandises sont :

- Quai **Chateaubriand** (Bassin Jacques Cartier)
- Quai **des Corsaires** (Bassin Vauban)
- Quai **Surcouf** (Bassin Duguay-Trouin)

Ces quais accueillent tous types de trafics.

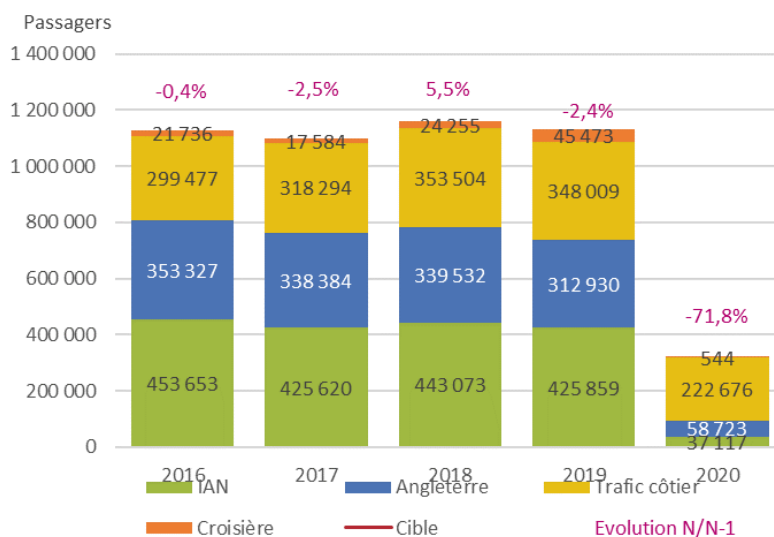
Le nombre d'escales dans le port de St-Malo a été divisé par 2. En revanche, le tonnage moyen de marchandises traitées par escale augmente par rapport à 2019 pour atteindre **1 625 tonnes**.



// Les passagers

En 2020, le trafic passagers est en recul de 72 % avec 318 160 passagers transportés contre 1 132 271 en 2019.

Evolution sur 5 ans du nombre de passagers



Les conséquences de la crise sanitaire, confinement et fermeture des frontières avec le Royaume Uni ont eu un fort impact sur le trafic des passagers pour le port de Saint-Malo.

• Les ferries

Les liaisons vers l'Angleterre et les îles anglo-normandes sont effectuées par les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries.

Conséquence de la crise sanitaire, les passagers transportés par ces 2 compagnies sont en baisse de près de 90 % (-91 % sur les liaisons vers les Iles Anglo-normandes et - 81 % pour celles vers l'Angleterre).

• Le trafic côtier

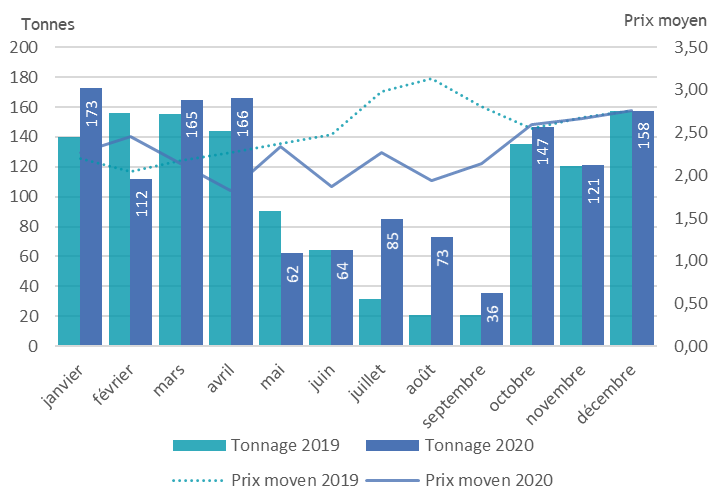
L'ensemble du trafic côtier utilisant l'avant-port de Saint-Malo (sortie en mer, visite des îles, traversée Dinard-Saint-Malo, Cap Fréhel ...) affiche une baisse de 36 % (125 333 passagers).

• La croisière

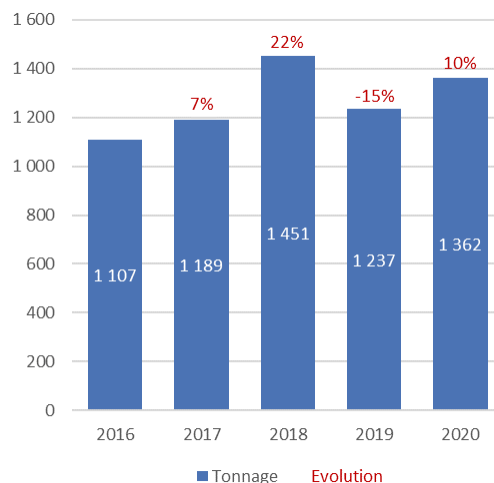
La croisière à Saint-Malo a elle aussi, été impactée par la crise sanitaire. Seulement 544 croisiéristes ont fait escale à St Malo en 2020. Et ce malgré l'ouverture par Ponant d'une escale tête de ligne.

// La pêche

Tonnage et prix moyen



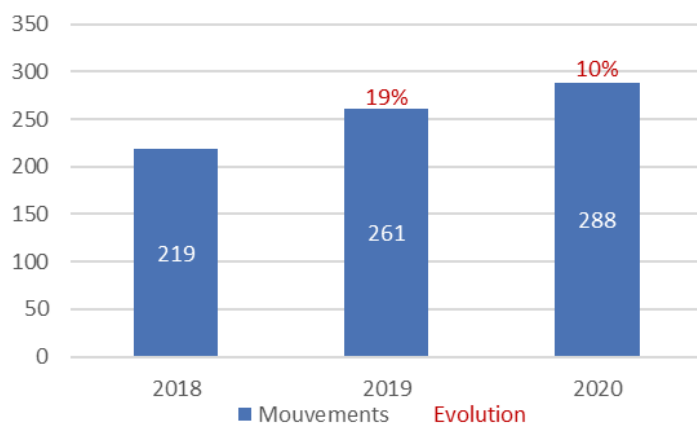
Evolution de la pêche sur 5 ans



En 2020, 1 362 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 2,30 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de St-Malo, en hausse de 10 % par rapport à l'année 2019.

// La réparation navale

Nombre de mouvements de l'élévateur à bateaux



Le port de St-Malo dispose d'une darse pouvant accueillir des navires de 10 m et d'un élévateur à bateaux de 400 tonnes.

En 2020 ce sont 288 mouvements qui ont été effectués par l'élévateur à bateaux, soit 10 % de plus qu'en 2019.

Synthèse :

Le port de St-Malo, largement porté par le trafic ferry, a énormément souffert des impacts de la crise sanitaire. Pour ce port, l'analyse de l'activité portuaire est très compliquée au regard du caractère exceptionnel de la situation.

5.

Le port de commerce de Roscoff-Bloscon

Chiffres clés 2020

- Marchandises : 164 895 Tonnes
- Escales : 237
- Nombre de passagers : 66 512

2020 en Bref

La crise de la COVID-19 a entraîné la mise à l'arrêt des navires de la Brittany Ferries pour les liaisons avec le Royaume Uni de la mi-mars à la fin juin puis en novembre et décembre, et les liaisons vers l'Irlande n'ont débuté qu'à partir de début juillet et se sont interrompues en novembre et décembre.

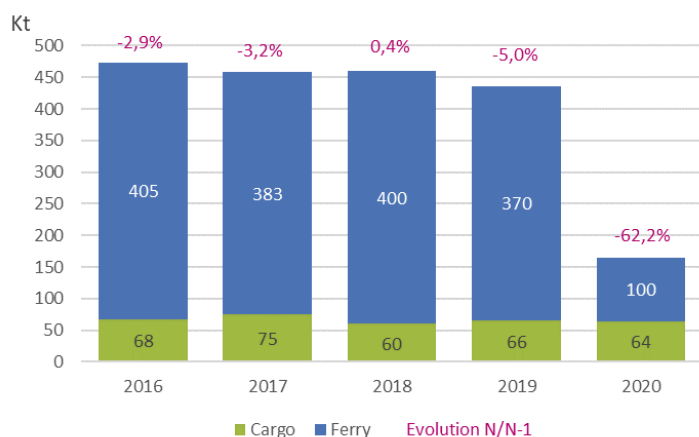
Le port de Roscoff-Bloscon s'est adapté au Brexit en mettant notamment en place un certain nombre de procédures permettant de répondre aux nouvelles modalités d'échange transmanche.

// L'évolution globale

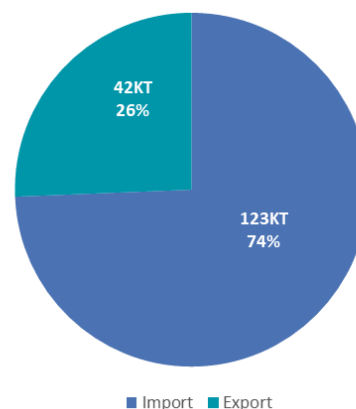
Le port de Roscoff enregistre pour 2020 une baisse de 62 % et termine l'année avec un total de 164 895 tonnes de marchandises traitées.

• L'évolution globale

Evolution sur 5 ans du tonnage annuel en Kilo-tonnes



Répartition Import/Export



Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire ont eu un fort impact sur l'activité du port de Roscoff-Bloscon. Les liaisons par ferries n'ont pas été assurées 5 mois en 2020, ce qui explique la baisse du trafic.

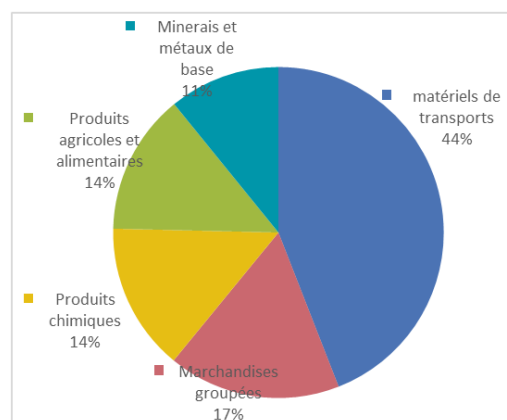
Le volume de marchandises transportées par cargos s'est maintenu et à 64 KT soit une baisse de 2,6 %.

• Le détail des marchandises

La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandises, conformément à la nomenclature statistiques (NST), se répartit comme suit :

Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises
en Kilo-tonnes

NST	NST (L)	2019	2020	%
12	matériels de transports	289	73	-74,9%
18	Marchandises groupées	81	28	-65,7%
8	Produits chimiques	31	24	-22,5%
4	Produits agricoles et alimentaires	24	23	-4,2%
3	Minerais et métaux de base	12	18	52,5%
	Total	437	165	-62,2%



Le trafic cargo est constitué de produits importés.

Les produits agricoles et alimentaires évoluent de - 4,2 %. On note des importations de 5 KT de céréales et les huiles et tourteaux diminuent de 27 %.

Les minerais et engrais enregistrent une hausse de 52 % soit 6 KT.

// Les passagers

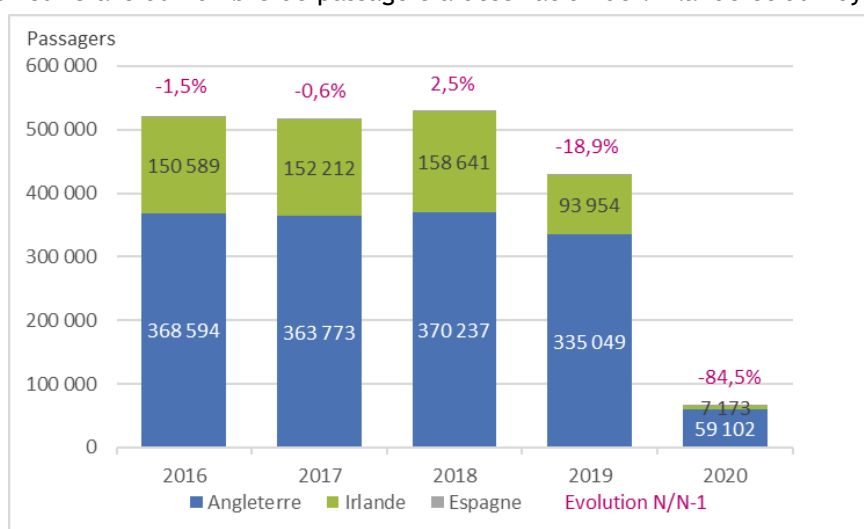
Le nombre de passagers transportés par ferries chute de 73 %. Les conséquences des mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire impactent fortement le trafic des passagers pour le port de Roscoff-Bloscon.

Le nombre de passagers transportés vers l'Angleterre a diminué de 82 % soit 275 947 passagers en moins.

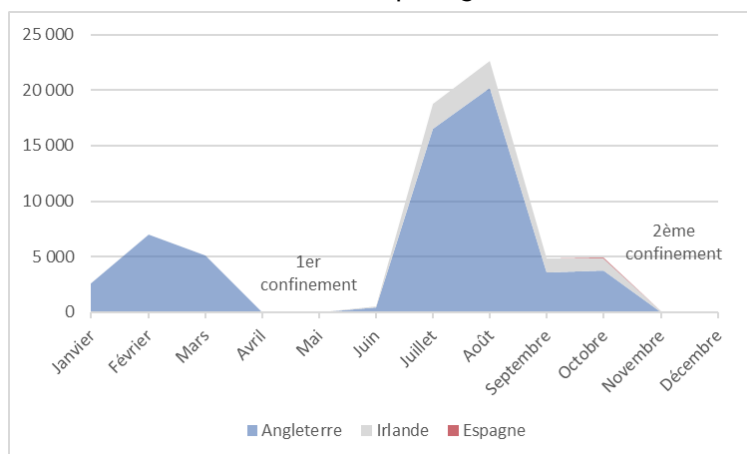
La baisse la plus importante concerne les liaisons avec l'Irlande, avec 86 781 passagers transportés en moins soit une diminution plus de 92 %.

En 2020, seulement 237 passagers ont été transportés par la Brittany Ferries à destination de l'Espagne contre 1102 en 2019. Ce sont 865 passagers de moins, soit une baisse de 78 %.

Evolution sur 5 ans du nombre de passagers à destination de l'Irlande et du Royaume Uni

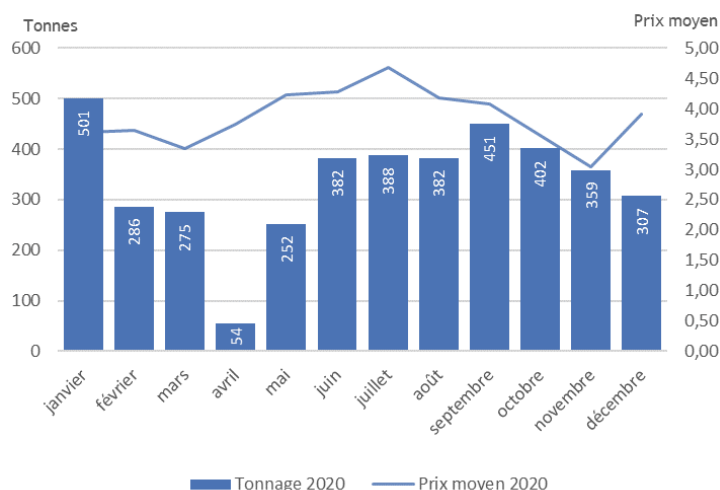


Evolution du trafic passager en 2020

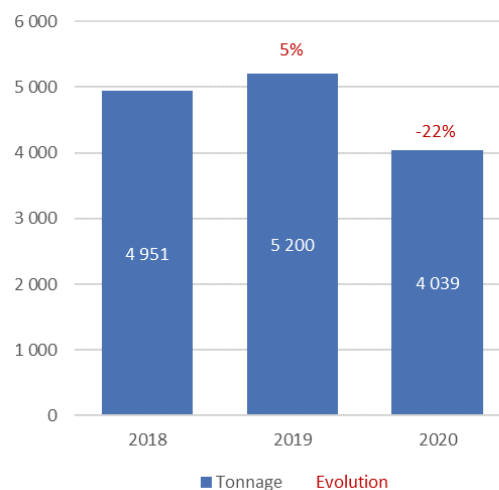


// La pêche

Tonnage et prix moyen



Evolution de la pêche sur 3 ans



En 2020, 4 039 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 3,87 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Roscoff-Bloscon, en chute de 22 % par rapport à l'année 2019 (5 200 tonnes pour un prix moyen de 4,14 €).

Synthèse :

Le port de Roscoff-Bloscon, largement porté par le trafic ferry, a énormément souffert des impacts de la crise sanitaire. Pour ce port, l'analyse de l'activité portuaire est très compliquée au regard du caractère exceptionnel de la situation.

Chiffres clés 2020

- Marchandises : 372 392 Tonnes
- Escales : 135

2020 en Bref

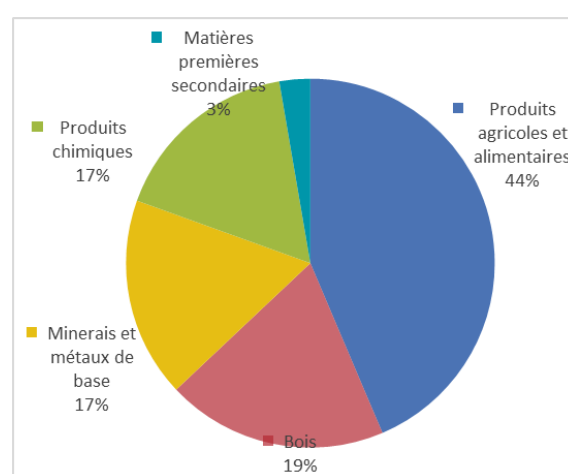
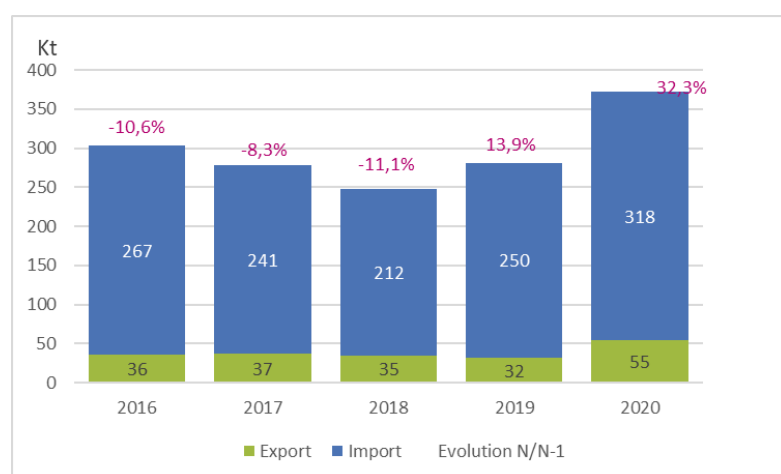
Depuis 2018, le trafic au port de St-Brieuc - Le Légué est en constante évolution. En 2020, le port du Légué fait partie des 2 ports maritimes français qui ont vu leur trafic augmenter.

Le port a en 2020, bénéficié d'un report partiel des trafics de St Malo lié aux grèves des ouvriers dockers malouins.

// L'évolution globale

Depuis 2018, le trafic au port du Légué est en constante évolution. En 2020 il enregistre une hausse de 32 % soit 91 KT de plus qu'en 2019 et termine l'année avec un total de 372 392 tonnes de marchandises traitées.

Evolution sur 5 ans du tonnage annuel et répartition des marchandises en Kilo-tonnes



Le trafic de marchandises au port du Saint-Brieuc Le Légué est constitué exclusivement de *vracs solides*.

L'importation de produits agro-alimentaires représente près de 44 % des marchandises traitées et a augmenté de 50 % en 2020, soit 54 KT.

Les importations de *bois bruts* sont en léger recul, -3% avec -1,8 KT en moins. Par contre les exportations de *plaquettes et particules de bois* à destination de la Norvège sont multipliées par 8 avec 12 KT supplémentaires.

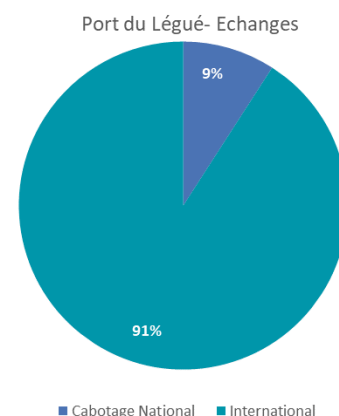
On constate l'émergence d'une nouvelle filière en 2020 avec l'exportation de *matières premières secondaires non métalliques* vers la **Norvège** pour 10 KT.

// Les origines et destinations

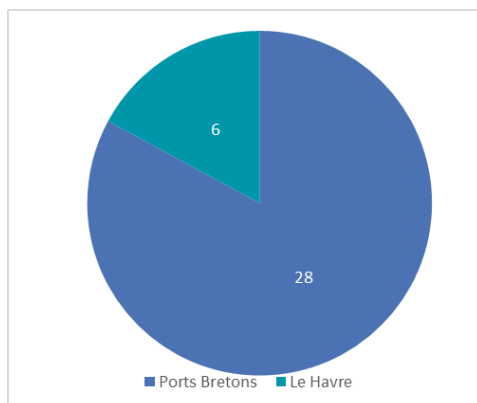
Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Saint-Brieuc Le Légué avec les ports de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

Les autres marchandises sont référencées sous le titre « **international** ».

On remarque que la majorité des échanges du port de St-Malo se fait avec des pays étrangers



- Le cabotage national

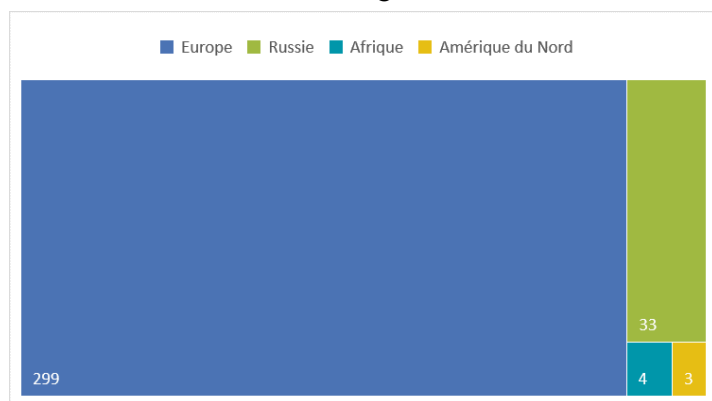


Le cabotage national avec 34 KT représente 9 % des marchandises traitées. La totalité de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

L'essentiel de ce trafic a lieu avec les autres ports bretons.

- Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)

Répartition des échanges internationaux avec le port de Saint-Brieuc Le Légué en Kilo-Tonnes



L'Europe avec 88 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

Les importations (en KiloTonnes)

Pays	2019	2020	Evolution
PAYS BAS	51 616	63 632	23%
RUSSIE	6 298	32 738	420%
LETTONIE	25 795	28 599	11%
POLOGNE	5 511	26 275	377%
ALLEMAGNE	14 330	23 388	63%
ROYAUME-UNI	41 627	22 700	-45%
FINLANDE	21 884	20 215	-8%
SUEDE	10 139	6 809	-33%
Autres pays	48 793	59 616	22%
Total	225 994	283 973	26%

- Les Pays_Bas

En progression de 23 % les importations en provenance des **Pays-Bas** sont constituées à 87 % de produits alimentaires en provenance du port de Rotterdam.

Les Pays-Bas conservent la première place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint -Brieuc Le Légué

- La Russie

En 2020, les importations de produits alimentaires en provenance de Kaliningrad en **Russie** évoluent de 21 KT (+420 %). Ils sont constitués presque essentiellement de *tourteaux de colza*.

Les exportations

Pays	2019	2020	Evolution
SUEDE	1 565	23 384	1395%
DANEMARK	17 350	23 110	33%
PAYS BAS	4 850	4 400	-9%
NORVEGE	0	2 001	
ROYAUME-UNI	1 995	1 636	-18%
Autres pays	6 185		-100%
Total	31 945	54 531	71%

- La Suède

Les exportations à destination de le **Suède** ont été multipliées par 15 entre 2019 et 2020. Elles sont constituées de *plaquettes de bois* et de *matières premières non métalliques*.

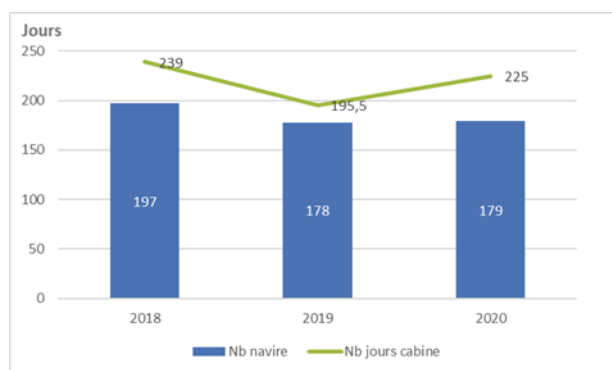
■ Le Danemark

En 2020, les exportations de kaolin à destination de Aalborg au Danemark évoluent de 6 KT (+33 %).

// La réparation navale

Le port du Légué est équipé

- d'un élévateur à sangles de 350 T de levage,
- d'une aire de carénage de 8 à 10 places,
- d'une cabine de peinture capable d'accueillir des navires de 29 mètres de long et de 8,8 mètres de large.



Le site de la réparation navale du Légué maintient son activité avec l'accueil de 179 bateaux en 2020 contre 178 bateaux en 2019 malgré la crise sanitaire.

Synthèse :

Le port de St-Brieuc Le Légué a vu en 2020 son activité croître de manière importante et s'affichant comme l'un des seuls ports français à voir ses trafics augmenter. Le port du Légué a profité des difficultés rencontrées sur St-Malo en se positionnant comme alternative performante.

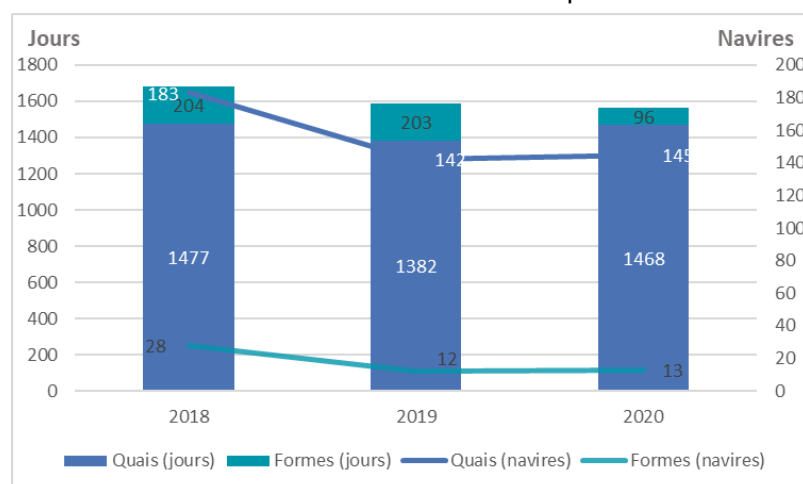
7.

Le port de commerce de Concarneau

L'activité marchandise du port de commerce de Concarneau est limitée à quelques cargos par an : en 2020, 700 tonnes composées de bateaux de plaisance ont été exportées vers le port de La Rochelle.

// La réparation navale

Jours et nombre de navires à quais



Le port de Concarneau dispose d'un élévateur à bateaux, d'une cale sèche de 130 mètres et d'un slipway pouvant accueillir des navires de 43 mètres de long.

En 2020 ce sont **158** navires qui ont été accueillis pour **1564** jours de réparation au port de Concarneau.

L'activité du port de Concarneau est donc stable.

Ports de la **Région Bretagne**

Plus d'infos sur **ports.bretagne.bzh**



RÉGION BRETAGNE
RANNVRO BREIZH
REJION BERTÈGN

283 avenue du Général Patton – CS 21101 – 35 711 Rennes cedex 7
Tél. : 02 99 27 10 10 | twitter.com/regionbretagne | facebook.com/regionbretagne.bzh
www.bretagne.bzh
