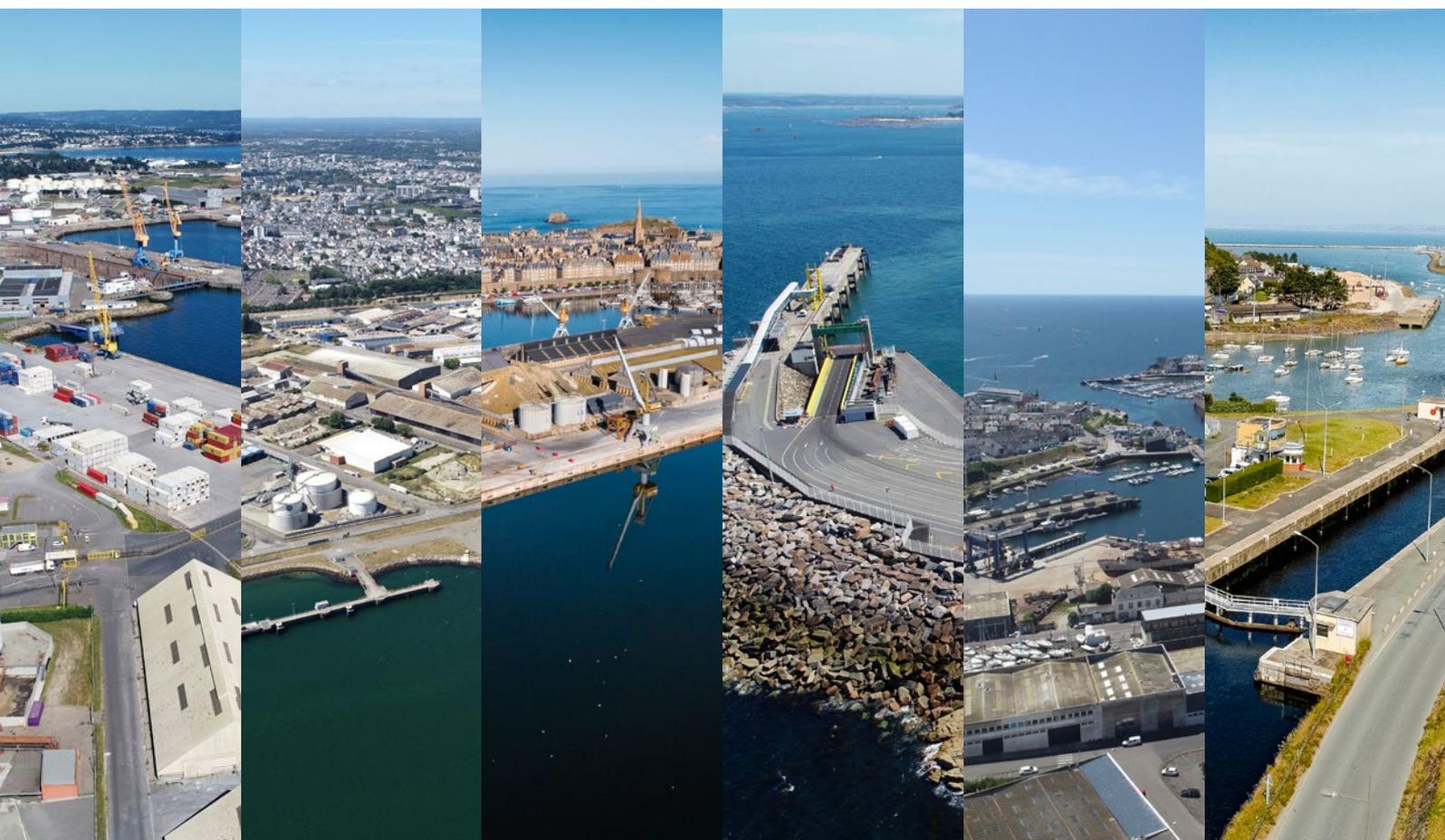


PORTS DE COMMERCE

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

BILAN D'ACTIVITÉ 2021



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 22 ports.

Elle assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes. La gouvernance des places portuaires est variable en fonction des enjeux locaux. La gestion des terre-pleins et l'exploitation des installations peut être confiée à des concessionnaires, comme c'est le cas dans les grands ports, ou alors être effectuée en régie, comme c'est le cas dans les petits ports de desserte maritime.

Ports	Concessionnaires
Brest - Commerce Pêche et Réparation Navale	Société Portuaire Brest Bretagne
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 des Côtes d'Armor
Concarneau - Réparation Navale	CARENCO

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

Le contexte	5
.....	5
// Le contexte international	5
// Le contexte national	6
// Le contexte régional	6
Le port de commerce de Brest	11
// L'évolution globale	11
// Le détail des marchandises	12
// Les conditionnements	13
// Les origines et destinations	13
// Les postes à quai	17
// La croisière.....	18
// La desserte des îles.....	18
// La pêche	19
// La réparation navale	19
Le port de commerce de Lorient	21
// L'évolution globale	21
// Le détail des marchandises	22
// Les conditionnements	23
// Les origines et destinations	24
// Les postes à quai	27
// La croisière.....	28
// La desserte des îles.....	28
// La pêche	28
// La réparation navale	29
Le port de commerce de Saint-Malo	30
// L'évolution globale	30
// Le détail des marchandises	31
// Les conditionnements	33
// Les origines et destinations	33
// Les postes à quai	35
// Les passagers	36
// La pêche	37
// La réparation navale	38
Le port de commerce de Roscoff-Bloscon	39
// L'évolution globale	39
// Les passagers	40
// La pêche	41
Le port de commerce de St-Brieuc - Le Légué	42
// L'évolution globale	42
// Les origines et destinations	43

// La réparation navale	44
Le port de commerce de Concarneau	46
// La réparation navale	46
Les annexes.....	47

1.

Le contexte

// Le contexte international

Le Covid-19

Les ports ont subi en 2021, l'énorme volatilité des marchés perturbés par les effets de la pandémie.

Rang 2021	Ports	Millions de tonnes
1	Rotterdam (Pays-Bas)	469
2	Anvers (Belgique)	240
3	Hambourg (Allemagne)	130
4	Algésiras (Espagne)	105
5	HAROPA (Le Havre-Rouen) (France)	84
6	Marseille (France)	75
7	Amsterdam (Pays-Bas)	74
8	Bremerhaven (Allemagne)	70
9	North Sea Port (Pays-Bas)	69
10	Costanza (Roumanie)	67

Tableau 1 - Tonnage des 10 premiers ports européens

Le conteneur : L'année a été marquée par des goulots d'étranglement dans les chaînes logistiques avec la congestion de ports en Californie, Europe du Nord et dans certains ports chinois. Les taux de fret du conteneur ont pu être multipliés par 10. Pour autant, les statistiques portuaires montrent que l'essor de la demande mondiale de transport par conteneur se poursuit au cours de 6 premiers mois de 2021.

L'année 2021 est celle des records, nombre de boîtes transportées, trafic, congestion dans les grands ports ou profits des armateurs. Elle laisse un goût amer aux chargeurs qui ont vu le prix de transport exploser, des escales annulées, des conteneurs libres non disponibles.

Le pétrole : Après avoir chuté en 2020 du fait de la pandémie, le trafic pétrolier est à la hausse. Cependant, le transport maritime de brut diminue ce qui s'explique par le recours aux stocks.

Le GNL : Après être restés quasiment stables en 2020, les échanges mondiaux de gaz naturel liquéfié ont retrouvé une croissance soutenue l'an dernier qui s'explique, entre autres facteurs, par l'augmentation des besoins européens en fin d'année. En effet, l'Europe a dû faire face à une baisse de sa production et des importations par gazoducs.

Les céréales : les exportations de céréales en hausse en provenance de Russie et d'Ukraine sont évaluées à 33% des exportations mondiales de blé, 19 % de maïs et 80% des tourteaux de tournesol. La Russie devient le 1er exportateur mondial de blé en 2021.

Les marchandises diverses : Elles se tiennent plutôt bien avec l'éolien qui s'impose dans les flux spécifiques du project cargo liés aux grands projets industriels. En France, Cherbourg, Nantes-St Nazaire, Brest et Port-la-Nouvelle ont pour ambition de rejoindre le club fermé des hubs portuaires de stockage et d'assemblage de l'éolien.

Le roulier : Pouvant aisément transporter des conteneurs en plus des remorques routières, le roulier s'est révélé très efficace pour faire face à la pénurie de porte-conteneur.

Les passagers : La croisière a repris son activité, le taux de paquebots remis en service est passé de 50 à 70 % en 2021, contrairement au ferry. Sur les lignes internationales de ferries non seulement le trafic est encore loin de celui

de 2019, mais il reste aussi inférieur à celui de 2020. Les croisiéristes espèrent retrouver leur activité de 2019 et les opérateurs de ferries européens espèrent sortir du marasme en 2022.

// Le contexte national

Après une année noire en 2020, liée principalement à la crise sanitaire, le trafic des ports français est reparti à la hausse en 2021. Les ports pétroliers ont retrouvé leur niveau de 2019, à l'exception du port de Nantes St-Nazaire qui a été pénalisé par la fermeture temporaire de la raffinerie de Donges. La reprise du Bâtiment a permis une reprise du trafic de sable et de ciment. Le développement des activités EMR a bénéficié à de nombreux ports.

Les sept Grands Ports Maritimes métropolitains restent en retrait de 10 % par rapport à 2019 (malgré une augmentation de 4 % par rapport à 2020).

Rang 2021	Ports	Millions de tonnes	Evolution 2021-/2019
1	HAROPA (Le Havre Rouen)	84	-7,2%
2	Marseille	75	-5,1%
3	Dunkerque	49	-8,3%
4	Calais	39	-7,9%
5	Nantes-Saint-nazaire	19	-38,1%
6	La Rochelle	9	-10,2%
7	Bordeaux	7	-1,5%

Tableau 2 - Tonnage des Grands Ports Maritimes français

Le grand gagnant cette année a été le conteneur, avec une activité répartie au second semestre de 2020 qui n'a cessé d'augmenter.

L'activité ferries peine à redémarrer, le fret restant encore loin des niveaux d'avant pandémie, comme le trafic passager, qui à cause des mesures sanitaires continue à reculer sur le transmanche par rapport à 2019.

2022 démarre sur les mêmes bases mais risque d'être fortement impacté par la guerre en Ukraine.

// Le contexte régional

Après une baisse d'activité en 2020 due à la pandémie et aux mesures sanitaires prises dans le cadre de la Covid-19, les ports bretons repartent en 2021.

Les effets du Brexit, longtemps masqués par ceux de la Covid 19, sont encore difficilement identifiables, même si le renforcement des contrôles sur les marchandises et les passagers peuvent expliquer en partie la réorganisation des flux qui est à l'œuvre.

La situation reste néanmoins très contrastée. Le port de Lorient revient à son niveau de 2019 comme Brest même si celui-ci a été pénalisé par les problèmes liés à la pénurie de conteneurs sur les routes maritimes européennes, conséquence de la crise sanitaire. Le port du Légué continue sa progression. L'activité ferry des ports de Roscoff et Saint-Malo grandement pénalisé par la pandémie n'a pas retrouvé son niveau de 2019.

Les ports bretons, avec près de 7 millions de tonnes de marchandises traitées, représentent près de 2 % du trafic national (326 MT). Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation. Les échanges de la Bretagne avec l'international représentent 73 % du trafic à l'importation (4 183 Kt) et 68 % à l'exportation (659 Kt).

Informations :

Les données des trafics ferries et cargos, tant sur le nombre de passagers que sur le volume de marchandises transportées, ont été affectées en 2020 par la crise sanitaire. Pour cette raison, les comparaisons effectuées sur ce document se font par rapport à l'année 2019 que nous prenons comme année référence.

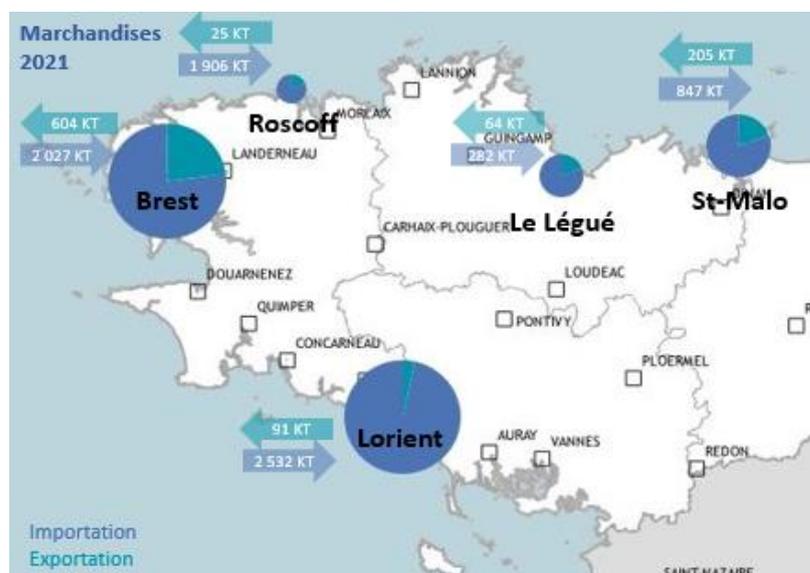
- Les marchandises par port

Le tableau ci-dessous montre que les trafics repartent à la hausse en 2021, par rapport à 2020, mais restent inférieurs de -7% par rapport à 2019. Ils réagissent plutôt mieux que les autres ports nationaux dont la baisse est de -12 % par rapport à 2019.

La chute du trafic au port de Roscoff, s'explique par le fait que, même si le tonnage des marchandises transportées par cargo se maintient, le nombre d'escales de ferries a été divisé par 5 entre 2019 et 2021

Port	2019	2020	2021	Evolution 2019/2021
Brest	2 634 156	2 571 285	2 630 898	-0,12%
Lorient	2 686 497	2 483 460	2 622 501	-2,38%
Saint-Malo	1 285 860	759 219	1 051 642	-18,21%
Le Légué	281 558	372 392	345 039	22,55%
Roscoff	436 501	164 895	134 262	-69,24%
Concarneau	100	700	95	-5,00%
total	7 324 673	6 351 951	6 784 437	-7,38%

Tableau 3 - Evolution en tonnes du trafic des ports bretons



Carte 1 - Répartition des importations/ exportations

▪ Les importations

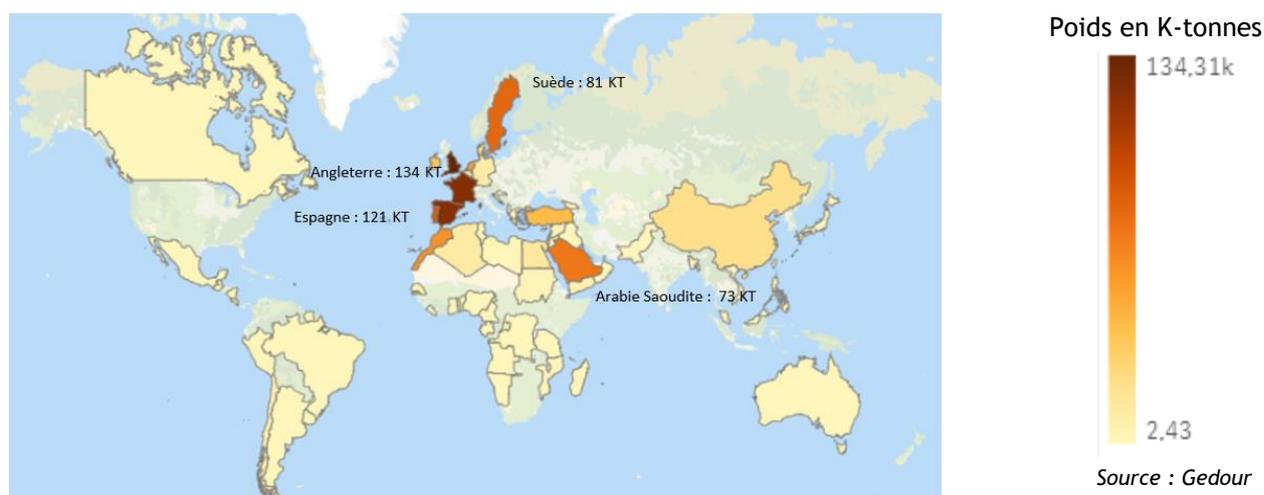


Carte 2 - Poids des importations des ports bretons

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 près de 30 % des marchandises importées.

Au total, ce sont près de 6 millions de tonnes qui ont été importées en 2021.

▪ Les exportations



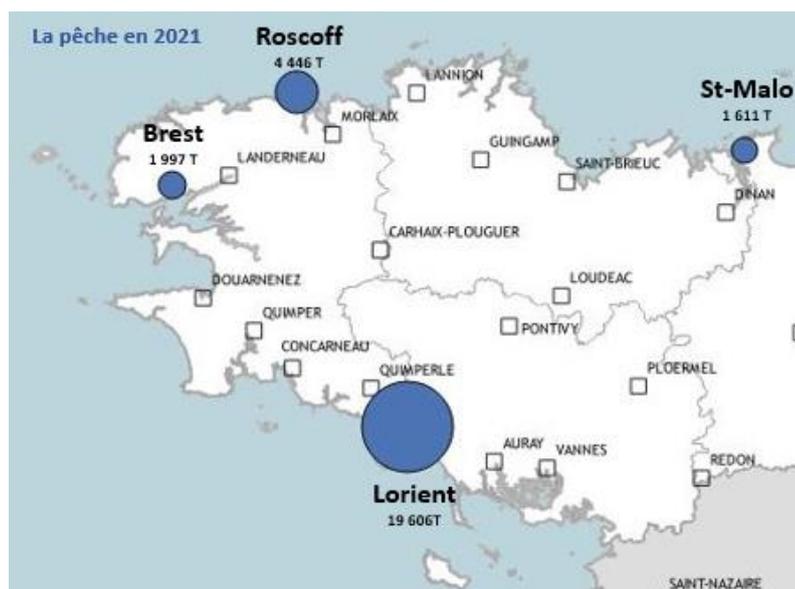
Carte 3 - Poids des importations des ports bretons

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

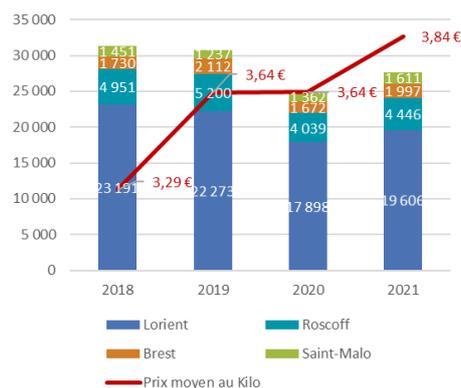
- L'Angleterre dont 85 % du trafic provient du ferry,
- L'Arabie Saoudite pour les produits agro-alimentaires,
- Le Portugal, l'Espagne et le Maroc pour les déchets,
- La Suède pour le bois et les produits sylvicoles.

Au total, ce sont près d'un million de tonnes qui ont été exportées en 2021.

La pêche



Carte 4 - Répartition des volumes de pêche dans les ports bretons

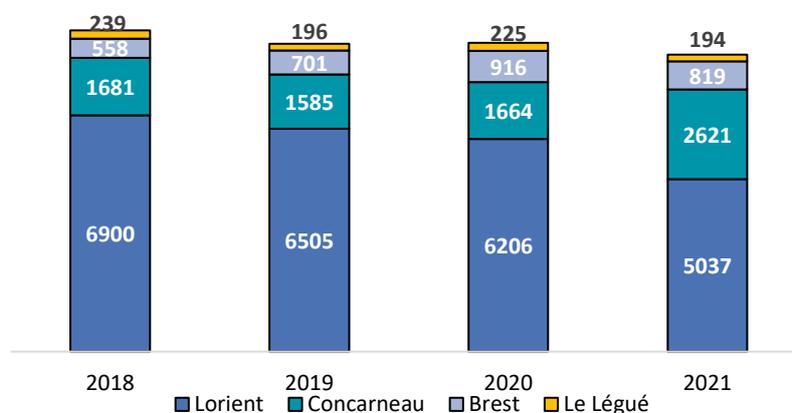


Graphe 1 - Evolution de la pêche sur 4 ans

En 2021, ce sont 27 660 tonnes pour un prix moyen de 3,85 € le kilo de poissons, coquillages et crustacés qui, ont été débarqués dans les ports de pêche régionaux.

La variation des prix par port et au cours de l'année, est liée à différents facteurs, saisonnalité des espèces, l'évolution du tonnage (loi de l'offre et de la demande) et les débouchés commerciaux (en période estivale et en fin d'année).

La réparation navale



Graphe 2 - Nombre de jours de réparation navale

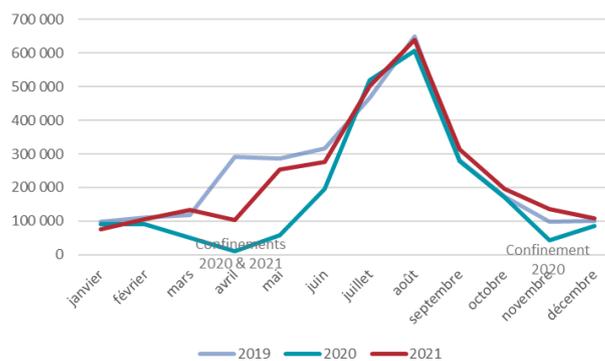
L'activité de réparation varie en fonction des places portuaires. Lorient traite les navires passagers et de pêche, Concarneau est positionné sur la construction d'unité de taille moyenne, Brest avec ses grandes formes de radoub est spécialisé dans la grande réparation navale, enfin, Saint-Malo est équipé pour l'entretien des petits chalutiers et des bateaux de plaisance et de compétition.

La desserte des îles

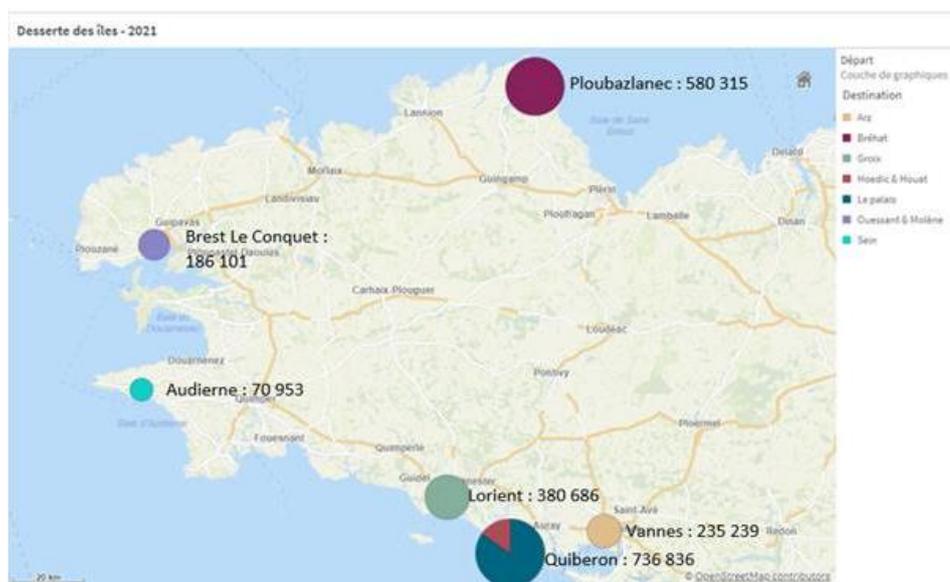
Plus de 2,8 millions de passagers, soit 9 % de moins qu'en 2019, ont embarqué en 2021 à destination, ou en provenance des îles. Le confinement du printemps 2021, a eu un impact moindre sur le transport de passagers que celui de 2020. Sans tenir compte des mois d'avril, le trafic passager en 2021 serait équivalent à celui de 2019.

Liaisons	2019	2020	2021	Evolution 2021/2019
Quiberon / Le palais	868 291	624 384	820 857	-5%
Ploubazlanec / Bréhat	780 971	580 315	753 100	-4%
Lorient / Groix	488 406	380 686	482 875	-1%
Vannes / Arz	356 516	235 239	302 030	-15%
Brest Le Conquet / Ouessant & Molène	266 008	186 101	242 139	-9%
Quiberon / Hoedic & Houat	266 008	112 452	143 478	-46%
Audierne / Sein	89 152	70 953	85 566	-4%
Nb passagers	3 115 352	2 190 130	2 830 045	-9,2%

Tableau 4 - Repartition des passagers par liaison

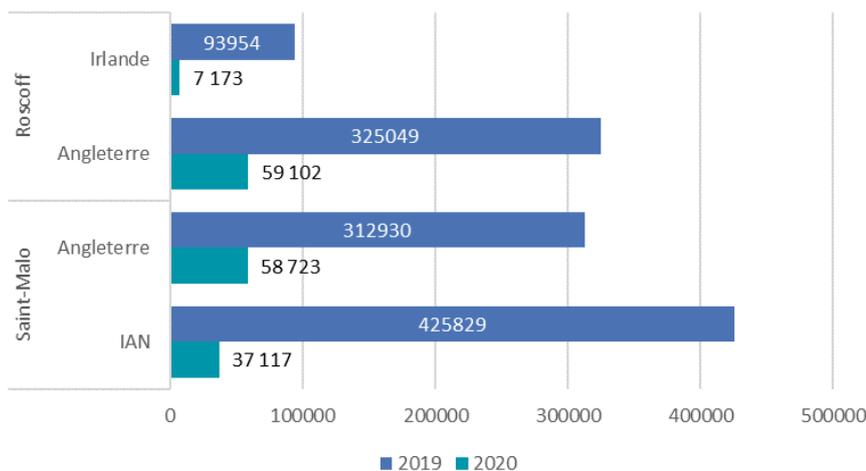


Graphe 3 - Evolution des passagers sur 3 ans



Carte 5 - Desserte des îles par liaisons

Les ferries



En 2021, 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 167 440 passagers qui ont utilisé les ferries contre plus de 1,1 millions en 2019.

Graphe 4 - Passagers ferries par port et destination

La Croisière

Les conséquences de la crise sanitaire ont eu un effet brutal sur l'activité croisière dans les ports bretons. Après 98 330 touristes accueillis en 2019, en 2021 ils n'ont été que de 13 161.

2.

Le port de commerce de Brest

Chiffres clés 2021

- Marchandises : 2 630 898 Tonnes
- 503 escales
- 26 502 EVP
- Nombre de croisiéristes : 6286
- Réparation navale : 37 navires 859 jours
- Pêche : environ 2000 tonnes traitées à la Criée.

2021 en Bref

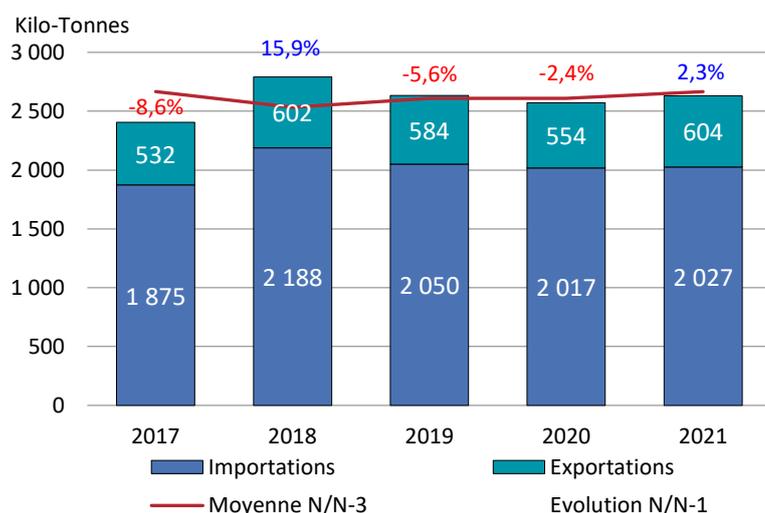
Mise en œuvre de la Société portuaire Brest Bretagne (SPBB) créée fin 2020.

Le chantier du terminal EMR, interrompu durant l'été 2020 a été relancé en février 2021. La livraison du quai EMR est prévue en 2022. La 2^{ème} phase de dragage est terminée.

Déconstruction de navires à l'abandon et du sous-marin Agosta. Le port de Brest rejoint le réseau central des réseaux transeuropéens de transports.

// L'évolution globale

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



Graph 5 - Brest : Evolution du tonnage sur 5 ans

Malgré une baisse sensible du trafic en avril 2020, liée à la crise de la COVID 19, le port de Brest termine l'année 2021 avec un tonnage de marchandises traitées de 2 630 898 tonnes, il retrouve son niveau de 2019 où il avait enregistré un tonnage de 2 634 156 tonnes (-0.12 %).

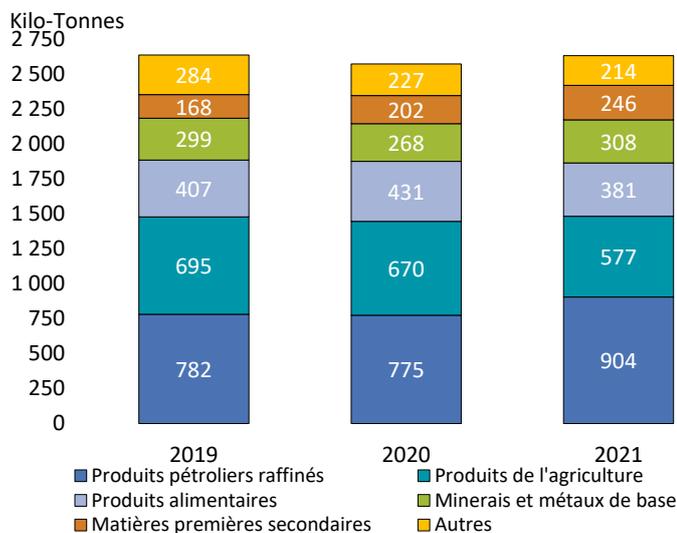
Si le tonnage des marchandises traitées reste stable, le nombre de conteneurs a chuté de 35 % depuis 2019. Cette baisse s'explique par la baisse du trafic conteneur liée à la pénurie de conteneurs sur les routes maritimes européennes, conséquence de la crise sanitaire.



Graph 6 - Brest : Evolution des EVP sur 5 ans

// Le détail des marchandises

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



Graphe 7 - Brest : Répartition des tonnages

▪ 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 34 % du trafic global du port.

Ils proviennent, principalement des ports de Vysotsk et Primorsk en **Russie** (531 KT) et de celui d'Amsterdam aux **Pays-Bas** (169 KT).

▪ Les produits de l'agriculture

Les produits de l'agriculture avec 22 % du trafic global du port conservent la 2^{ème} position des échanges sur le port de Brest. Ils sont en recul de -17 % et atteignent 577 KT en 2021.

Il s'agit, principalement d'importation de **Fèves ou graines de soja** en provenance du **Brésil** (243 KT dont 127 KT du port de Santarem), et des **Etats-Unis** (109 KT), mais aussi d'**Ukraine** (25 K).

Les exportations de **semences de pommes de terre** avec 35 KT reculent de -33% par rapport à 2019. 28 % de ces semences sont destinées au port de El Dekheila en **Egypte**.

▪ Les produits alimentaires

Le trafic des produits alimentaires est en baisse de -6% soit -26 KT. Ce recul s'explique par la diminution des exportations de **produits laitiers** (-10 KT) et de **viandes et produits à base de viandes** (-25 KT) transportés presque exclusivement par conteneurs.

Les importations d'**huiles et tourteaux** augmentent de +9% (+13KT) en provenance d'**Ukraine**, de **Pologne** et d'**Espagne**).

▪ Les minerais et métaux de base

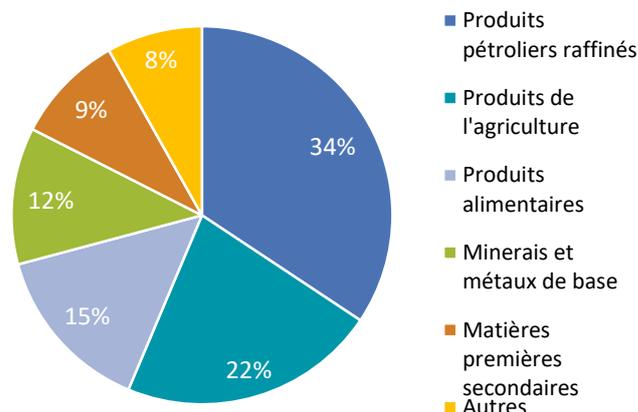
Avec 308 KT, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une hausse de +3 %.

Sans tenir compte des extractions de sable, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une hausse de +13 %.

▪ Les matières premières secondaires

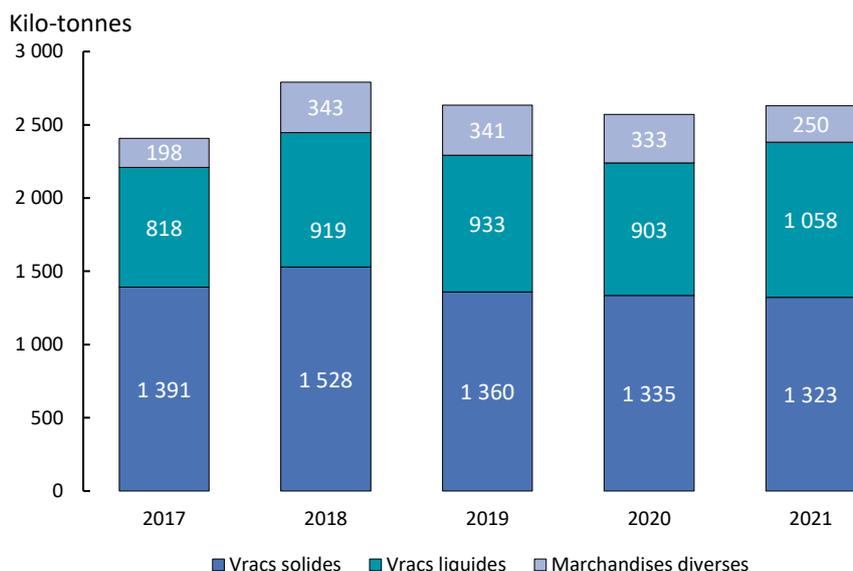
Les matières premières secondaires sont constituées de déchets métalliques non dangereux, exportés vers les ports français et européens (essentiellement vers l'Espagne et le Portugal). Ils sont en augmentation de +43 % soit 72 KT.

Le détail des marchandises par NST et Chapitre est disponible en annexe.



Graphe 8 - Brest : Répartition des tonnages en 2021

// Les conditionnements



Graphe 9 - Conditionnements au port de Brest

La répartition vrac solides, liquides et marchandises diverses reste sensiblement identique à celle de 2019. La part des vrac solides est de 50 %. Les importations de graines de soja et les tourteaux représentent 55 % des vrac solides.

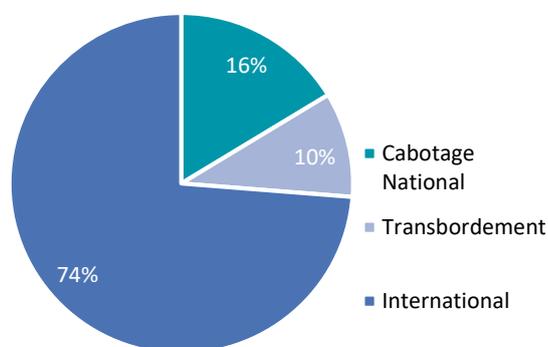
Les vrac liquides constitués principalement de produits pétroliers représentent 40 % du total des marchandises et restent stables.

// 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 l'appellation « international ».



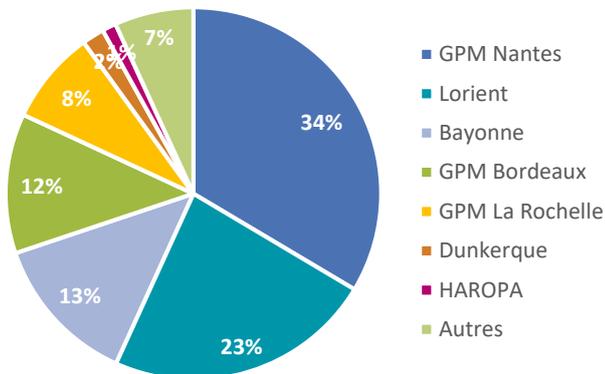
Graphe 10 - Brest : Echanges 2021

Sur le port de Brest :

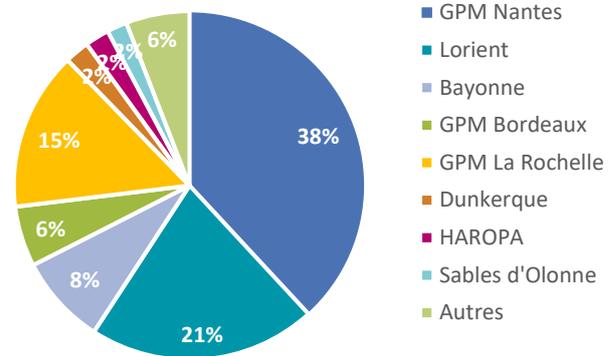
- 84 % des marchandises proviennent de pays étrangers à la France
- 74 % des marchandises transportées viennent d'un port étranger à la France.
- 26 % des marchandises transportées provient d'un port français, soit par transbordement, soit par cabotage national.

• Le cabotage national

Le cabotage national avec 429 KT représente 16 % des marchandises traitées. 84 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.



Graph 11 - Brest : Répartition des échanges nationaux en 2021



Graph 12 - Brest : Répartition des échanges nationaux en 2019

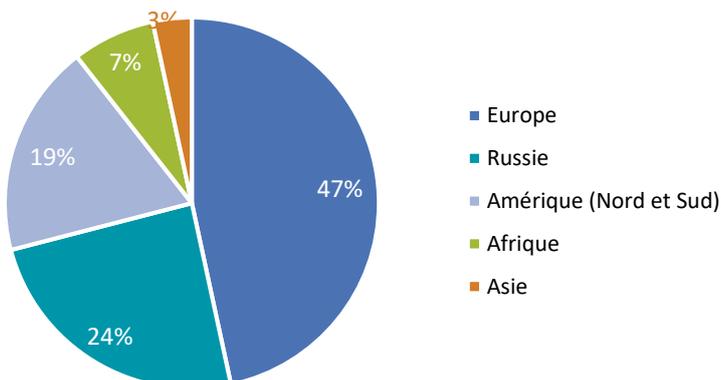
Entre 2019 et 2021, le classement des ports échangeant avec le port de Brest est sensiblement le même. Néanmoins, les échanges avec le GPM de La Rochelle a diminué au profit du GPM de Bordeaux et du port de Bayonne.

Le classement en 2021 est le suivant :

- Le **Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire** conserve sa 1^{ère} place avec 133 KT de marchandises constituées à 93 % de sable.
- La 2^{ème} place, revient au **port de Lorient** avec 92 KT de marchandises importées. Les importations de sable représentent 94 % des marchandises échangées.
- En 3^{ème} place, le **port de Bayonne** avec 52 KT. Le trafic est constitué à 94 % d'exportation de déchets.

• Les échanges internationaux

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.

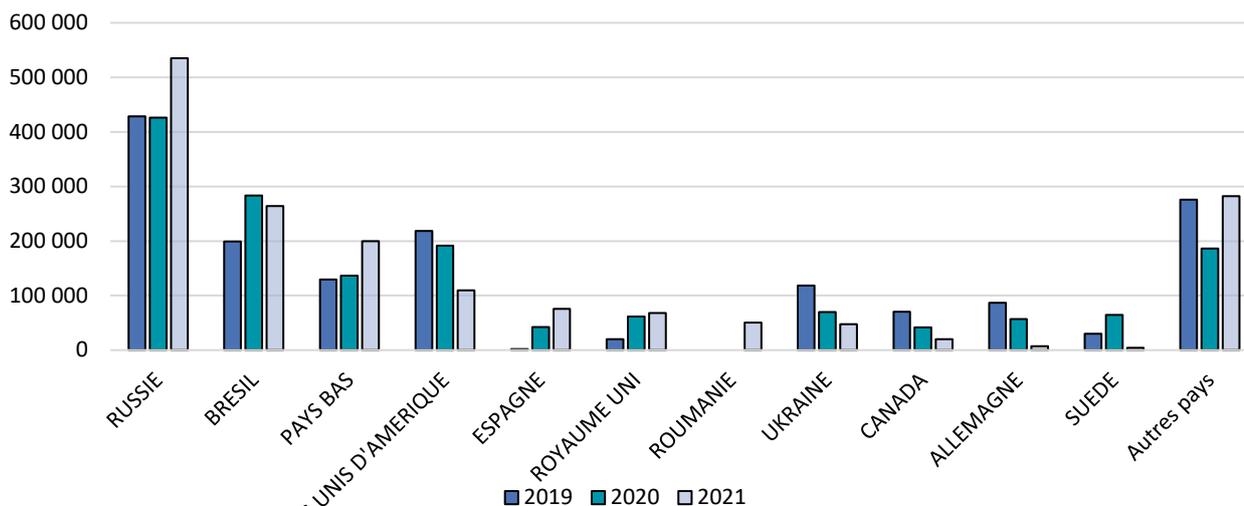


Graph 13 - Brest : Répartition des échanges internationaux

La répartition des échanges internationaux avec le port de Brest reste stable.

47 % des échanges se font avec l'Europe (1027 KT), suivi par la Russie (24 % soit 535 KT) et l'Amérique (19% soit 408 KT).

Les importations



Graphe 14 - Brest : Evolution des importations

▪ La Russie

Les importations de marchandises en provenance de **Russie**, augmentent de 25 %. La Russie conserve la 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les produits pétroliers (531 KT) enregistrent une forte hausse (+125 KT soit +31 %) contrairement aux produits agro-alimentaires qui sont en recul de -19 KT, soit -85 %. Il n'y a pas eu d'importations d'huile de Colza en 2021 (15 KT en 2019).

▪ Le Brésil

Essentiellement constituées de produits agro-alimentaires, les importations en provenance du **Brésil** progressent de + 32 % soit + 65 KT, dues aux importations de *fèves ou graines de soja* en provenance des ports de Santarem, d'Itaqui et de Barcarena (+24% soit +47 KT). Le **Brésil** conserve la 2^{ème} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest.

▪ Les Pays-Bas

Par rapport à 2019, les importations en provenance des **Pays-Bas** augmentent de + 54 % (+ 70 KT). Les marchandises échangées sont constituées majoritairement de 170 KT de produits pétroliers (+40 KT soit +31 %) en provenance d'*Amsterdam* et *Rotterdam* suivis par les produits alimentaires, huiles et tourteaux en provenance de *Rotterdam*.

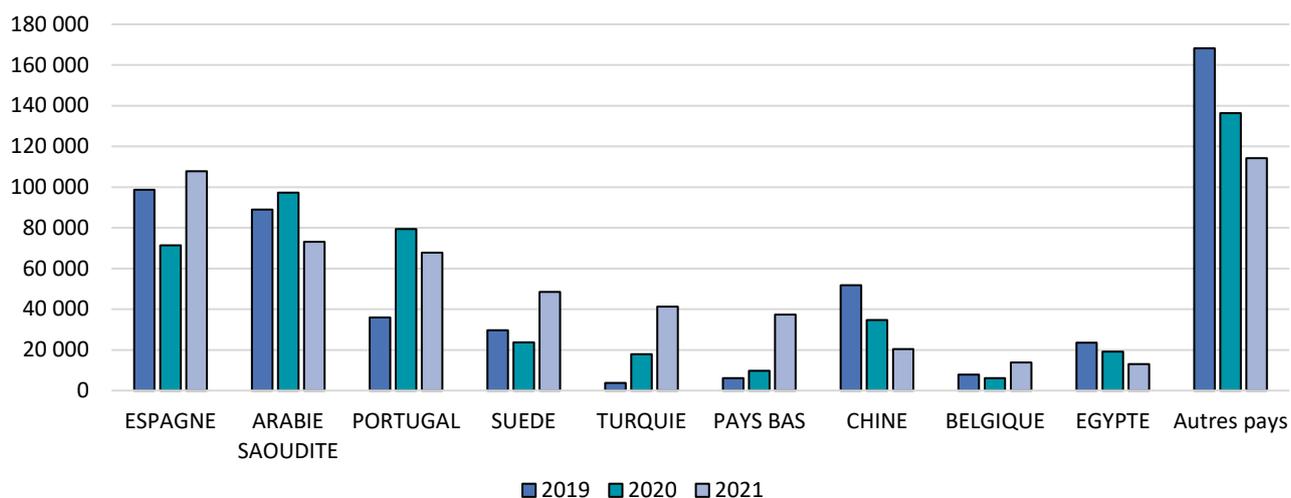
▪ Les Etats-Unis

Les importations de marchandises en provenance des **Etats-Unis** enregistrent un recul de -50 % soit -108 KT). Les produits agricoles avec les *fèves ou graines de soja* constituent toujours près de 99 % des marchandises importées.

▪ L'Espagne

Avec 76 KT de marchandises importées, l'**Espagne** est le pays qui connaît la plus forte progression (le trafic est multiplié par 40). 2 types de marchandises émergent, 22 KT de *tourteaux* en provenance de Las Palmas et 42 KT de *ciment* en provenance de Carboneras.

Les exportations



Graphe 15 - Brest : Evolution des exportations

▪ L'Espagne

Comme en 2019, l'**Espagne** occupe la 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les exportations vers l'**Espagne** sont en progression de +9 K (+9%). Cette augmentation s'explique en partie par l'évolution des exportations *d'huile et de tourteaux* de +22 KT soit (+131 %) à destination de Bilbao.

▪ L'Arabie Saoudite

Les exportations de produits agro-alimentaires à destination de l'**Arabie Saoudite** diminuent de 12 KT (-16 %). La *viande de volaille* constitue 84 % des marchandises exportées et provient essentiellement de Ad Damman.

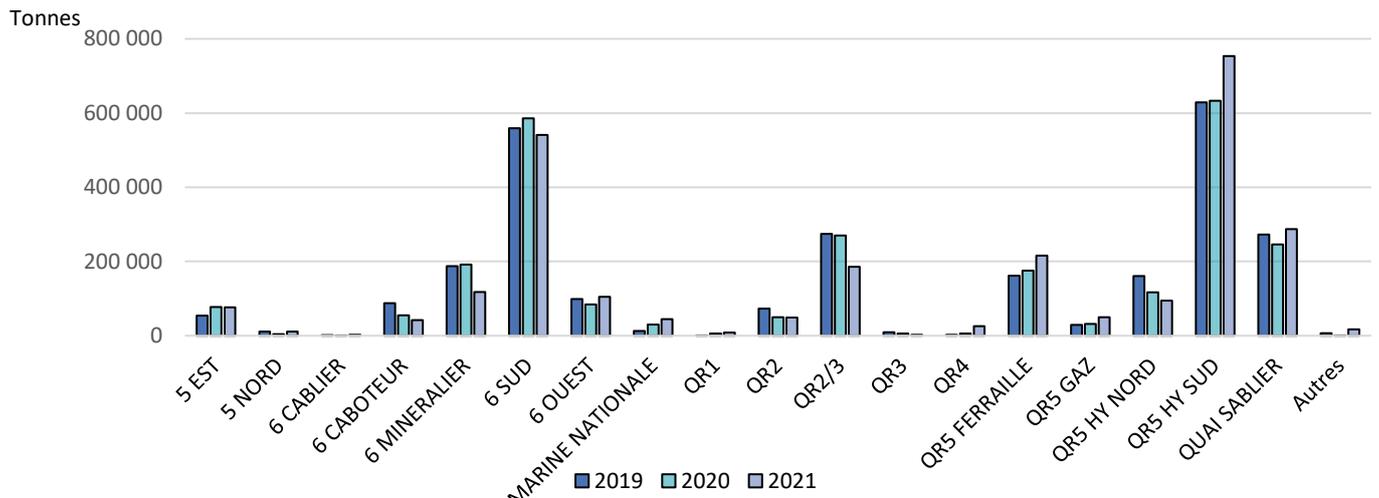
▪ Le Portugal

Les exportations de déchets métalliques vers les ports de Leixoes et Setubal au Portugal augmentent de 21 KT (+60 %).

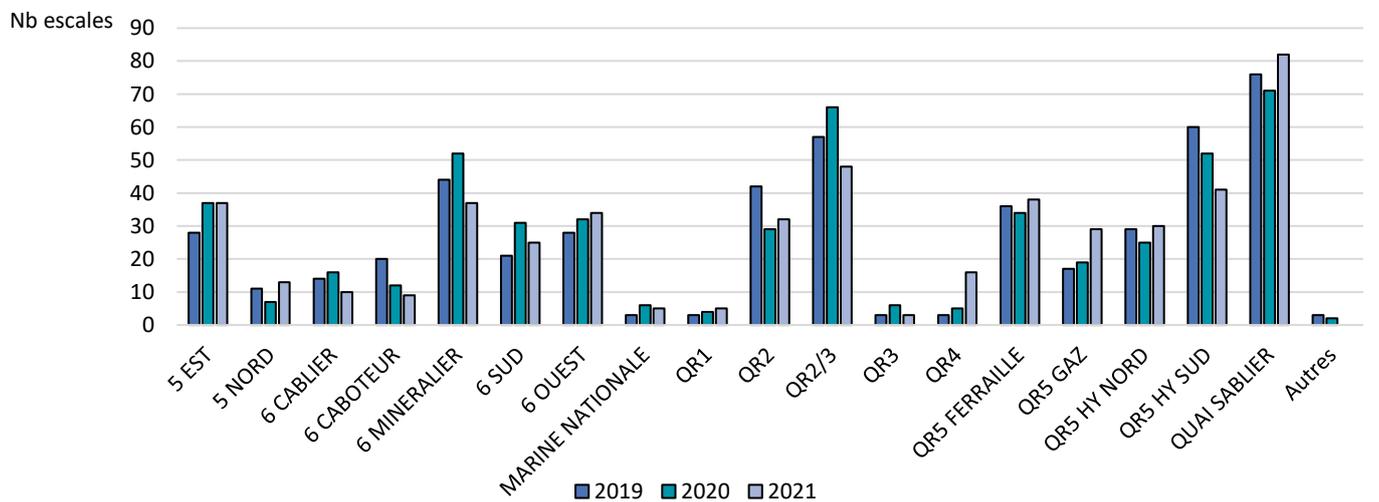
▪ La Suède

Les exportations à destination de la **Suède** sont en progression de +19 KT (+64 %). Elles sont principalement constituées de bois et de déchets papier à destination de **Sodertalje**.

// Les postes à quai



Graph 16 - Brest : Evolution du tonnage par poste à quai



Graph 17 - Brest : Evolution du nombre d'escales par poste à quai

Le trafic connaît peu de variations entre 2019 et 2020, tant du point de vue du volume traité que du nombre d'escales.

Le QR5 reste le quai par lequel transite le plus de tonnage et qui traite principalement les trafics d'hydrocarbures et les déchets.

Vient ensuite le 6ème Sud qui réceptionne essentiellement les produits agro-alimentaires.

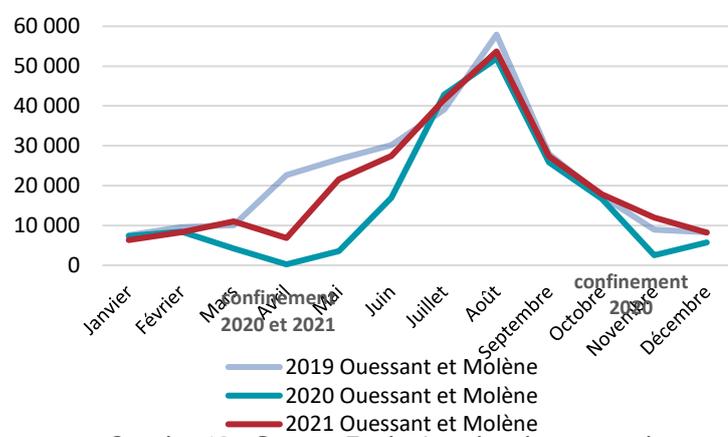
En moyenne, une escale au port de Brest génère un transit de près de 5 230 tonnes de marchandises (5322 en 2019).



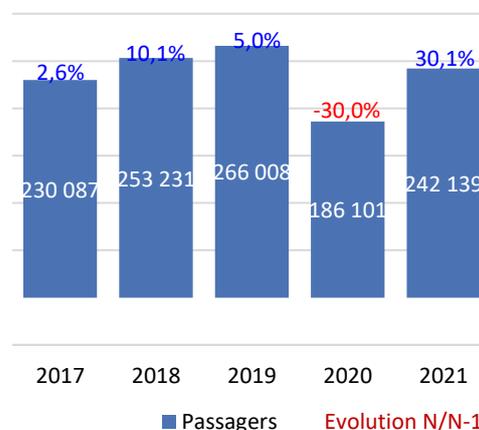
// La croisière

Après une année 2019 où le port de Brest avait enregistré 42 598 passagers pour 19 escales, seules 12 escales ont eu lieu en 2021 transportant 6286 passagers. Les conséquences de la crise sanitaire et les restrictions de déplacement associées ont eu un impact sur l'activité croisière qui peine à repartir.

// La desserte des îles



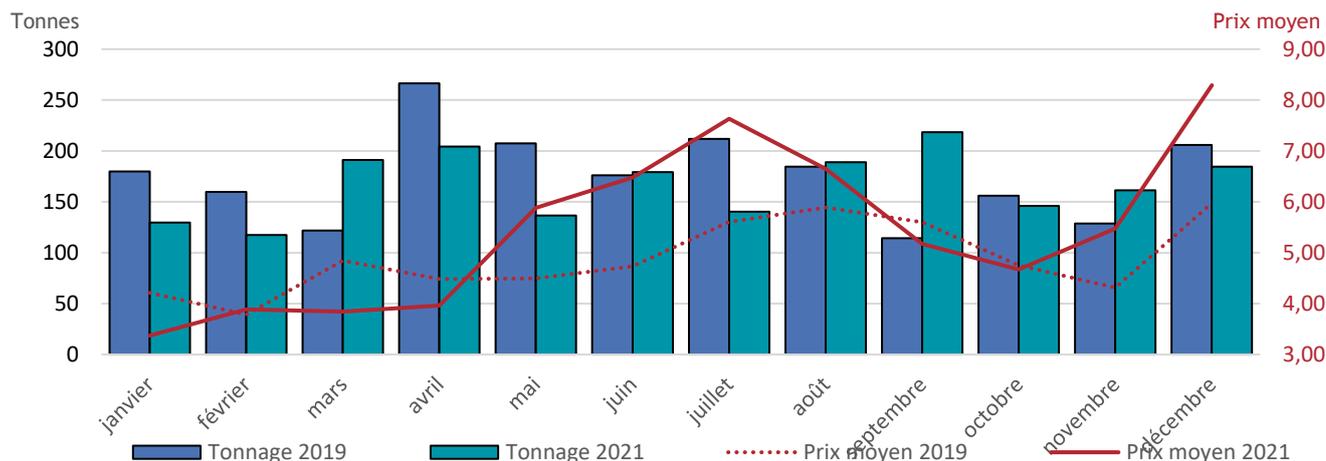
Graph 18 - Brest : Evolution des dessertes de 2019 à 2021



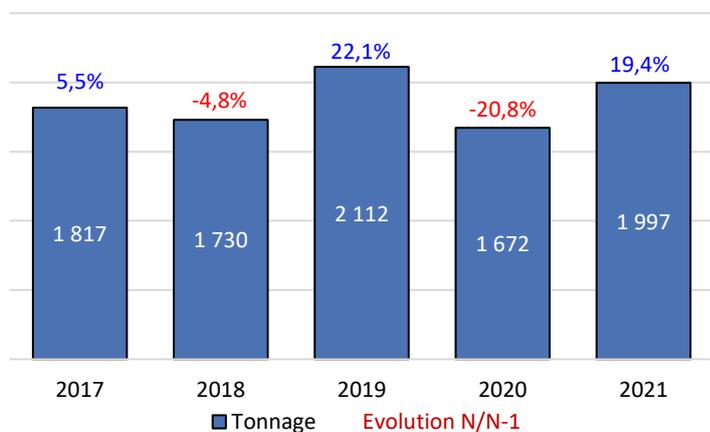
Graph 19 - Brest : Desserte Ouessant-Molène

En 2021, malgré le confinement du mois d'avril lié à la crise sanitaire le trafic de passagers vers les îles retrouve son niveau de 2019 avec 242 139 passagers contre 266 008 en 2019, soit 1 % de moins, mettant un frein à la tendance à l'augmentation des trafics constatées entre 2016 et 2019.

// La pêche



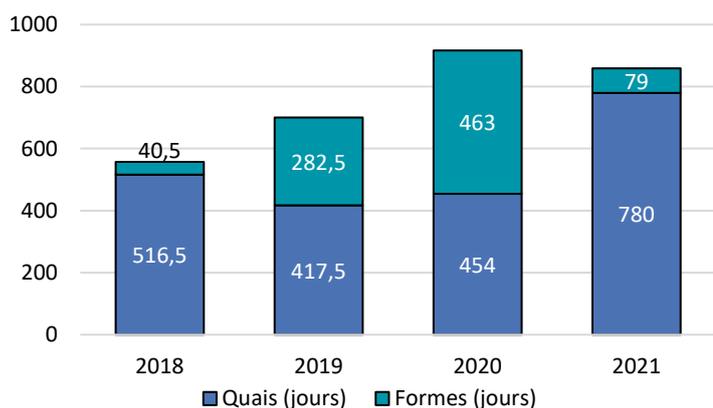
Graph 20 - Brest : Pêche - Tonnage et prix moyen



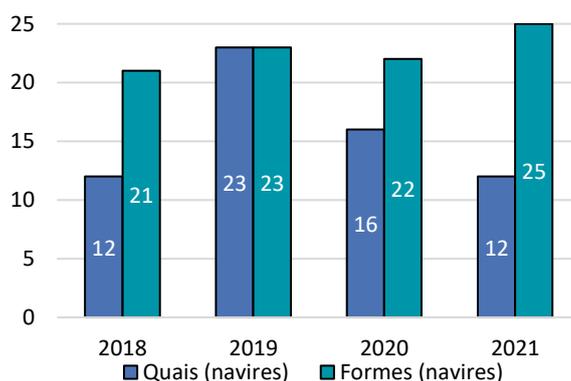
Graph 21 - Brest : Evolution de la pêche sur 5 ans

En 2021, 1 997 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 5,48 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Brest. Si les tonnages sont en léger recul par rapport à 2019 (-144 Tonnes soit -5%) le prix moyen évolue de 12%, notamment grâce aux ventes de homard et de langouste.

// La réparation navale



Graph 22 - Brest : Nombre de jours de réparation à quai ou dans les formes



Graph 23 - Brest : Nombre de navires à quai ou dans les formes

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

En 2021 ce sont 37 navires qui ont utilisés pendant 859 jours les quais et les formes de Brest.

En 2021, avec 79, le nombre de jours de réparation à quai enregistre un net recul par rapport à 2019 (-203,5 jours) contrairement au nombre de jours de réparation dans les formes qui augmente de 364 jours. Ceci s'explique entre autre par le démantèlement de navires ventouses et du sous-marin Agosta.

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

Synthèse :

Après une année 2020, marquée par la pandémie, le port de Brest retrouve son niveau de 2019, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Si les produits pétroliers et l'agro-alimentaire constituent l'activité dominante du port, les activités liées à l'économie circulaire ont le vent en poupe avec l'exportation de ferraille et de déchets. Avec le terminal EMR, Brest développe une nouvelle activité.

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 de réparation dans les formes croître, ce qui témoigne d'un dynamisme de la filière.

En revanche, l'activité croisière, comme dans les autres ports français peine à redémarrer.

Les liaisons de passagers vers les îles sont en léger recul par rapport à 2019. Cette baisse fait suite à la période de confinement du printemps 2021.

Enfin, l'activité pêche reste inférieure à celle de l'année 2019 dont les tonnages avaient été particulièrement élevés, mais en compensation, le prix de vente à la tonne est très élevé.

3.

Le port de commerce de Lorient

Chiffres clés 2021

- Marchandises : 2 622 491 Tonnes
- 497 escales
- Nombre de croisiéristes : 0

2021 en Bref

Démolition de la friche Cobral (port de commerce)

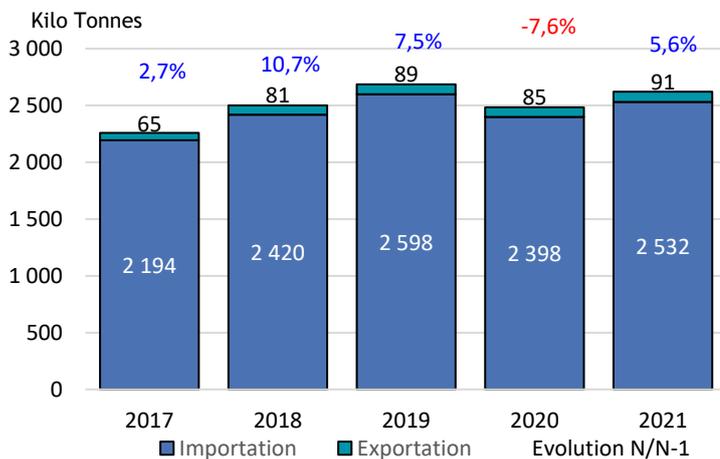
La Région Bretagne et Lorient agglomération, financeront un nouvel élévateur à bateau de 800 T pour Lorient Keroman.

Une nouvelle unité de traitement de l'eau de mer au port de Keroman.

Le port de pêche de Lorient reste le 1^{er} port de pêche breton et conserve sa 2^{ème} place au rang national après le port de Boulogne.

// L'évolution globale

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



Graph 24 - Lorient : Evolution du tonnage sur 5 ans

Après une baisse sensible du trafic en 2020, liée à la crise de la COVID, le port de Lorient termine l'année avec un tonnage de marchandises traitées de 2 622 491 tonnes, et revient sensiblement à son niveau de 2019.

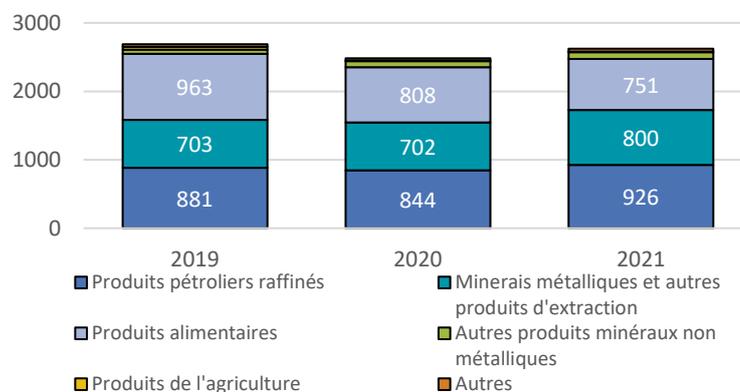
Le volume de marchandises traitées est inférieur de -2.4 % par rapport à 2019).

Lorient reste essentiellement un port d'importation.

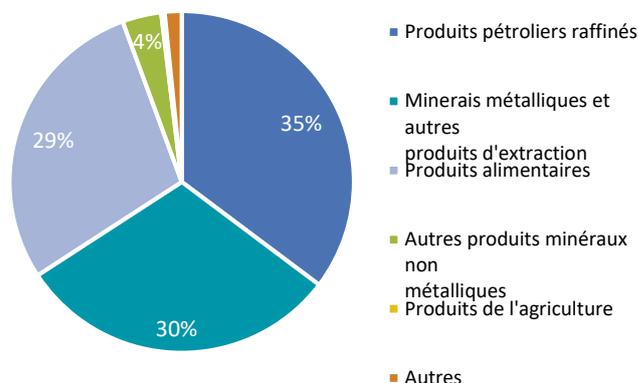
En 2021, les exportations ne représentent que 3,5 % du trafic portuaire. Elles sont principalement constituées de minéraux brut (39 068 tonnes de pierres, sables, argile) et de matériaux de recyclage (39 210 tonnes de pneus usagés). Les trafics de nutrition animale, de matériaux de construction et d'hydrocarbure, représentent 96 % 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.



Graphique 25 - Lorient : Evolution des tonnages



Graphique 26 - Lorient Répartition des tonnages en 2021

• Les produits pétroliers

Avec 35 % du trafic global, les produits pétroliers restent la catégorie de marchandises la plus importante du port de Lorient. En 2021, le trafic de produits pétroliers est en augmentation (+ 5 %).

Les importations de gazole progressent de 3,6 % avec 21 KT supplémentaires comme celles de produits pétroliers raffinés qui augmentent de 7,7 % soit 23 KT. Le port de Lorient a bénéficié de la fermeture temporaire de la raffinerie de Donges.

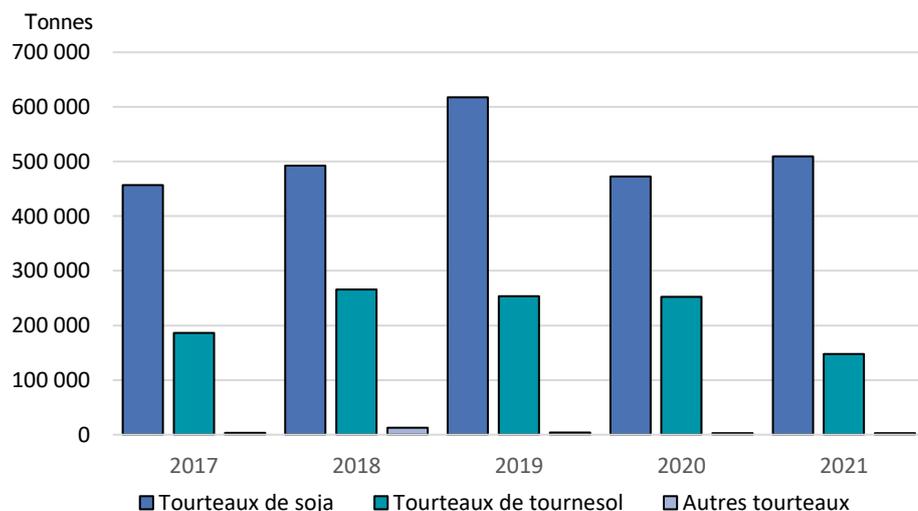
• Les minerais, minéraux et matériaux de construction

Après les produits pétroliers, les minerais métalliques et autres produits d'extraction et les matériaux de construction se place en 2^{ème} position des échanges sur le port de Lorient. Ils totalisent 34 % du trafic global du port et sont en hausse de 14 % soit 170 KT et soulignent la reprise du secteur du bâtiment.

Cette progression s'explique par la hausse de 13 % des extractions de sable (+88 KT) et du trafic des ciments (+33 KT) qui augmente de 54 %.

• Les denrées alimentaires et fourrages

Avec 29 % du trafic global du port, le trafic des produits alimentaire est en recul de -7 % avec 57 KT de moins qu'en 2020. L'absence de tourteaux en provenance d'Ukraine n'a pas été compensé et a impacté le trafic.



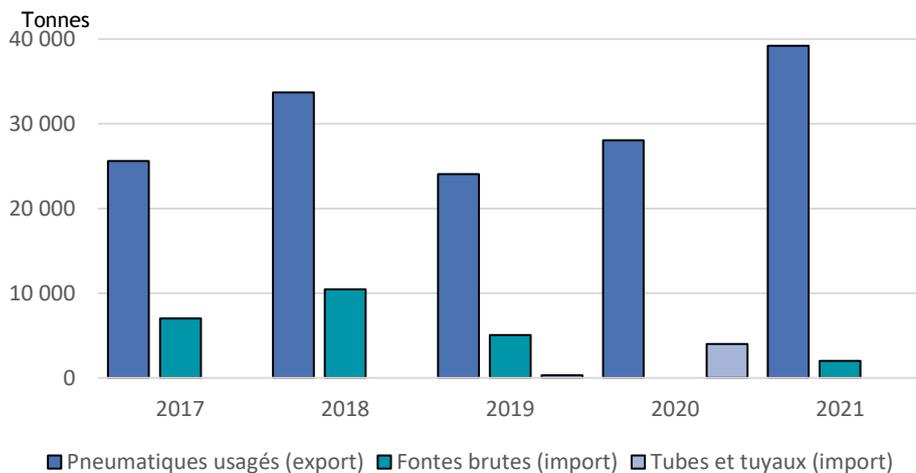
Graphique 27 - Lorient : Evolution du tonnage des tourteaux

Le trafic des tourteaux est en recul de -24 %, soit 2014 KT.

Les importations de tourteaux de soja sont en diminution de 108 KT (-17 %), ceux de tournesol diminuent de 105 KT (-42 %).

• Les produits métallurgiques

Les importations de métaux de base sont en recul de 62 % (-3 KT) et les exportations de matières premières secondaires enregistrent une hausse de 47 % (+13 KT) de plus constitués de pneumatiques usagés à destination des ports du Maroc.



Après un trafic nul les importations de fontes reprennent doucement en 2021 (2 KT)

Les exportations de pneus qui servent de combustibles dans les cimenteries marocaines, enregistrent une hausse de 63 %, soit +15 KT.

Graphe 28 - Lorient : Evolution du tonnage des produits métallurgiques

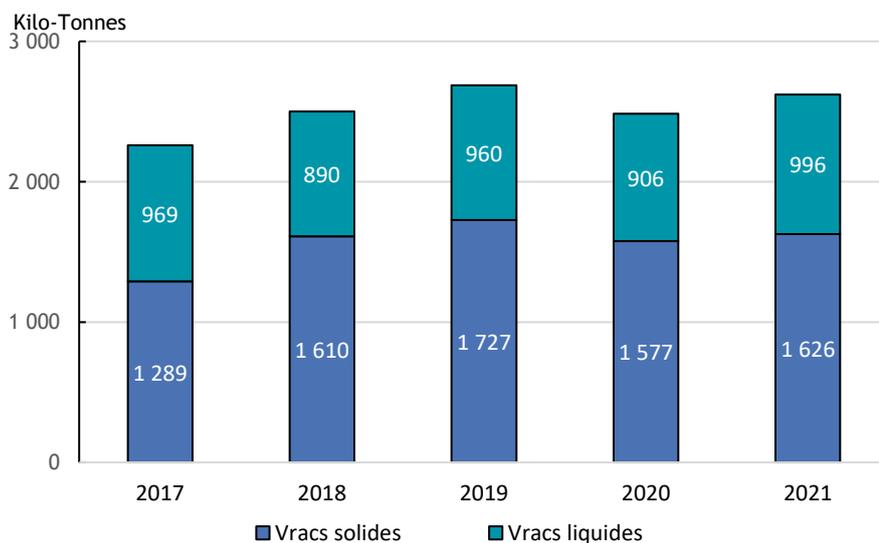
• Les produits de l'agriculture

Comme en 2020, il n'y a pas eu de trafic de céréales en 2021.

Initiées en 2018, les exportations de copeaux de bois à destination de la Suède diminuent de -66 % pour atteindre 2.3 KT. Cependant depuis 2020 des exportations sont effectuées vers le Portugal, en 2020 le trafic était de 3 KT, il est doublé en 2021 et atteint 6KT.

Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

// Les conditionnements



La répartition entre vrac solides (62 %) et liquides (38 %) reste stable.

Graphe 29 - Conditionnement au port de Lorient

// Les origines et destinations

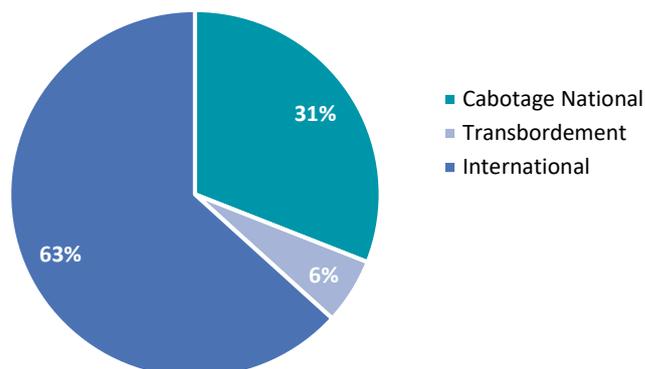
Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Lorient avec les ports français de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

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 l'appellation "international".

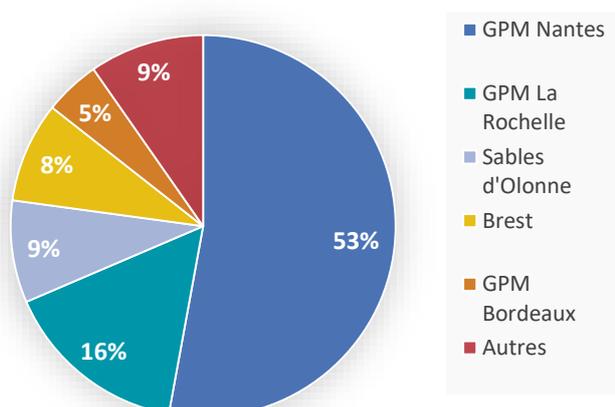
Sur le port de Lorient :

- Le trafic interportuaire français représente 31 % des trafics enregistrés par le port de Lorient.
- 69 % des marchandises traitées provient ou est à destination de ports étrangers.

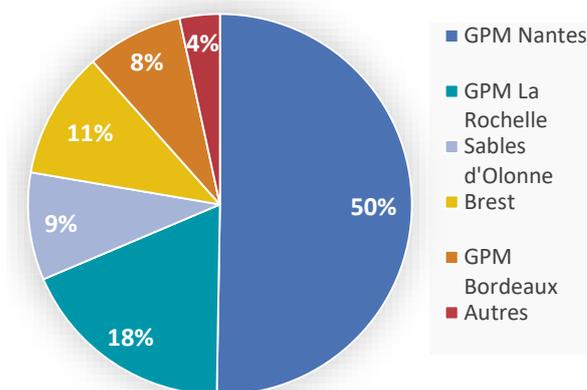


Graphe 30 - Lorient : Echanges 2021

• Le cabotage national



Graphe 31 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2021



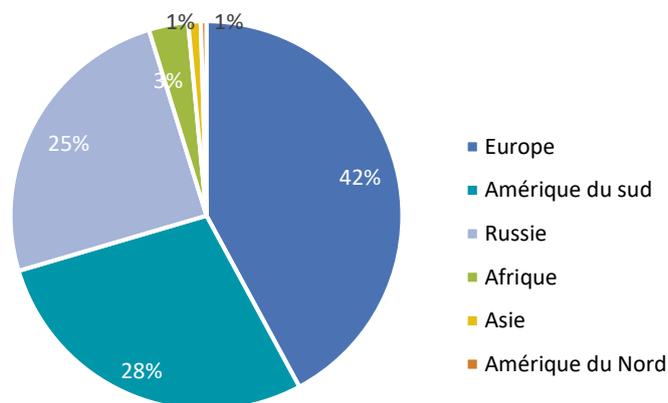
Graphe 32 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2019

Le **Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire** avec 364 KT de marchandises est le **1^{er} port** d'échanges avec Lorient. Les marchandises échangées avec le GPM Nantes St Nazaire, en hausse de 6 % (+ 20 KT) sont constituées de sables.

Malgré un recul de 17 KT (-14 %) des marchandises traitées, le **Grand Port Maritime de La Rochelle**, conserve sa **2^{ème} place** de partenaire du port de Lorient avec 107 KT de marchandises importées. Le sable représente 89 % des marchandises et les produits agro-alimentaires 11 %.

• Les échanges internationaux

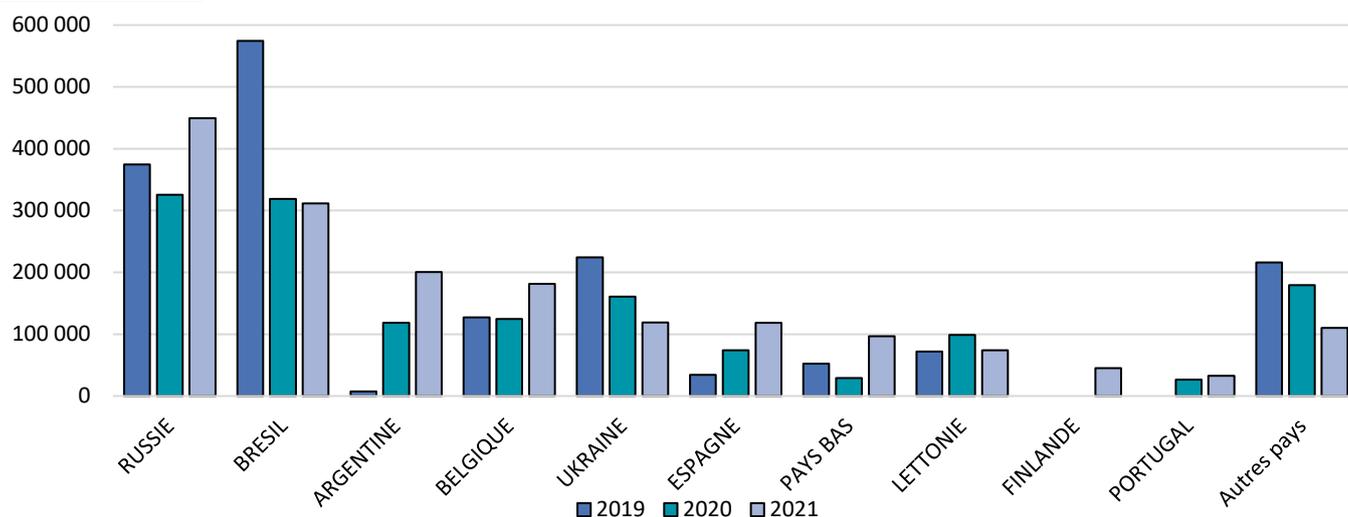
Les données contenues dans ce chapitre traitent des marchandises en provenance ou à destinations de pays étrangers. Elles prennent en compte les marchandises issues du transbordement.



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.

Graph 33 - Lorient : Répartition des échanges internationaux

Les importations



Graph 34 - Lorient : Evolution des importations

▪ La Russie

Avec une hausse des importations (+20 %), la **Russie** conserve la 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient. Elles sont constituées de *produits pétroliers* dont 86 % de Gazole.

▪ Le Brésil

Entièrement constituées de *produits agro-alimentaires* (Tourteaux de soja) les importations en provenance du **Brésil** sont en recul de 262 KT (-46 %). Le **Brésil** conserve la 2^{ème} place dans le liste des pays qui échangent avec le port de Lorient.

▪ L'Argentine

Le trafic de *tourteaux* avec l'**Argentine** est en constante progression depuis 2019. En 2019, l'Argentine n'en exportait qu'un peu plus de 7 KT, en 2021 ce sont 200 KT qui ont été débarquées au port de Lorient provenant principalement du port de San Lorenzo. Les *tourteaux* se répartissent en 178 KT de *tourteaux de soja* et 22 KT de *tourteaux de tournesol*.

▪ La Belgique

Les importations en provenance de **Belgique** progressent de 43 %. Les *produits pétroliers* représentent toujours 98 % des marchandises échangées et proviennent du port d'**Anvers**.

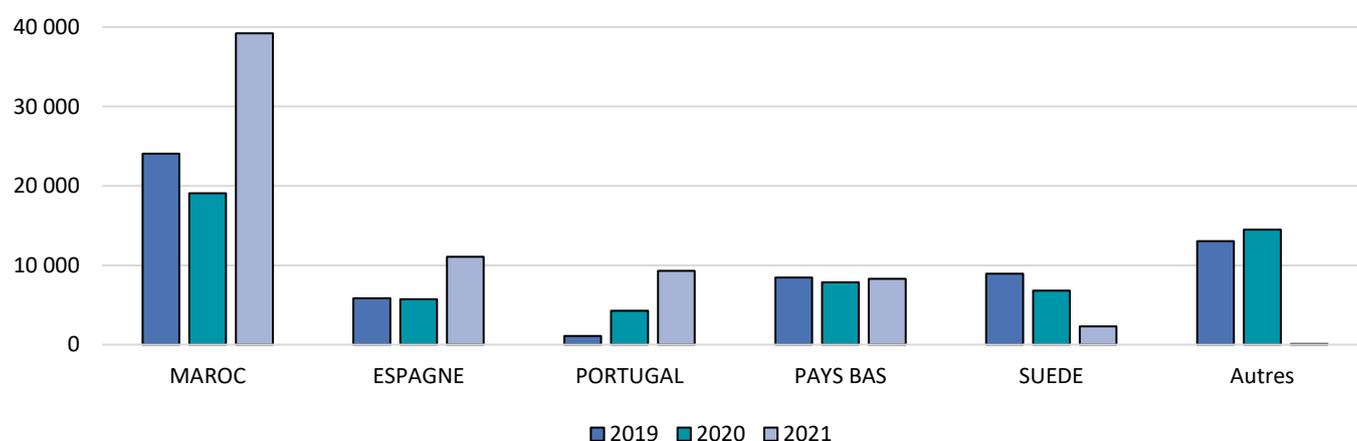
▪ L'Ukraine

En 2021, les importations de *tourteaux de tournesol* en provenance d'**Ukraine** ont reculé de 72 KT soit -38 %. Elles constituent 98 % du trafic en provenance d'**Ukraine**.

▪ L'Espagne

L'**Espagne** avec 119 KT de marchandises importées prend la 6^{ème} place des pays qui échangent avec le port de Lorient. Les importations de *ciment*, initiées en 2020 vers le port de Carboneras, atteignent 93 KT soit 30 KT (47 %) de plus qu'en 2020. Le ciment représente 81 % des marchandises traitées.

Les exportations



Graphe 35 - Lorient : Evolution des exportations

▪ Le Maroc

Constituées de *pneumatiques usagés* les exportations vers le **Maroc** à destination des ports de **Casablanca**, et **Tanger** sont en hausse de 63 % (+ 15 KT).

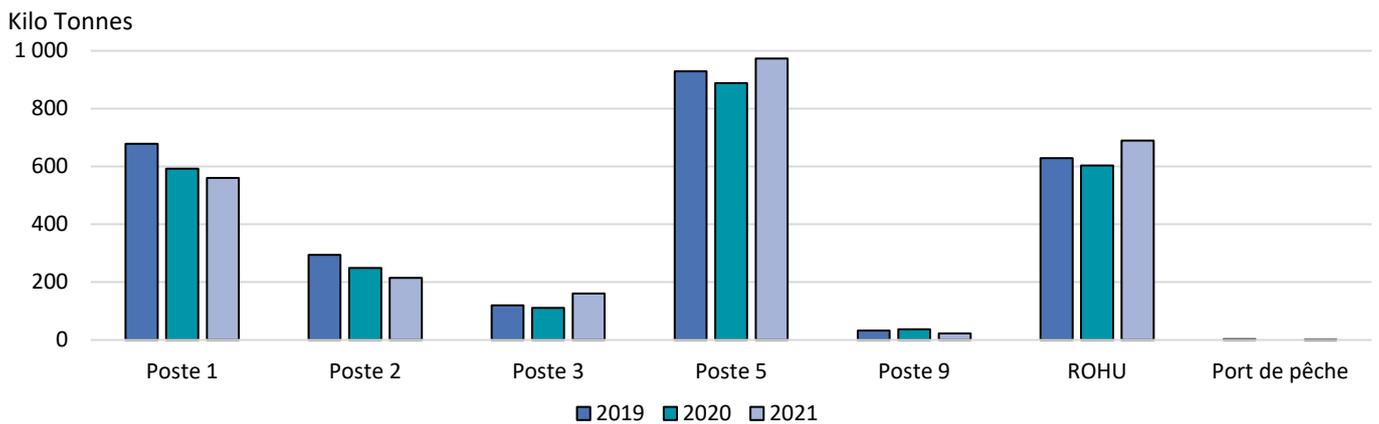
▪ L'Espagne

Le kaolin à destination du port de **Castellon** en **Espagne** augmente de 89 % pour atteindre 11 KT.

▪ Le Portugal

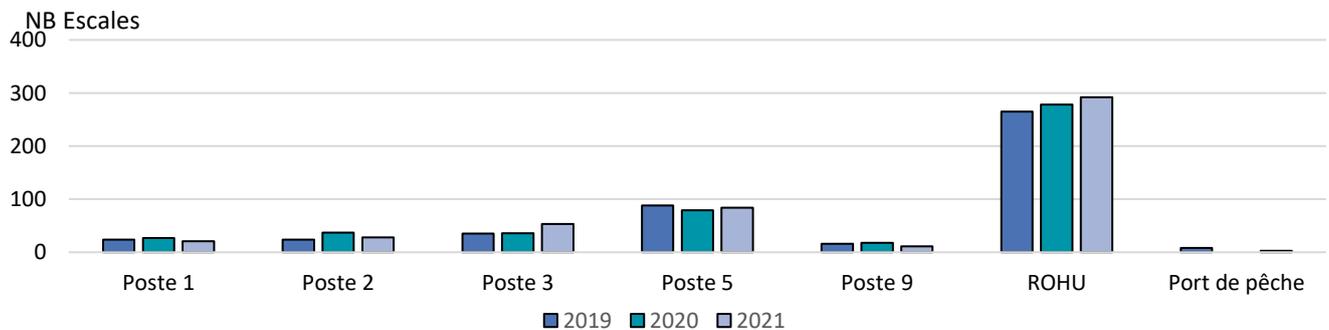
Avec plus de 6 KT exportées les *Produits sylvicoles* ont doublé depuis 2020. Ils constituent les 2/3 des marchandises échangées avec le **Portugal** et le port d'**Aveiro**.

// Les postes à quai



Graphe 36 - Lorient : Evolution du tonnage par poste à quai

Le nombre d'escale augmente de 8 % alors que les volumes traités reculent de 2.4 %.
En moyenne, une escale au port de Lorient génère un transit de près de 5 200 tonnes de marchandises.



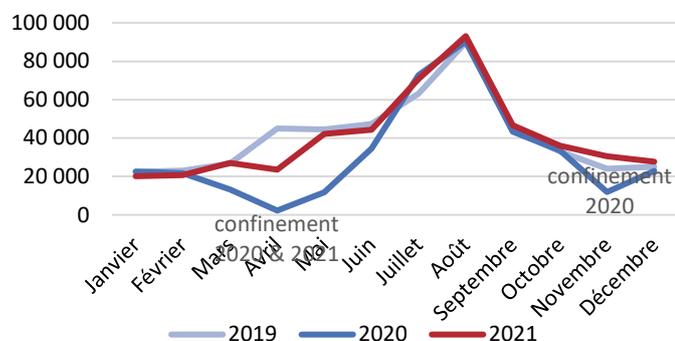
Graphe 37 - Lorient : Evolution du nombre d'escales par poste à quai



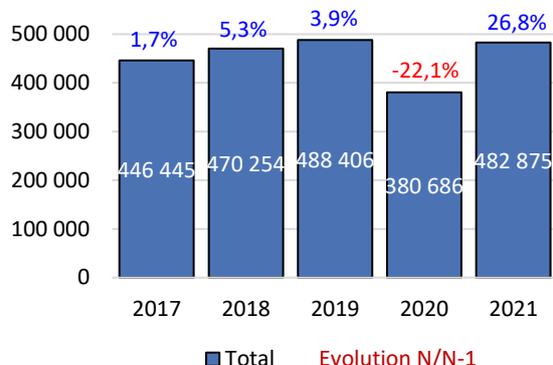
// La croisière

Conséquences de la crise de la COVID 19, et comme en 2020, le port de Lorient n'a pas accueilli de croisiériste en 2021.

// La desserte des îles



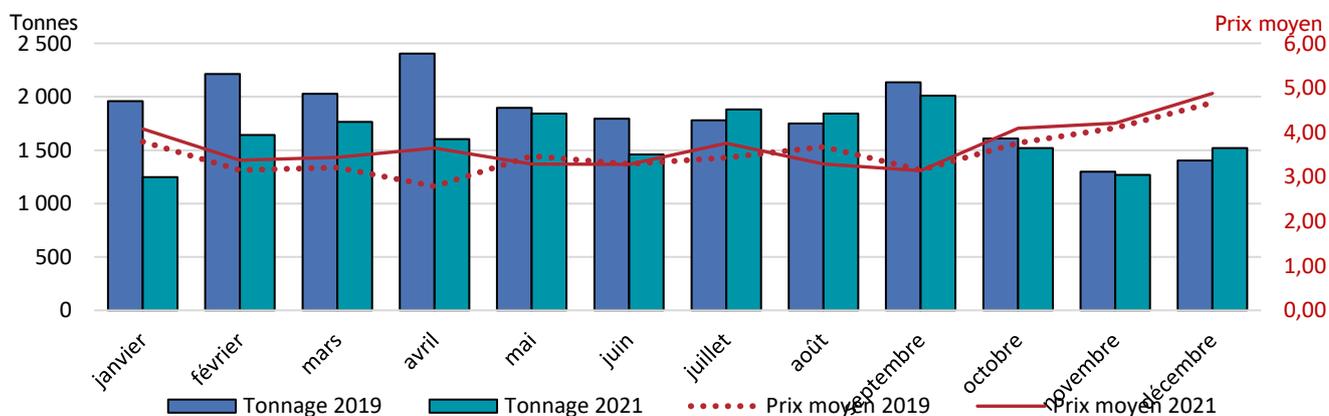
Graphe 38 - Lorient : Evolution des dessertes de 2019 à 2021



Graphe 39 - Lorient : Desserte Groix

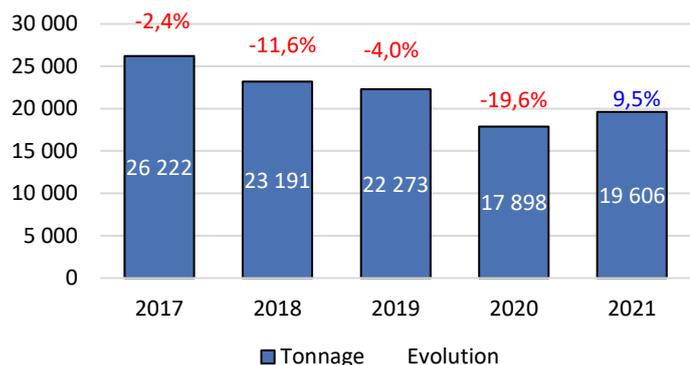
En 2021 la ligne **Lorient-Groix** a pratiquement retrouvé son niveau de fréquentation d'avant la crise sanitaire de la COVID-19 et a accueilli **482 875** passagers soit une baisse de 1 % par rapport à 2019. Le confinement du printemps 2021, a eu un impact moindre sur le transport de passagers que celui de 2020.

// La pêche



Graphe 40 - Lorient : Tonnage et prix moyen

19 606 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de **3,66 €** le kilo, ont été débarquées à la criée du port de Lorient, en baisse de 12 % par rapport à 2019 (**22 273** tonnes pour un prix moyen de **3,54 €** le kilo).

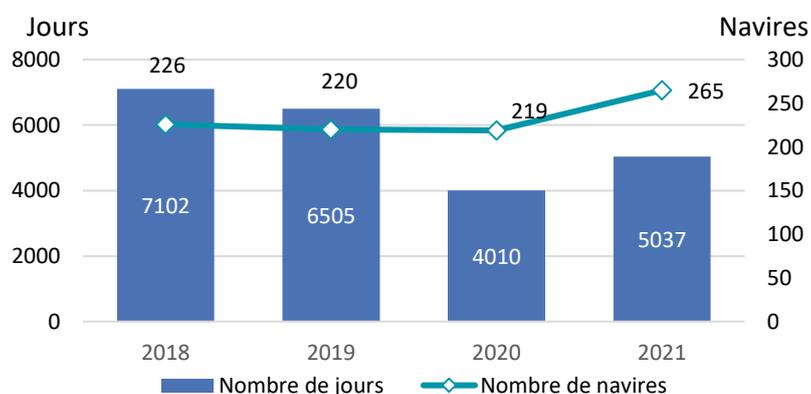


Graphe 41 - Lorient : Evolution de la pêche sur 5 ans

La pêche semble repartir après l'année 2020 où les confinements successifs et la fermeture des restaurants ont fortement impacté l'activité.

Le port de Lorient reste le premier port de Bretagne devant Le Guilvinec, et conserve sa 2^{ème} place au rang national derrière Boulogne qui avec 28 459 T et un prix moyen de 2,58 €/Kg conserve la 1^{ère} place.

// La réparation navale



Graphe 42 - Lorient : Nombre de jours et navires en réparation

Le port de Lorient dispose de l'un des **élévateurs à bateaux** les plus puissants d'Europe. D'une capacité de **650 tonnes** il peut intervenir toute la journée sans contrainte de marée.

En 2021 ce sont 265 navires qui ont été hissés sur le terre-plein pour 5037 jours de réparation au port de Lorient-Keroman.

Synthèse :

Après une année 2020, marquée par la pandémie, le port de Lorient retrouve presque son niveau de 2019, tant à l'importation qu'à l'exportation.

Les produits pétroliers représentent l'activité dominante du port.

La réparation navale continue sa progression, tant en nombre de jours que de navires.

En revanche, l'activité croisière, comme dans les autres ports français peine à redémarrer.

Les liaisons de passagers vers les îles sont en léger recul par rapport à 2019. Cette baisse fait suite à la période de confinement du printemps 2021.

Enfin, l'activité pêche enregistre une baisse 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 2021

- Marchandises : 1 051 642 Tonnes
- 642 escales
 - 319 marchandises
 - 323 ferries
- Passagers ferries : 116 794
- Croisiéristes : 6 875

2021 en Bref

Installation du nouveau pont tournant sur l'avenue L Martin, devant Intra-Muros

St- Malo se dote d'une trémie dépoussiérée prévue pour capter les poussières lors du déchargement des navires.

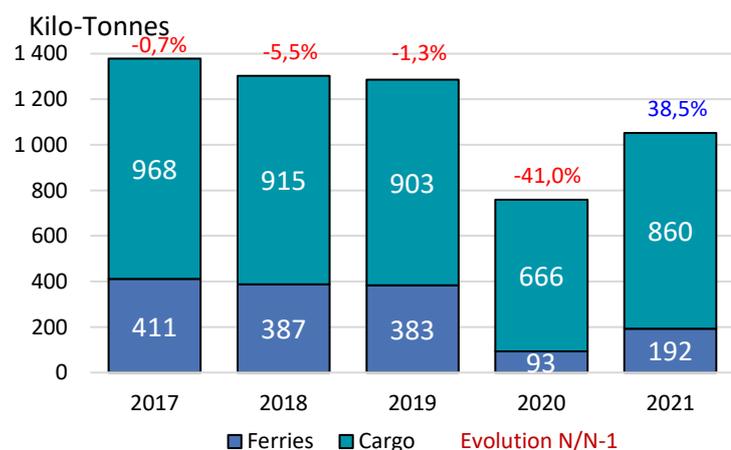
Les liaisons ferries au 1^{er} semestre ont été quasi inexistantes mais les autres activités ont connu des trafics en rétablissement, voire en hausse.

// L'évolution globale

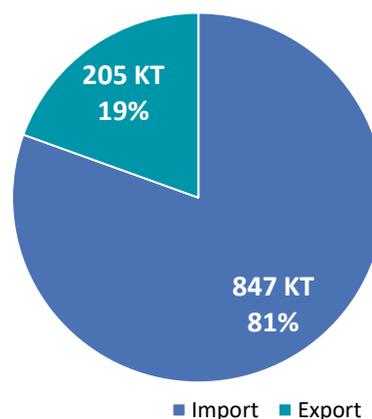
Depuis 2019, le port de Saint-Malo, a enregistré une baisse de son trafic de -18.2 % soit 234 KT en moins.

Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire ont eu un fort impact sur l'activité du port de Saint Malo. Cette baisse est essentiellement subie par les marchandises transportées par ferries qui chutent de -191 KT soit près de -50 %. Le trafic de marchandises transportées par cargos reste stable avec une diminution de -5 % soit 43 KT.

• L'évolution globale



Graphe 43 - St-Malo : Evolution du tonnage sur 5 ans



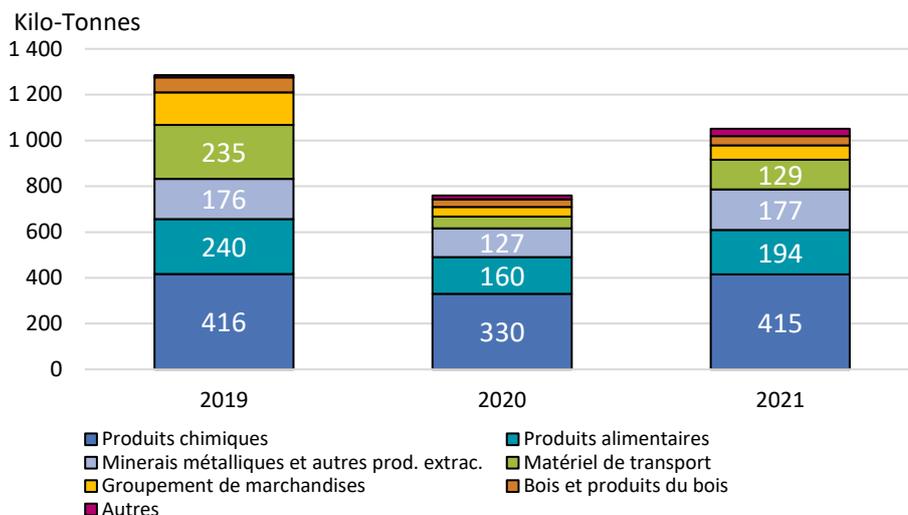
Graphe 44 - St-Malo : Répartition des importations / exportations

Avec 847 KT, les importations représentent 81 % du tonnage global du port.

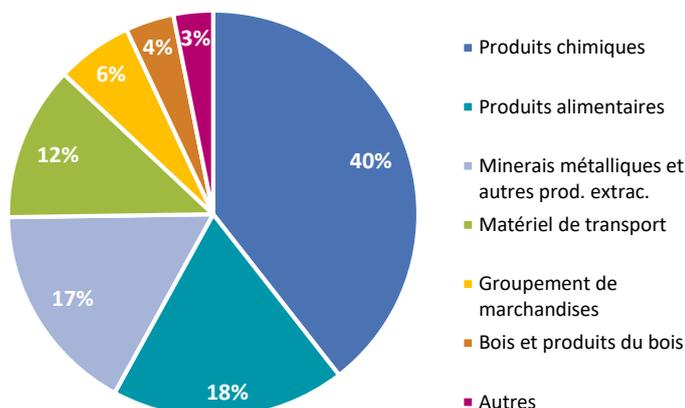
Les exportations avec 205 KT représentent 15 % du tonnage global du port. Elles sont en baisse de -21 %.

// 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 :



Graphe 45 - St-Malo : Evolution des tonnages par marchandise



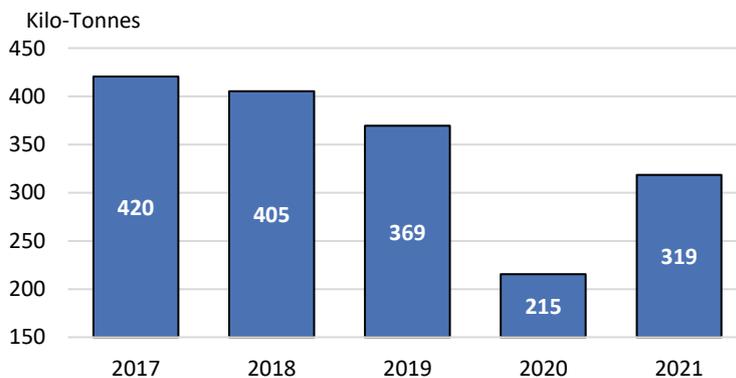
Graphe 46 - St-Malo : Répartition des tonnages en 2021

▪ Les engrais et produits chimiques

Au port de Saint-Malo, le trafic des engrais et produits chimiques reste stable et conserve la 1^{ère} place des marchandises traitées par le port de Saint-Malo.

Les importations d'**engrais** diminuent de - 22 %, soit de 58 KT. Cette décroissance tendancielle s'observe depuis quelques années (cf. graphe ci-après).

Les entrées de **coquilles brisées** (amendement calcaire) sont en recul de -90 % soit -70 KT.

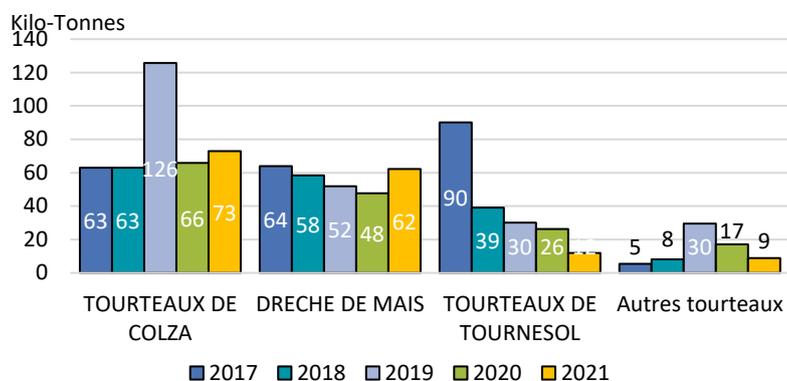


Graphe 47 - St-Malo : Evolution du trafic des engrais sur 5 ans

▪ Les produits agro-alimentaires

Les denrées agro-alimentaires et fourrages affichent une diminution de -13 % soit -31 KT (mais stable par rapport à 2020).

Les importations de tourteaux affichent une baisse de 47 % soit -81 KT.

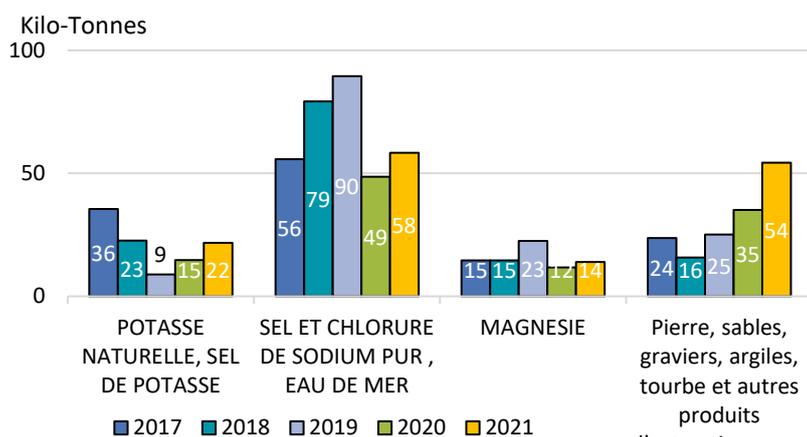


Les importations de tourteaux sont en recul contrairement à celles des drèches de maïs de colza qui enregistrent une hausse de 20 % soit 10 KT.

Graphe 48 - St-Malo - Evolution du trafic des tourteaux sur 5 ans

▪ Les produits d'extraction (hors engrais)

Après une baisse en 2020 les tonnages de la, Minerais et autres produits d'extraction, retrouvent leur niveau de 2019.



Graphe 49 - St-Malo : Evolution des produits d'extraction sur 5 ans

Le sel est en recul de -35 % et ne représente plus la part la plus importante de cette classe de marchandise.

Les minéraux bruts (phosphate naturel brut et potasse naturelle) enregistrent une hausse de 3.8%.

Les autres produits d'extraction, enregistrent la plus forte hausse avec 29 KT supplémentaires soit une augmentation de 116 %.

Le sable de mer débarqué par le "Côtes de Bretagne" représente 65 % des produits d'extraction.

▪ Les produits du bois

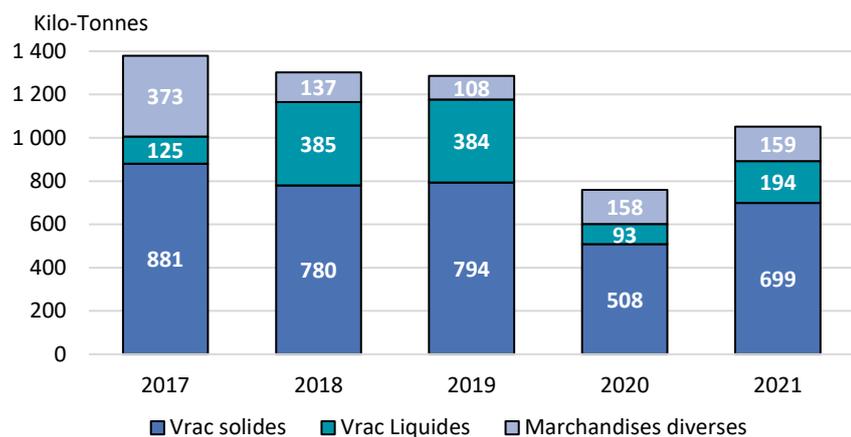
Comme les autres marchandises, les importations de bois sont en net recul. Le trafic des produits du bois a diminué de - 39 % par rapport à 2019 et atteint 40 KT en 2021.

▪ Les matières premières secondaires

A l'inverse des marchandises importées, les exportations de déchets recyclables non dangereux sont multipliées par 3,5 pour atteindre près de 18 KT. Cette hausse s'explique par l'émergence d'une nouvelle filière, initiée en 2020, qui exporte des pneumatiques usagés vers le Maroc pour 12 KT.

Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

// Les conditionnements



Graphe 50 - Conditionnements au port de St-Malo

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

En 2019, elles représentaient 30 % du trafic marchandise contre 20 % en 2021.

Les vracs liquides représentent 15 % contre 8,5 % en 2019 du total des marchandises. Leur augmentation est due à la hausse des importations d'acide phosphorique en 2020 qui se confirme en 2021 (+47 % soit +51 KT).

La part des **vracs solides** est en hausse. Ils représentent 67 % du trafic marchandise, le trafic enregistre un recul de - 285 KT, qui s'explique par la baisse des importations de produits azotés (- 49 %) et de tourteaux (-34 %).

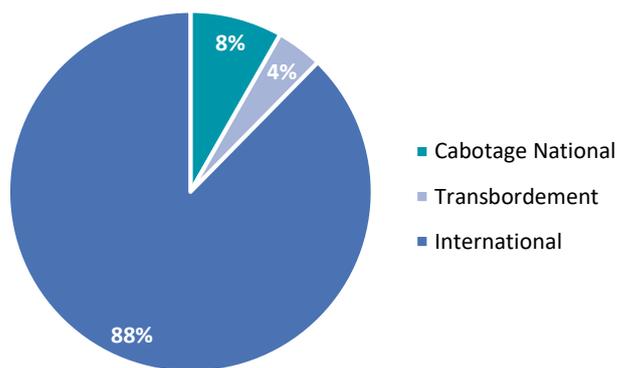
// Les origines et destinations

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.

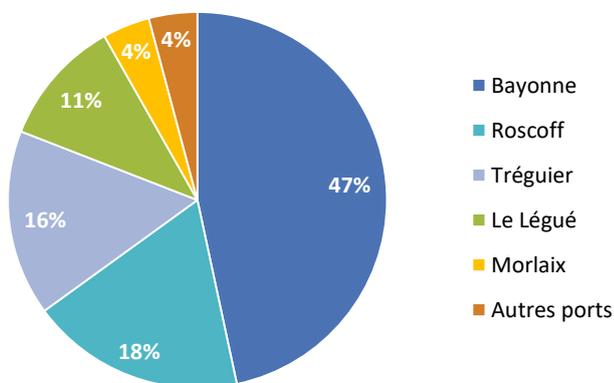
Les autres marchandises sont référencées sous l'appellation « **international** ».

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

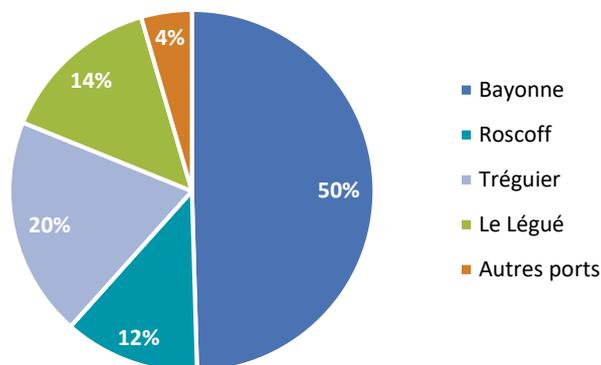


Graphe 51 - St-Malo : Echanges 2021

• Le cabotage national



Graphe 52 - St-Malo : Répartition des échanges nationaux en 2021

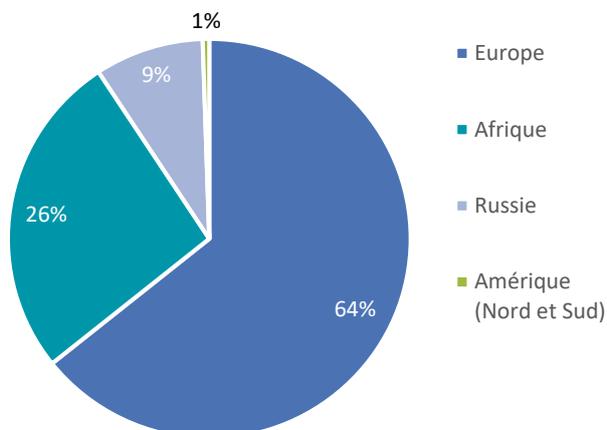


Graphe 53 - St-Malo : Répartition des échanges nationaux en 2019

Le cabotage national avec 86 KT représente 8 % des marchandises traitées. 76 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

Les produits azotés et les engrais représentent 40 % du trafic national et proviennent en majorité du port de Bayonne.

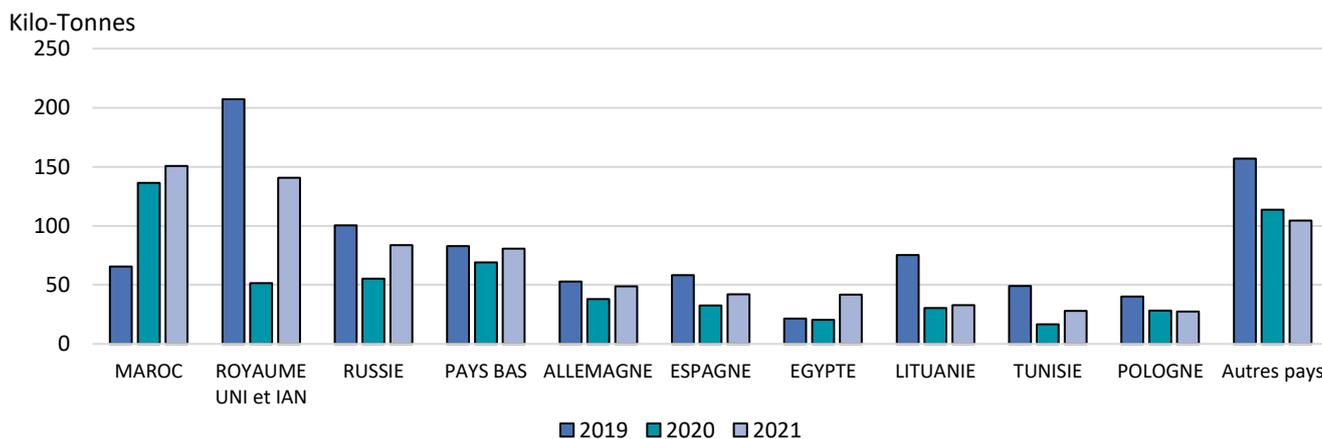
- **Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)**



L'Europe avec 64 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Malo. Le Royaume Uni, Iles anglo-normandes comprises en représente 26 %.

Graph 54 - St-Malo : Répartition des échanges internationaux

Les importations



Graph 55 - St-malo : Evolution des importations

- **Le Maroc**

Les importations en provenance du **Maroc**, des ports de Safi, Casablanca et Jorf Lasfar ont plus que doublé depuis 2019. Ils sont principalement constitués d'engrais et de produits chimiques de base. Le Maroc prend 1^{ère} place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint Malo au détriment du Royaume-Uni.

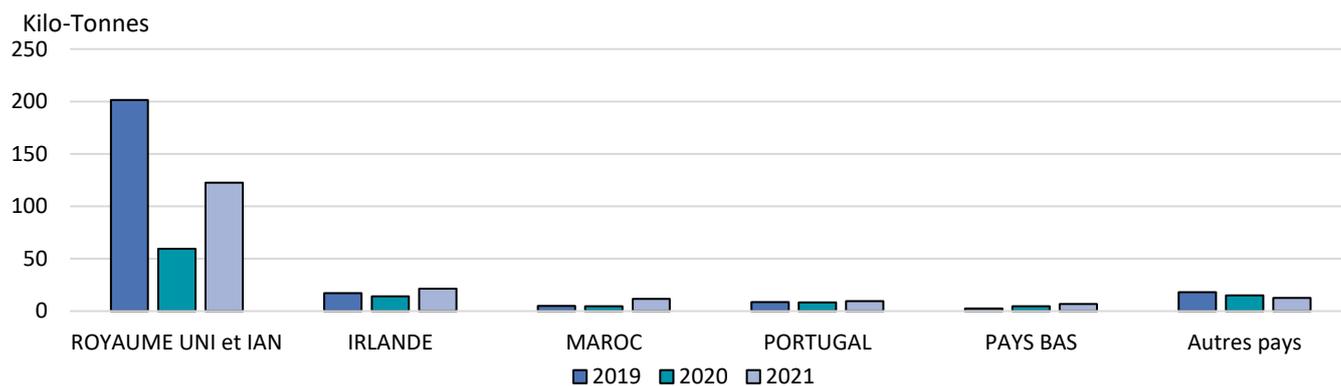
- **Le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes**

Le trafic ayant été fortement perturbé en 2020 par la crise de la COVID, le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes ont perdu leur 1^{ère} place de zone d'échange avec le port de Saint-Malo. Descendu à 51 KT en 2020 le trafic clôture à 141 KT, soit 66 KT de moins qu'en 2019 (-32) et prend la 2^{ème} place dans les pays qui échangent avec le port de Saint-Malo.

- **La Russie**

Après une baisse conséquente des trafics en 2020 (-45 KT), la Russie terminée à 84 KT soit -17 % par rapport à 2019. La chute du trafic marchandise s'explique essentiellement par la diminution des importations de bois de 13 KT.

Les exportations



Graphe 56 - St-Malo : Evolution des exportations

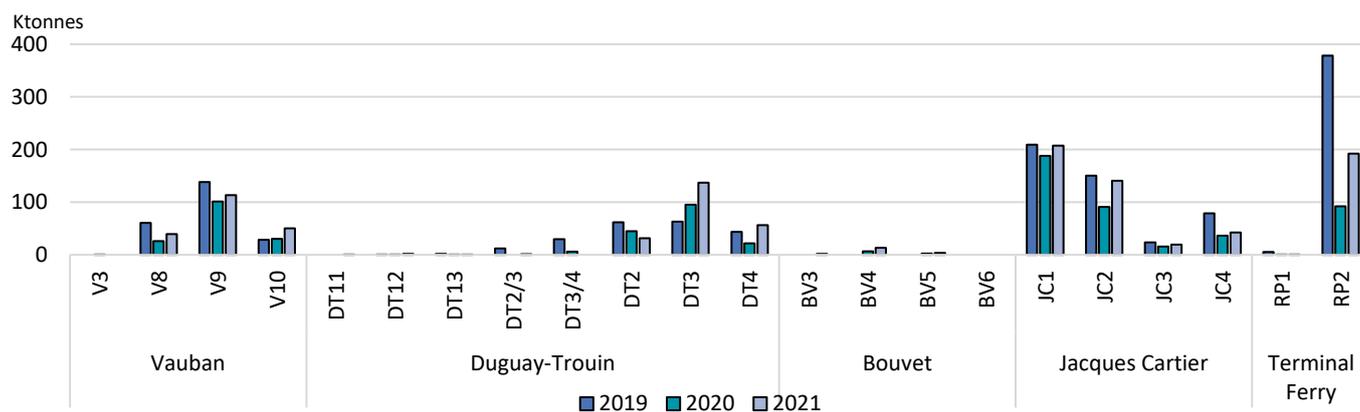
Le Royaume Uni

Malgré la crise sanitaire, et bien que les exportations aient diminué de 39 %, le **Royaume Uni** occupe toujours la 1^{ère} place, en exportation, dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint-Malo.

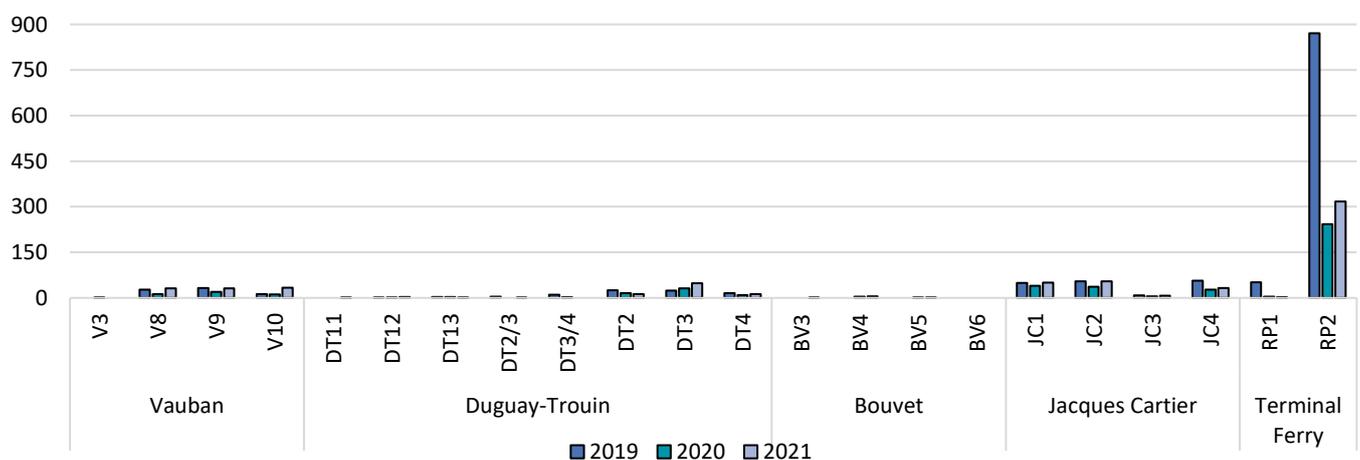
L'Irlande

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

// Les postes à quai



Graphe 57 - St-malo : Evolution du tonnage par poste à quai



Graphe 58 - St-Malo : Evolution du nombre d'escales par poste à quai

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)

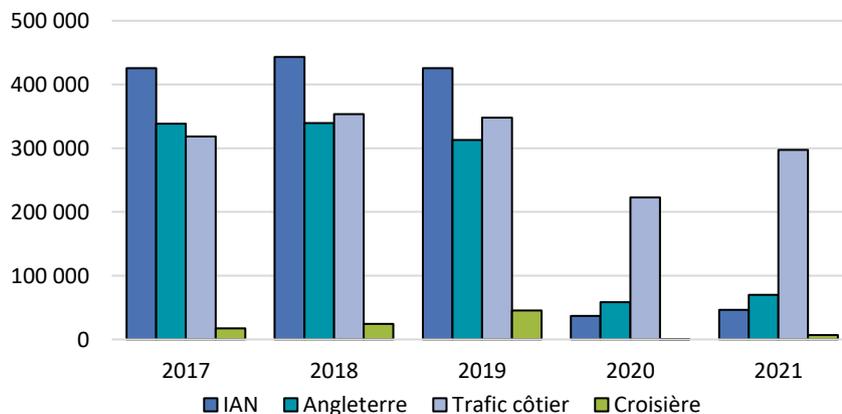
Ces quais accueillent tous types de trafics.

Le nombre d’escales au port de St-Malo a été divisé par 2 depuis 2019, mais le tonnage n’est en recul que de 18 %
 Le tonnage moyen de marchandises traitées par escale (hors ferries) est en recul par rapport à 2019 de 5 % (141 tonnes) et atteint 2 660 tonnes (le poids médian d’une escale est de 2529 T en 2021 contre 2500 T en 2019).
 Concernant les ferries, le tonnage moyen de marchandises traitées par escale évolue de 416 Tonnes en 2019 à 602 en 2021, soit une augmentation de 45 %.



// Les passagers

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



Graphe 59 - St-Malo :Evolution du nombre de passagers sur 5 ans

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 84 % (-90 % sur les liaisons vers les Iles Anglo-normandes et - 78 % pour celles vers l'Angleterre).

La nouvelle liaison mise en place en 2021 vers l'Irlande à partir du port de Saint-Malo n'a transporté que 107 passagers avant d'être supprimée.

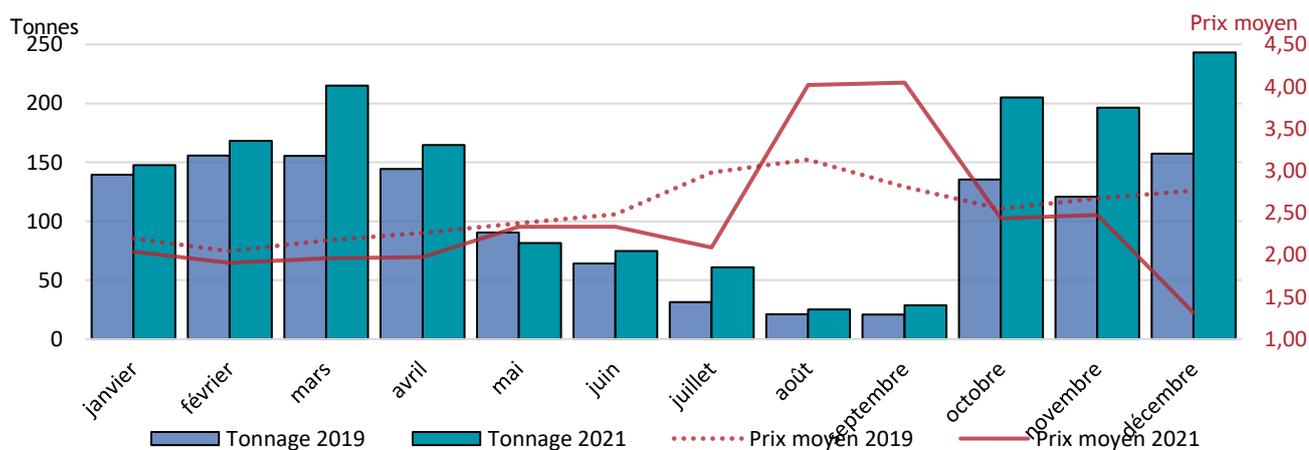
- **Le trafic côtier**

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 14,5 % (-50 613 passagers).

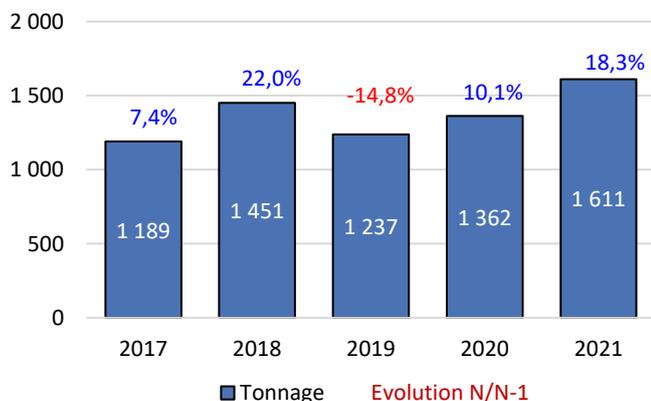
- **La croisière**

La croisière à Saint-Malo a elle aussi, été impactée par la crise sanitaire. Ce sont 6 875 croisiéristes qui ont fait escale à St Malo en 2021 soit -85 % par rapport à 2019 (544 en 2020).

// La pêche



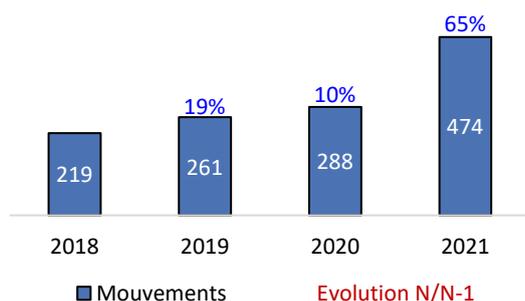
Graph 60 - St-Malo : Tonnage et prix moyen



Graph 61 - St-Malo : Evolution de la pêche sur 5 ans

En 2021, 1 611 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 2,10 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de St-Malo, en hausse de 30 % par rapport à l'année 2019.

// La réparation navale



■ Mouvements Evolution N/N-1
Grappe 62 - St-Malo : 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 2021 ce sont 474 mouvements qui ont été effectués par l'élévateur à bateaux, soit 2 fois 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.

Le trafic commerce hors ferries avec 860 KT retrouve presque son niveau de 2019 (922 KT).

La réparation navale continue sa progression en nombre de mouvements effectués par l'élévateur à bateaux.

L'activité croisière, comme dans les autres ports français peine à redémarrer.

Enfin, l'activité pêche continue sa progression et atteint son meilleur résultat en tonnage sur les 5 dernières années.

5.

Le port de commerce de Roscoff-Bloscon

Chiffres clés 2021

- Marchandises : 134 262 Tonnes
- 139 escales
 - 45 marchandises
 - 94 ferries
- Nombre de passagers : 50890

2021 en Bref

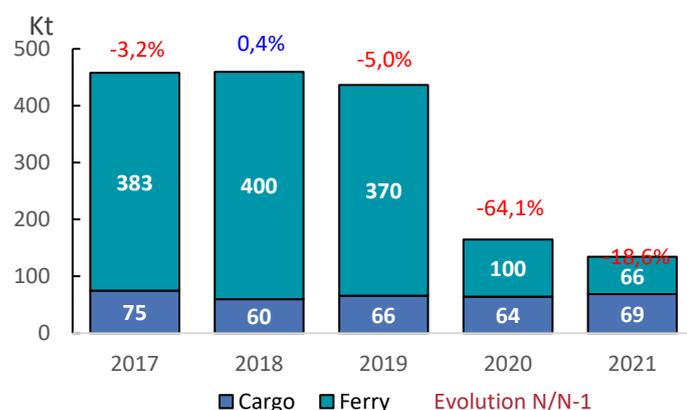
L'activité ferry a été très impactée par les conséquences de la pandémie, tant sur les passagers que sur les marchandises transportées.

L'activité commerce est cependant en hausse.

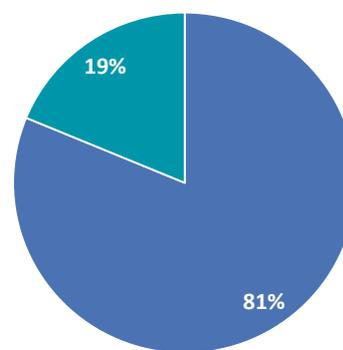
// L'évolution globale

Le port de Roscoff enregistre pour 2021 une baisse de 39 % par rapport à 2019 (-19 % par rapport à 2020) et termine l'année avec un total de 134 262 tonnes de marchandises traitées.

• L'évolution globale



Graphe 63 - Roscoff : Evolution du tonnage sur 5 ans



Graphe 64 - Roscoff : Répartition des Importations / Exportations

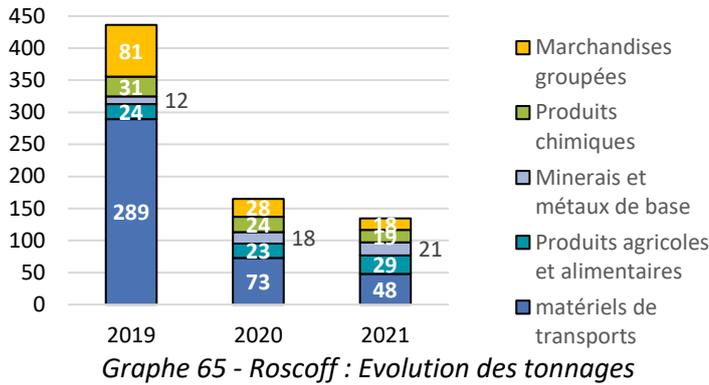
Les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire ont eu un fort impact sur l'activité du port de Roscoff-Bloscon.

Les liaisons par ferries n'ont été assurées que 8 mois en 2021, ce qui explique la baisse du trafic.

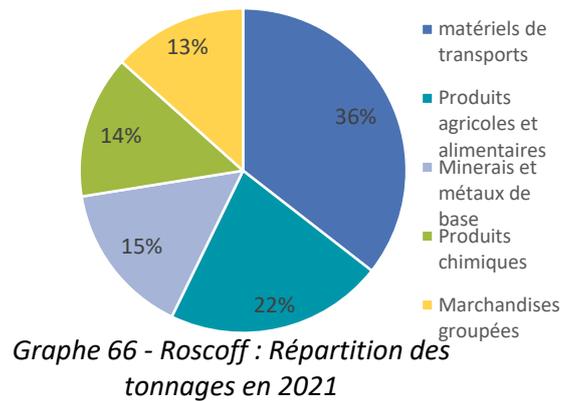
Le volume de marchandises transportées par cargos a augmenté à 69 KT soit une hausse de 3.7 % par rapport à 2019.

• Le détail des marchandises

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



Graphe 65 - Roscoff : Evolution des tonnages



Graphe 66 - Roscoff : Répartition des tonnages en 2021

Le trafic cargo est constitué de produits importés.

Les produits agricoles et alimentaires évoluent de + 22 %. On note des importations de 3,6 KT de céréales et les huiles et tourteaux augmentent de 7 %.

Les minerais et engrais enregistrent une baisse de 6 % soit 2,86 KT.

Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

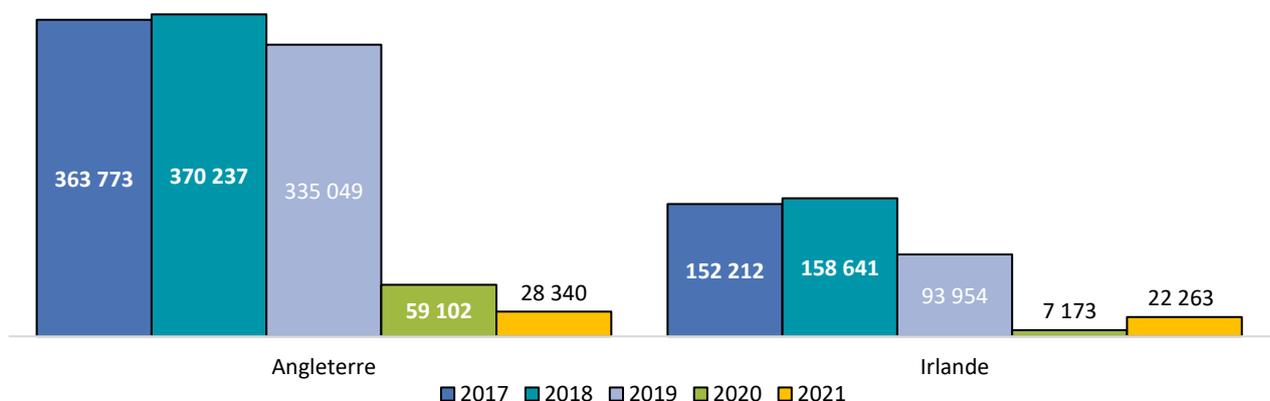
// Les passagers

Depuis 2019 le nombre de passagers transportés par ferries a chuté de 88 %. Les conséquences des mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire impactent fortement le trafic des passagers pour le port de Roscoff-Bloscon.

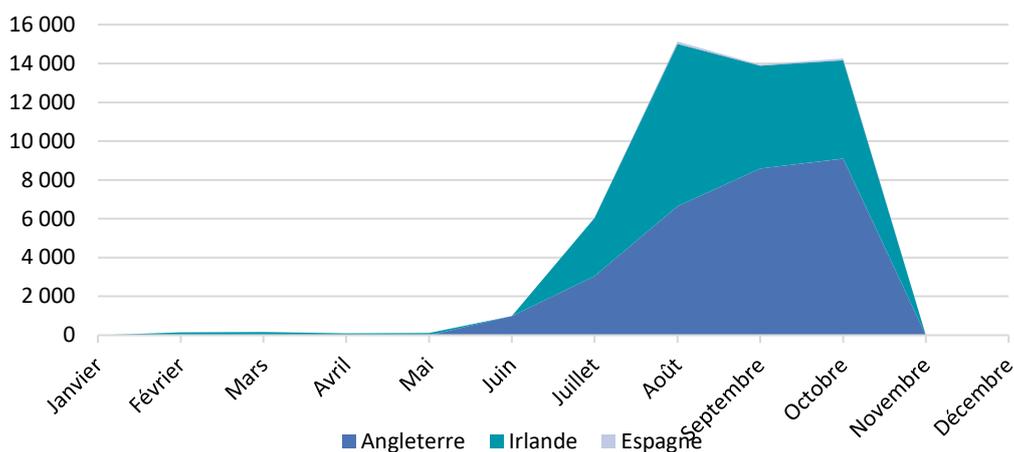
Le nombre de passagers transportés vers l'Angleterre a diminué de 91 % soit 306 709 passagers en moins. C'est la plus forte baisse.

L'Irlande, quant à elle, perd 71 691 passagers soit une baisse de 76 % par rapport à 2019.

En 2021, seulement 50 passagers ont été transportés par la Brittany Ferries à destination de l'Espagne contre 1102 en 2019. Ce sont 815 passagers de moins, soit une baisse de 74 %.

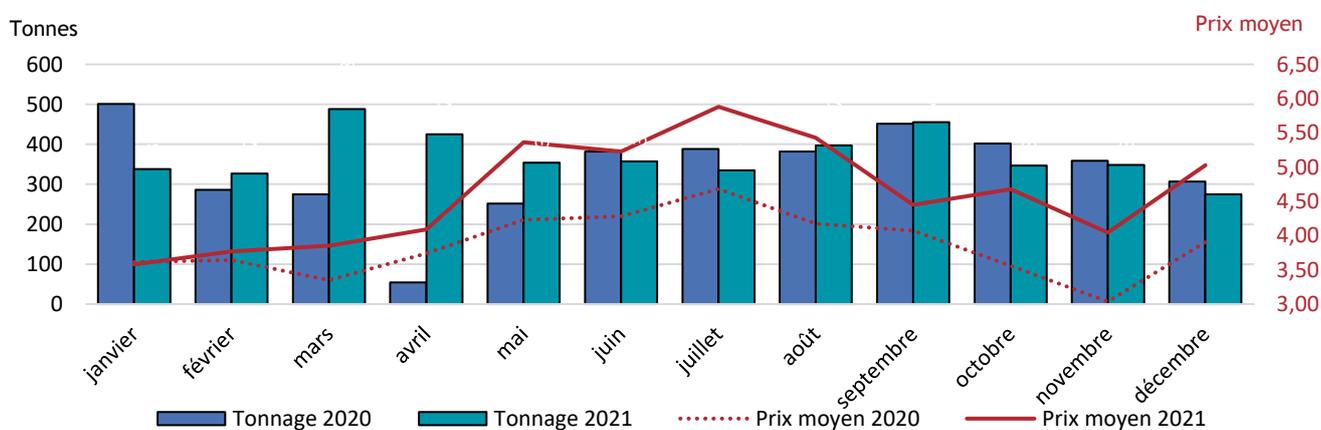


Graphe 67 - Roscoff : Evolution du nombre de passagers

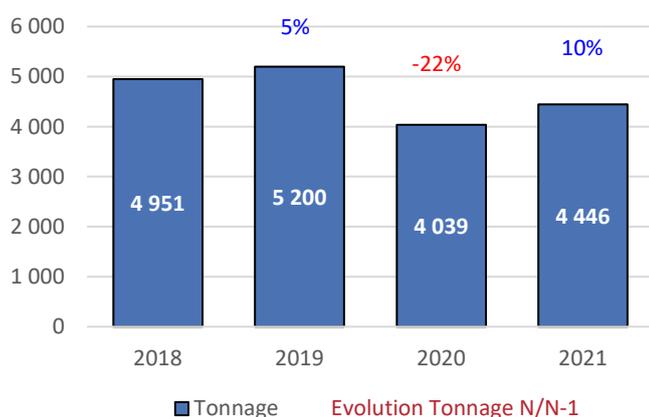


Graph 68 - Roscoff : Trafic passager en 2021

// La pêche



Graph 69 - Roscoff - Tonnage et prix moyen



Graph 70 - Roscoff : Evolution de la pêche sur 4 ans

En 2021, 4 446 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 4,59 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Roscoff-Bloscon, en chute de 15 % par rapport à l'année 2019 (5 200 tonnes pour un prix moyen de 4,14 €).

Synthèse :

En 2021 ; le port de Roscoff-Bloscon, largement porté par le trafic ferry, souffre encore des impacts de la crise sanitaire.

6.

Le port de commerce de St-Brieuc - Le Légué

Chiffres clés 2021

- Marchandises : 345 039 Tonnes
- Escales : 157

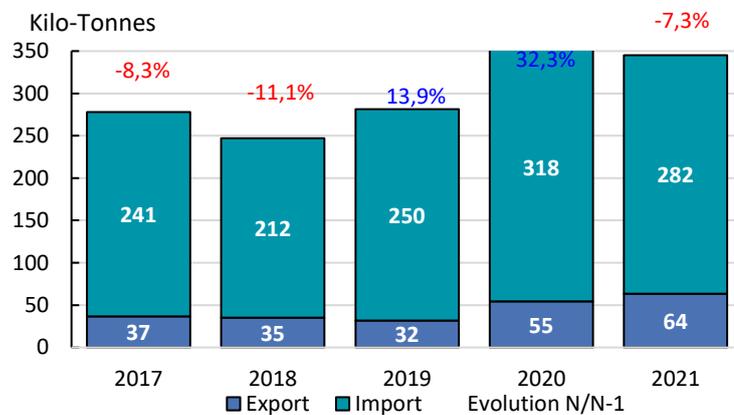
2021 en Bref

Le trafic au port de St-Brieuc - Le Légué est en constante évolution depuis 2018.

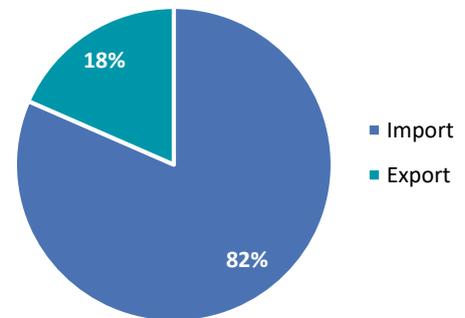
// L'évolution globale

Depuis 2018, le trafic au port du Légué est en constante évolution. Après une bonne année 2020, le volume de marchandises traitées est en recul (-7,3 %), mais avec 345 039 tonnes il reste supérieur de 22 % à celui de 2019.

• L'évolution globale



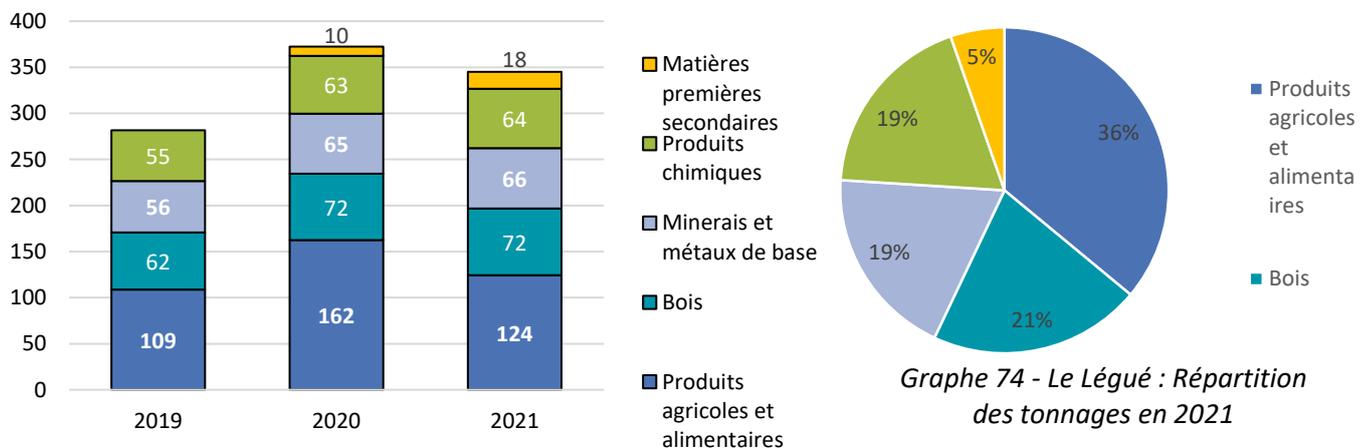
Graphe 71 - Le Légué : Evolution du tonnage sur 5 ans



Graphe 72 - Le Légué : Répartition des Importations / Exportations

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

• Le détail des marchandises



Graphe 73 - Le Légué : Evolution des tonnages

Graphe 74 - Le Légué : Répartition des tonnages en 2021

L'importation de produits agro-alimentaires représente près de 36 % des marchandises traitées et a augmenté de 14 % par rapport à 2019, soit 16 KT.

Les importations de *bois bruts* sont en augmentation de +6 % avec +3,8 KT supplémentaires, les exportations de *plaquettes et particules de bois* à destination de la **Suède** sont multipliées par 3 avec 5 KT supplémentaires.

L'exportation de *matières premières secondaires non métalliques* vers la **Suède**, initiée en 2020, continue sa progression pour atteindre 18 KT en 2021 soit une augmentation 8.4 KT et 85 %.

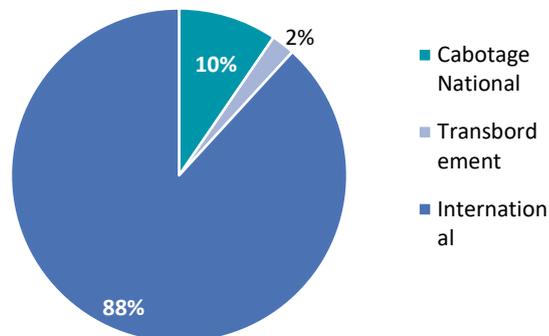
Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

// Les origines et destinations

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

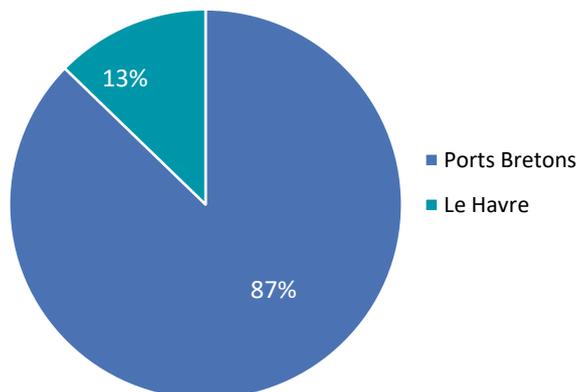
Le **transbordement** correspond aux échanges du port du Légué avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

Les autres marchandises sont référencées sous l'appellation "international".



Graphe 74 - Le Légué- Echanges 2021

• Le cabotage national

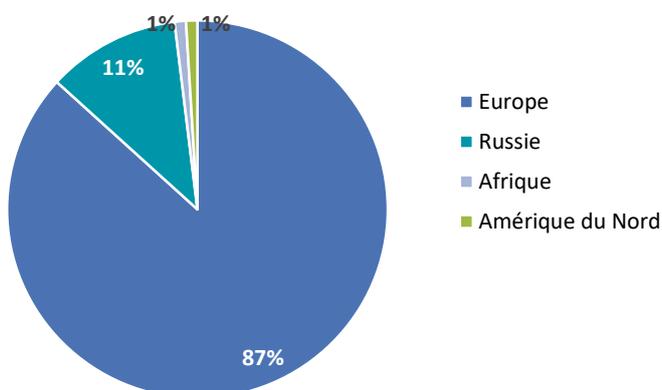


Graphe 75 - Le Légué : Répartition des échanges nationaux

Le cabotage national avec 33 KT représente 10% 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.

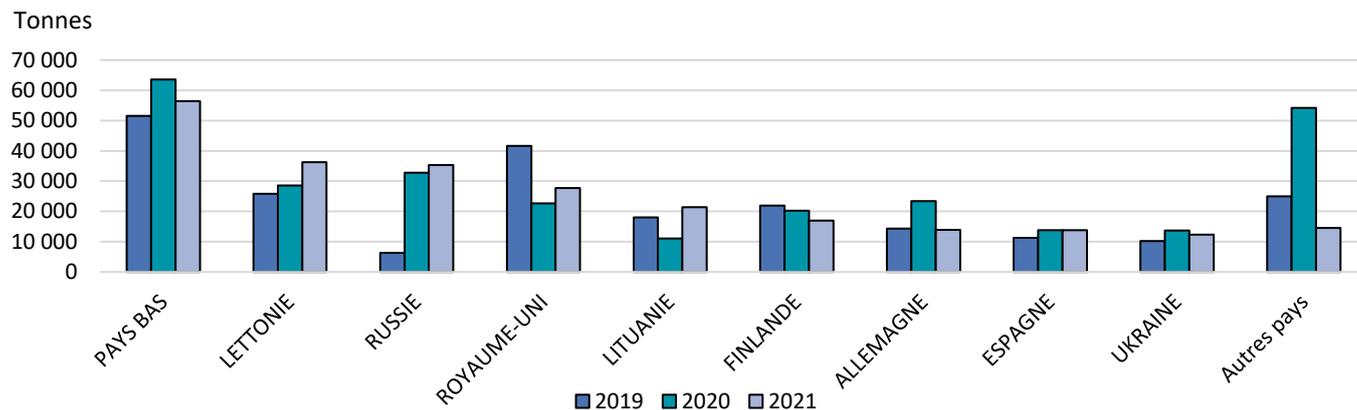
• Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)



Graphe 76 - Le Légué : Répartition des échanges internationaux

L'Europe avec 87 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

Les importations (en KiloTonnes)



Graph 77 - Le Légué : Evolution des importations

▪ Les Pays-Bas

En progression de 9 %, par rapport à 2019, les importations en provenance des **Pays-Bas** sont constituées à 73 % 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 -Briec Le Légué.

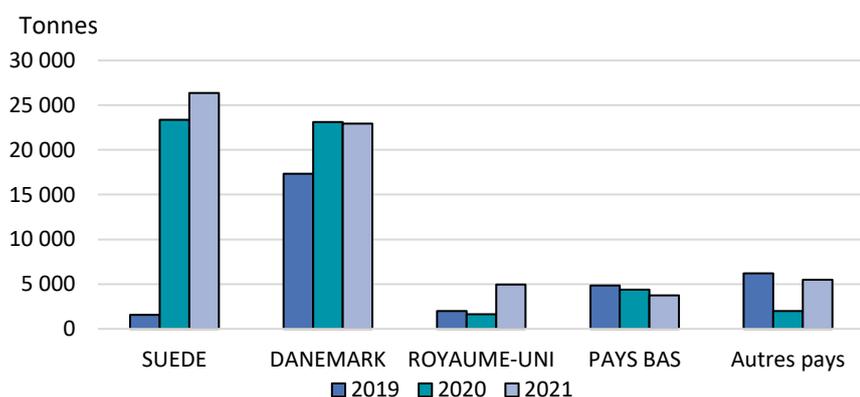
▪ La Lettonie

En 2021, les importations de bois en provenance de Riga et Ventspils en Lettonie évoluent de 10.5 KT (+41 %).

▪ La Russie

En 2021, les importations de produits alimentaires en provenance de Kaliningrad en Russie évoluent de +460 % soit 29 KT (+7 % soit +2,5 KT par rapport à 2020). Ils sont constitués en totalité de tourteaux de colza.

Les exportations



Graph 78 - Le Légué - Evolution des exportations

▪ La Suède

Les exportations à destination de le **Suède** ont été multipliées par près de 15 entre 2019 et 2021. Elles sont constituées de plaquettes de bois et de déchets forestiers

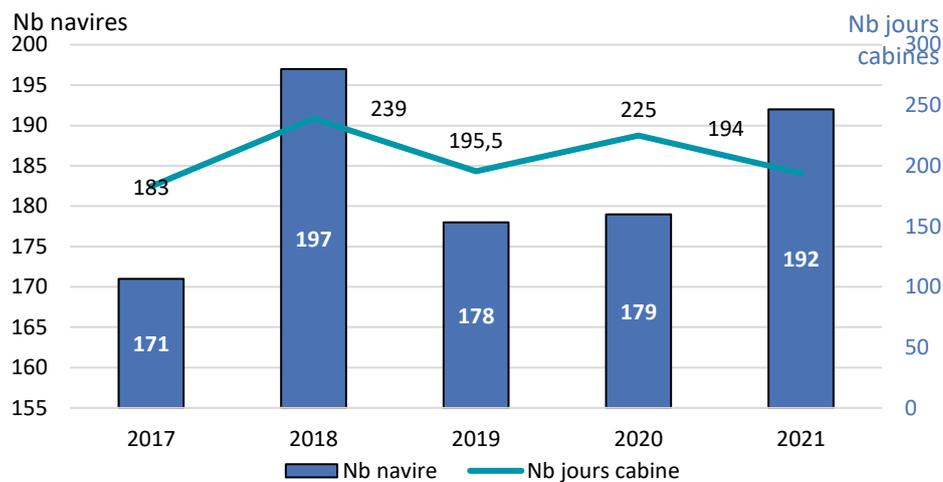
▪ Le Danemark

En 2021, les exportations de kaolin à destination de Aalborg au **Danemark** évoluent de 3 KT (+17 %) par rapport à 2019.

// 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 192 bateaux en 2021 contre 179 bateaux en 2019 malgré la crise sanitaire.

Grphe 79 - Le Légué : Nombre de navire et de jours en cabine

Synthèse :

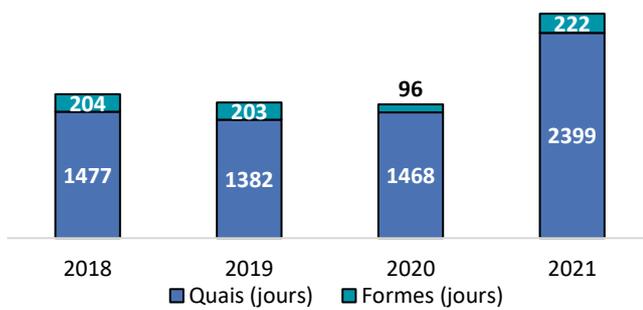
Le port de St-Brieuc Le Légué voit son activité croître de manière constante. En 2020 le port avait profité des difficultés rencontrées sur St-Malo en se positionnant comme alternative performante. En 2021 la reprise des activités du port de St-Malo n'a pas altéré l'activité de port de Légué.

7.

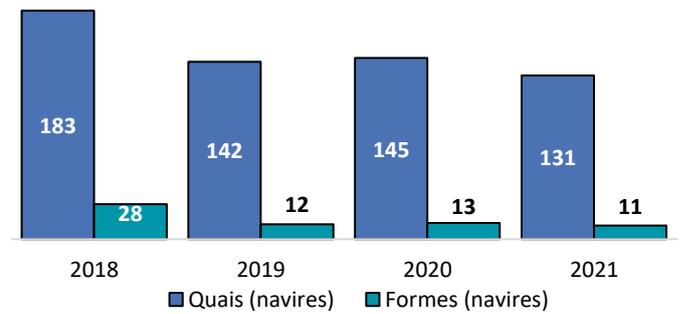
Le port de commerce de Concarneau

L'activité marchandise du port de commerce de Concarneau est limitée à quelques cargos par an : en 2021, 95 tonnes composées d'équipement de navires ont été exportées vers le port de Lorient.

// La réparation navale



Graphe 80 - Concarneau : Nombre de jours de réparation à quai et dans les formes



Graphe 81 - Concarneau : Nombre de navires en réparation à quai ou dans les formes

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, et d'un ascenseur à bateau de 2000 tonnes.

En 2021 ce sont 142 navires qui ont été accueillis pour 2621 jours de réparation au port de Concarneau.

L'activité du port de Concarneau est donc stable.

8.

Les annexes

• Le détail des marchandises - Brest

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits pétroliers raffinés	892 267	12 145	904 412
Produits pétroliers raffinés liquides	842 021	12 120	854 141
Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	50 246		50 246
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux		25	25
Produits de l'agriculture	511 709	65 654	577 364
Céréales			
Pommes de terre		34 693	34 693
	18	26	
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	676	19 783	20 460
Autres matières d'origine végétale	509 830	11 087	520 917
Autres matières premières d'origine animale	263	17	279
Produits de la pêche et de l'aquaculture	923	49	972
Produits alimentaires	176 670	204 689	381 359
Viandes, peaux et produits à base de viandes	9 196	96 584	105 781
Poissons et produits de la pêche, préparés	451	150	602
Huiles, tourteaux et corps gras	162 909	100 889	263 798
Produits laitiers et glaces	2 266	5 435	7 700
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	1 429	1 407	2 836
Boissons		26	26
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé (hors messagerie ou gro	420	197	616
Minerais et métaux de base	304 768	3 300	308 068
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	20 669	3 127	23 796
Sel	24	152	176
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	284 075	21	284 096
Matières premières secondaires	6 665	239 201	245 866
Autres déchets et matières premières secondaires	6 665	239 201	245 866
Produits minéraux non métalliques - Engrais	42 075		42 075
Ciments, chaux et plâtre	41 897		41 897
Autres matériaux de construction, manufacturés	178		178
Bois	4 783	26 784	31 567
Bois et produits du bois			
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	4 783	26 784	31 567
Pâte à papier, papiers et cartons			
Produits de l'édition, produits imprimés ou reproduits			
Produits chimiques	32 666	247	32 913
Produits chimiques minéraux de base			
Produits chimiques organiques de base	22 724		22 724
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	9 845	247	10 093
Produits pharmaceutiques et parachimiques, y inclus les pesticides et autres produits agrochimiques			
Produits en caoutchouc ou en plastique	96		96
Métaux de base	17 795	12 746	30 541
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et tu	3 036	20	3 056
Tubes et tuyaux	1 664	12 716	14 380
Éléments en métal pour la construction	13 096	10	13 106
Chaudières, quincaillerie, armes et munitions et autres articles manufacturés en métal			
Machines et matériels	296	3 337	3 633
Machines agricoles	11	24	35
		15	
Machines et appareils électriques n.c.a.	286	3 298	3 583
Matériel et équipements utilisés dans les transports	31 063	30 669	61 732
Produits de l'industrie automobile	4 598	28 253	32 851
Autres matériels de transport	2 386	585	2 971
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides	24 079	1 831	25 910
Meubles et autres	3 115	681	3 796
Meubles			
Autres articles manufacturés	3 115	681	3 796
Autres marchandises	2 759	4 814	7 572
Ordures ménagères et déchets de voirie			
Mobilier de déménagement		43	43
Autres marchandises de nature indéterminée	667	405	1 072
Autres biens non classés ailleurs	2 091	4 366	6 457
total	2 026 632	604 267	2 630 898

• Le détail des marchandises - Lorient

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits alimentaires	747 210	3 570	750 780
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé	18 715	3 570	22 285
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	2 793		2 793
Huiles, tourteaux et corps gras	725 702		725 702
Produits pétroliers raffinés	925 509		925 509
Produits pétroliers raffinés liquides	596 408		596 408
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	329 101		329 101
Minerais et métaux de base	760 802	39 068	799 870
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	27 454		27 454
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	733 348	39 068	772 415
Produits minéraux non métalliques - Engrais	96 138		96 138
Produits de l'agriculture		8 396	8 396
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière		8 396	8 396
Matières premières secondaires		39 210	39 210
Métaux de base	2 010		2 010
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier	2 010		2 010
Matériel de transport	70	280	350
Autres marchandises	227		227
total	2 531 966	90 524	2 622 491

• Le détail des marchandises - Saint-Malo

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt	14 779		14 779
Céréales	1 801		1 801
Autres matières d'origine végétale	7 963		7 963
Produits de la pêche et de l'aquaculture	5 015		5 015
Minéraux et métaux de base	163 775	12 850	176 625
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	57 987	5 957	63 944
Sel	56 256	2 100	58 355
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	49 533	4 793	54 326
Produits alimentaires	185 093	9 315	194 408
Poissons et produits de la pêche, préparés	25 357	98	25 455
Huiles, tourteaux et corps gras	155 949		155 949
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	3 787	9 217	13 003
Boissons			
Produits du bois	40 169		40 169
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	40 169		40 169
Produits chimiques	363 264	51 995	415 259
Produits chimiques minéraux de base	25 601		25 601
Produits chimiques organiques de base	135 084		135 084
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	202 579	51 995	254 574
Matériel de transport	72	240	
Autres matériels de transport	72	240	
Matières premières secondaires		17 964	17 964
Autres déchets et matières premières secondaires		17 964	17 964
Marchandises sur ferries	79 823	112 304	192 127
Groupage de marchandises diverses	11 304	51 859	63 163
Produits de l'industrie automobile	68 518	60 445	128 963
total	846 973	204 669	1 051 642

• Le détail des marchandises - Roscoff

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits de l'agriculture	3 626		3 626
Céréales	3 626		3 626
Minéraux et métaux de base	20 502		20 502
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	20 502		20 502
Produits alimentaires	25 377		25 377
Huiles, tourteaux et corps gras	25 377		25 377
Produits chimiques	19 119		19 119
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	19 119		19 119
Matériel de transport	26 876	20 893	47 769
Produits de l'industrie automobile	26 770	20 794	47 564
Autres matériels de transport	106	99	205
Marchandises sur ferries	13 567	4 302	17 869
Groupage de marchandises diverses	13 567	4 302	17 869
total	109 066	25 195	134 262

• Le détail des marchandises - Le Légué

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
Produits de l'agriculture	5 073		5 073
Céréales	5 073		5 073
Minerais et métaux de base	28 404	37 134	65 538
Sel	6 494		6 494
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	21 911	37 134	59 044
Produits alimentaires	119 340		119 340
Huiles, tourteaux et corps gras	112 078		112 078
Farines, céréales transformées, produits amylicés et aliments pour animaux	2 676		2 676
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé (hors messagerie ou gro	4 586		4 586
Bois	64 270	8 026	72 296
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	64 270	6 335	70 606
Produits de l'édition, produits imprimés ou reproduits		1 691	1 691
Produits chimiques	64 441		64 441
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	64 441		64 441
Matières premières secondaires		18 351	18 351
Autres déchets et matières premières secondaires		6 826	6 826
Autres déchets et matières premières secondaires		11 525	11 525
total	281 529	63 510	345 039

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 | [@region.bretagne](https://instagram.com/region.bretagne)
www.bretagne.bzh
