

Ports de la  
**Région Bretagne**



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

**BILAN D'ACTIVITÉ 2022**



## Avant-propos

La Région Bretagne est propriétaire des ports des Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1<sup>er</sup> 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
<b>Brest</b> - Commerce Pêche et Réparation Navale	Société Portuaire Brest Bretagne
<b>Lorient</b> - Pêche et Réparation navale Commerce	SEM Lorient Keroman SAS Port de Commerce Lorient Bretagne Sud
<b>Saint-Malo</b> - Commerce, Pêche, Réparation Navale et Terminal ferry	EDEIS - Ports de St-Malo & Cancale
<b>Roscoff - Bloscon</b> - Commerce Pêche	CCIMBO
<b>Saint-Brieuc</b> - Le Légué	CCI des Côtes d'Armor
<b>Concarneau</b> - 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

<b>Le contexte</b> .....	5
// Le contexte international .....	5
// Le contexte national .....	6
// Le contexte régional .....	6
<b>Le port de commerce de Brest</b> .....	12
// L'évolution globale .....	12
// Le détail des marchandises .....	13
// Les conditionnements .....	14
// Les origines et destinations .....	14
// Les postes à quai .....	18
// La croisière.....	19
// La desserte des îles.....	19
// La pêche .....	20
// La réparation navale .....	20
<b>Le port de commerce de Lorient</b> .....	22
// L'évolution globale .....	22
// Le détail des marchandises .....	23
// Les conditionnements .....	24
// Les origines et destinations .....	25
// Les postes à quai .....	27
// La croisière.....	28
// La desserte des îles.....	28
// La pêche .....	28
// La réparation navale .....	29
<b>Le port de commerce de Saint-Malo</b> .....	30
// L'évolution globale .....	30
// Le détail des marchandises .....	30
// Les conditionnements .....	34
// Les origines et destinations .....	34
// Les postes à quai .....	37
// Les passagers .....	38
// La pêche .....	39
// La réparation navale .....	40
<b>Le port de commerce de Roscoff-Bloscon</b> .....	41
// L'évolution globale .....	41
// Les passagers .....	42
// La pêche .....	43
<b>Le port de commerce de St-Brieuc - Le Légué</b> .....	44
// L'évolution globale .....	44
// Les origines et destinations .....	45
// La réparation navale .....	46

<b>Le port de commerce de Concarneau .....</b>	<b>48</b>
// La réparation navale .....	48
<b>Les annexes.....</b>	<b>49</b>

# 1.

## Le contexte

### // Le contexte international

#### La guerre en Ukraine

Le commerce maritime mondial est en croissance de +0,9 % et la conteneurisation enregistre un recul de -4 %. Avec le recul des conteneurs et un trafic portuaire en baisse au 3<sup>ème</sup> trimestre, les ports européens sont les plus impactés par les conséquences économiques de la guerre entre la Russie et l'Ukraine.

Rang 2022	Ports	Millions de tonnes
1	Rotterdam (Pays-Bas)	467
2	Anvers (Belgique)	287
3	Hambourg (Allemagne)	120
4	Algésiras (Espagne)	108
5	HAROPA (Le Havre-Rouen) (France)	85
6	Marseille (France)	77
7	Costanza (Roumanie)	75
8	North Sea Port (Pays-Bas)	74
9	Barcelone (Espagne)	71
10	Bremerhaven (Allemagne)	64

Tableau 1 - Tonnage des 10 premiers ports européens\*

(\* les trafics des ports d'Amsterdam, Gènes et Gdansk n'étaient pas disponibles au moment de la rédaction du présent bilan.

**Le conteneur :** Les flux de conteneurs sont en recul en raison de la faiblesse de la demande des consommateurs. La politique zéro Covid en Chine avec la mise à l'arrêt d'une des premières zones économiques mondiales accentue ce recul.

Le maintien du niveau élevé de consommation des Etats-Unis ne permet pas d'enrayer complètement le dysfonctionnement général ; congestion de ports, taux de fret du conteneur encore élevé en 2022 même s'il retrouve son niveau de 2019 en fin d'année.

La modernisation de la flotte conteneurisée avec la destruction de navires, évaluée à 2,5 M d'EVP risque d'être surcompensée par les commandes de conteneurs pour 7.5 M d'EVP, et engendrer à nouveau une surcapacité des navires.

**Le pétrole :** La progression du trafic pétrolier en 2022, s'explique par la guerre en Ukraine, et la volonté de l'Europe de maximiser les flux avec la Russie avant la mise en application de l'embargo de l'UE sur les produits raffinés russes le 5 février 2023.

**Le GNL :** Les importations mondiales de GNL ont progressé de 6 %. La progression en Europe de 63 % s'explique par la nécessité de compenser la baisse des volumes de gaz russes livrés par pipeline, au détriment d'autres régions du monde.

**Les céréales :** Malgré la mise en place par l'ONU d'un corridor pour les céréales en provenance d'Ukraine le marché reste instable. Le trafic mondial de céréales est en recul de 4,5 % en raison de la guerre en Ukraine. Cependant, les ports français ont réalisé de belles performances sur les exportations de blé tendre et d'orge.

**Les marchandises diverses :** Elles se tiennent plutôt bien. Elles ont profité des dysfonctionnements des lignes conteneurisées ainsi que de la dérive des coûts du conteneur.

**Le roulier :** Les flux rouliers intra-européens ont retrouvé leur niveau de 2019, à l'exception du trafic trans-manche qui peine à redémarrer. Le transport de véhicules neufs reste aussi inférieur à celui de 2019.

## // Le contexte national

---

Malgré un quatrième trimestre en repli, le volume total du trafic sur l'année 2022 est supérieur de 5,1 % à celui de 2021, notamment grâce à un troisième trimestre 2022 dynamique en termes d'échanges de marchandises en vrac.

Les activités des sept Grands Ports Maritimes métropolitains restent en retrait de 6 % par rapport à 2019.

Le port de Nantes St-Nazaire pénalisé en 2021 par la fermeture temporaire de la raffinerie de Donges retrouve son niveau de 2020.

Les pertes de trafic pour le port de Calais (- 2.5 %) proviennent d'un trafic roulier en perte de vitesse, filière dont le port est étroitement dépendant.

Rang 2022	Ports	Millions de tonnes	Evolution 2022-/2021
1	HAROPA (Le Havre Rouen)	85	1,7%
2	Marseille	77	2,7%
3	Dunkerque	49	0,0%
4	Calais	37	-3,6%
5	Nantes-Saint-nazaire	30	56,3%
6	La Rochelle	10	9,1%
7	Bordeaux	7	-3,0%

Tableau 2 - Tonnage des Grands Ports Maritimes français

## // Le contexte régional

---

Après les années de pandémie et les conséquences des mesures sanitaires prises dans le cadre de la Covid, l'activité des ports bretons retrouve globalement son niveau de 2019.

La situation reste néanmoins très contrastée. Le port de Lorient dépasse à son niveau de 2019 grâce notamment à l'augmentation des importations de ciment et devient en tonnes de marchandises traitées le premier port de commerce breton, hors Loire-Atlantique. Le port de Brest continue à être pénalisé par les problèmes d'approvisionnement des conteneurs liés aux conteneurs. Après deux bonnes années le port du Légué est en recul. Les conséquences de la pandémie sur les ports de Roscoff et Saint-Malo semblent effacées avec le retour de l'activité ferry, cependant les nouvelles contraintes liées au Brexit ont des conséquences sur l'activité passagers particulièrement sur Saint-Malo.

Les ports bretons, avec plus de 7 millions de tonnes de marchandises traitées, représentent comme en 2021 près de 2 % du trafic national. Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation.

Les échanges de la Bretagne avec l'international représentent 74 % du trafic à l'importation (4 286 Kt) et 81 % à l'exportation (951 Kt).

- Les marchandises par port

Le tableau ci-dessous montre que les trafics continuent leur progression depuis 2020. Ils enregistrent une évolution de 3,5 % mais restent encore inférieurs de -4 % à ceux de 2019.

Les plus fortes hausses se situent sur les ports de Roscoff et Saint-Malo avec le retour de l'activité ferry.

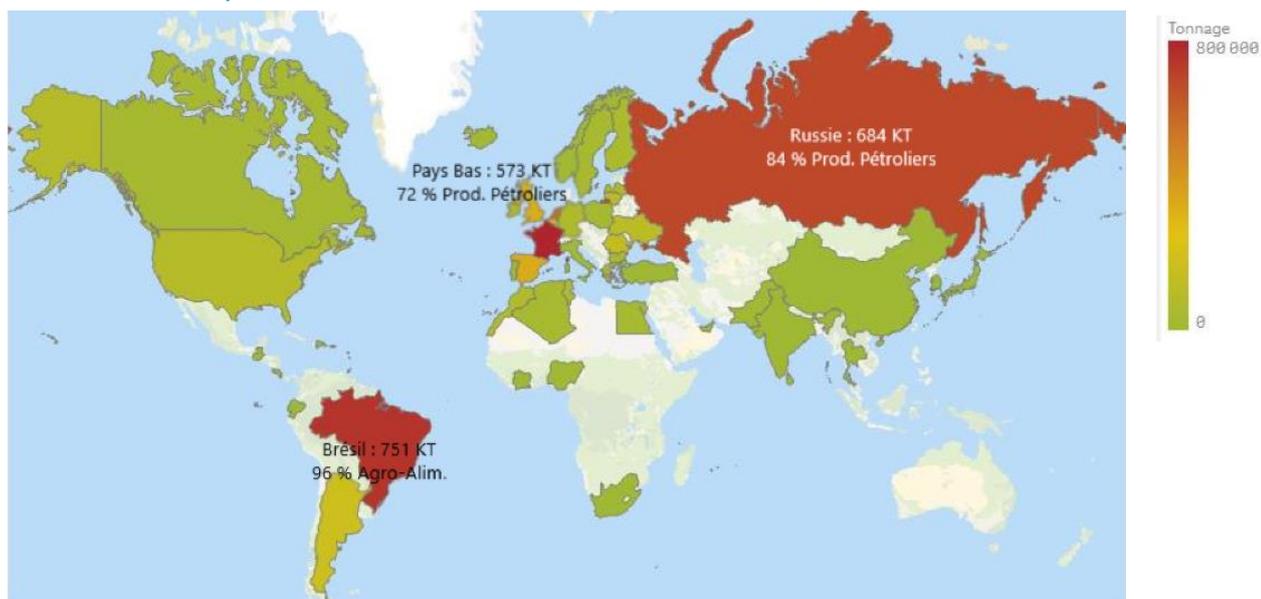
Port	2019	2020	2021	2022	Evolution 2022/2021
Brest	2 634 156	2 571 285	2 630 898	2 580 352	-1,92%
Lorient	2 686 497	2 483 460	2 622 501	2 716 842	3,60%
Saint-Malo	1 285 860	759 219	1 051 642	1 212 110	15,26%
Le Légué	281 558	372 392	345 039	262 798	-23,84%
Roscoff	436 501	164 895	134 262	250 446	86,54%
Concarneau	100	700	95	9	-91,05%
<b>total</b>	<b>7 324 673</b>	<b>6 351 951</b>	<b>6 784 437</b>	<b>7 022 556</b>	<b>3,51%</b>

Tableau 3 - Evolution en tonnes du trafic des ports bretons



Carte 1 - Répartition des importations/exportations

## ▪ Les importations

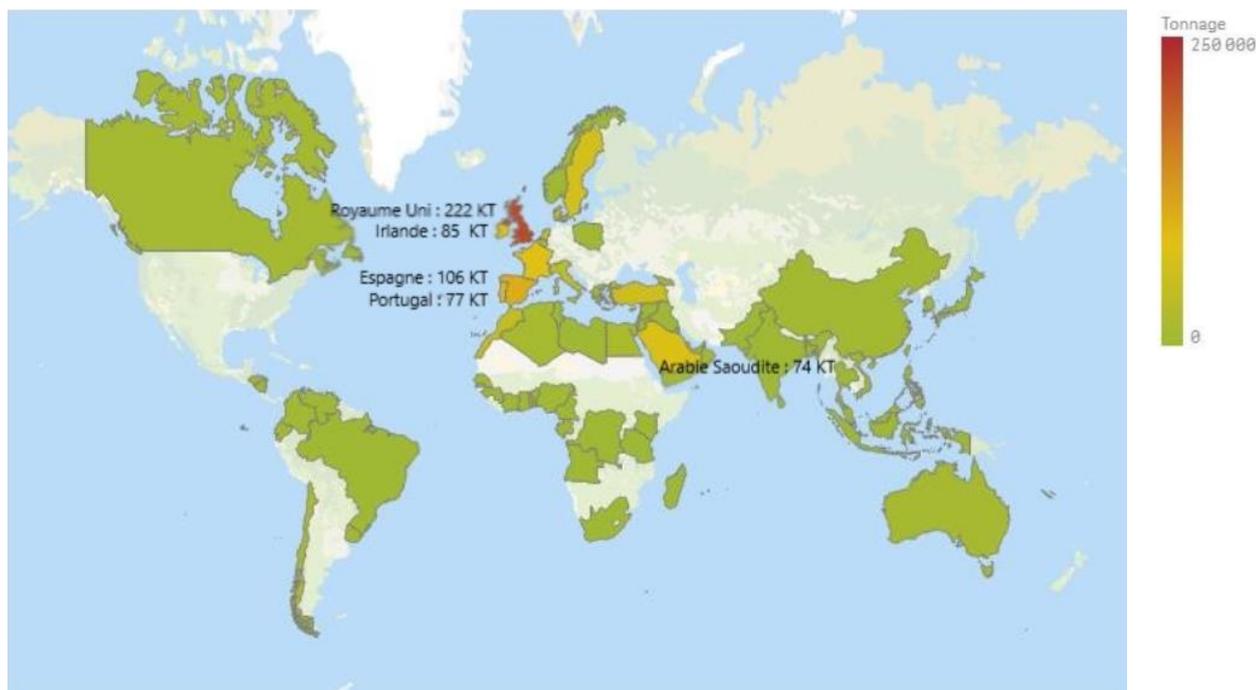


Carte 2 - Poids des importations des ports bretons

Même si les importations en provenance de la Russie ont diminué de près de 40 % elle occupe avec le Brésil les deux premières places des pays qui échangent vers la Bretagne. Les Pays-Bas occupe la 3<sup>ème</sup> place avec des importations en produits pétroliers qui ont augmenté en 2022 de 70 %. Ils représentent à eux trois plus d'un tiers des marchandises importées.

Au total, ce sont près de 6 millions de tonnes qui ont été importées en 2022.

## ▪ Les exportations



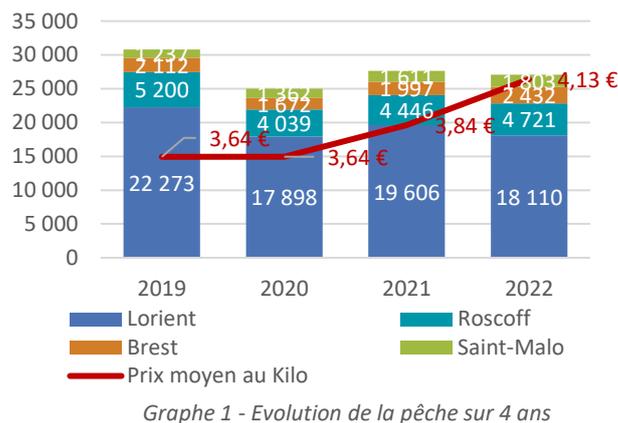
Carte 3 - Poids des importations des ports bretons

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

- Le Royaume-Uni et l'Irlande dont 80 % du trafic provient du ferry,
- L'Arabie Saoudite pour les produits agro-alimentaires et la volaille en particulier,
- Le Portugal, l'Espagne et le Maroc pour les déchets.

Au total, ce sont plus d'un million de tonnes qui ont été exportées en 2022.

## La pêche

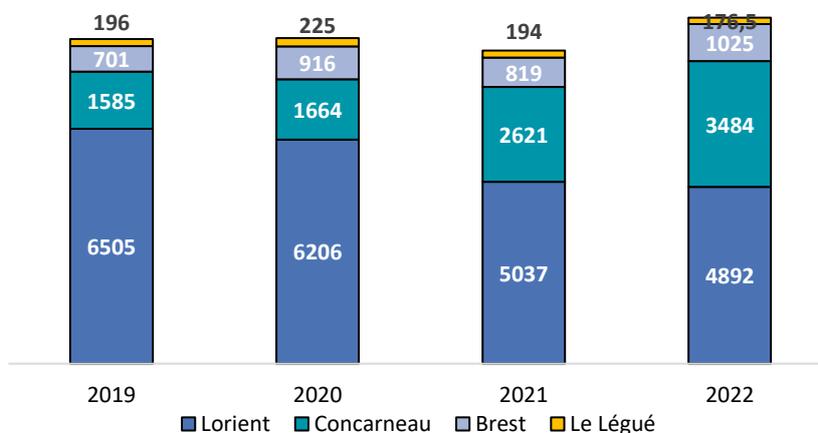


Carte 4 - Répartition des volumes de pêche dans les ports bretons

En 2022, ce sont **27 067** tonnes pour un prix moyen de **4,13 €** 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



Graphie 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.

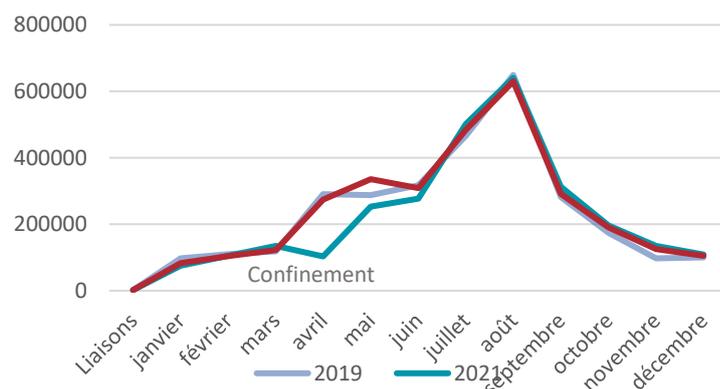
## La desserte des îles

Liaisons	2019	2020	2021	2022	Evolution 2022/2021
Quiberon / Le palais	868 291	624 384	820 857	887 034	8%
Ploubazlanec / Bréhat	780 971	580 315	753 100	796 289	6%
Lorient / Groix	488 406	380 686	482 875	510 654	6%
Vannes / Arz	356 516	235 239	302 030	350 439	16%
Brest Le Conquet / Ouessant & Molène	248 893	186 101	242 139	264 997	9%
Quiberon / Hoedic & Houat	146 370	112 452	143 478	150 946	5%
Audierne / Sein	85 787	70 953	85 566	93 887	10%
<b>Nb passagers</b>	<b>2 975 234</b>	<b>2 190 130</b>	<b>2 830 045</b>	<b>3 054 246</b>	<b>7,9%</b>

Tableau 4 - Repartition des passagers par liaison

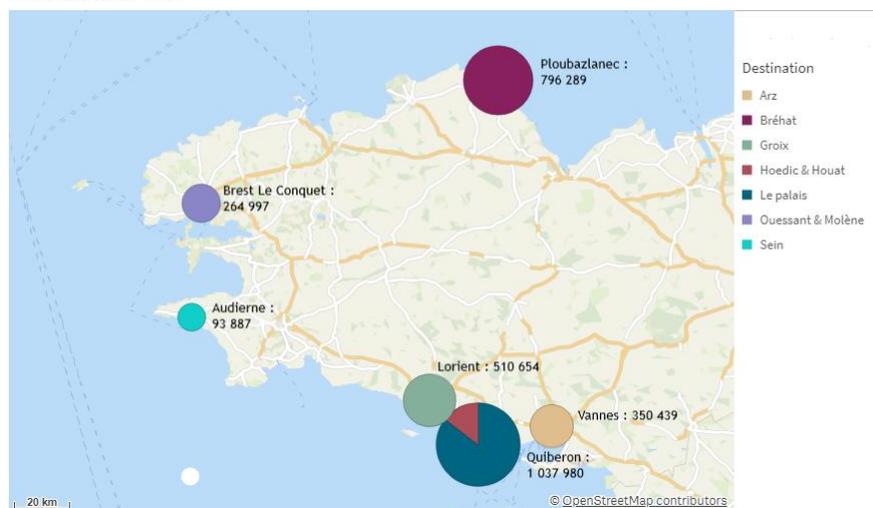
Plus de 3 millions de passagers, soit 7,9 % de plus qu'en 2021, ont embarqué en 2022 à destination, ou en provenance des îles.

Le trafic passager vers les îles retrouve sa croissance d'avant Covid et dépasse son niveau de 2019 avec 2,1% de passagers supplémentaires.



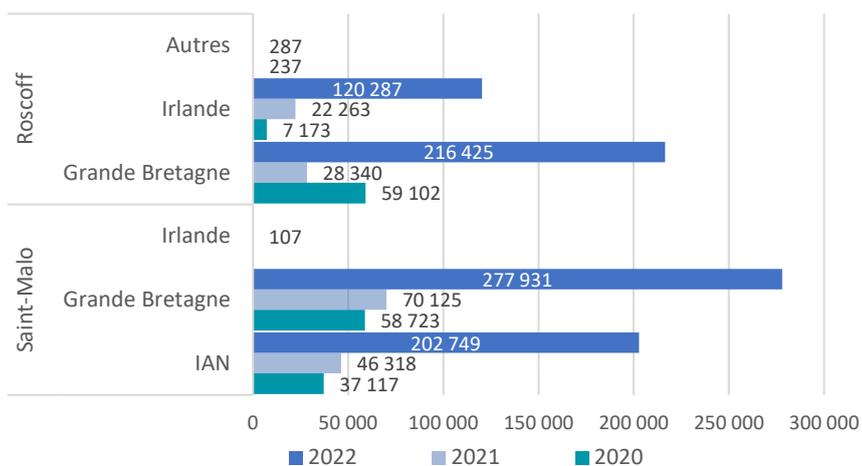
Graph 3 : Evolution des passagers sur 3 ans

Desserte des îles - 2022



Carte 5 - Desserte des îles

## Les ferries

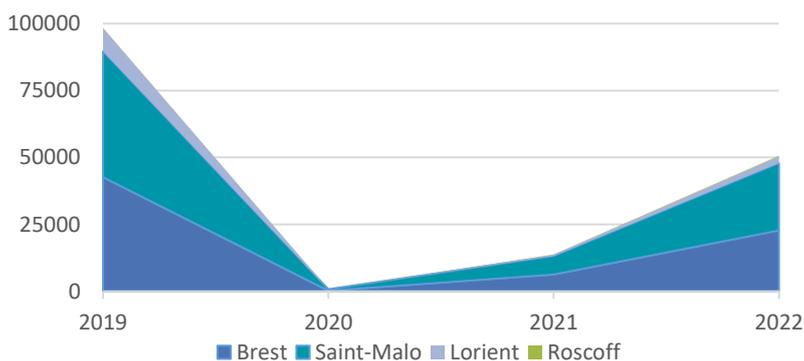


Graphe 4 : Passagers ferries par port et destination

En 2022, les mesures sanitaires prises dans le cadre de la crise de la COVID 19 semblent loin, les trafics ferries retrouvent le chemin de l'Irlande et du Royaume Uni. Ce sont 817 454 passagers qui ont utilisé les ferries contre 167 440 en 2021.

Le nombre de passagers par ferry reste cependant inférieur de 30 % à celui de 2019.

## La Croisière



Graphe 5 : Croisière sur 4 ans

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, l'activité repart avec 50 639 en 2022.

## 2.

# Le port de commerce de Brest

### Chiffres clés 2022

- Marchandises : 2 580 352 Tonnes
- 488 escales
- 27 712 EVP
- Croisiéristes : 22 687
- Réparation navale : 51 navires, 1025 jours
- Pêche : environ 2500 tonnes traitées à la Criée.

### # 2022 en Bref

La reprise des convois de fret ferroviaires répond au double objectif d'accroissement de l'hinterland du port et de décarbonation des transports.

Avec 21 escales de paquebots, 2022 est une année record pour les escales de croisière.

La réparation navale retrouve un très bon niveau d'activité.

## // L'évolution globale

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

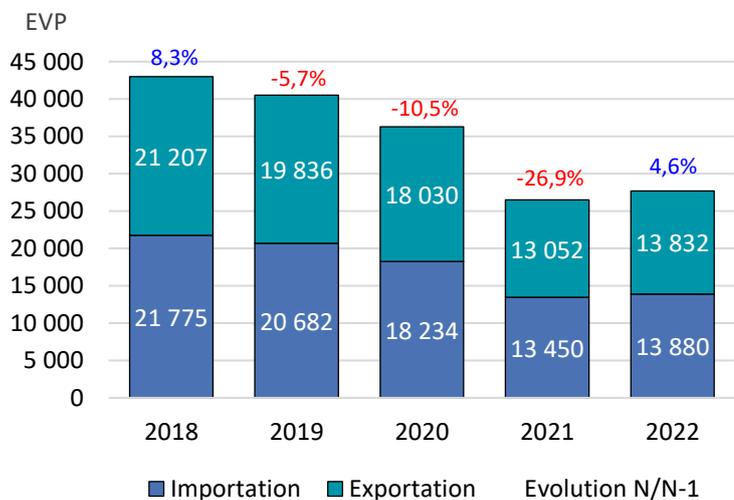


Graph 6 - Brest : Tonnage sur 5 ans

Depuis 2019 le trafic marchandise du port de Brest reste relativement constant.

En 2022 ce sont 2 580 352 tonnes de marchandises traitées qui ont transitées par le port de Brest. La répartition importation/exportation reste stable elle aussi.

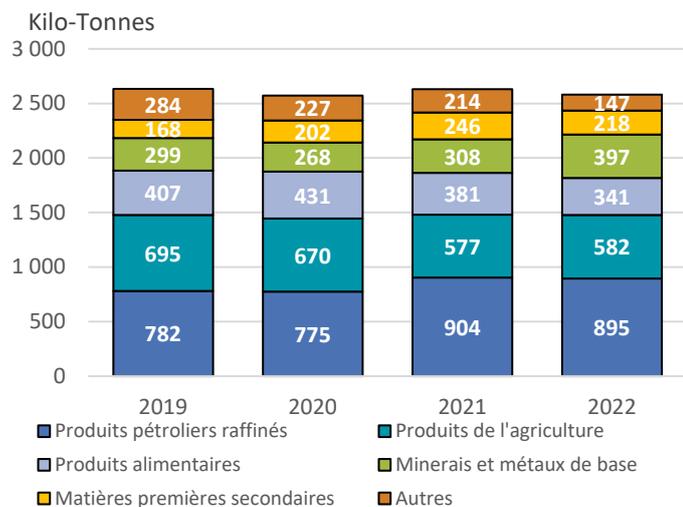
Après 3 années de recul le nombre de conteneurs, en 2022 retrouve une évolution positive due à un flux export très dynamique des plants de pommes de terre.



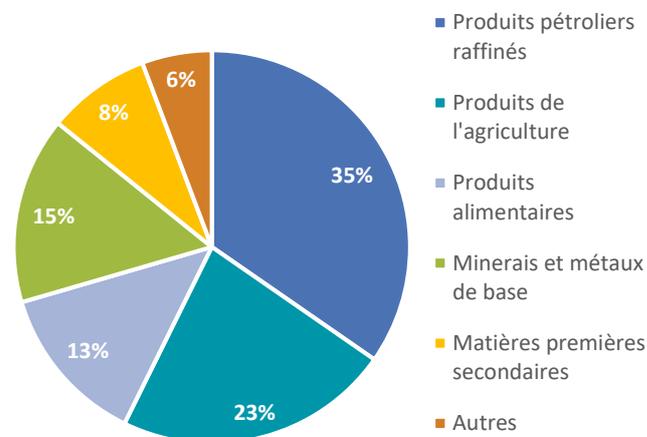
Graph 7 - Brest : EVP sur 5 ans

## // 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 8 - Brest - Répartition des marchandises



Graphe 9 - Brest : Répartition en 2022

### • Les produits pétroliers

Le trafic des produits pétroliers conserve toujours sa 1<sup>ère</sup> position dans la liste des échanges sur le port de Brest. Ils totalisent 35 % du trafic global du port. Ils proviennent, principalement de Russie (506 KT) des ports de Vysotsk et Primorsk mais aussi des Pays-Bas (179 KT) et du port d'Amsterdam.

### • Les produits de l'agriculture

Les produits de l'agriculture avec 23 % du trafic global du port conservent la 2<sup>ème</sup> position des échanges sur le port de Brest. Ils sont stables et atteignent 582 KT en 2022 (contre 577 KT en 2021). Il s'agit, principalement d'importation de Fèves de soja en provenance du Brésil (325 KT dont 109 KT du port d'Itacoatiara), et de Roumanie (87 KT).

Les exportations de semences de pommes de terre augmentent de 12 KT (33 %). Un tiers de ces semences sont destinées au port de El Dekheila en Egypte.

### • Les produits alimentaires

Le trafic des produits alimentaires est en baisse de -11% soit -40 KT. Ce recul s'explique par la diminution des importations de tourteaux qui enregistrent une chute de 54 % et passent de 130 KT en 2021 à 60 KT en 2022.

Les exportations d'huiles et tourteaux augmentent de +16 % (+16KT) dont près des deux tiers se répartissent entre l'Espagne (52 KT) et le Maroc (24 KT).

### • Les minerais et métaux de base

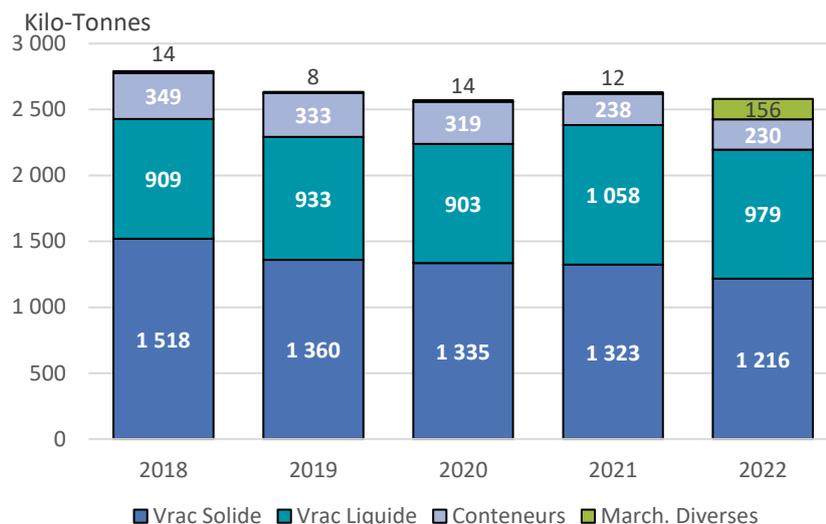
Avec 397 KT, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une hausse près de +30 %. Les extractions de sable représentent à elles seules 74 % de ces marchandises.

### • 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, le Portugal et la Turquie). Elles sont en recul de -11 % soit -28 KT.

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

## // Les conditionnements



Graphie 10 - Brest : Conditionnements

La répartition vracs solides, liquides, marchandises en conteneurs et marchandises diverses reste sensiblement identique à celle de 2021. L'augmentation des marchandises diverses est compensée par la baisse des vracs solides et s'explique par la mise en œuvre d'un nouveau CCS en Bretagne et des paramétrages différents.

La part des vracs solides et des marchandises diverses est de 53 %. Les importations de fèves de soja, gaines de colza et de tourteaux représentent 45 % des vracs solides.

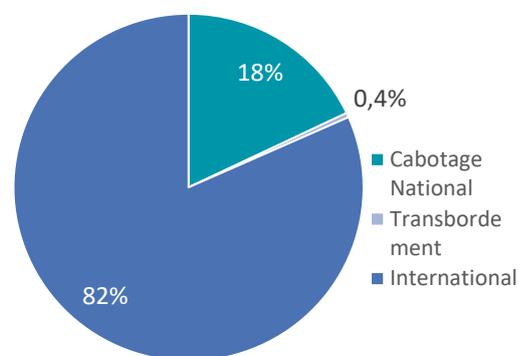
Les vracs liquides constitués principalement de produits pétroliers représentent 38 % du total des marchandises et restent stables.

## // 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 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**".



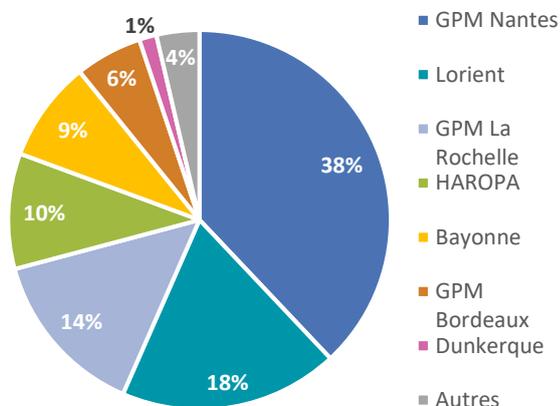
Graphie 11 - Brest : Echanges 2022

Sur le port de Brest :

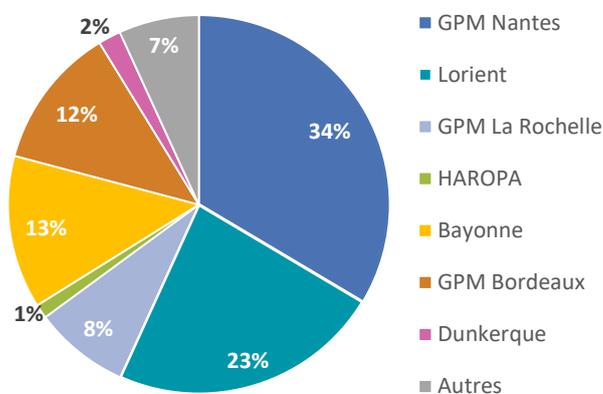
- 80% des marchandises importées proviennent de pays étrangers,
- 90 % des marchandises exportées sont à destination d'un pays étranger.

## • Le cabotage national

Le cabotage national avec 463 KT représente 18 % des marchandises traitées. 87 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.



Graphique 12 - Brest - Echanges nationaux 2022



Graphique 13 - Brest - Echanges nationaux 2021

Le classement des ports échangeant avec le port de Brest évolue peu entre 2021 et 2022.

Les échanges avec le GPM de La Rochelle, après avoir fortement diminué en 2021 (32 KT), enregistrent une hausse de 95 % (soit 31 KT supplémentaires), au contraire du GPM de Bordeaux, avec 25 KT, qui après avoir connu une progression en 2020-2021 retrouve à peine son niveau de 2019.

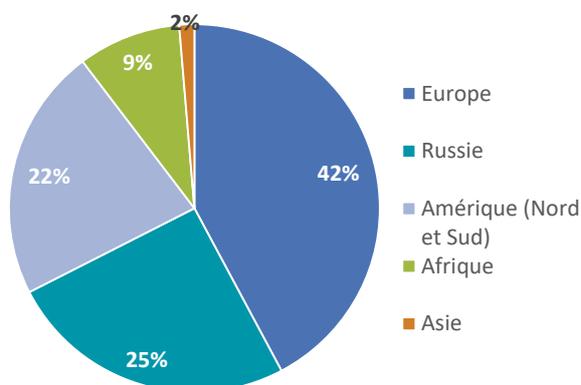
La plus forte progression est enregistrée par le port de HAROPA (Le Havre-Rouen-Paris) qui passe de 5 KT en 2021 à 43 KT en 2022. Cette augmentation s'explique par des anomalies dues à la prise en main d'un nouveau CCS. Les années précédentes ces trafics étaient comptabilisés comme du transbordement.

Le classement en 2022 est le suivant :

- Le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire conserve sa 1ère place avec 167 KT de marchandises constituées à 88 % de sable.
- La 2ème place, revient au port de Lorient avec 81 KT de marchandises importées. Les importations de sable représentent 82 % des marchandises échangées.
- En 3ème place, le Grand Port Maritime de la Rochelle avec 63 KT. Le trafic est constitué à 70 % d'importation de sable.

- **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.

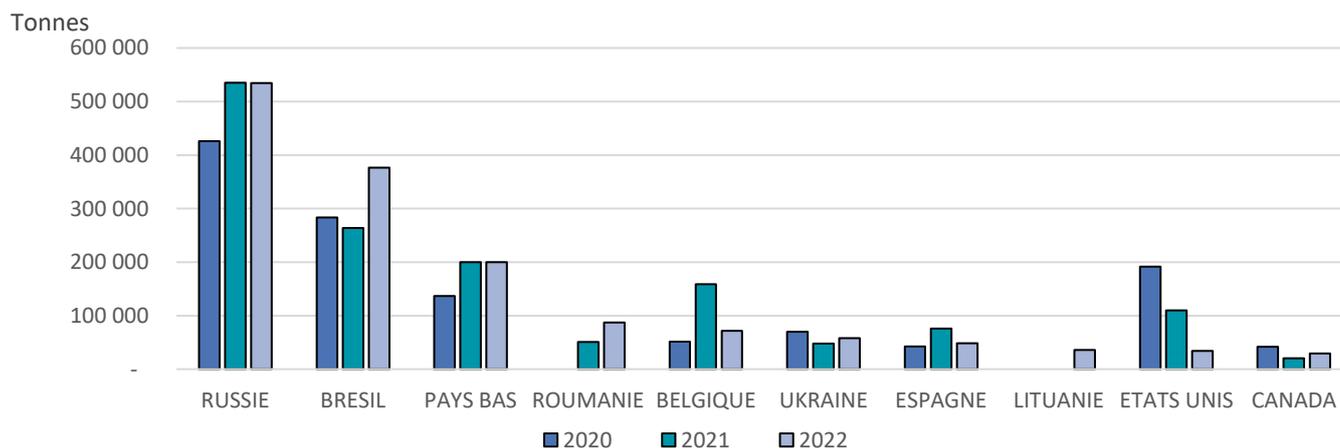


Graphe 14 - Brest : Echanges internationaux

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

- 42 % des échanges se font avec l'Europe (894 KT), suivi par la Russie (25 % soit 535 KT) et l'Amérique (22% soit 471 KT).

- **Les importations**



Graphe 15 - Brest : Importations (10 premiers pays)

- **La Russie**

- Les importations de marchandises en provenance de **Russie** sont identiques en 2022 à celles de 2021. La Russie conserve la 1ère place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les produits pétroliers (506 KT en recul de 4 %) constituent l'essentiel des marchandises importées. Les produits chimiques organiques de base, complète avec 28 KT les importations.

- **Le Brésil**

Essentiellement constituées de produits agro-alimentaires, les importations en provenance du **Brésil** progressent de + 40 % soit + 82 KT, dues aux importations de fèves ou graines de soja en provenance des ports d'*Itacoatiara*, de *Barcarena* et de *Santarem*. Le Brésil conserve la 2ème place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest.

- **Les Pays-Bas**

Le volume des importations de marchandises en provenance des **Pays-Bas** est identique à celui de 2021.

Avec 179 KT, les produits pétroliers constituent toujours l'essentiel (91 %) des importations. Ils proviennent des ports d'*Amsterdam* et *Rotterdam*.

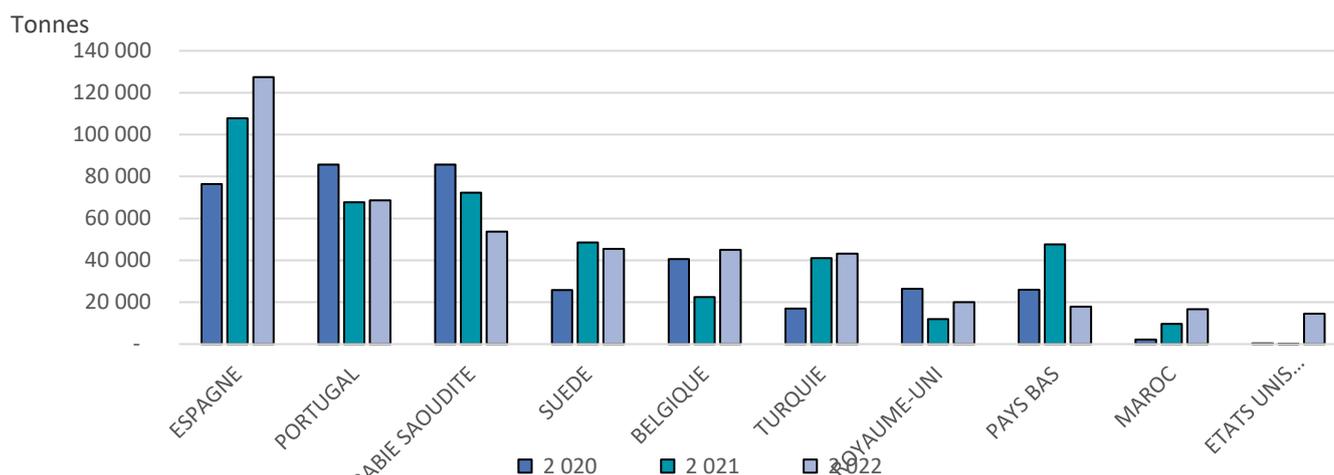
- **La Roumanie**

Avec 87 KT de fèves de soja, la **Roumanie**, avec le port de *Constanza*, se place en 4<sup>ème</sup> position des pays qui échangent avec le port de Brest. Le volume de marchandises traitées augmente de 72 % (+37 KT) par rapport en 2021.

- **La Belgique**

Le volume des importations de marchandises en provenance de **Belgique** est en recul de -54 % (soit -85 KT). Cette diminution s'explique, entre autre, par la baisse des produits pétroliers de -53 KT et celle de produits alimentaires (Huiles et tourteaux) de -8 KT.

### Les exportations



Graph 16 - Brest : Exportations (10 premiers pays)

- L'Espagne, le Portugal et l'Arabie Saoudite sont, depuis plus de 4 ans, les trois principaux pays destinataires des marchandises traitées par le port de Brest.

- **L'Espagne**

Comme en 2021, l'**Espagne** occupe la 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les exportations vers l'Espagne sont en progression de +20 K (+18%). Cette augmentation s'explique en partie par l'évolution des exportations d'huile et de tourteaux de +29 KT soit (+77 %) à destination de *Bilbao*.

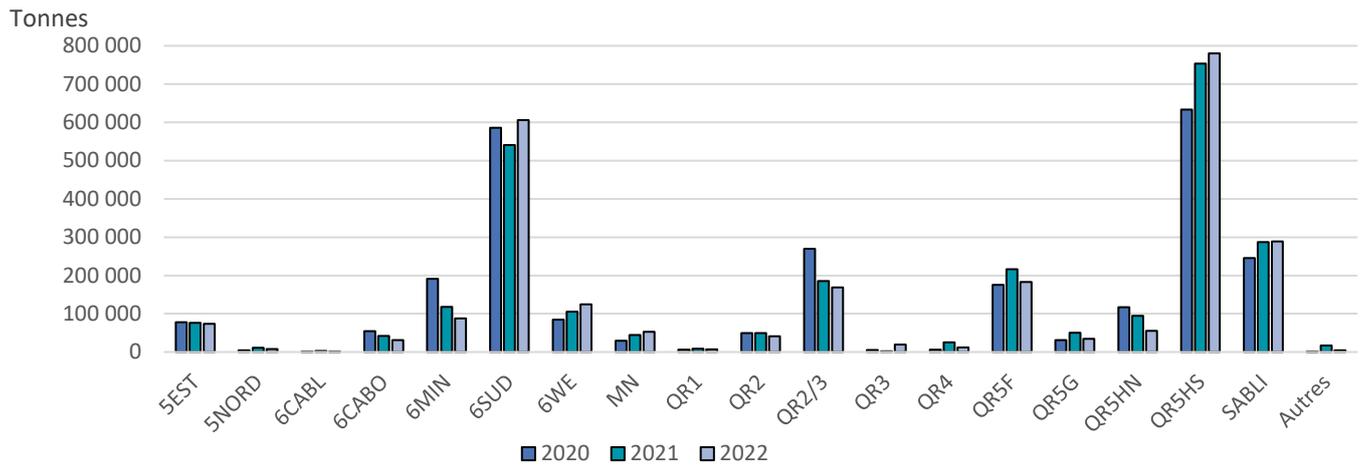
- **Le Portugal**

Les exportations de déchets métalliques vers les ports de *Leixoes* au **Portugal** augmentent de 4 KT (+8 %).

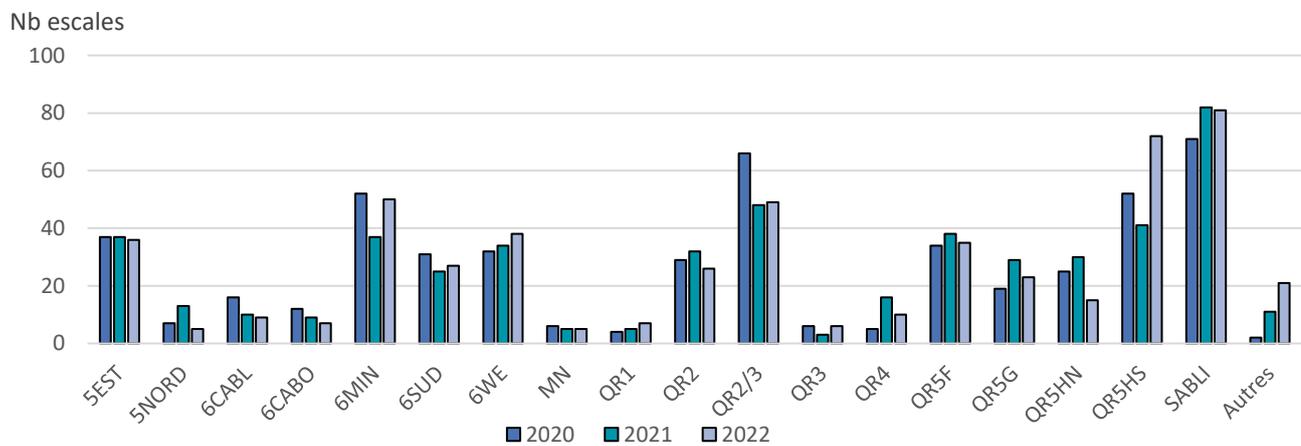
- **L'Arabie Saoudite**

Les exportations de produits agro-alimentaires à destination de l'**Arabie Saoudite** diminuent de 15 KT (-24 %). La viande de volaille constitue toujours 84 % des marchandises exportées, elle est destinée au port de *Ad Damman* et de *King Abdullah City*.

## // Les postes à quai



Graphe 17 - Brest : Tonnage par poste à quai



Graphe 18 - Brest : Escales par poste à quai

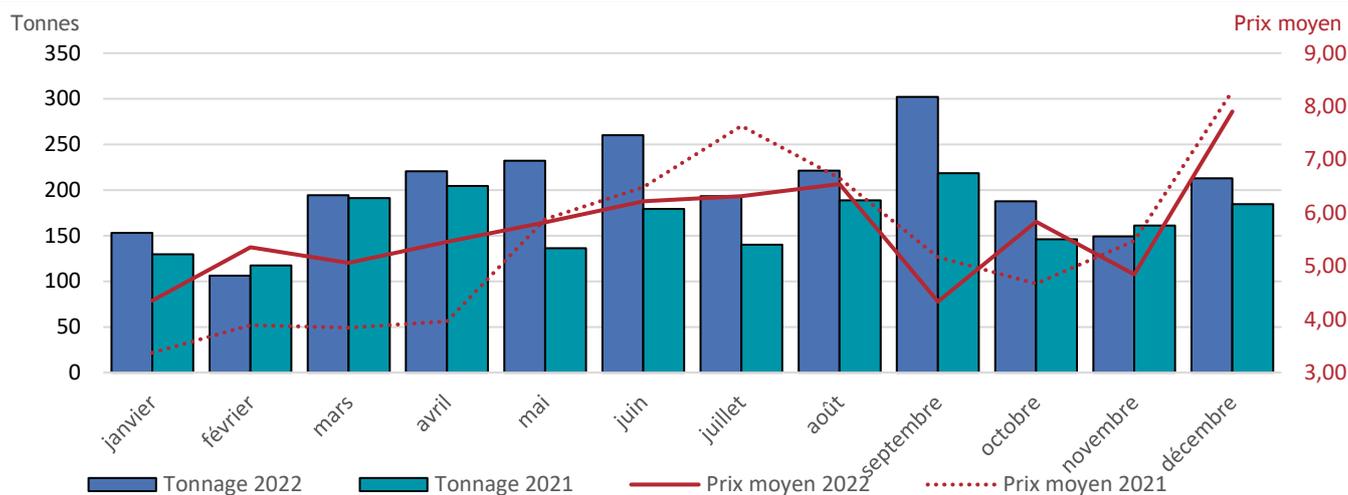
Le trafic connaît peu de variations entre 2021 et 2022, tant du point de vue du volume traité que du nombre d'escales. Le QR5 reste le quai par lequel transite le plus de tonnage et qui traite principalement les trafics d'hydrocarbures et les déchets.

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

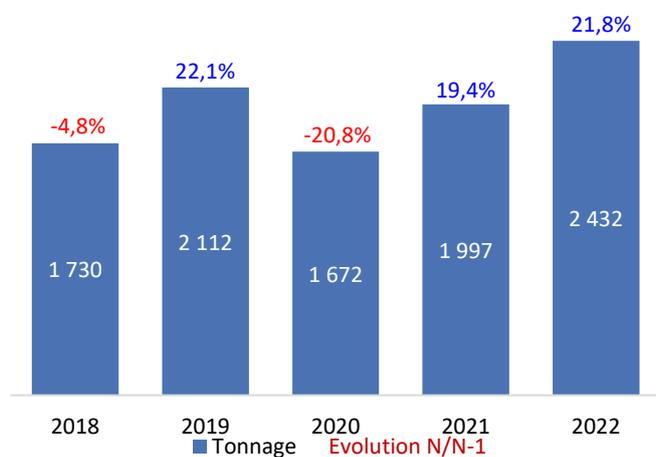
En moyenne, une escale au port de Brest génère un transit de près de 5 288 tonnes de marchandises (5 230 en 2021).



## // La pêche



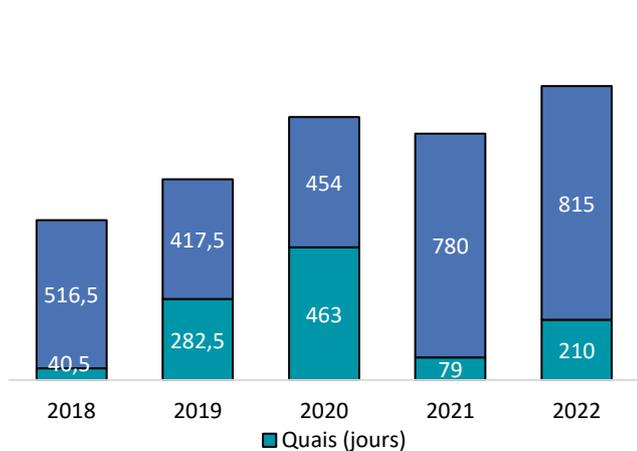
Graph 21 - Brest : Tonnage et prix moyen



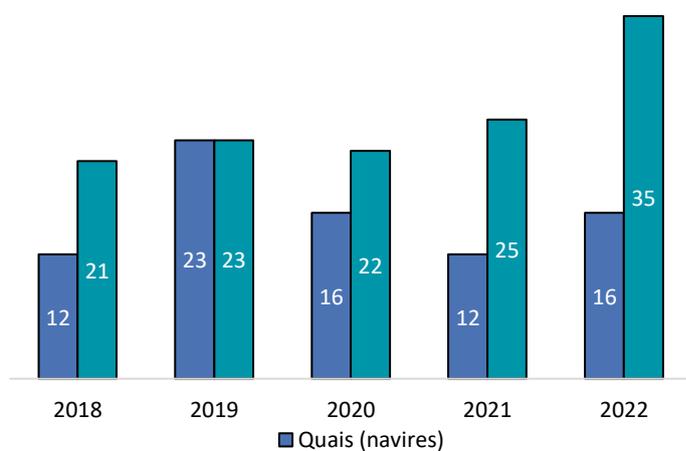
Graph 22 - Brest : Pêche sur 5 ans

En 2022, 2 432 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 5,70 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Brest. Les volumes de poissons débarqués sont en progression de 22 % par rapport à 2021.

## // La réparation navale



Graph 23 - Brest : Jours à quai ou dans les formes



Graph 24 - Brest : 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 2022 ce sont 51 navires qui ont utilisés pendant 1025 jours les quais et les formes de Brest.

La réparation navale repart à la hausse, tant au niveau du nombre de jours de réparation, qu'au niveau du nombre de navire réparés. Le chantier Damen répare les plus grands navires civils de plus de 200 mètres.

#### **Synthèse :**

L'activité marchandise est stable depuis 4 ans, tant à l'importation qu'à l'exportation. A noter toutefois, une baisse du nombre de conteneurs transitant par le port de Brest.

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 le nombre de navires réparés ainsi que son nombre de jours de réparation croître, ce qui témoigne d'un dynamisme de la filière.

L'activité croisière, redémarre avec des croisiéristes presque aussi nombreux à Brest qu'en 2019, qui était une année exceptionnelle.

Le trafic de passagers vers les îles retrouve lui aussi son niveau d'avant Covid.

Enfin l'activité pêche, tend à se rapprocher des volumes de 2019, qui avait été une année où les tonnages avaient été particulièrement élevés.

### 3.

## Le port de commerce de Lorient

### Chiffres clés 2022

- Marchandises : 2 716 842 Tonnes
- Escales : 504
- Croisière : 2 512 Passagers

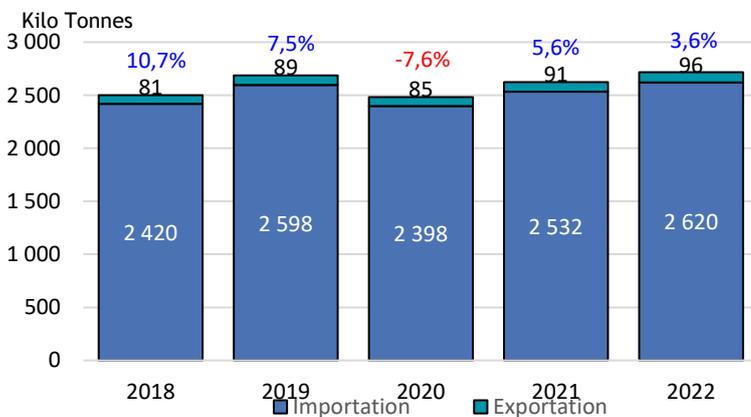
### # 2022 en Bref

Le port de Lorient devient le **1er port de commerce breton**, hors Loire-Atlantique, en tonnes de marchandises traitées et se classe une nouvelle fois **1er port de pêche français** en terme de valeur. Une cargaison record de près de 68 KT de soja brésilien a été débarquée sur les quais de Kergroise.

A revoir

## // L'évolution globale

### • L'évolution sur 5 ans du tonnage annuel



Graphique 25 - Lorient : Evolution du tonnage annuel

Après une baisse sensible du trafic en 2020, liée à la crise de la COVID, le port de Lorient poursuit son évolution et termine l'année avec un tonnage de marchandises traitées de 2.716.842 tonnes. Il dépasse son niveau de 2019 et établit un nouveau record.

Lorient reste essentiellement un port d'importation.

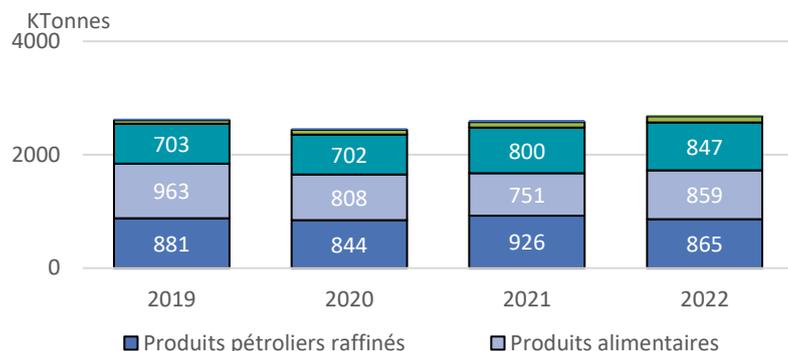
La répartition importation/exportation reste équivalente à celle de 2021.

Les exportations représentent que 3,5 % du trafic portuaire. Elles sont principalement constituées de minéraux brut (61 856 tonnes dont la moitié de pierres, sables, argile), de matériaux de recyclage (18 925 tonnes de pneus usagés) et de bois (15 552 tonnes).

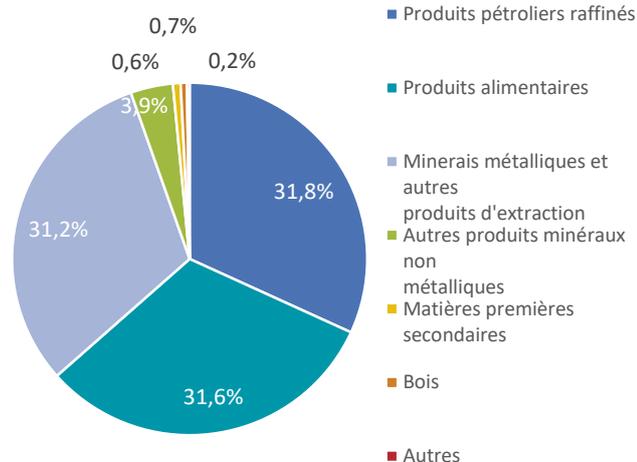
Les trafics de nutrition animale, de matériaux de construction et d'hydrocarbure, représentent 96 % des importations.

## // 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.



Graphe 26 - Lorient : Evolution des tonnages



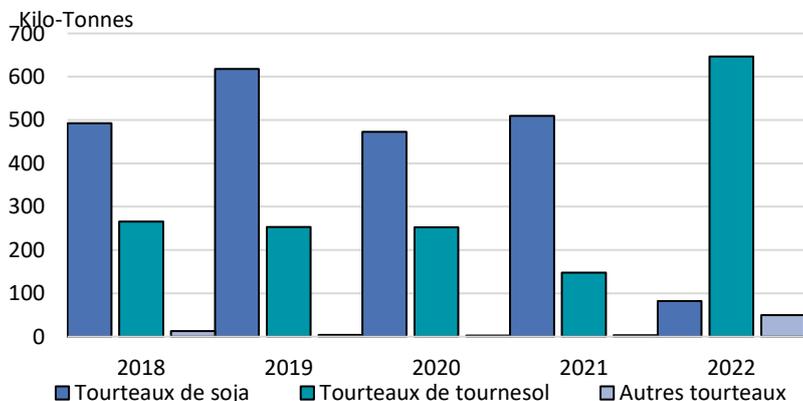
Graphe 27 - Lorient : Répartition des tonnages

### • Les produits pétroliers

Avec 31,8 % du trafic global, les produits pétroliers restent la catégorie de marchandises la plus importante du port de Lorient. En 2022, le trafic de produits pétroliers est en diminution de -6,5 %, soit 60KT. Avec 100 KT, les importations de gazole sont en recul de -83 % contrairement à celles de produits pétroliers raffinés qui avec 765 KT enregistrent une augmentation de 133 %.

### • Les denrées alimentaires et fourrages

Avec 31,6 % du trafic global du port, le trafic des produits alimentaire augmente de 14,4 % avec 108 KT de plus qu'en 2022 et prend la 2ème position des produits échangés sur le port de Lorient.



Graphe 28 - Lorient : Evolution du trafic des tourteaux

Le trafic des tourteaux est en progression de 17,8 %, soit 118 KT.

Les importations de tourteaux de soja en diminution de 428 KT (-84 %) sont largement compensées par celles de tournesol qui progressent de 499 KT (337 %). Le Brésil devient une nouvelle source d'approvisionnement pour l'importation des tourteaux de tournesol.

### • Les minerais métalliques et autres produits d'extraction

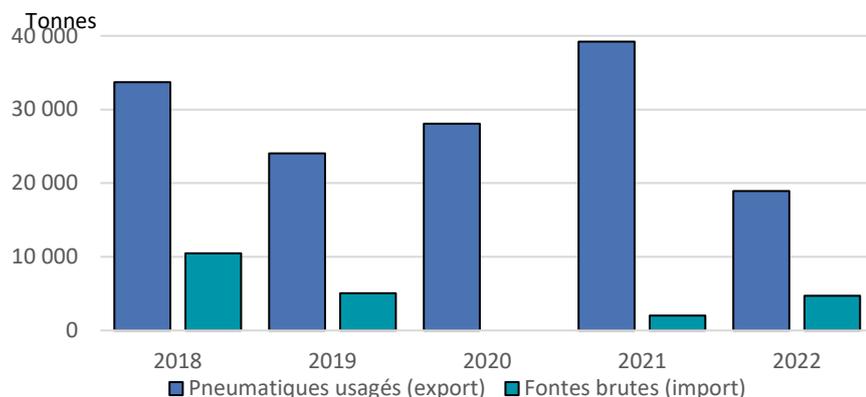
Ils totalisent 31,2 % du trafic global du port et sont en hausse de 5,9 % soit 47 KT et pérennise la reprise du secteur du bâtiment. Cette progression s'explique par la hausse de 5 % des extractions de sable (+40 KT) et du trafic des ciments (+7 KT) qui augmente de 27 %.

### • Les produits minéraux non métalliques

Constitué exclusivement d'importation de ciments, ils sont en augmentation de 9,1 % soit 9 KT.

## • Les produits métallurgiques

Les importations de métaux de base sont en augmentation de 135 % (3 KT) et les exportations de matières premières secondaires constituées exclusivement de pneus, qui servent de combustibles dans les cimenteries marocaines et turques, enregistrent un recul de - 51,7 % (-20 KT).



Après un trafic nul en 2021 les importations de fontes reprennent doucement en 2022 (5 KT).

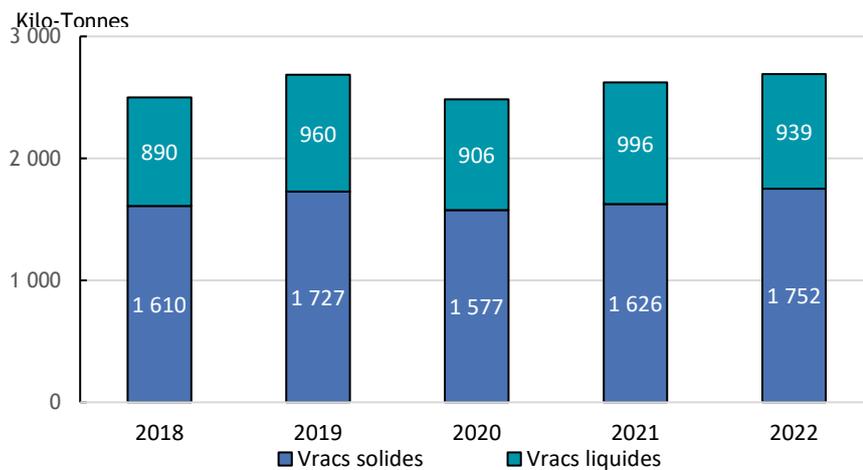
Graphique 29 - Lorient : Evolution du tonnage des produits métallurgiques

## • Les produits de l'agriculture

Initiées en 2018, les exportations de copeaux de bois à destination de la Suède diminuent progressivement pour s'éteindre en 2022.

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

## // Les conditionnements



La répartition entre vracs solides (64.5 %) et liquides (34.6 %) reste relativement stable.

Graphique 30 - Lorient : Conditionnement

## // Les origines et destinations

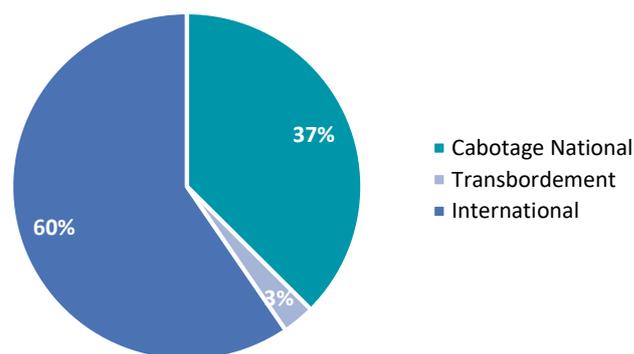
Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de Lorient avec les ports français de provenance ou de destination français (dernier/premier port touché).

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**".

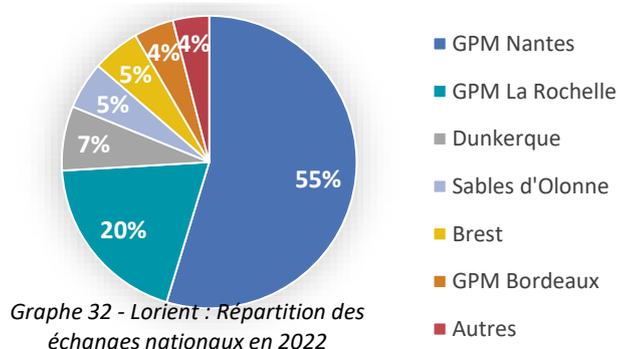
Au port de Lorient :

- Le trafic interportuaire français représente 37 % des trafics enregistrés par le port de Lorient.
- 63 % des marchandises traitées provient ou est à destination de ports étrangers.

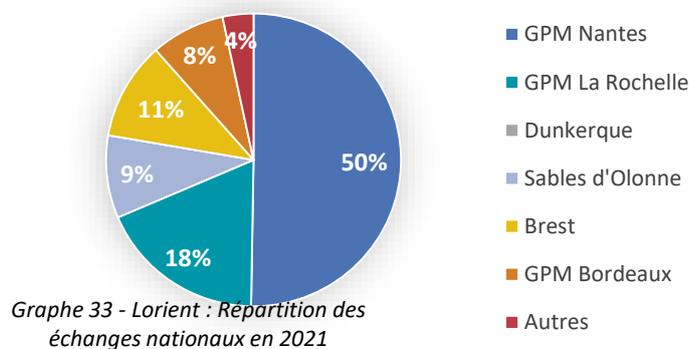


Graphe 31 - Lorient : Echanges 2022

### • Le cabotage national



Graphe 32 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2022



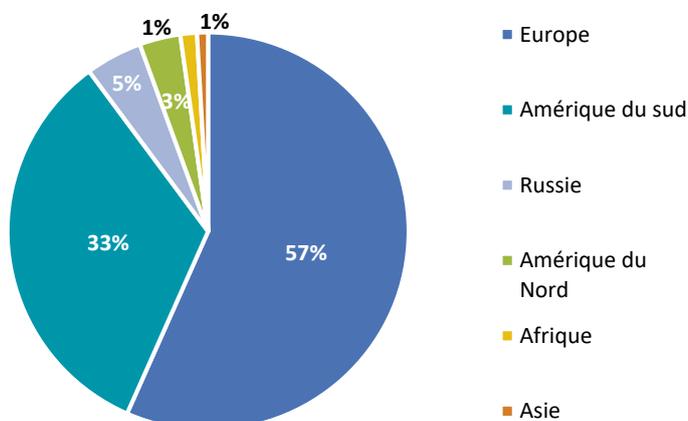
Graphe 33 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2021

Le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire avec 484 KT de marchandises continue à être le 1<sup>er</sup> port d'échanges avec Lorient. Les marchandises échangées avec le GPM Nantes St Nazaire, en hausse de 33 % (+ 120 KT) sont constituées de sables (450 KT) et de produits pétroliers (32 KT).

Avec 64 KT supplémentaire de marchandises traitées, soit + 59 %, le Grand Port Maritime de La Rochelle, conserve sa 2<sup>ème</sup> place de partenaire du port de Lorient avec 172 KT de marchandises importées. Le sable représente 50 % des marchandises et les produits pétroliers 45 %.

### • 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.

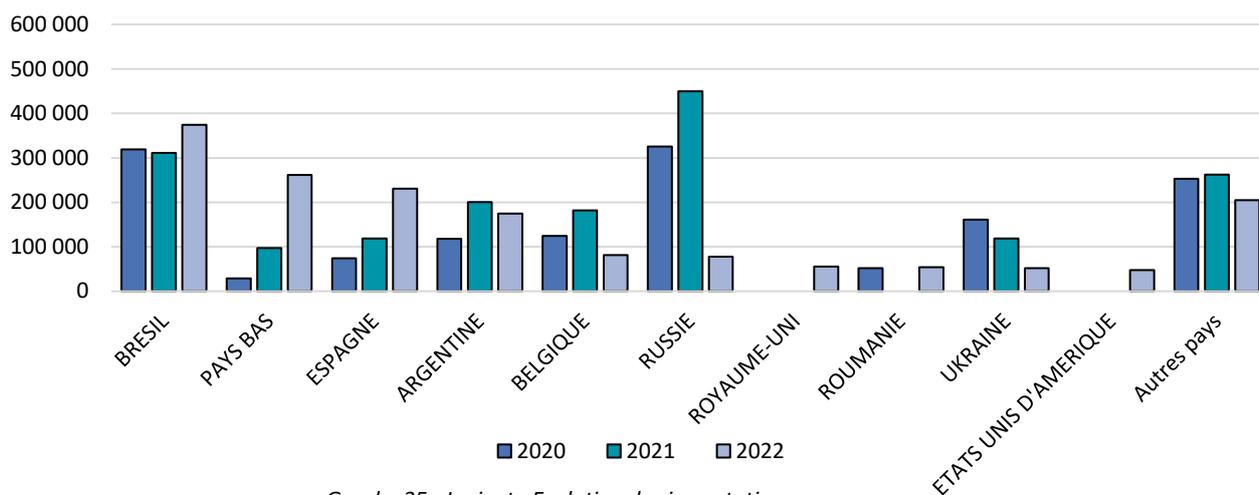


Graphe 34 - Lorient : Répartition des échanges internationaux

La guerre entre la Russie et l'Ukraine a rebattu les cartes des échanges de marchandises du port de Lorient avec le monde.

Les principaux échanges du port de Lorient se font toujours avec l'Europe (qui représente 57 % des échanges contre 42 % en 2021), l'Amérique du Sud et la Russie (qui ne représente plus que 5 % des échanges contre 25 % en 2021).

## Les importations



Graphe 35 - Lorient : Evolution des importations

### ▪ Le Brésil

Entièrement constituées de produits agro-alimentaires (Tourteaux de soja et de tournesol) les importations en provenance du **Brésil** sont en hausse de 63 KT (+20 %). Conséquence de la guerre entre la Russie et l'Ukraine, le **Brésil** est une nouvelle source d'approvisionnement pour l'importation des tourteaux de tournesol. Il prend la 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient.

### ▪ Les Pays-Bas

Comme le Brésil, les **Pays-Bas** profitent de la guerre russo-ukrainienne en devant une nouvelle source d'approvisionnement pour les produits pétroliers qui augmentent de 163 KT (+214,6%) et prend la 2<sup>ème</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient. Le trafic de produits agro-alimentaires reste stable avec 23 KT.

### ▪ L'Espagne

Même chose pour l'**Espagne** qui exporte 100 KT supplémentaires de produits pétroliers vers le port de Lorient soit (+514 %).

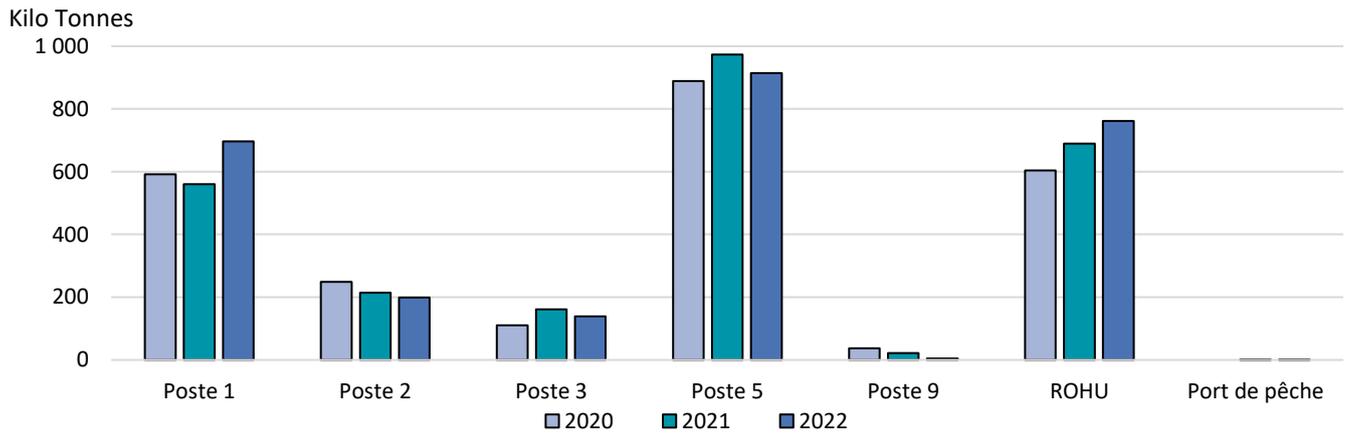
### ▪ L'Argentine

Le trafic de tourteaux avec l'**Argentine** en progression depuis 2019 est en léger recul en 2022, -25 KT soit -12,6 %. Les tourteaux de tournesol ont remplacé ceux de soja dans les marchandises importées, ils proviennent principalement du port de *Rosario*.

### ▪ La Belgique

Les importations en provenance de **Belgique** sont en recul de 55 %. Les produits pétroliers diminuent de 98 KT (-54,9 %). Ils représentent toujours 98 % des marchandises échangées et proviennent du port d'*Anvers*.

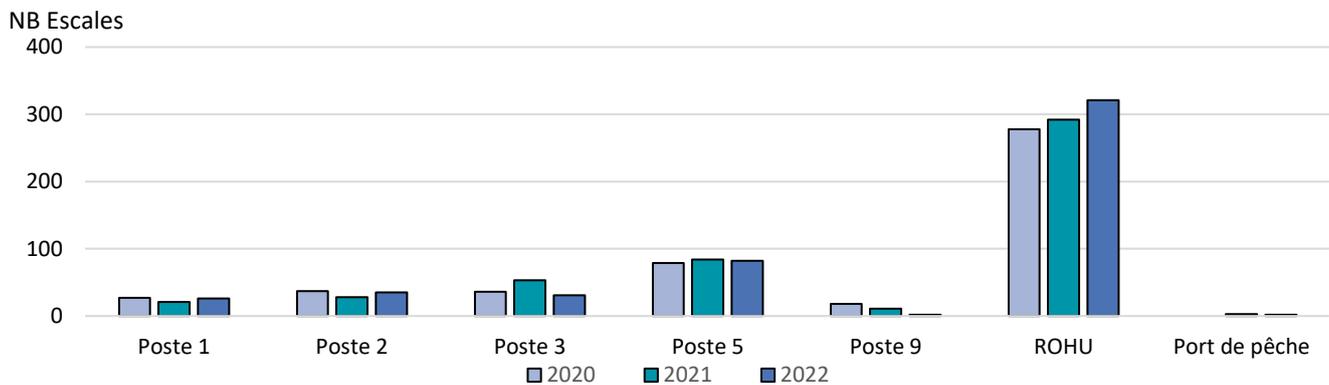
## // Les postes à quai



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

Les volumes traités augmentent de 3,6 % et le nombre d'escale augmente de 1,4 %.

En moyenne, une escale au port de Lorient (hors sabliers) génère un transit de 10.682 tonnes de marchandise.



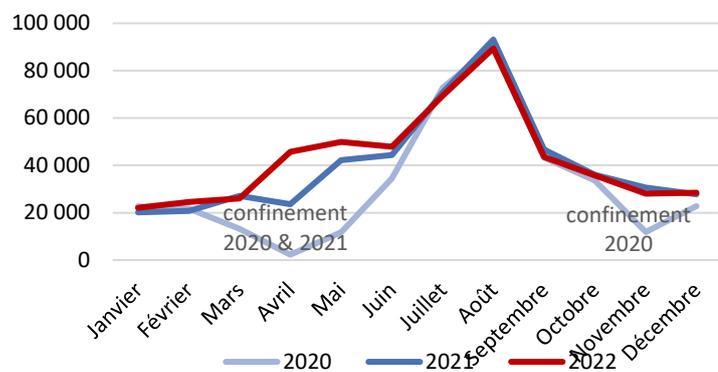
Graphe 37 - Lorient : Evolution des escales par poste à quai



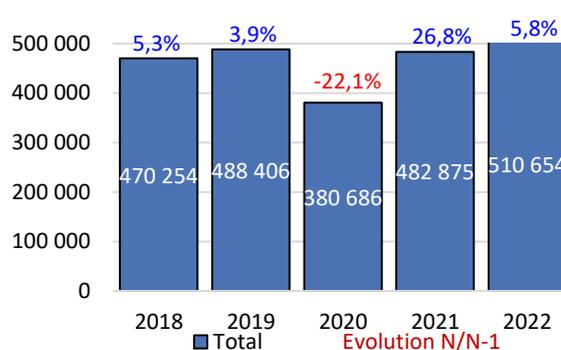
## // La croisière

Le COVID a fortement perturbé l'activité croisière au port de Lorient en 2020 et 2021. En 2022, les croisiéristes reviennent peu à peu faire escale au port de Lorient. Ils ont été 2.512 en 2022 répartis sur 6 escales. Parmi ces escales ; le port de Lorient a accueilli, entre autre, le SPIRIT OF ADVENTURE long de 236m. Pour mémoire, en 2019, les croisiéristes accueillis au port de Lorient étaient près de 9.000.

## // La desserte des îles



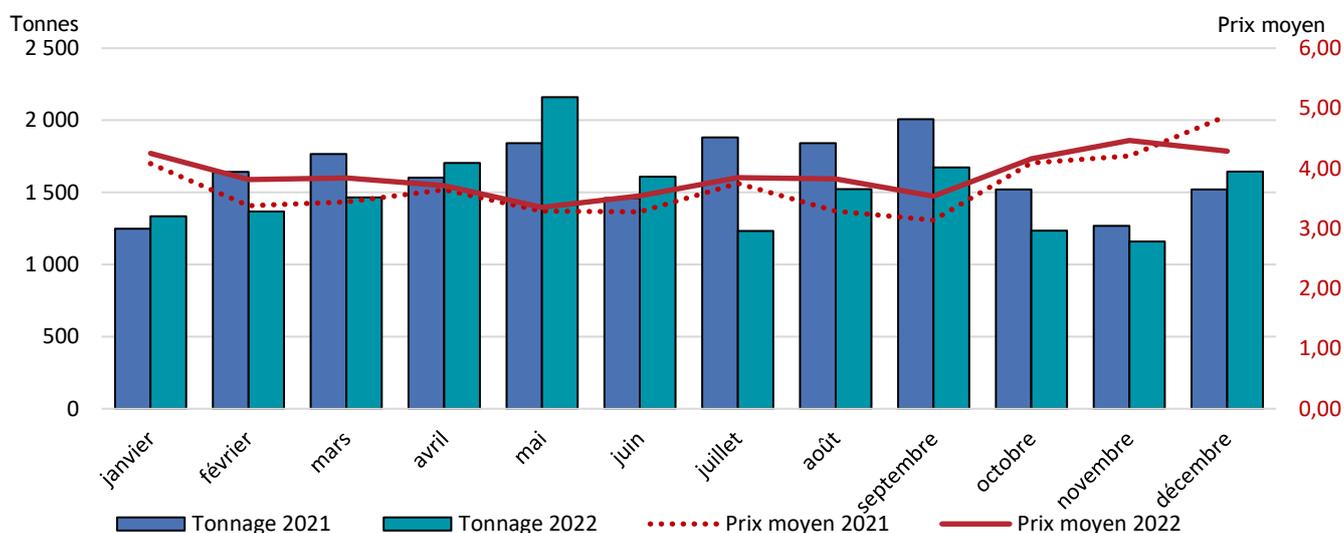
Gratification 38 - Lorient : Liaison Lorient-Groix



Gratification 39 - Lorient : Desserte Groix

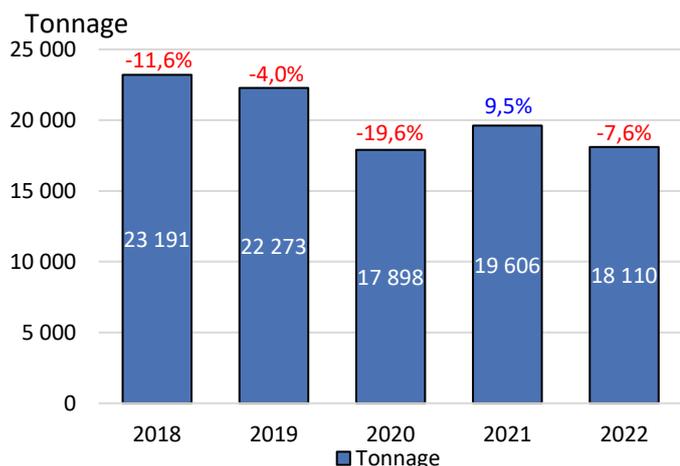
En 2022 la ligne Lorient-Groix a dépassé la fréquentation de 2019 d'avant la crise sanitaire de la COVID-19. Elle a transporté 510.654 passagers soit une hausse de 5,8% par rapport à 2021 (+4,6 % par rapport à 2019).

## // La pêche



Gratification 40 - Lorient : Tonnage et prix moyen

18.110 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 3,85 € le kilo, ont été débarquées à la criée du port de Lorient, en baisse de 8 % par rapport à 2021 (19.606 tonnes pour un prix moyen de 3,66 € le kilo).

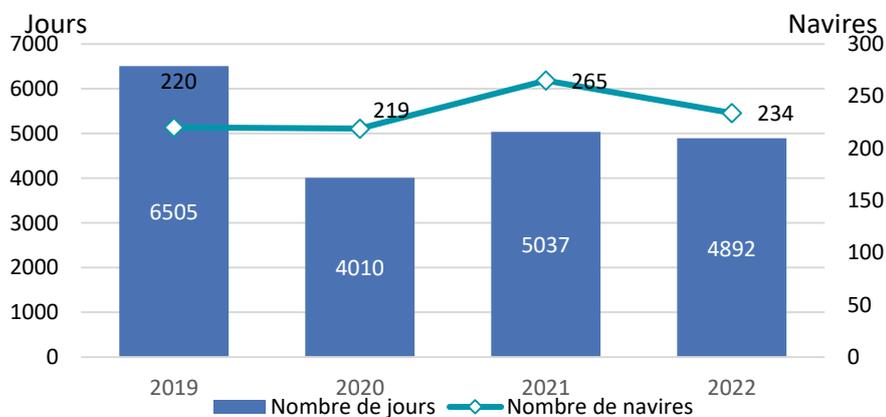


Graphe 41 - Lorient : Evolution de la pêche sur 5 ans

La pêche en 2022 subi des difficultés liées à la hausse des coûts des hydrocarbures et dépasse à peine le tonnage réalisé en 2020, année du Covid où les confinements successifs et la fermeture des restaurants avaient fortement impacté l'activité.

Le port de Lorient reste le premier port de Bretagne devant Le Guilvinec, et se classe une nouvelle fois au 1<sup>er</sup> rang français en terme de valeur (63.67 M€ devant Boulogne (58 M€) qui conserve la 1<sup>ère</sup> place en terme de quantité débarquées.

## // 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 2022 ce sont 234 navires qui ont été hissés sur le terre-plein pour 4892 jours de réparation au port de Lorient-Keroman

### Synthèse :

Après la pandémie et ses conséquences en 2020 et 2021, le port de Lorient a su faire face aux conséquences de la guerre entre la Russie et l'Ukraine et trouver de nouvelles sources d'approvisionnement. Il dépasse d'ailleurs son niveau de 2019, tant à l'importation qu'à l'exportation et devient en tonnes de marchandises traitées le 1<sup>er</sup> port de commerce breton (hors Loire-Atlantique).

Les produits pétroliers, les produits alimentaires et les minerais représentent, à parts égales ou presque, 95% des marchandises traitées.

Le nombre de jours et de navires en réparation tend à se stabiliser.

L'activité croisière, comme dans les autres ports français semble vouloir repartir.

Oubliés les confinements, les liaisons de passagers vers les îles retrouvent et dépassent leur activité de 2019 avant le COVID.

Enfin, si la quantité de poissons et crustacés débarqués est moins importante qu'en 2021, le port de Lorient prend la 1<sup>ère</sup> place des ports français en terme de valeur.

## 4.

# Le port de commerce de Saint-Malo

### Chiffres clés 2022

- Marchandises : 1 212 110 Tonnes
- 933 escales
  - 325 marchandises
  - 608 ferries
- Passagers ferries : 480 680
- Croisière : 25 212 Passagers

### # 2022 en Bref

Le port de Saint-Malo retrouve une activité ferry normale.

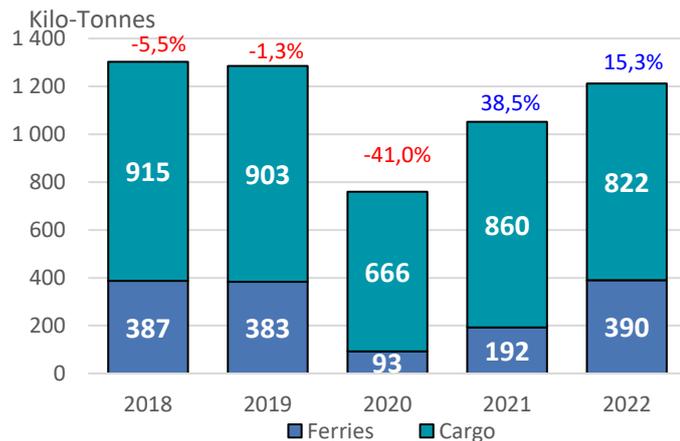
Réouverture de la gare maritime de la Bourse.

L'activité côtière avec plus de 550 000 passagers transportés atteint un record en 2022.

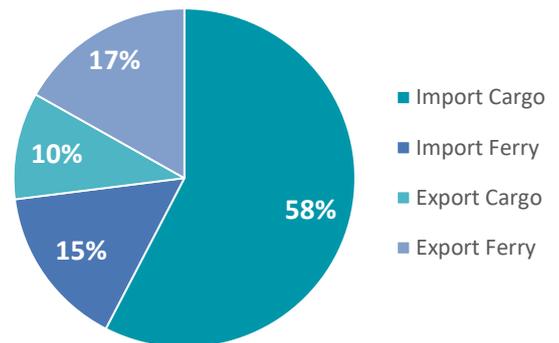
## // L'évolution globale

### • L'évolution globale

Après deux années où les trafics, tant marchandises que passagers, ont été fortement impactés par les mesures prises dans le cadre de la crise de la Covid, l'activité du port de Saint-Malo revient presque à son niveau de 2019 sur les passagers et le dépasse pour les marchandises transportées par cargo.



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



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

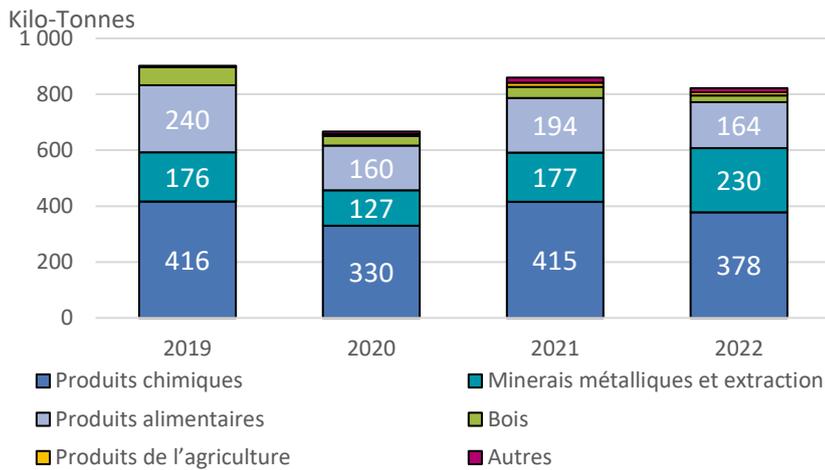
Avec **885 KT**, les importations représentent 73 % du tonnage global du port.

Les exportations avec 327 KT représentent 27 % du tonnage global du port.

## // 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.

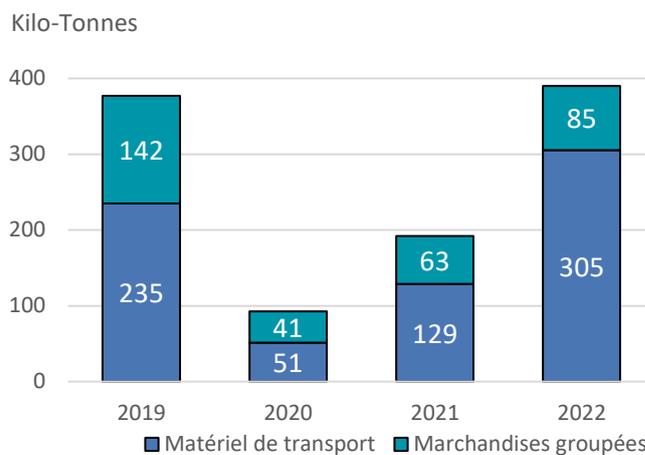
Si globalement le trafic de marchandises est en augmentation en 2022, cette hausse n'est pas équivalente en fonction du mode de transport par cargo, ou par ferries.



Graphe 45 - St-Malo - Evolution du tonnage des cargos

Le trafic de marchandise par cargo, est en recul de 38 KT, soit -4,4 %.

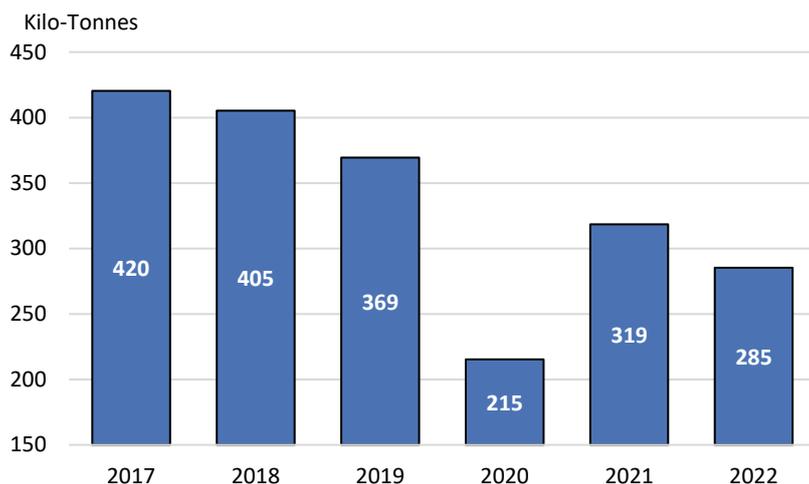
Le trafic par ferries, quant à lui, après deux années difficiles, dépasse son niveau de 2019 et double son trafic par rapport à 2021.



Graphe 46 - St-Malo : Evolution du tonnage des ferries

### • Les produits chimiques et engrais

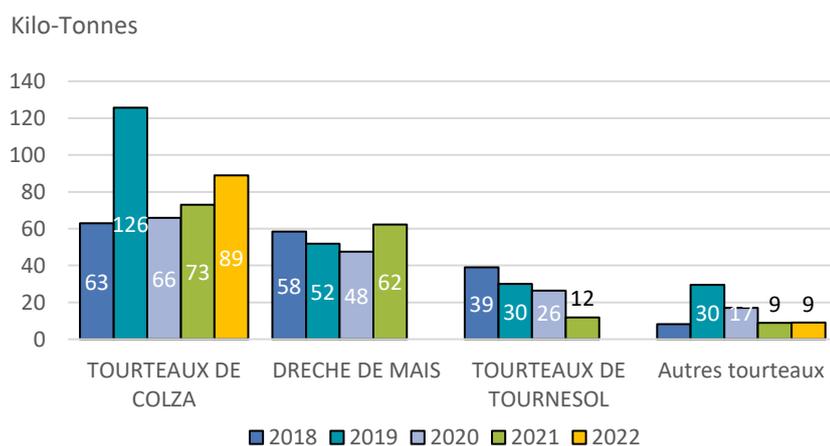
- Au port de Saint-Malo, le trafic des engrais et produits chimiques est en recul de près de 10 % (-38 KT) mais conserve la 1ère place des marchandises traitées par le port.
- Cette décroissance tendancielle s'observe depuis quelques années (cf. graphe ci-après).
- Les entrées de coquilles brisées (amendement calcaire) sont en recul de -79 % soit -5 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 -16 % soit -34 KT.

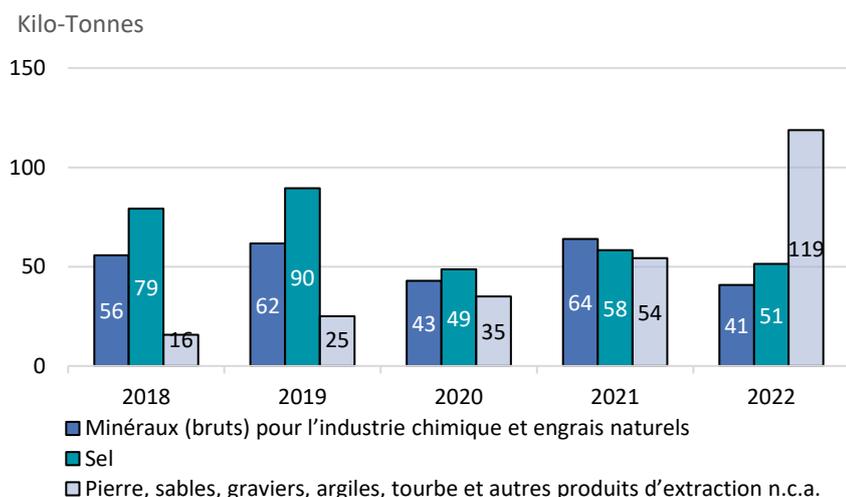


Graphe 48 - St-Malo - Evolution du trafic des tourteaux sur 5 ans

Les importations de tourteaux affichent une baisse de 37 % soit -58 KT et sont constituées à 93 % de tourteaux de colza.

- **Les produits d'extraction (hors engrais)**

- Après une baisse en 2020 les tonnages des minerais et autres produits d'extraction, enregistrent une hausse de 20 % et atteignent leur meilleur niveau depuis 5 ans.



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

Les minéraux bruts (phosphate naturel brut et potasse naturel) enregistrent une baisse de 36 %.

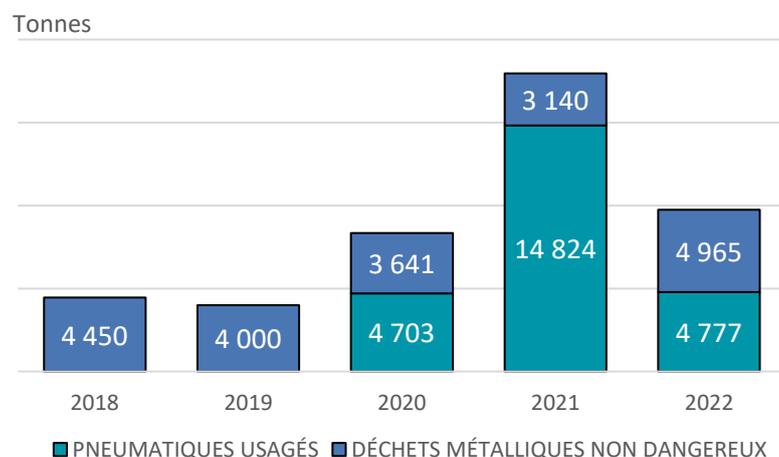
Le sel est en recul de 12 %.

Les autres produits d'extraction, enregistrent une hausse de 118 % avec 64 KT supplémentaires principalement constitués de sables de mer.

- **Les produits du bois**

Les importations de bois sont en baisse de 16 KT, soit un recul de -41 %. Elles atteignent 24 KT en 2022.

- **Les matières premières secondaires**

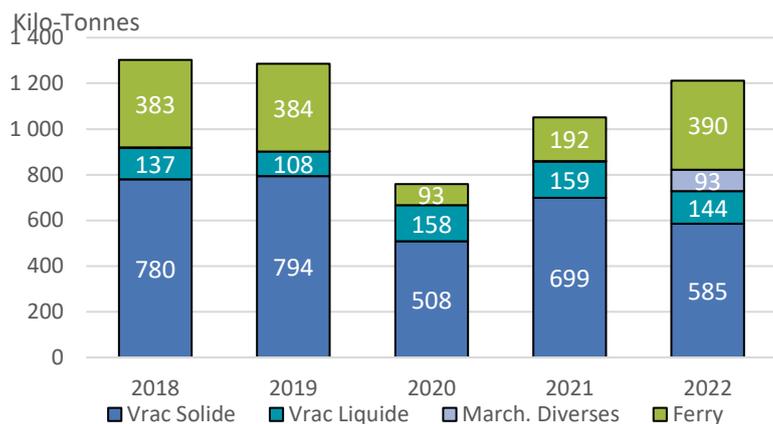


Graphe 50 - St-Malo : les matières premières secondaires

Les exportations de déchets recyclables non dangereux continuent leur progression en 2022 avec une augmentation de 58% (1 825 T). A l'inverse, les exportations de pneumatiques usagés vers le Maroc sont en recul de 68 % (10 047 T).

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

## // Les conditionnements



Graphe 51 - St-Malo : Conditionnements

Après deux années impactées par les conséquences de la crise de la Covid, l'activité ferries dépasse son niveau de 2019 de +2 %. Les marchandises transportées par ferries représentent 32 % de l'activité globale du port.

Les vracs solides représentent près de 50 % du trafic mais sont en recul de -16 % par rapport à 2021 (-113 KT)

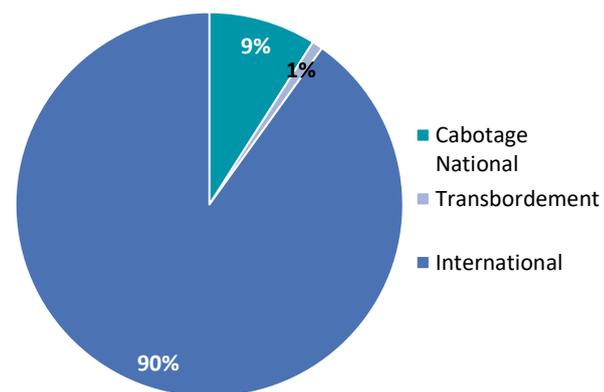
Les vracs liquides principalement constitués d'acide phosphorique enregistrent un recul de 16 KT (-10 %) et représentent 12 % du trafic du port de St-Malo.

## // Les origines et destinations

Le **cabotage national** correspond aux échanges du port de St-Malo 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**".



Graphe 52 - St-Malo : Echanges 2022

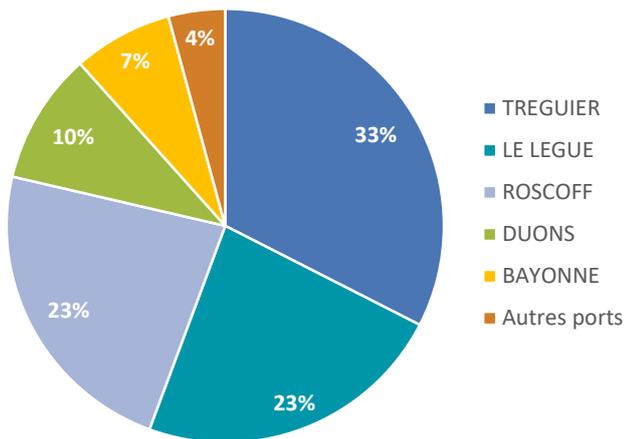
### • Le cabotage national

Le trafic interportuaire français avec St-Malo représente 9 % de l'activité globale du port. 95 % de ce trafic est réalisé à l'import.

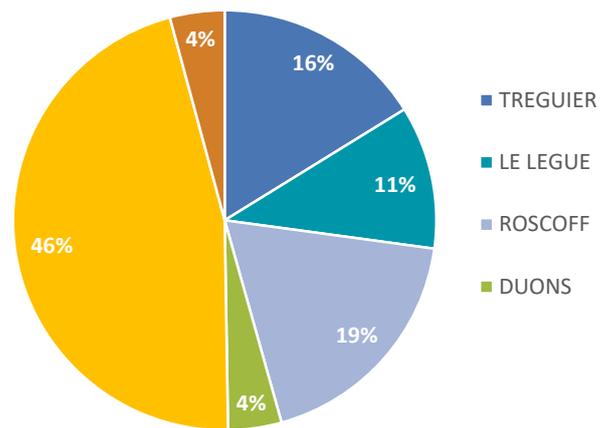
Si les 5 premiers ports français qui échangent avec le port de St-Malo restent les mêmes, la prépondérance du port de Bayonne jusqu'en 2021, laisse la place au port de Tréguier.

Les importations de sables en provenance du port de Tréguier ont augmenté de 12 KT soit plus de 130 %.

Les déchets exportés vers le port de Bayonne sont en recul de -22 % (-1374 T) et aucune importation de sulfate d'ammonium n'a été enregistrée en 2022.



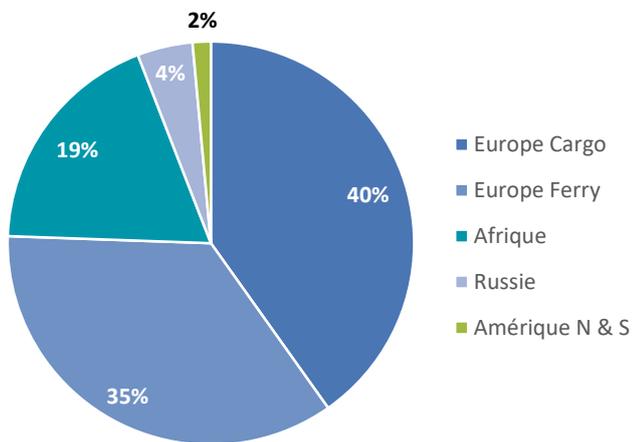
Graph 53 - St-Malo : Echanges nationaux en 2022



Graph 54 - St-Malo : Echanges nationaux en 2021

Le cabotage national avec 108 KT représente 9% des marchandises traitées. 95 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

### • Les échanges internationaux

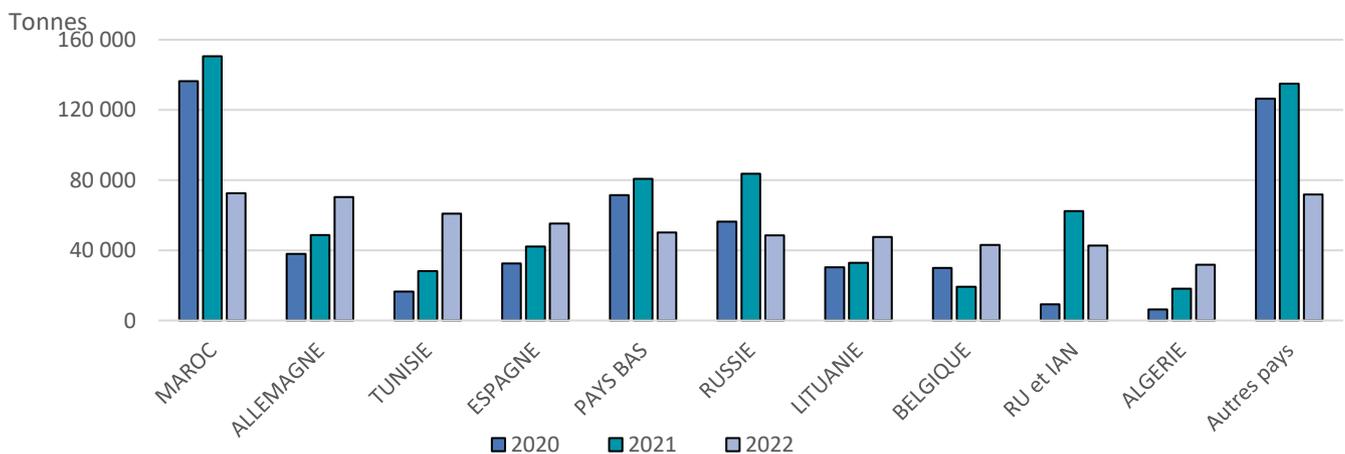


Graph 55 - St-Malo : Echanges internationaux

L'Europe avec 95 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Malo. Le trafic de marchandises par ferries avec le Royaume Uni, Iles anglo-normandes comprises représente presque la moitié des échanges européens.

### Les importations

La représentation ci-dessous ne prend pas en compte les échanges de marchandises par ferries.



Graphique 56 - St-Malo : Les importations

## ▪ Le Maroc

Malgré une baisse de 50 % des importations le **Maroc** conserve sa 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de St-Malo. L'acide phosphorique (65 KT) en provenance de Safi et les phosphates (5 KT) en provenance de Jorf-Lasfar constituent ces importations.

## ▪ L'Allemagne

Les sels et chlorure de sodium pur (34 KT) en provenance de Wismar représentent la moitié des importations. Les produits azotés en provenance de Hambourg augmentent de 100 %. Les importations de tourteaux augmentent de L'**Allemagne** prend la 2<sup>ème</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de St-Malo

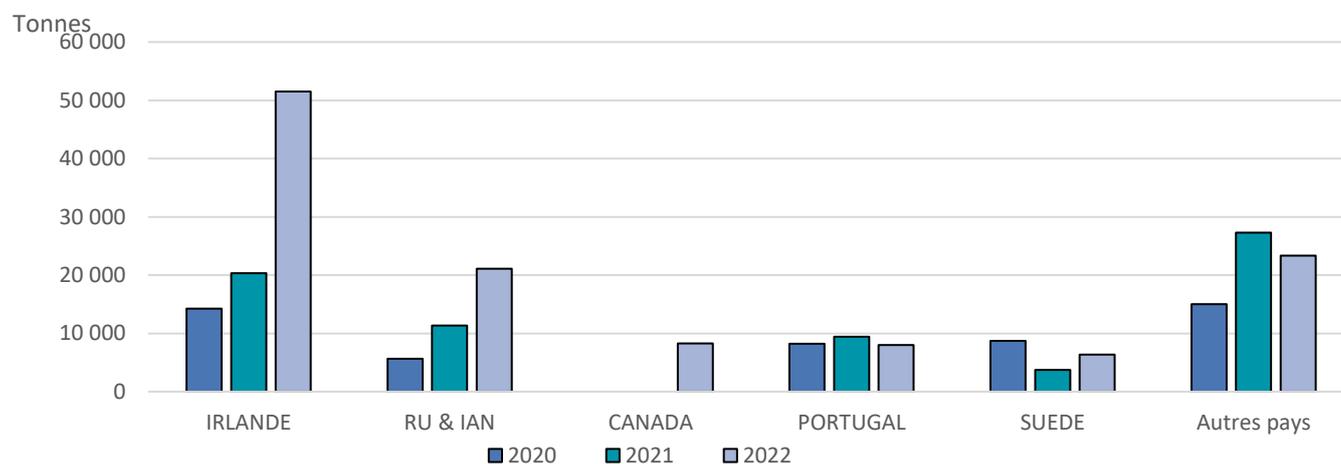
## ▪ La Tunisie

Les produits chimiques en provenance du La Skhirra avec 53 KT de marchandises importées enregistrent une augmentation de près de 200 %.

Les Pays-Bas et la Russie enregistrent respectivement une baisse de 39 % et 30 % des produits alimentaires importées au port de St-Malo.

## Les exportations

*La représentation ci-dessous ne prend pas en compte les échanges de marchandises par ferries.*

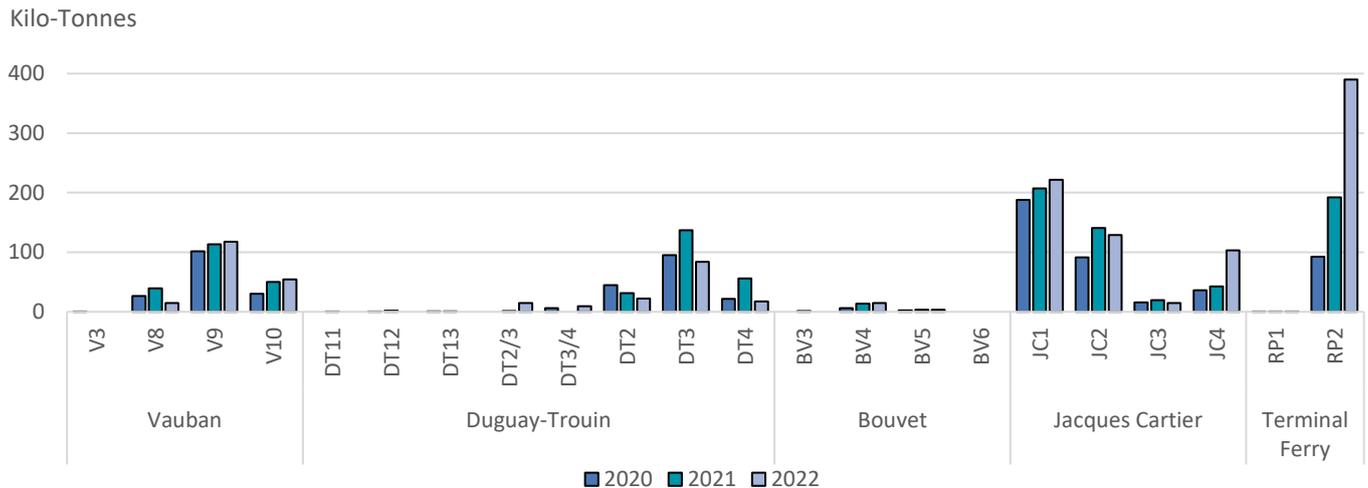


Graphe 57 - St-Malo : Les exportations

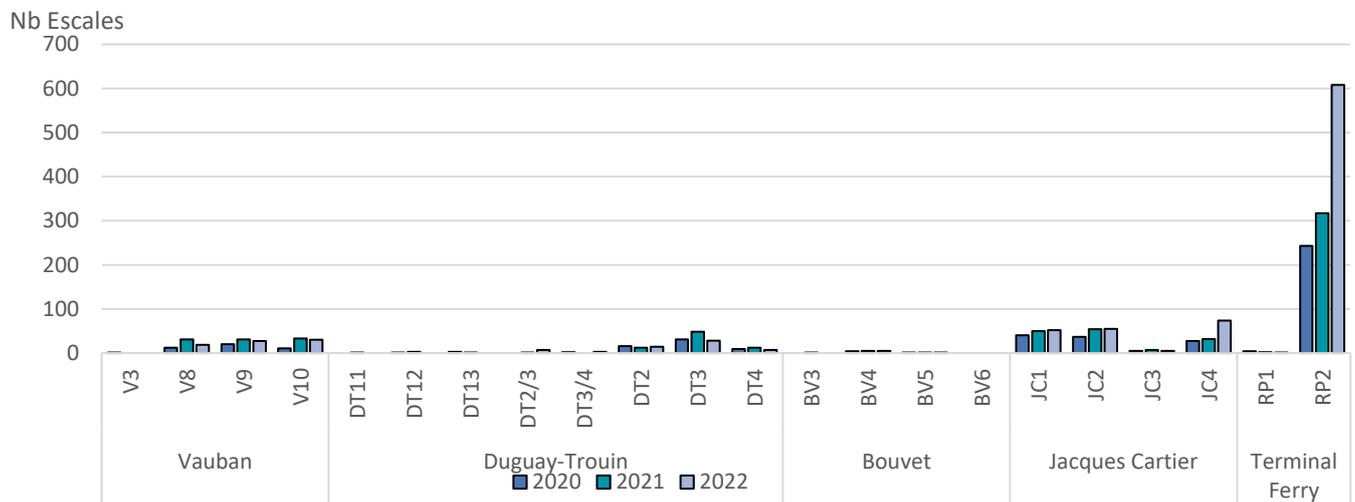
## ▪ L'Irlande

En augmentation de 182 % (31 KT), les exportations d'engrais constituent toujours l'essentiel des marchandises importées d'**Irlande**.

## // Les postes à quai



Graphe 58 - St-Malo : Tonnage par poste à quai



Graphe 59 - St-Malo : 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 retrouve presque son niveau d'avant Covid pour les cargos et dépasse les marchandises transportées par ferries même si le nombre d'escale est inférieur à celui de 2019.

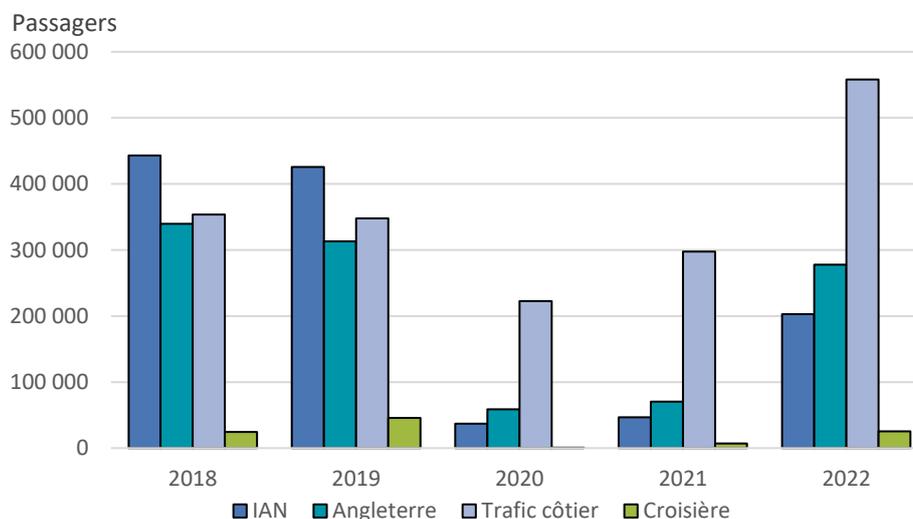
Le tonnage moyen de marchandises traitées par escale (hors ferries) est de 2514 Tonnes.

Concernant les ferries, le tonnage moyen de marchandises traitées par escale est de 641 Tonnes.



## // Les passagers

Hormis l'activité côtière qui a retrouvé son niveau d'avant Covid, le transport de passagers par ferries ainsi que l'activité croisière peinent à retrouver leur niveau de 2019.



Graph 60 - St-Malo : Trafic passagers sur 5 ans

Les nouvelles contraintes liées au Brexit semblent avoir des conséquences sur le trafic des passagers du 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 du Brexit, les passagers transportés par ces 2 compagnies sont en baisse de 35 % par rapport à 2019 (- 52 % sur les liaisons vers les Iles Anglo-normandes et - 11 % pour celles vers l'Angleterre).

- **Le trafic côtier**

Jusqu'en 2021, seuls les passagers de la compagnie Corsaire étaient comptabilisés.

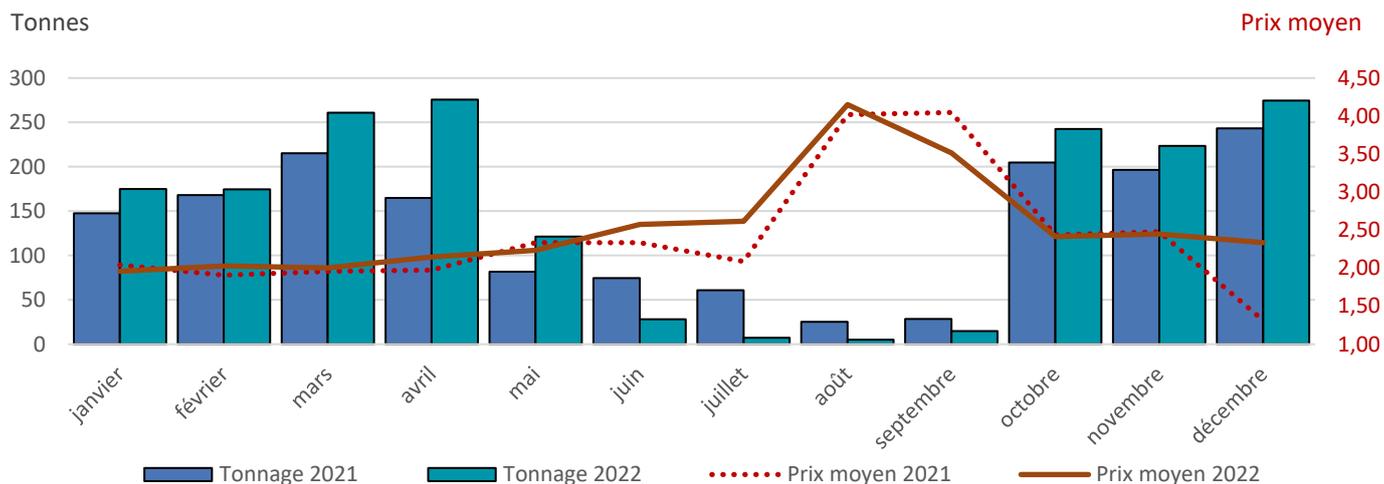
L'activité de la compagnie Corsaire est la plus importante de l'ensemble du trafic côtier utilisant l'avant-port de Saint-Malo (sortie en mer, visite des îles, traversée Dinard-Saint-Malo, Cap Fréhel ...). Elle affiche une hausse de 28 % depuis 2019.

- **La croisière**

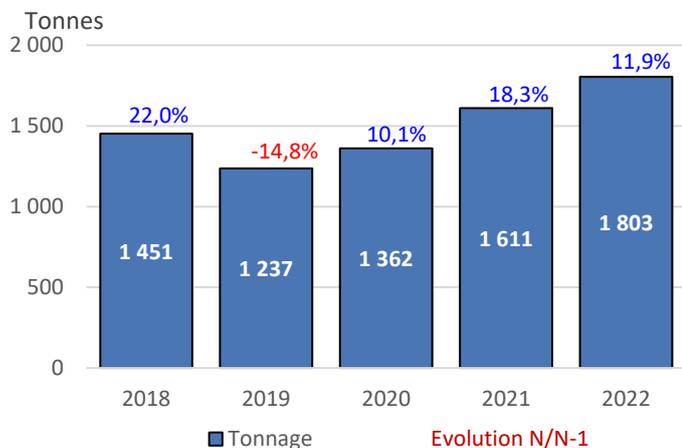
Si on exclut l'année 2019 qui fait figure d'année exceptionnelle à St-Malo, la croisière retrouve en 2022 son niveau de 2018.

Ce sont 25.212 croisiéristes à bord de 39 paquebots qui ont fait escale à St Malo en 2022 contre 6875 passagers et 14 escales en 2021.

## // La pêche



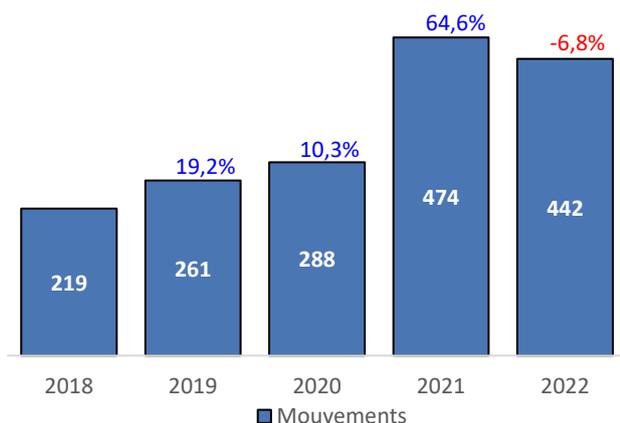
Gratification 61 - St-Malo : La Pêche



Gratification 62 - St-Malo : La pêche sur 5 ans

En 2022, 1 803 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 2,23 € le kilo, ont été débarqués à la criée du port de St-Malo. La hausse de 12 % par rapport à l'année 2021 s'explique essentiellement par l'augmentation du volume des coquilles St-Jacques.

## // La réparation navale



Graphique 63 - St-Malo : Mouvements de l'élévateur

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 2022 ce sont 442 mouvements qui ont été effectués par l'élévateur à bateaux, soit 7 % de moins qu'en 2021.

### **Synthèse :**

Le trafic ferry, fortement impacté en 2020 et 2021 avec le Covid et ses conséquences, souffre maintenant de l'incidence des nouvelles contraintes mises en œuvre dans le cadre du Brexit. Les conséquences du Covid n'avaient pas permis jusqu'à présent d'évaluer l'incidence du Brexit sur le trafic des ferries avec le Royaume-Uni et les îles anglo-normandes.

L'activité transport de marchandises retrouve son niveau d'avant Covid. Le trafic par ferries est supérieur à celui de 2019 mais le trafic cargo reste lui légèrement inférieur.

Le trafic des passagers ferries, peine à retrouver le niveau de 2019, en cause les nouvelles contraintes liées au Brexit.

L'activité croisière, redémarre avec des croisiéristes aussi nombreux à St-Malo qu'en 2018

L'activité réparation navale reste stable.

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

## 5.

# Le port de commerce de Roscoff-Bloscon

### Chiffres clés 2022

- Marchandises : 250 446 Tonnes
- 320 escales
  - 29 marchandises
  - 291 ferries
- Nombre de passagers : 336 774

### # 2022 en Bref

L'activité ferry commence à ressentir les effets du Brexit sur la circulation des personnes avec le Royaume-Uni.

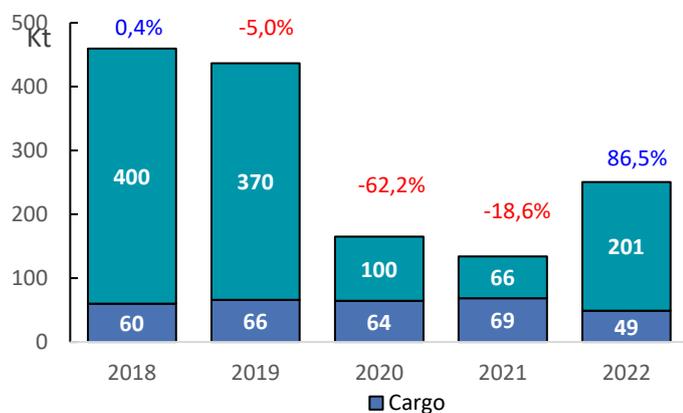
Les conséquences de la pandémie semblent résorbées.

L'activité commerce par cargo est cependant en baisse.

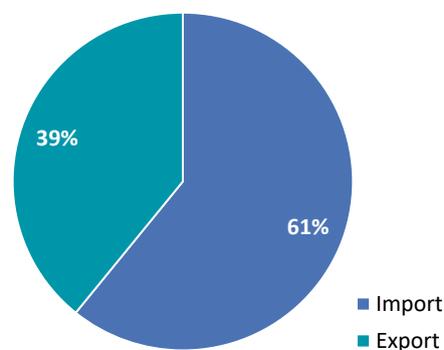
## // L'évolution globale

Le port de Roscoff enregistre pour 2022 une hausse de 86 % par rapport à 2021 (-43 % par rapport à 2019) et termine l'année avec un total de 250 446 tonnes de marchandises traitées.

### • L'évolution globale



Graphe 64 : Roscoff : Evolution du tonnage annuel



Graphe 65 - Roscoff : Répartition des Importations / Exportations

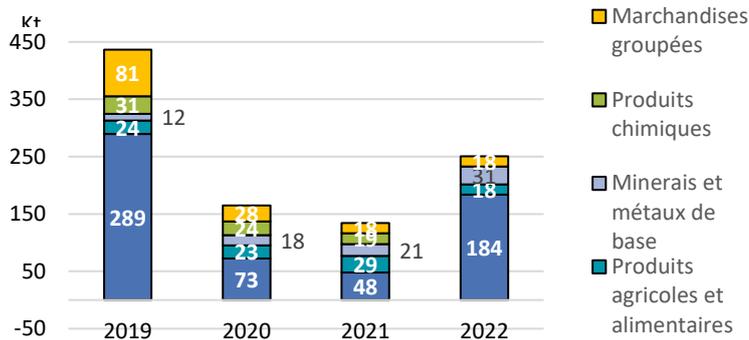
Après deux années (2020 et 2021) très impactées par les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire le trafic de marchandises par ferry repart au port de Roscoff-Bloscon contrairement à celles transportées par cargo qui est en recul.

La reprise d'activité des ferries en mars 2022 et les effets du BREXIT sur la circulation des personnes expliquent, en partie, que le trafic n'ait pas retrouvé son niveau de 2019.

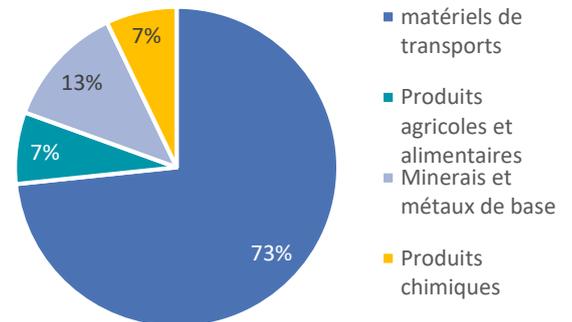
Le volume de marchandises transportées par cargos avec 49 KT est en recul de près de 30 % par rapport à 2021.

## • Le détail des marchandises

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



Graphe 66 - Roscoff : Evolution des tonnages



Graphe 67 - Roscoff : Répartition des tonnages

Le trafic cargo est constitué exclusivement de produits importés.

Les produits agricoles, constitués de drèche de maïs, reculent de -38 %.

Le trafic de sable augmente de 50 % et il n'y a pas eu de déchargement d'engrais sur le port de Roscoff.

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

## // Les passagers

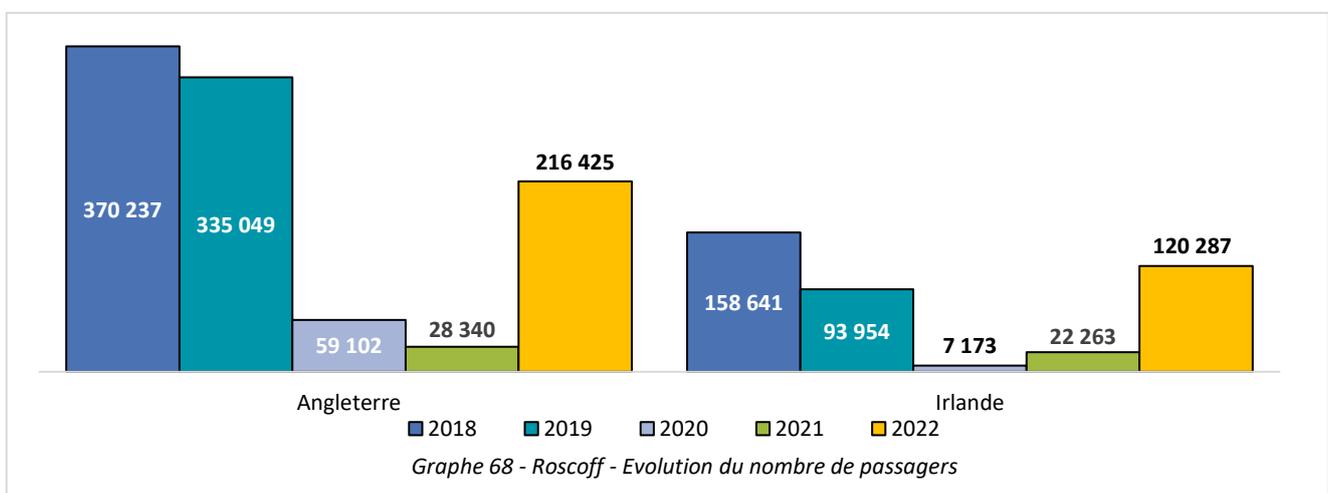
Comme pour le trafic marchandise, le trafic passagers est impacté par le BREXIT et les mesures prises concernant la circulation des personnes avec le Royaume-Uni.

Avec 336 774 Le nombre de passagers transportés par ferries repart à la hausse 336 774 en 2022 contre 50 890 en 2021). Cette évolution n'est pas identique sur les deux pays qui ont des liaisons avec Roscoff.

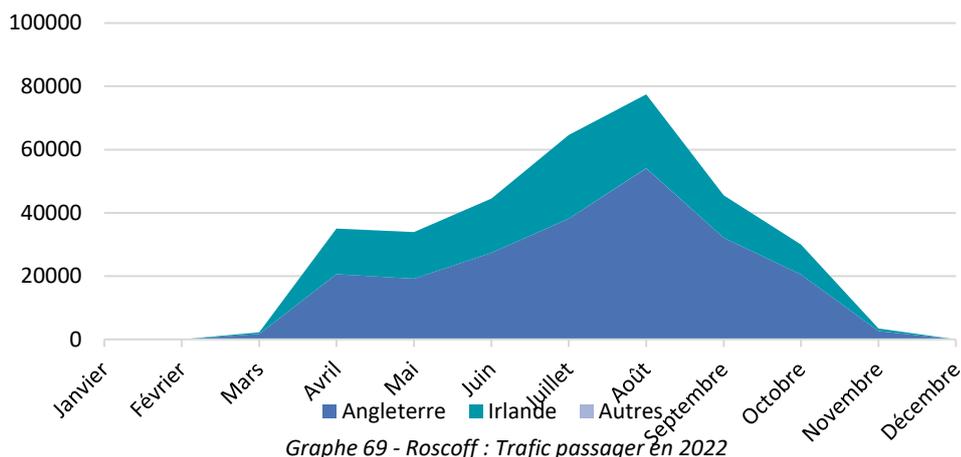
Les passagers transportés vers l'Angleterre ont été multipliés par 6,5 entre 2021 et 2022. Cependant, les effets du BREXIT sur la circulation des personnes se ressentent sur le trafic passager qui reste inférieur de 35 % à celui de 2019.

Avec l'Irlande, les effets du COVID dissipés, le nombre de passagers a été multiplié par 5.5 entre 2021 et 2022 et le trafic est supérieur de 28 % à celui de 2019 .

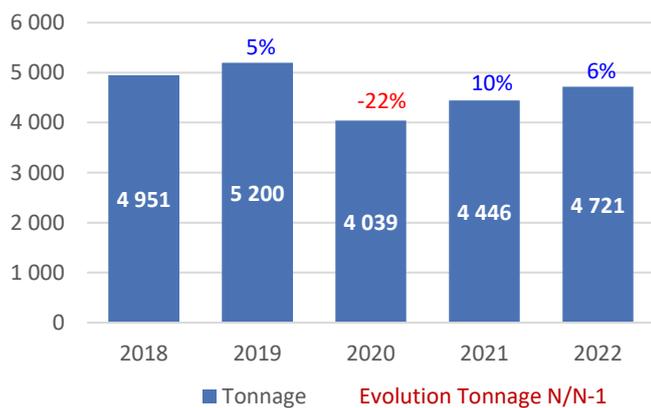
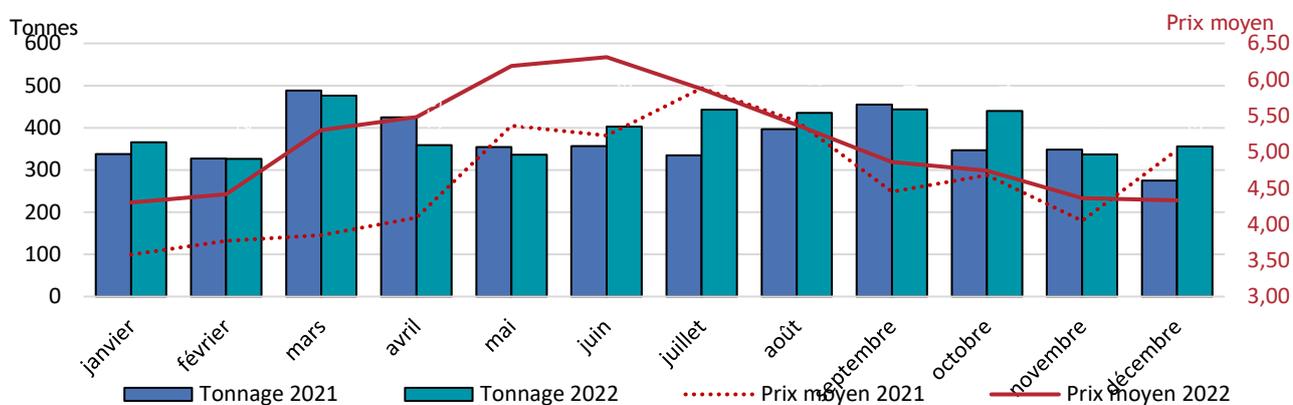
Il n'y a pas eu de liaison avec l'Espagne en 2022.



Graphe 68 - Roscoff - Evolution du nombre de passagers



## // La pêche



En 2022, 4 721 tonnes de poissons, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 5,15€ le kilo, ont été débarqués à la criée du port de Roscoff-Bloscon, en augmentation de 6 % par rapport à 2021, mais en recul de 9 % par rapport à l'année 2019 (5 200 tonnes pour un prix moyen de 4,14 €).

### Synthèse :

En 2022, les impacts de la crise sanitaire semblent avoir été résorbés. Par contre le port de Roscoff-Bloscon, largement porté par le trafic ferry, souffre des conséquences du Brexit dans ses relations avec le Royaume-Uni.

# 6.

## Le port de commerce de St-Brieuc - Le Légué

### Chiffres clés 2022

- Marchandises : 262 798 Tonnes
- Escales : 119

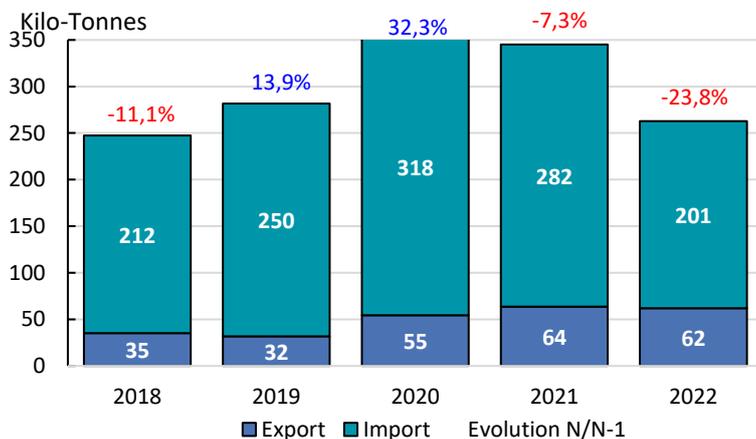
### # 2022 en Bref

Après les années 2020 et 2021 où le tonnage des marchandises traitées avait dépassé 300.000 tonnes, le port de St-Brieuc - Le Légué retrouve son niveau de 2018.

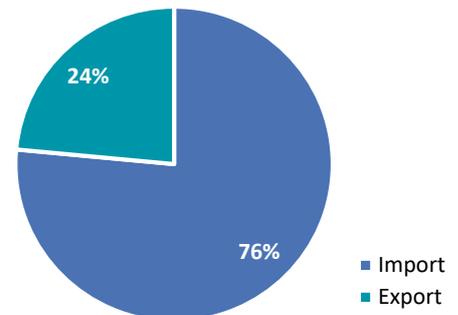
### // L'évolution globale

Entre 2018 et 2021, le trafic au port du Légué était en constante évolution. En 2022 le volume de marchandises traitées est en net en recul (-23,8 %). Avec 262.798 il dépasse à peine de 6 % ses résultats de 2018. L'évolution n'est pas identique entre les importations et les exportations

#### • L'évolution globale



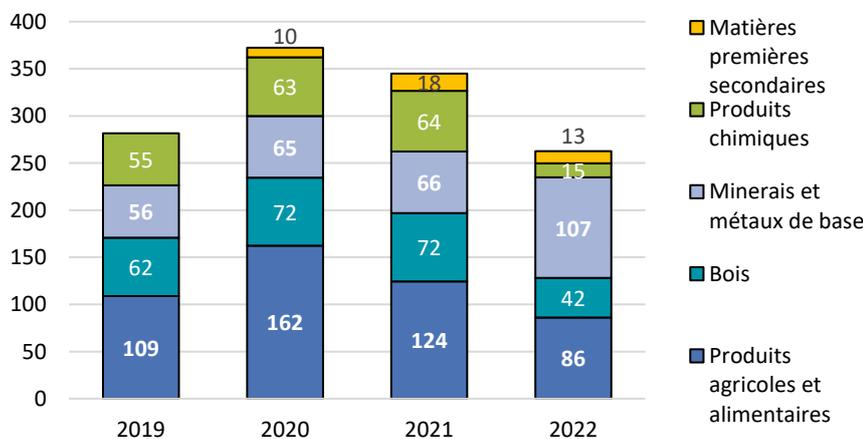
Grappe 72 - Le Légué : Evolution du tonnage annuel



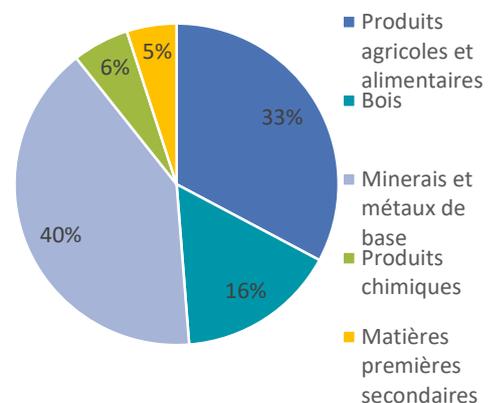
Grappe 73 - Le Légué : Répartition des Importations / Exportations

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

#### • Le détail des marchandises



Grappe 74 - Le Légué : Evolution des tonnages



Grappe 75 - Le Légué : Répartition des tonnages

L'importation de produits agro-alimentaires représente près de 33 % des marchandises traitées et est en recul de 31 % par rapport à 2021, soit 38 KT. En cause la diminution des importations de tourteaux et corps gras en provenance de Russie et du Royaume Uni.

Les importations de bois bruts sont en diminution de -38% avec 24 KT en moins. Les exportations de plaquettes et particules de bois à destination de la Suède sont en recul de -4,5 KT soit -72 %.

L'exportation de matières premières secondaires non métalliques vers la Suède, initiée en 2020, en recul de -35 %, atteint 13 KT, soit une diminution de -7KT.

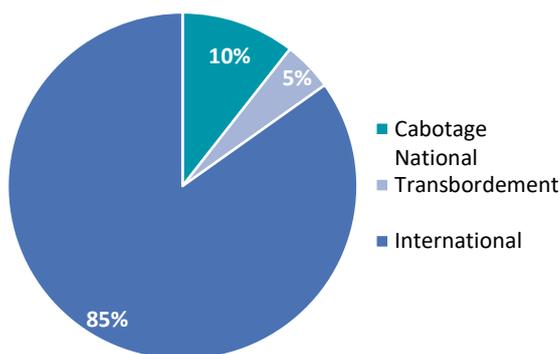
Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

## // 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).

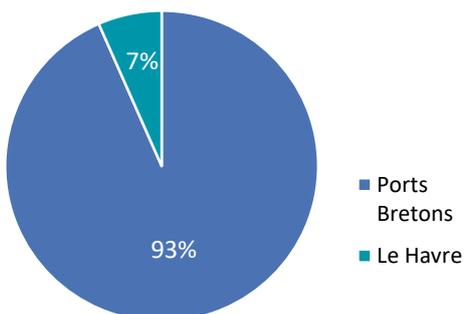
Le **transbordement** correspond aux échanges du port du Légué avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

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



Graphe 76 - Le Légué : Echanges

### • Le cabotage national

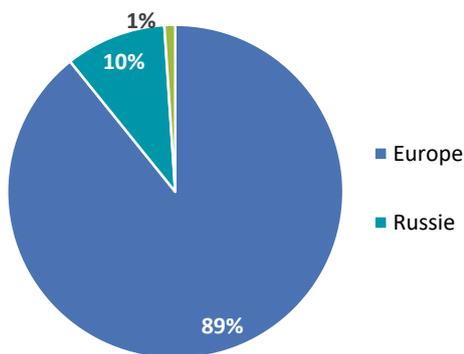


Graphe 77 - Le Légué : Echanges nationaux

Le cabotage national avec 28 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.

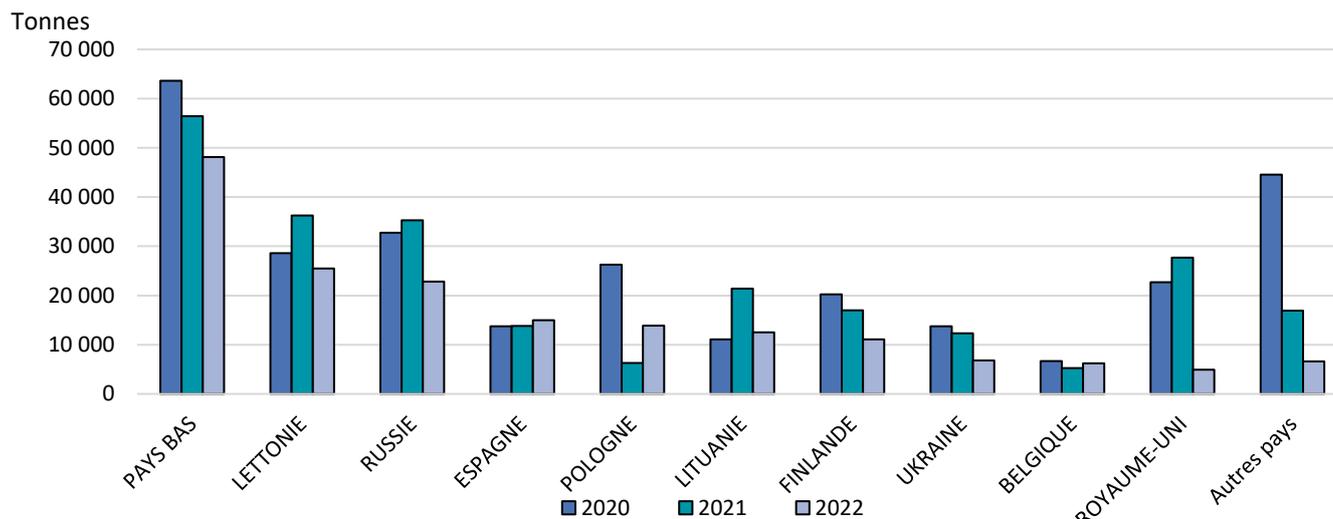
### • Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)



Graphe 78 - Le Lagué : Répartition des échanges internationaux

L'Europe avec 89 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

## Les importations (en Tonnes)



Graphe 79 - Le Légué : Evolution des importations

### Les Pays-Bas

En recul de 21 %, par rapport à 2021, les importations en provenance des **Pays-Bas** sont constituées à 83 % 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.

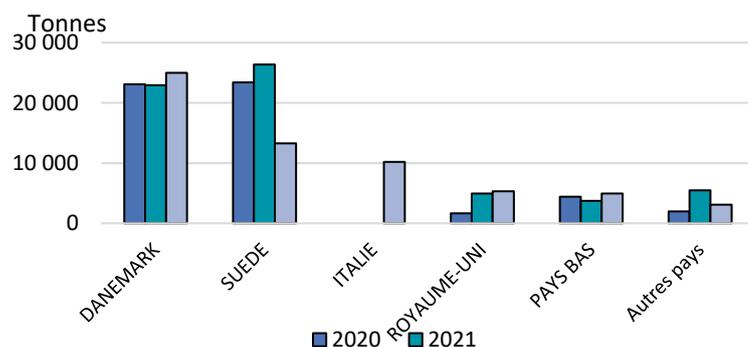
### La Lettonie

En 2022, les importations de bois en provenance de Riga et Ventspils en Lettonie diminuent de 11 KT (-30 %).

### La Russie

Conséquence de la guerre avec l'Ukraine, en 2022, les importations de produits alimentaires en provenance principalement de Kaliningrad en Russie chutent de -35 % soit 12 KT.

## Les exportations (en Tonnes)



Graphe 80 - Le Légué : Evolution des exportations

### Le Danemark

En 2021, les exportations de kaolin à destination de Aalborg au **Danemark** évoluent de 2 KT (+9 %).

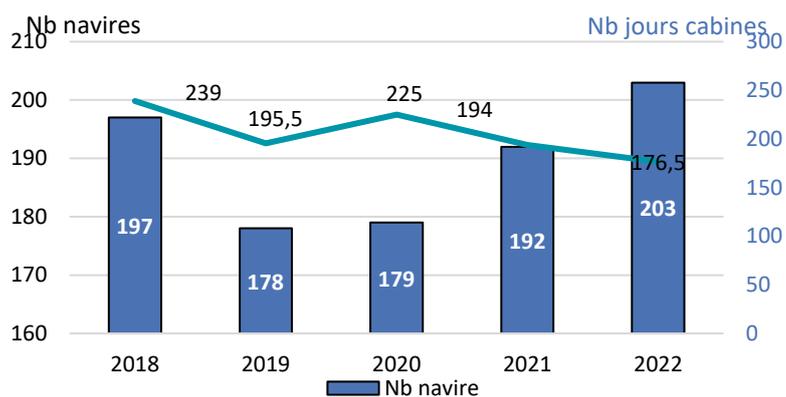
### La Suède

Les exportations à destination de la **Suède** sont en recul de -13 KT, soit -50 %. Elles sont constituées de plaquettes de bois et de déchets forestiers.

## // 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 l'activité liée à l'utilisation de la cabine de peinture ne cesse de croître depuis 2019. En 2022 la cabine a été utilisée 203 jours contre 192 en 2021.

Graph 81 - Le Légué - Nombre de navire et de jours en cabine

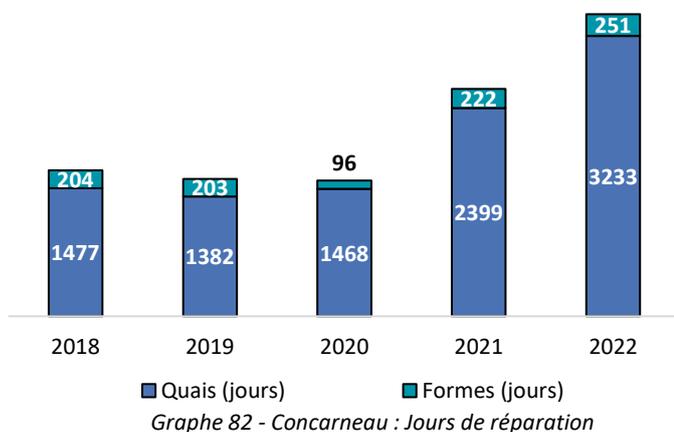
**Synthèse :**

Depuis 2018, l'activité du port du Légué était en croissance permanente. 2022 porte un coup d'arrêt à cette évolution.

La guerre avec l'Ukraine impacte fortement les importations de produits agro-alimentaires.

# Le port de commerce de Concarneau

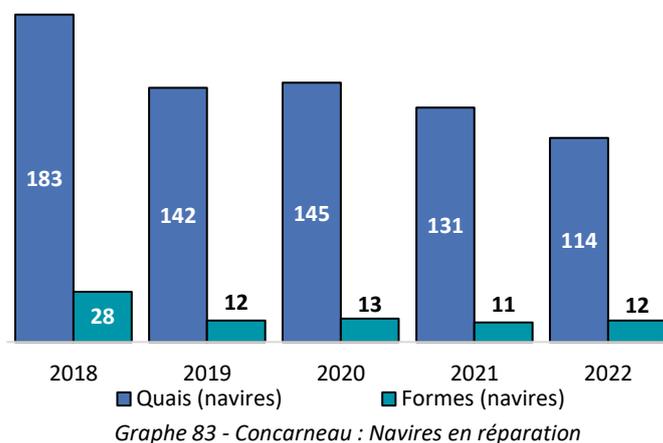
## // La réparation navale



Graphe 82 - Concarneau : Jours de réparation

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 2022 ce sont **126** navires qui ont été accueillis pour **3484** jours de réparation au port de Concarneau. Si le nombre de navire en réparation diminue leur durée de réparation sont en augmentation.



Graphe 83 - Concarneau : Navires en réparation

## 8.

## Les annexes

## • Le détail des marchandises - Brest

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits pétroliers raffinés</b>	<b>895 168</b>	<b>90</b>	<b>895 258</b>
Produits pétroliers raffinés liquides	860 364		860 364
Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	34 370		34 370
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	434	90	524
<b>Produits de l'agriculture</b>	<b>494 567</b>	<b>87 916</b>	<b>582 483</b>
Céréales			
Pommes de terre		46 265	46 265
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	13		13
Autres matières d'origine végétale	494 447	18 406	512 853
Autres matières premières d'origine animale		23 029	23 029
Produits de la pêche et de l'aquaculture	108	216	324
<b>Produits alimentaires</b>	<b>121 775</b>	<b>218 861</b>	<b>340 636</b>
Viandes, peaux et produits à base de viandes	7 733	91 835	99 568
Poissons et produits de la pêche, préparés	5	32	37
Huiles, tourteaux et corps gras	81 755	119 217	200 972
Produits laitiers et glaces	200	7 667	7 868
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	31 711	31	31 742
Boissons		79	79
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé (hors messagerie ou gro	371		371
<b>Minerais et métaux de base</b>	<b>360 443</b>	<b>36 309</b>	<b>396 752</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	21	20	41
Sel	51	121	172
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	360 371	780	361 151
Minerais pour la métallurgie		35 388	35 388
<b>Matières premières secondaires</b>	<b>21 563</b>	<b>188 789</b>	<b>210 353</b>
Autres déchets et matières premières secondaires	21 563	188 789	210 353
<b>Produits minéraux non métalliques - Engrais</b>			
Ciments, chaux et plâtre			
Autres matériaux de construction, manufacturés			
<b>Bois</b>	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>29</b>
Bois et produits du bois			
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)			
Pâte à papier, papiers et cartons	8	21	29
Produits de l'édition, produits imprimés ou reproduits			
<b>Produits chimiques</b>	<b>30 242</b>		<b>30 242</b>
Produits chimiques minéraux de base			
Produits chimiques organiques de base	29 571		29 571
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	671		671
Produits pharmaceutiques et parachimiques, y inclus les pesticides et autres produits agrochimiques			
Produits en caoutchouc ou en plastique			
<b>Métaux de base</b>	<b>1 187</b>	<b>251</b>	<b>1 438</b>
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et t	56		56
Tubes et tuyaux	794	248	1 042
Éléments en métal pour la construction			
Chaudières, quincaillerie, armes et munitions et autres articles manufacturés en	338	3	341
<b>Machines et matériels</b>	<b>225</b>	<b>12 833</b>	<b>13 058</b>
Machines agricoles	20	14	35
Machines et appareils électriques n.c.a.	204	12 819	13 023
<b>Matériel et équipements utilisés dans les transports</b>	<b>22 842</b>	<b>28 291</b>	<b>51 133</b>
Produits de l'industrie automobile	2 189	27 254	29 443
Autres matériels de transport	639	487	1 126
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides	20 014	550	20 564
<b>Meubles et autres</b>		<b>112</b>	<b>112</b>
Meubles			
Autres articles manufacturés		112	112
<b>Textiles et produits textiles</b>		<b>3 070</b>	<b>3 070</b>
Produits de l'industrie textile		3 070	3 070
<b>Autres produits minéraux non métalliques</b>	<b>105</b>		<b>105</b>
Verre, verrerie, produits céramique et porcelaine	105		105
<b>Autres marchandises</b>	<b>47 456</b>	<b>8 228</b>	<b>55 684</b>
Ordures ménagères et déchets de voirie		7 695	7 695
Mobilier de déménagement	30	22	52
Bagages et biens d'accompagnement des voyageurs	4 173	32	4 206
Autres marchandises de nature indéterminée		83	83
Autres biens non classés ailleurs	43 252	396	43 648
<b>total</b>	<b>1 995 580</b>	<b>584 773</b>	<b>2 580 352</b>

- Le détail des marchandises - Lorient

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits alimentaires</b>	<b>858 711</b>		<b>858 711</b>
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé	25 141		25 141
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	5 990		5 990
Huiles, tourteaux et corps gras	827 580		827 580
<b>Coke et produits pétroliers raffinés</b>	<b>865 100</b>		<b>865 100</b>
Produits pétroliers raffinés liquides	99 770		99 770
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	765 330		765 330
<b>Minerais et métaux de base</b>	<b>785 258</b>	<b>61 856</b>	<b>847 114</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	4 407	30 524	34 932
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	780 851	31 332	812 182
<b>Produits minéraux non métalliques - Engrais</b>	<b>104 847</b>		<b>104 847</b>
<b>Matières premières secondaires</b>		<b>18 925</b>	<b>18 925</b>
<b>Bois et produits du bois</b>		<b>15 552</b>	<b>15 552</b>
<b>Métaux de base</b>	<b>4 728</b>		<b>4 728</b>
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier	4 728		4 728
<b>Machines et matériels</b>	<b>213</b>	<b>32</b>	<b>245</b>
<b>Matériel de transport</b>	<b>1 595</b>		<b>1 595</b>
<b>Autres marchandises</b>		<b>24</b>	<b>24</b>
<b>total</b>	<b>2 620 452</b>	<b>96 389</b>	<b>2 716 842</b>

- Le détail des marchandises - Saint-Malo

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt</b>	<b>7 445</b>	<b>3 756</b>	<b>11 202</b>
Céréales	0	3 756	3 756
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	7 389		7 389
Autres matières d'origine végétale			0
Produits de la pêche et de l'aquaculture	56	0	56
<b>Minéraux et métaux de base</b>	<b>226 304</b>	<b>3 869</b>	<b>230 172</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	54 950	0	54 950
Sel	51 365	0	51 365
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	119 988	3 869	123 857
<b>Produits alimentaires</b>	<b>151 753</b>	<b>12 344</b>	<b>164 097</b>
Poissons et produits de la pêche, préparés	935	0	935
Huiles, tourteaux et corps gras	97 950	0	97 950
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	39 670	12 344	52 014
Boissons	13 198	0	13 198
<b>Produits du bois</b>	<b>23 679</b>	<b>216</b>	<b>23 895</b>
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	23 679	216	23 895
<b>Coke et produits pétroliers raffinés</b>	<b>25</b>	<b>125</b>	<b>150</b>
Produits pétroliers raffinés liquides	25	125	150
<b>Produits chimiques</b>	<b>288 932</b>	<b>88 652</b>	<b>377 584</b>
Produits chimiques minéraux de base	143 366	3 774	147 139
Produits chimiques organiques de base			0
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	145 566	84 879	230 445
<b>Autres produits minéraux non métalliques</b>	<b>0</b>	<b>106</b>	<b>106</b>
Verre, verrerie, produits céramique et porcelaine		72	72
Autres matériaux de construction, manufacturés		34	34
<b>Métaux de base, produits du travail des métaux, sauf machines et maté</b>	<b>0</b>	<b>4 955</b>	<b>4 955</b>
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et tuyaux)		4 955	4 955
<b>Matériel de transport</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Autres matériels de transport			0
<b>Matières premières secondaires</b>	<b>0</b>	<b>9 742</b>	<b>9 742</b>
Autres déchets et matières premières secondaires	0	9 742	9 742
<b>Marchandises sur ferries</b>	<b>186 650</b>	<b>203 523</b>	<b>390 173</b>
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides			0
Groupage de marchandises diverses	17 099	67 875	84 975
Produits de l'industrie automobile	169 550	135 648	305 198
<b>Autres marchandises, n. c. a.</b>	<b>25</b>	<b>10</b>	<b>35</b>
Autres biens non classés ailleurs	25	10	35
<b>total</b>	<b>884 812</b>	<b>327 299</b>	<b>1 212 110</b>

- **Le détail des marchandises - Roscoff**

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Minerais métalliques et autres produits d'extraction</b>	<b>30 943</b>		<b>30 943</b>
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n. c. a.	30 943		30 943
<b>Produits alimentaires, boissons et tabac</b>	<b>18 108</b>		<b>18 108</b>
Huiles, tourteaux et corps gras	18 108		18 108
<b>Matériel de transport</b>	<b>92 679</b>	<b>90 973</b>	<b>183 652</b>
Produits de l'industrie automobile	91 442	89 806	181 248
Autres matériels de transport	1 237	1 167	2 404
<b>Marchandises groupées</b>	<b>10 624</b>	<b>7 119</b>	<b>17 743</b>
Groupage de marchandises diverses	10 624	7 119	17 743
<b>total</b>	<b>152 355</b>	<b>98 091</b>	<b>250 446</b>

- **Le détail des marchandises - Le Légué**

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits de l'agriculture, de la chasse et de la forêt</b>	<b>3 561</b>		<b>3 561</b>
Céréales	3 561		3 561
<b>Minerais métalliques et autres produits d'extraction</b>	<b>59 844</b>	<b>46 944</b>	<b>106 789</b>
Sel	8 636		8 636
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n. c. a.	51 209	46 944	98 153
<b>Produits alimentaires, boissons et tabac</b>	<b>82 649</b>		<b>82 649</b>
Huiles, tourteaux et corps gras	69 320		69 320
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	13 329		13 329
<b>Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles)</b>	<b>40 083</b>	<b>1 801</b>	<b>41 884</b>
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	40 083	1 801	41 884
<b>Produits chimiques et fibres synthétiques, produits en caoutchouc ou en plastique</b>	<b>14 859</b>		<b>14 859</b>
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	14 859		14 859
<b>Matières premières secondaires</b>		<b>13 055</b>	<b>13 055</b>
Autres déchets et matières premières secondaires		13 055	13 055
<b>total</b>	<b>200 997</b>	<b>61 801</b>	<b>262 798</b>