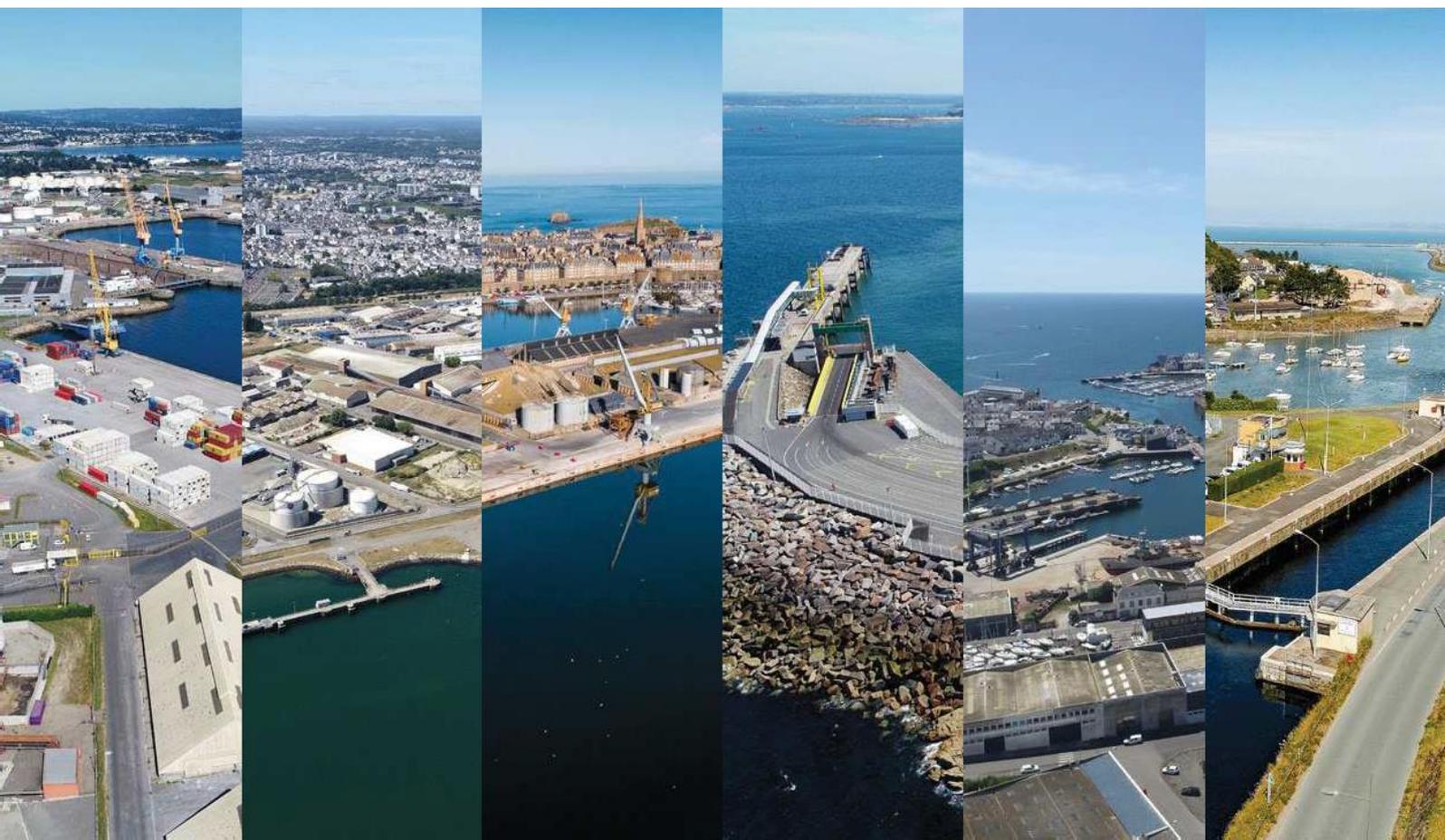


Ports de la  
**Région Bretagne**



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

**BILAN D'ACTIVITÉ 2023**



## Avant-propos

La Région Bretagne est propriétaire de 21 ports de tailles et activités diverses, tels les grands ports de Brest, de Lorient ou Saint-Malo, les ports mixtes de taille moyenne comme Saint-Brieuc - Le Légué, Concarneau ou de Roscoff-Bloscon, ainsi que de ports plus petits dédiés notamment à la desserte maritime des îles.

Elle assure l'aménagement et l'entretien des infrastructures portuaires maritimes. La gouvernance des places portuaires revêt des formes diverses. 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 certains ports de desserte maritime.

Ce rapport traite de manière exhaustive les activités de commerce et de réparation navales, présentes dans les 6 ports de Brest, Concarneau, Lorient, Roscoff, Saint Brieuc et Saint Malo, ainsi que le trafic transmanche. Les données des autres ports peuvent être partielles, soit pour cause absence d'éléments, soit pour cause de déficit de moyens de collecte.

Ports	Délégation de l'autorité portuaire	Concessionnaires
<b>Brest</b> - Commerce Pêche et Réparation Navale		Société Portuaire Brest Bretagne - Brest Port
<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	Syndicat Mixte du Grand légué	CCI des Côtes d'Armor
<b>Concarneau</b> - Réparation Navale Pêche	Syndicat Mixte des Ports de Pêche de Cornouaille	CARENCO CCIMBO

La Région assure le rôle d'autorité portuaire sur la plupart de ses ports, mission qu'elle exerce en étroite coopération avec les capitaineries. 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 .....	17
// La croisière.....	19
// La desserte des îles .....	19
// La pêche .....	19
// 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 .....	33
// Les origines et destinations.....	33
// Les postes à quai .....	36
// Les passagers .....	37
// 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> .....	45
// L'évolution globale .....	45
// Les origines et destinations.....	46
// La réparation navale.....	48

<b>Le port de commerce de Concarneau .....</b>	<b>49</b>
// La réparation navale.....	49
<b>Les annexes.....</b>	<b>50</b>

# 1.

## Le contexte

### // Le contexte international

#### Les conflits

En 2023, le commerce maritime mondial est en croissance de +3 %. Depuis 20 ans, la Chine est le moteur des flux maritimes. L'Inde, qui est une nation émergente dans le transport maritime, devrait prendre une place importante dans le trafic maritime dans les années futures.

Le shipping mondial é été fortement impacté par la sécheresse qui a limité le passage du canal de Panama, les conflits Russie-Ukraine et Israël-Hamas ainsi que les attaques houthistes en Mer Rouge.

Rang 2023	Ports	Millions de tonnes
1	Rotterdam (Pays-Bas)	439
2	Anvers (Belgique)	271
3	Hambourg (Allemagne)	114
4	Algésiras (Espagne)	105
5	Costanza (Roumanie)	92
6	HAROPA (Le Havre-Rouen) (France)	81
7	Gdansk (Pologne)	81
8	Valence (Espagne)	77
9	Marseille (France)	72
10	North Sea Port (Pays-Bas)	66

Tableau 1 - Tonnage des 10 premiers ports européens\*

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

Le port de Rotterdam, occupe la 1<sup>ère</sup> place des ports européens et la 11<sup>ème</sup> place des ports mondiaux en tonnage de marchandises. 8 ports chinois font partie des 10 premiers ports.

**Le conteneur :** Le trafic de conteneurs a baissé en 2023 de 1 %. La Chine continue à accroître sa domination. Les trafics Nord-Sud sont dans l'ensemble très dynamiques même s'ils restent faibles en volume traité.

Les Etats-Unis ont subi la baisse des importations en provenance d'Asie, mais bénéficient du dynamisme des exportations européennes.

La crise en Mer Rouge profite largement au port de Tanger-Med dont la croissance, avec plus de 8.6 millions d'EVP, est de 13.4 %.

Selon les prévisions la demande de transport par conteneurs devrait augmenter de 3 % en 2024.

**Le pétrole :** La guerre Russie-Ukraine et les attaques en Mer Rouge contraignent les pétroliers à utiliser d'autres voies (passage par le Cap de Bonne-Espérance), à avoir recours à de plus grands tankers et certains pays à trouver d'autres sources d'approvisionnement. En Bretagne l'approvisionnement en produits pétroliers se fait principalement avec les Pays-Bas, la Belgique, le Grande-Bretagne et l'Espagne, cependant de nouvelles sources émergent comme le Canada, la Suède ou les Etats-Unis.

**Le GNL :** La consommation mondiale de GNL a augmenté de 1.8 %, les importations européennes restent stables. La France reste un point d'entrée majeur de GNL en Europe.

**Les céréales :** La mer Noire avec les ports roumains et polonais bénéficie du report des céréales ukrainiennes et retrouve sa place de premier corridor céréalier d'Europe. Les ports de Lettonie se portent aussi très bien.

**Les marchandises diverses :** Elles sont à la baisse. Elles génèrent des recettes liées à beaucoup de manutention. Elles dépendent souvent de gros chantiers, comme l'éolien par exemple. Le recul peut s'expliquer par la concurrence du conteneur et l'inflation.

**Le roulier :** Les flux rouliers intra-européens sont à la baisse, impactés, entre autres, par l'entrée en vigueur des contraintes liées au Brexit.

## // Le contexte national

La faiblesse de l'économie européenne impacte le trafic de conteneurs des ports européens. Les grands ports européens ne sont pas épargnés et cette baisse de trafic se ressent également dans les ports français.

Après une bonne année 2022, la majorité des ports français affichent des baisses de tonnages en 2023. Seule une dizaine de ports, dont Brest, ont un bilan positif.

L'activité des sept Grands Ports Maritimes métropolitains recule en moyenne de 3 % par rapport à 2022 (le recul est de 6,3 % si l'on exclut Calais) et reste en retrait de 8.4 % par rapport à 2019.

Le port de Calais est le seul qui enregistre une hausse. Elle s'explique par le trafic de véhicules neufs en provenance de la Grande-Bretagne et de Tunisie. Par ailleurs les deux ports de Calais, qui ont été dimensionnés, permettent d'absorber les flux des compagnies **P&O Ferries**, **DFDS** et **Irish Ferries**.

Rang 2023	Ports	Millions de tonnes	Evolution 2023/2022
1	HAROPA (Le Havre Rouen)	82	-4,0%
2	Marseille	72	-6,6%
3	Dunkerque	44	-10,2%
4	Calais	45	19,8%
5	Nantes-Saint-Nazaire	28	-4,4%
6	La Rochelle	9	-10,5%
7	Bordeaux	6	-4,6%
<b>Total</b>		<b>285</b>	<b>-3,0%</b>

Tableau 2 - Tonnage des Grands Ports Maritimes français

## // Le contexte régional

Les ports bretons ont un trafic qui suit la tendance nationale, avec des différences significatives entre les ports

Les ports bretons, avec près de 6,6 millions de tonnes de marchandises traitées, représentent de 2,1 % du trafic national. Les ports bretons sont essentiellement des ports d'importation.

Sur les 5,4 MT importées en Bretagne, 73 % du trafic est opéré avec l'international (soit 3946). Sur les 1,2 MT exportées le trafic avec l'international est de 90 % (soit 1039).

Bien qu'il continue à être pénalisé par les problèmes liés aux conteneurs, le port de Brest retrouve son niveau d'avant Covid et sa place de 1<sup>er</sup> port de commerce breton, hors Loire-Atlantique, en tonnes de marchandises traitées.

Les marchandises transportées par cargo des ports de Lorient et St-Malo subissent les conséquences de la guerre en Ukraine, et enregistrent leur niveau le plus bas depuis 2018. Le trafic marchandises par ferry à St-Malo dépasse son niveau d'avant Covid.

Le port du Légué repart à la hausse, mais reste encore très loin de son activité de 2018 et 2019.

Les contraintes liées au Brexit avec l'obligation de posséder un passeport pour se rendre en Grande-Bretagne, impacte de la même manière les liaisons avec Roscoff et Saint-Malo.

L'obligation de disposer d'un passeport pour se rendre en territoire anglais a pénalisé les liaisons de Saint-Malo avec les îles anglo-normandes et plus particulièrement les excursions à la journée et les voyages scolaires en séjour linguistique.

L'allègement des formalités, mis en place uniquement de fin avril à fin septembre 2023, n'a pas permis à Saint-Malo de retrouver son niveau de 2022 sur les liaisons avec les îles anglo-normandes.

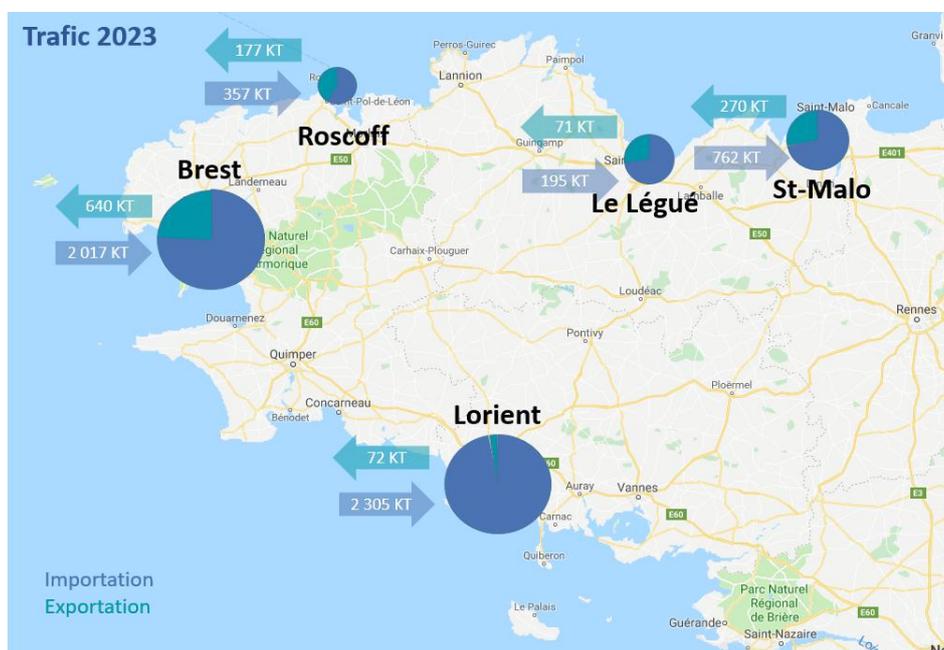
## Les marchandises par port

Le tableau ci-dessous montre que les trafics n'évoluent pas de la même façon d'un port à l'autre. Globalement, le trafic des ports bretons est en recul de 6 % par rapport à 2022 et reste inférieur de 10 % à ceux de 2019.

Les baisses les plus importantes se situent sur les ports de Lorient et Saint-Malo, pénalisés par le conflit en Ukraine et l'augmentation du coût de certaines matières premières.

Port	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution 2023/2022
Brest	2 634 156	2 571 285	2 630 898	2 580 352	2 656 223	2,94%
Lorient	2 686 497	2 483 460	2 622 501	2 716 842	2 376 404	-12,53%
Saint-Malo	1 285 860	759 219	1 051 642	1 212 110	1 032 386	-14,83%
Le Légué	281 558	372 392	345 039	262 798	268 043	2,00%
Roscoff	436 501	164 895	134 262	250 446	266 299	6,33%
<b>total</b>	<b>7 324 573</b>	<b>6 351 251</b>	<b>6 784 342</b>	<b>7 022 548</b>	<b>6 599 355</b>	<b>-6,03%</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

Le **Brésil**, dont les exportations concernent 96% de soja, conserve la 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec la Bretagne.

La guerre en **Ukraine** et l'embargo décidé contre la **Russie** ont rebattu les cartes en matière d'approvisionnements de produits pétroliers.

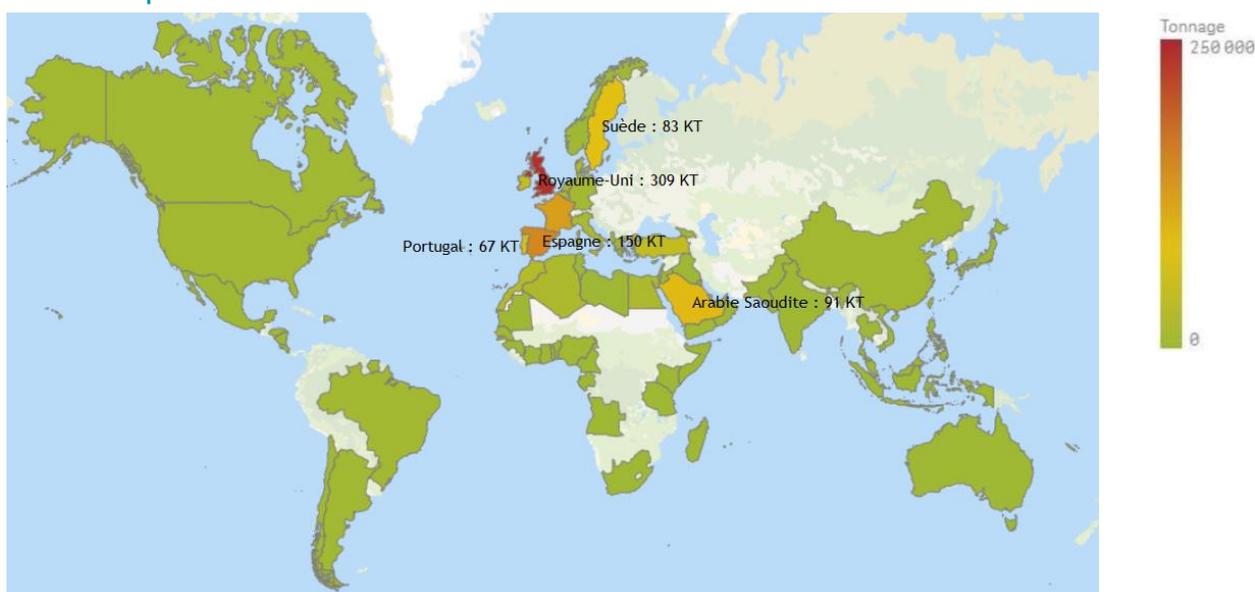
Les autres pays exportateurs sont les Pays-Bas, La Grande-Bretagne, la Belgique et l'Espagne.

Les **Pays-Bas**, dont les importations concernent 74 % de produits pétroliers, prennent la 2<sup>ème</sup> place des pays qui échangent avec la Bretagne et la **Russie** est reléguée en 8<sup>ème</sup> position.

Le **Brésil** et les **Pays-Bas** représentent à eux deux plus d'un tiers des marchandises importées.

Au total, ce sont près de 5,5 millions de tonnes qui ont été importées en 2023.

## ■ Les exportations



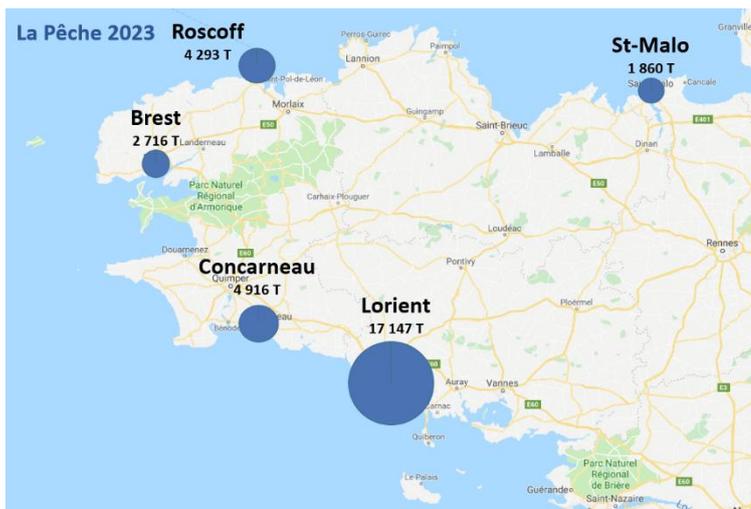
Carte 3 - Poids des importations des ports bretons

Les principaux pays d'exportation depuis la Bretagne n'ont pas changé en 2023 et sont :

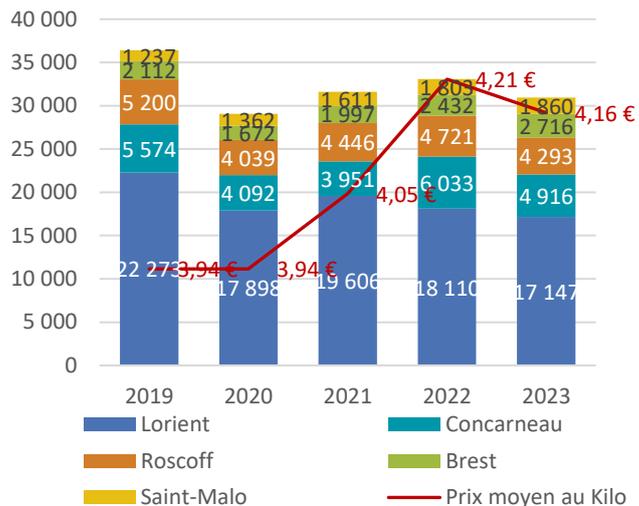
- La Grande-Bretagne et l'Irlande dont 81 % du trafic provient du ferry,
- L'Arabie Saoudite pour les produits agro-alimentaires et la volaille en particulier
- Le Portugal, l'Espagne et le Maroc pour les déchets.

Au total, ce sont plus d'un million de tonnes qui ont été exportées en 2023.

## La pêche



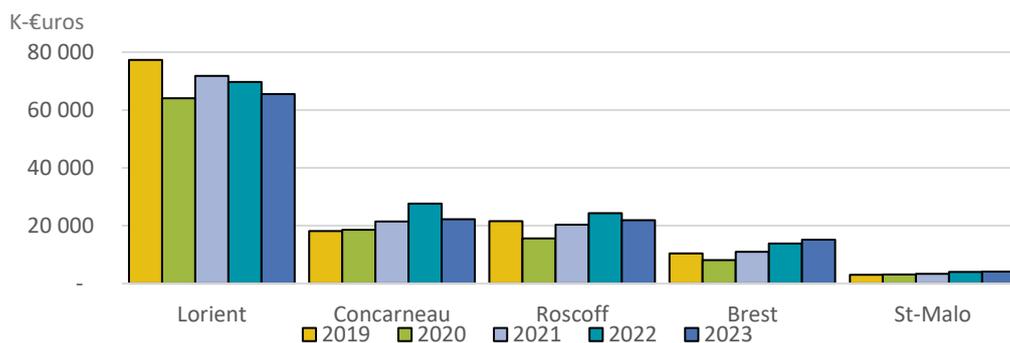
Carte 4 - Répartition des volumes de pêche dans les ports bretons



Grappe 1 - Evolution de la pêche sur 5 ans

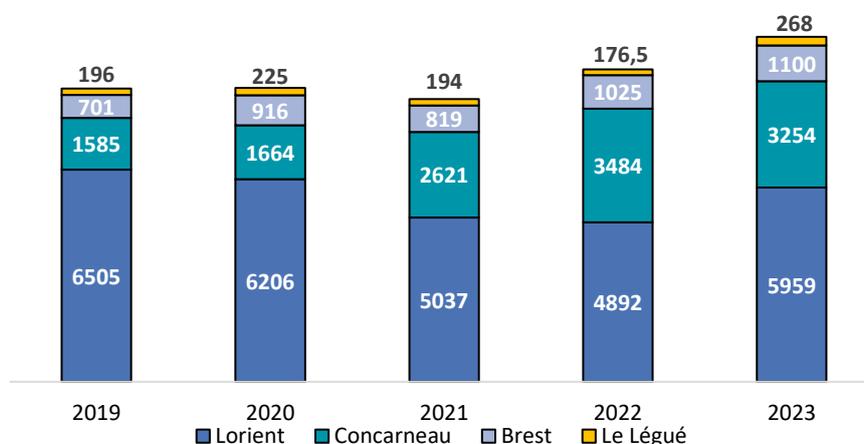
En 2023, pour l'ensemble des ports de commerce bretons, accueillant une activité pêche ce sont 30 932 tonnes, pour un prix moyen de 4,16 € le kilo, de poissons, de coquillages, de céphalopodes et de crustacés qui ont été débarquées dans les ports de pêche régionaux.

A titre de comparaison, en 2023, Boulogne, 1<sup>er</sup> port français, comptabilise à lui seul 30.437 tonnes de volumes débarqués, pour un prix moyen de 2,93 € le kilo.



Grappe 2 - Pêche - Evolution de la valeur commercialisée sur 5 ans

## La réparation navale



Grappe 3 : 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

Les données présentées ici prennent en compte les liaisons pour lesquelles des Délégations de Service Publiques sur le transport de passagers ont été conclues avec la Région, en tant qu'autorité responsable des mobilités C'est pourquoi, la liaison vers l'île de Batz n'est pas indiquée.

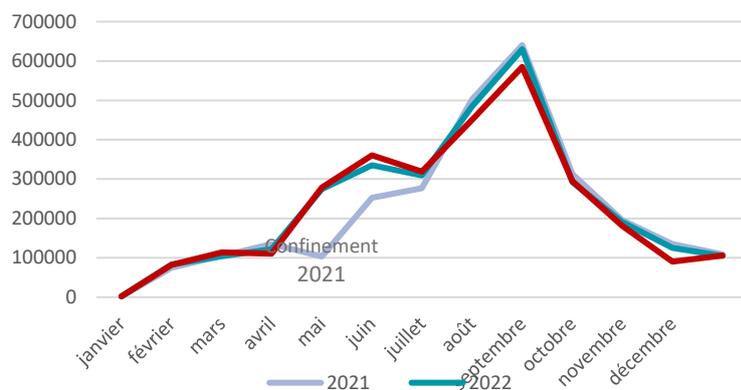
Liaisons	2019	2020	2021	2022	2023	Evolution 2023/2022
Quiberon / Le palais	868 291	624 384	820 857	887 034	868 413	-2%
Ploubazlanec / Bréhat	780 971	580 315	753 100	796 289	733 595	-8%
Lorient / Groix	488 406	380 686	482 875	510 654	521 361	2%
Vannes / Arz	356 516	235 239	302 030	350 439	325 605	-7%
Brest Le Conquet / Ouessant & Molène	248 893	186 101	242 139	264 997	263 802	0%
Quiberon / Hoedic & Houat	146 370	112 452	143 478	150 946	150 639	0%
Audierne / Sein	85 787	70 953	85 566	93 887	94 325	0%
<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>2 957 740</b>	<b>-3,2%</b>

Près de 3 millions de passagers, soit -3.2 % de moins qu'en 2022, ont embarqué en 2023 à destination, ou en provenance des îles.

Tableau 4 -

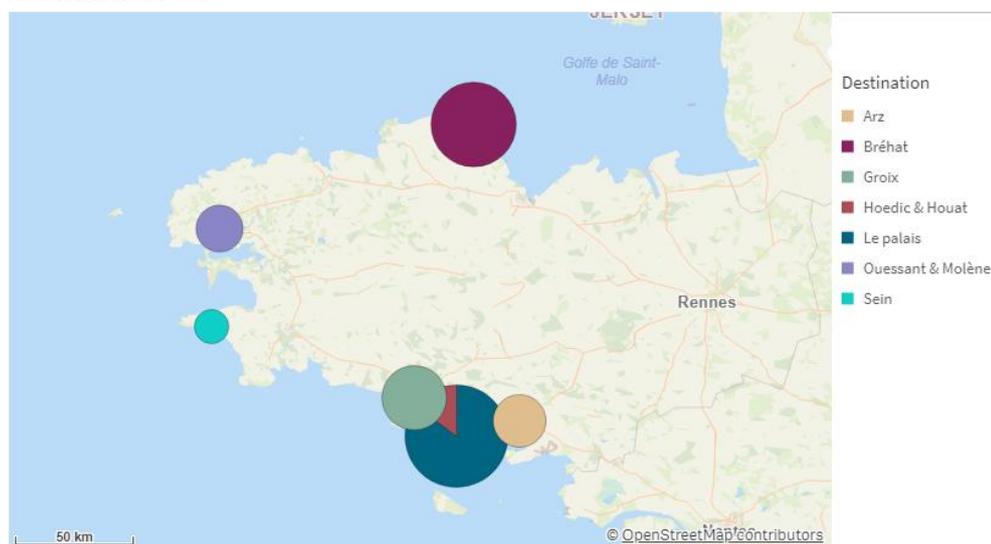
Repartition des passagers par liaison.

Le trafic passager vers les îles atteint presque son niveau de 2022, qui avait été une année exceptionnelle.



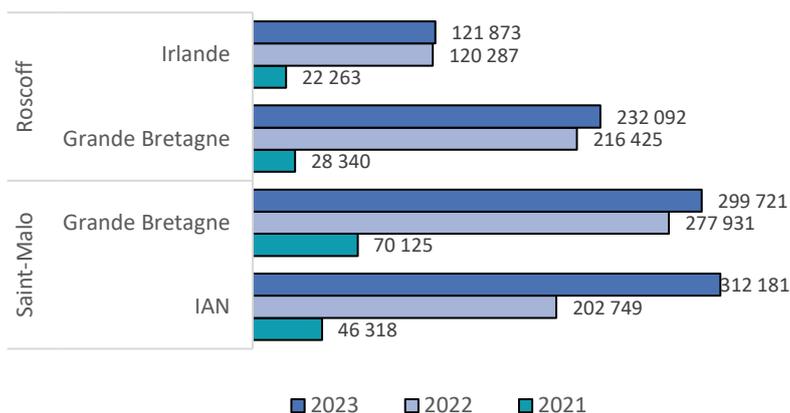
Graphe 4 : Evolution des passagers sur 3 ans

Desserte des îles - 2023



Carte 5 - Desserte des îles

## Les ferries



Graphe 5 : Passagers ferries par port et destination

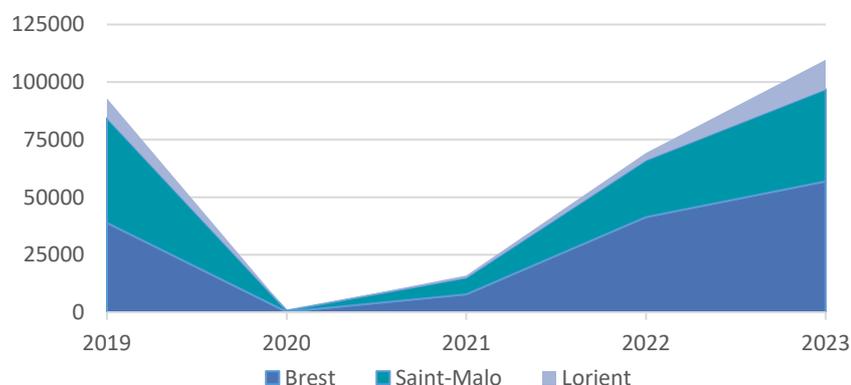
En 2023, les ferries vers la Grande-Bretagne et les Iles anglo-normandes peinent à retrouver leur niveau d'activité d'avant Covid.

La mise en œuvre de nouvelles contraintes liées au Brexit, si elles pénalisent dans une moindre mesure le trafic vers la Grande-Bretagne ont une incidence beaucoup plus forte sur les liaisons vers les Iles Anglo-normandes.

Le nombre de passagers par ferry en 2023 est de 965 867, il reste inférieur de 17 % à celui de 2019.

A Roscoff, avec la réouverture pour l'hiver en novembre et décembre 2023, 24 liaisons supplémentaires ont été mises en œuvre par rapport à 2022. Elles ont permis de transporter vers la Grande-Bretagne et l'Irlande 11.934 passagers, 4.920 voitures particulières et 589 poids lourds.

## La Croisière



Graphe 6 : Croisière sur 5 ans

La crise sanitaire de 2020 qui avait mis un coup d'arrêt brutal à la croisière semble oubliée.

En 2023, tous ports confondus ce sont plus de 110.000 passagers qui ont fait escale dans les ports bretons.

Pour mémoire un croisiériste réalisant une excursion dépense en moyenne 56 euros (*Alternatives économiques N°442 - source Tourisme Bretagne*).

## 2.

# Le port de commerce de Brest

### Chiffres clés 2023

- Marchandises : 2 656 223 Tonnes
- 493 escales
- 28 450 EVP
- Croisiéristes : 56 832
- Réparation navale : 61 navires, 1100 jours
- Pêche : environ 2700 tonnes traitées à la Criée.

### # 2023 en Bref

Le cargo à voiles "**Canopée**" conçu pour transporter des éléments de la Fusée Ariane 6 accoste à Brest.

Le fret ferroviaire amorce un retour.

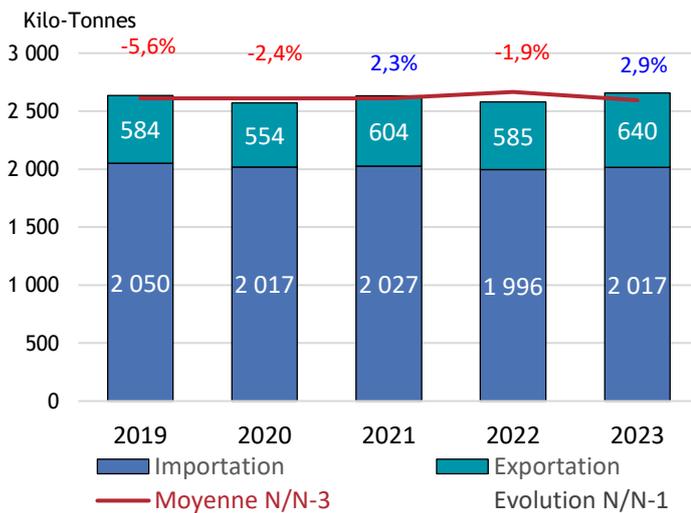
Une nouvelle grue thermoélectrique, destinée au transfert des colis lourds vers le terminal EMR, est arrivée au port de commerce.

Le port de Brest intègre le réseau central étendu du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T).

Avec le terminal EMR, Brest développe une nouvelle activité.

## // L'évolution globale

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



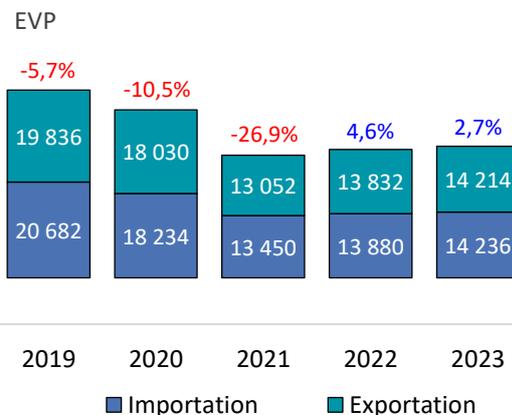
Graphe 7 - Brest : Tonnage sur 5 ans

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

Avec 2.656.223 tonnes de marchandises traitées en 2023, le port de Brest enregistre son meilleur trafic depuis 50 ans.

La répartition importation/exportation reste stable elle aussi.

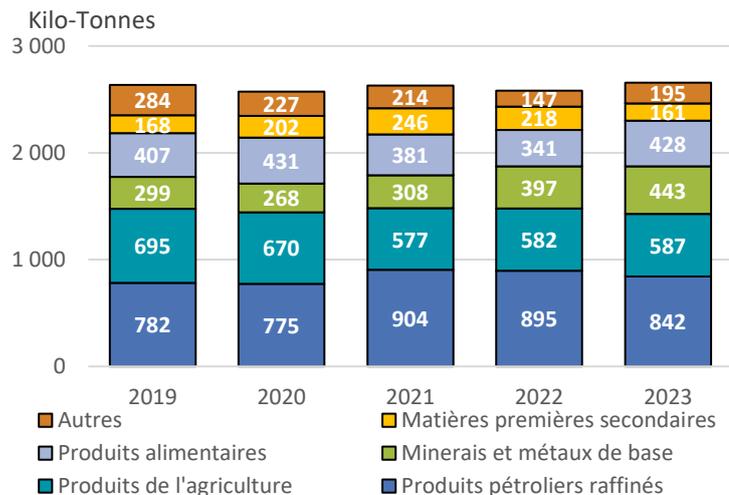
Depuis 2021 le nombre de conteneurs augmente lentement. Il reste encore loin de son niveau de 2019.



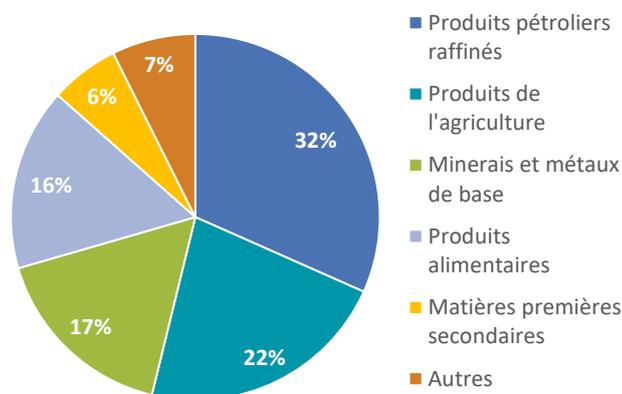
Graphe 8 - Brest : EVP sur 5 ans

## // Le détail des marchandises

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



Graphe 9 - Brest - Répartition des marchandises



Graphe 10 - Brest : Répartition en 2023

### ■ Les produits pétroliers

Le trafic des produits pétroliers conserve toujours la 1<sup>ère</sup> position dans la liste des échanges sur le port de Brest. Ils totalisent 32 % du trafic global du port. Ils proviennent principalement des Pays-Bas (312 KT) des ports de Amsterdam et Rotterdam mais aussi des ports français du Havre, Donges et Bordeaux (101 KT).

### ■ Les produits de l'agriculture

Les produits de l'agriculture avec 22 % du trafic global du port conservent la 2<sup>ème</sup> position des échanges sur le port de Brest. Les volumes traités sont stables et atteignent 587 KT en 2023 (contre 582 KT en 2022).

Il s'agit essentiellement d'importations de Fèves de soja en provenance du Brésil (297 KT), des Etats-Unis (59 KT) et de Roumanie (98 KT dont 65 KT de graines de Colza).

Les exportations de semences de pommes de terre diminuent de 4 KT (-8 %). Un quart de ces semences sont destinées au port de El Dekheila en Egypte.

### ■ Les minerais et métaux de base

Avec 443 KT, le trafic des minerais et métaux de base enregistre une hausse près de +12 %. Les extractions de sable représentent à elles seules 80 % de ces marchandises.

### ■ Les produits alimentaires

Après une légère baisse en 2022, le trafic des produits alimentaires est en hausse de +26 %, pour atteindre 87 KT. Cette évolution s'explique par les hausses des importations de farine et d'aliments pour animaux (+210 % et 66 KT) et, des exportations de tourteaux (+18 % et 15 KT) et de viande (+13 % et 12 KT).

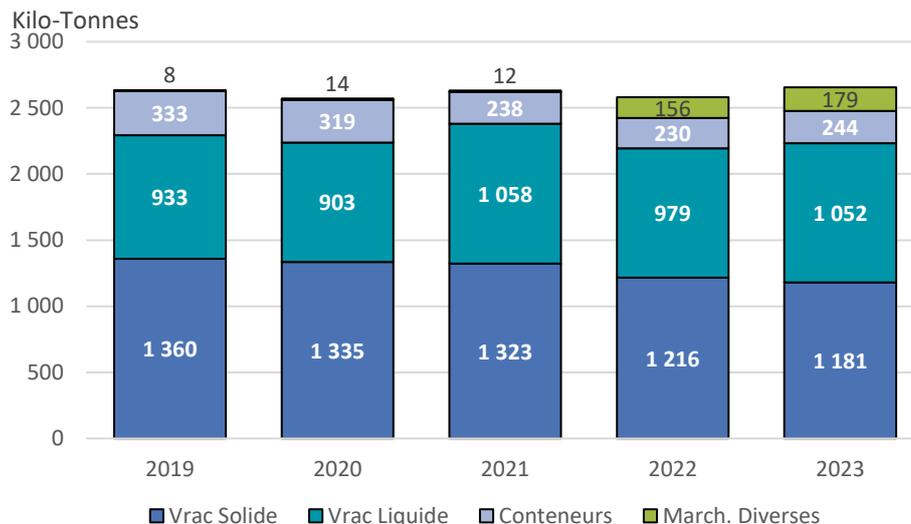
### ■ Les matières premières secondaires

Les matières premières secondaires sont constituées principalement de déchets métalliques non dangereux et d'ordures ménagères, exportés vers les ports français et européens (essentiellement vers l'Espagne, le Portugal, la Belgique et la Suède).

Elles sont en recul de -26 %, soit -57 KT

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

## // Les conditionnements



Graphe 11 - Brest : Conditionnements

La répartition des différents conditionnements (vracs solides, liquides, marchandises en conteneurs et marchandises diverses) reste sensiblement identique à celle de 2022. 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.

Les vracs solides et les marchandises diverses représentent 51 % du trafic de port. Les importations de fèves de soja, graines de colza et de tourteaux représentent 45 % des vracs solides.

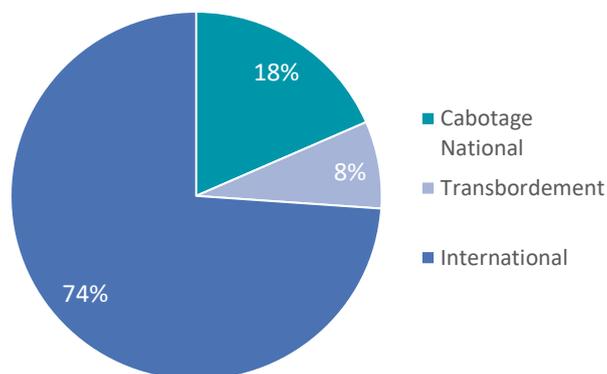
Les vracs liquides constitués principalement de produits pétroliers représentent 32 % du total des marchandises et sont en léger recul (-6 %).

## // 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**".



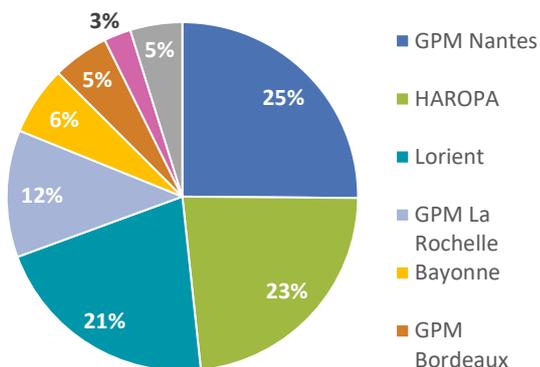
Graphe 12 - Brest : Echanges 2023

Sur le port de Brest :

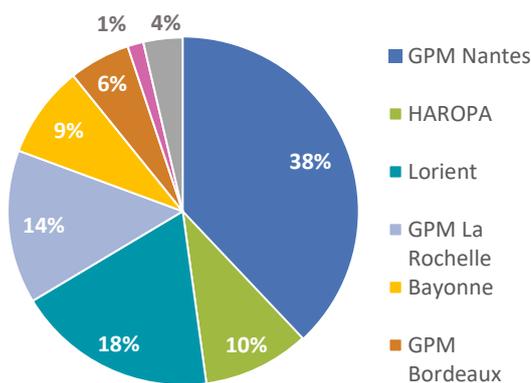
- 80% des marchandises importées proviennent de pays étrangers,
- 84 % des marchandises exportées sont à destination d'un pays étranger.

## Le cabotage national

Le cabotage national avec 490 KT représente 18 % des marchandises traitées. 79 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.



Graphe 13 - Brest - Echanges nationaux 2023



Graphe 14 - Brest - Echanges nationaux 2022

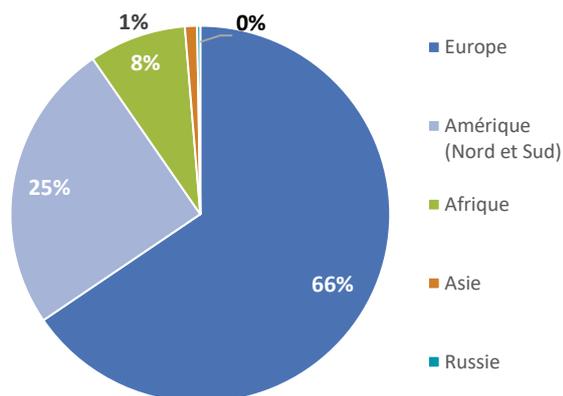
Le classement des ports échangeant avec le port de Brest évolue peu entre 2022 et 2023. La différence la plus importante porte sur le port de Lorient, qui malgré des volumes échangés en augmentation se fait ravier la 2<sup>ème</sup> place par HAROPA.

Le classement en 2023 est le suivant :

- Malgré un recul des importations de sable constituant 82 % des marchandises traitées, le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire conserve sa 1<sup>ère</sup> place avec 122 KT.
- Avec une augmentation de 250 % des produits pétroliers importés le port d'HAROPA prend la 2<sup>ème</sup> place des ports qui échangent avec Brest.
- La 3<sup>ème</sup> place, revient au port de Lorient avec 102 KT de marchandises importées. Les importations de sable représentent 90 % des marchandises échangées.

## 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.

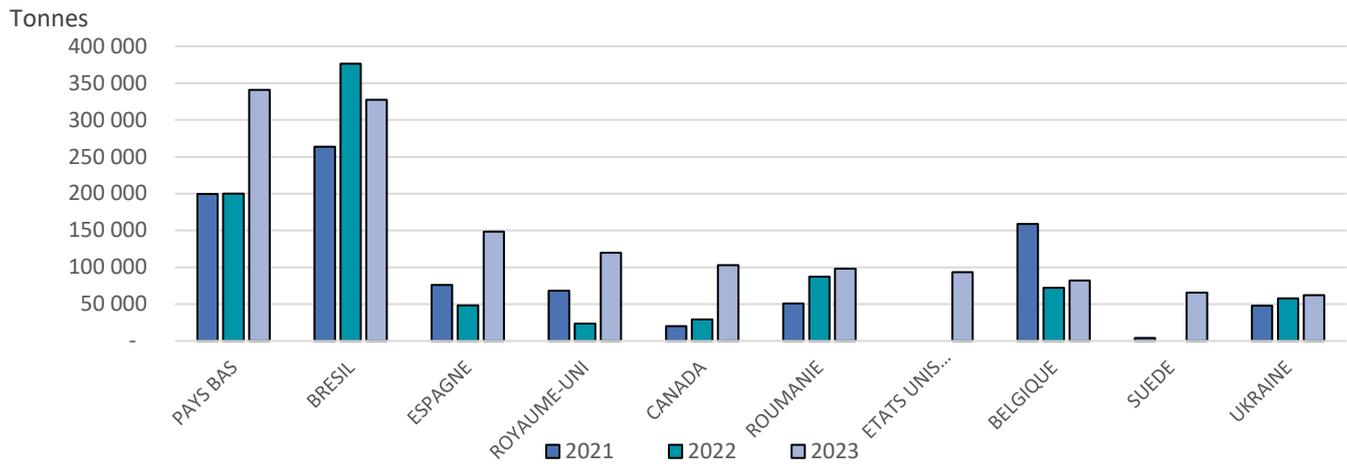


Graphe 15 - Brest : Echanges internationaux

Jusqu'en 2022, la répartition des échanges internationaux avec le port de Brest était restée relativement stable. En 2023 l'embargo sur les produits raffinés russes a modifié fortement cette répartition ce qui a obligé le port à se tourner vers de nouvelles sources d'approvisionnement.

46 % des échanges se font avec l'Europe (1.418 KT), suivi par l'Amérique (25% soit 540 KT).

- **Les importations**



Grphe 16 - Brest : Importations (10 premiers pays)

Conséquence de l’embargo de l’UE de février 2023 sur les produits raffinés russes, de nouveaux marchés d’approvisionnements de produits pétroliers ont émergé (Suède, Canada, Finlande, Etats-Unis). Les volumes importés par les Pays-Bas, l’Espagne et la Grande-Bretagne ont, en moyenne, été doublés.

- **Les Pays-Bas**

Le volume des importations de marchandises en provenance des **Pays-Bas** est en augmentation de 70 % par rapport à 2022.

Avec une augmentation de 74 % (133 KT), les produits pétroliers constituent toujours l’essentiel des importations (91 %). Ils proviennent des ports d’*Amsterdam* et *Rotterdam*.

Les **Pays-Bas** sont les premiers bénéficiaires de l’embargo sur les produits raffinés russes et prennent la 1<sup>ère</sup> place des pays qui échangent avec le port de Brest.

- **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 2<sup>ème</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest.

- **L’Espagne**

Les importations de marchandises en provenance d’**Espagne** progressent de plus de 200 %. Le volume des produits pétroliers, en provenance de *Huelva*, passent de 11 KT à 70 KT. Les importations de calcaire, en provenance de *Bilbao*, augmentent de 28 KT soit + 90 %.

L’**Espagne** prend la 3<sup>ème</sup> place des pays qui échangent avec le port de Brest.

- **La Grande-Bretagne**

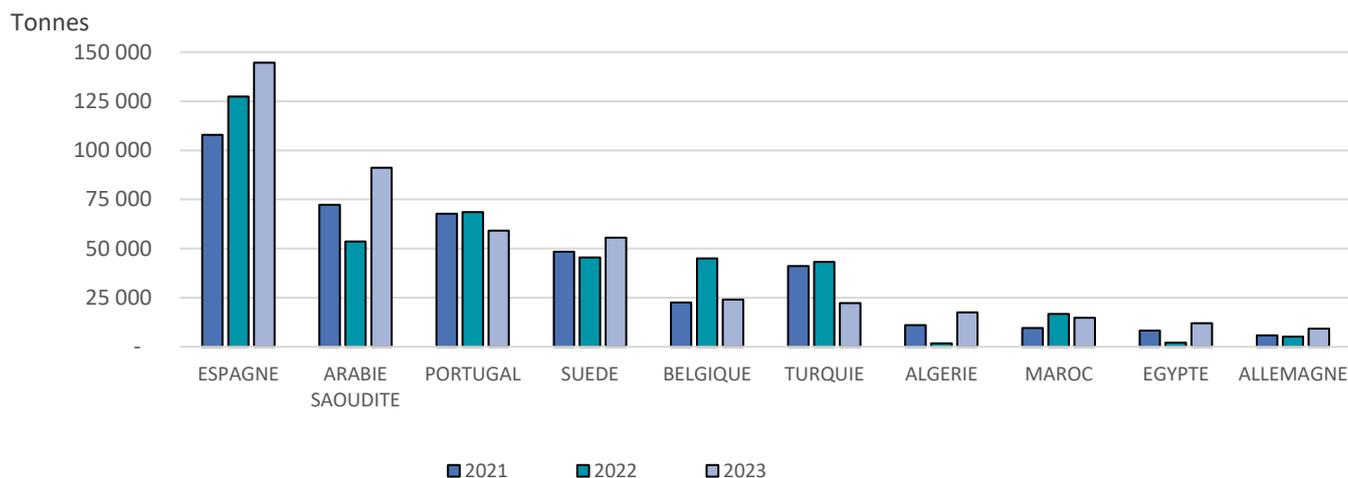
Le volume des importations de produits pétroliers en provenance des ports de *Southwold* et *Immingham* est en augmentation de 59 KT soit + 250 %. Par ailleurs, 33 KT d’huile de soja en provenance de *Southampton* ont été déchargés à Brest.

- **La Russie**

En 2022, la **Russie** exportait près de 550 Kt de marchandises au port de Brest. Les produits pétroliers constituaient l’essentiel de ces marchandises. En 2023 les marchandises en provenance de **Russie** sont quasi-nulles (6 KT).

La **Russie** se situe en 18<sup>ème</sup> position des pays qui échangent avec le port de Brest.

## Les exportations



Graphe 17 - Brest : Exportations (10 premiers pays)

L'Espagne, le Portugal et l'Arabie Saoudite sont, depuis plus de 5 ans, les trois principaux pays destinataires des marchandises traitées par le port de Brest.

### ▪ L'Espagne

Comme en 2022, l'Espagne occupe la 1ère place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Brest. Les exportations vers l'Espagne sont en progression de +17 K (+14%). Cette augmentation s'explique en partie par l'évolution des exportations de déchets métalliques +58 KT soit (+168 %) à destination de Séville et Algeiras.

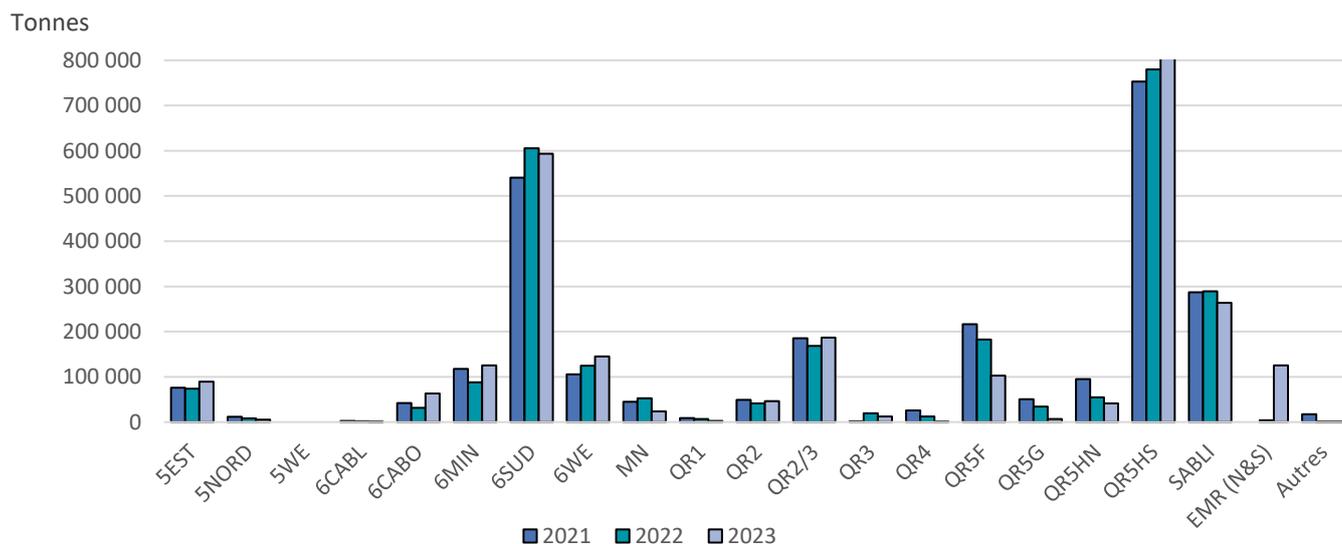
### ▪ L'Arabie Saoudite

Les exportations de produits agro-alimentaires à destination de l'Arabie Saoudite sont en progression de 37 KT (+ 70 %). La viande de volaille constitue toujours 84 % des marchandises exportées, elle est destinée au port d'Ad Damman et de King Abdullah City.

### ▪ Le Portugal

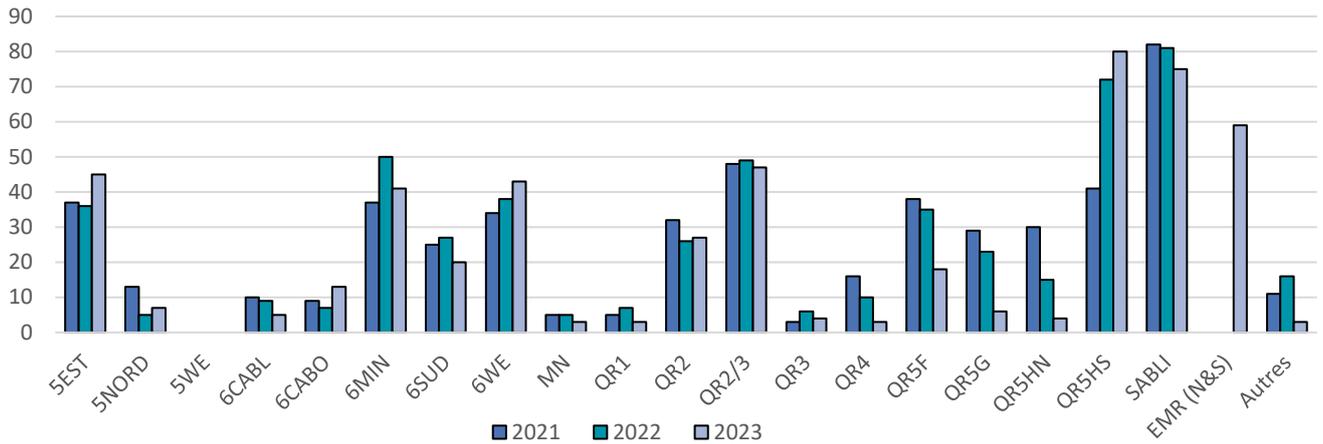
Les exportations de déchets métalliques vers le port de Leixoes au Portugal sont en recul de 36 KT (- 64 %).

## // Les postes à quai



Graphe 18 - Brest : Tonnage par poste à quai

Nb escales



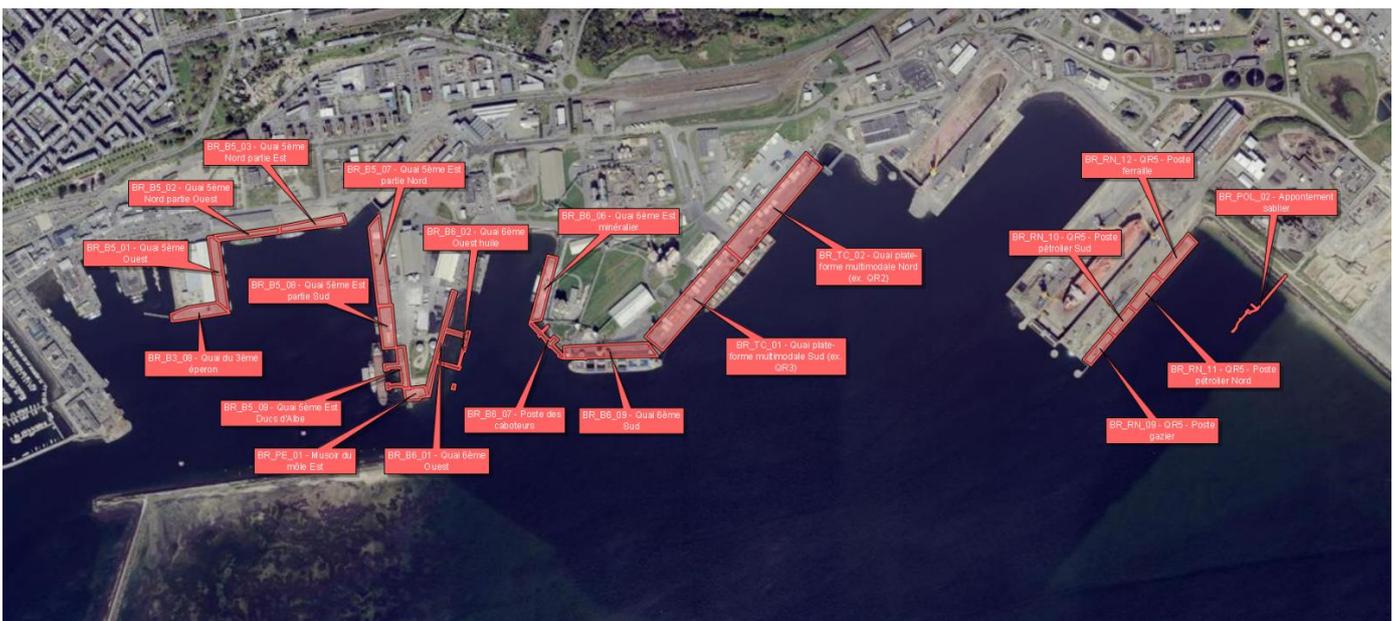
Graph 19 - Brest : Escales par poste à quai

Le trafic connaît peu de variations entre 2022 et 2023, tant du point de vue du volume traité (+7.5 %) que du nombre d'escales (+2.2 %).

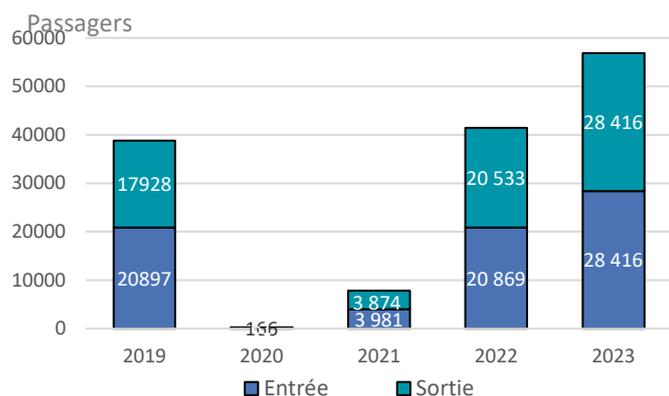
Le QR5 reste le quai par lequel transite le plus de tonnage et qui traite principalement les trafics d'hydrocarbures et les déchets.

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 5 498 tonnes de marchandises (5 288 en 2022).



## // La croisière



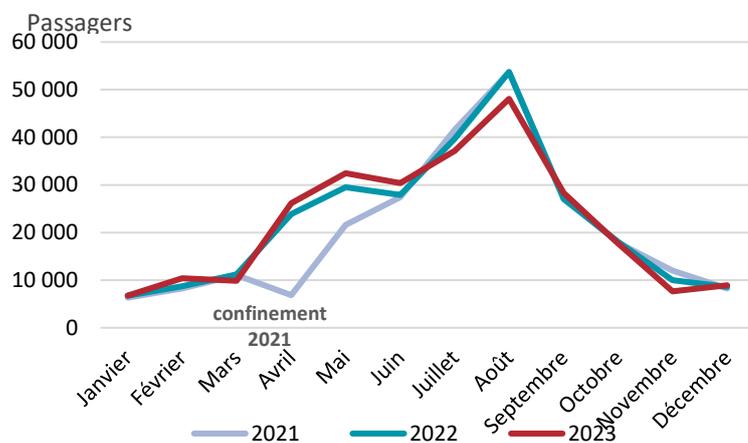
Graphe 20 - Brest : La Croisière

Après une reprise amorcée en 2022, l'activité croisière confirme sa progression avec une saison record. La dernière remontait à 2012 avec 21 escales et 26.974 passagers.

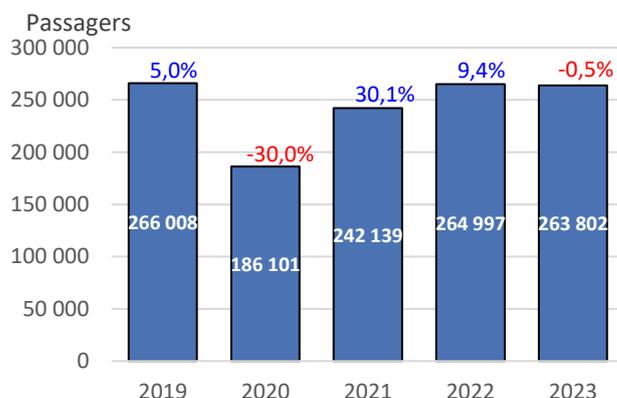
Ce sont 23 paquebots, (comme en 2022) transportant 28.416 passagers qui ont fait escale au port de Brest en 2023. Pour mémoire, ils étaient 20.869 passagers à faire escale au port de Brest en 2022.

Par les dépenses à terre des passagers et des équipages, le marché de la croisière représente une forte valeur ajoutée pour le territoire.

## // La desserte des îles



Graphe 21 - Brest : Dessertes des îles



Graphe 22 - Brest : Desserte Ouessant-Molène sur 5 ans

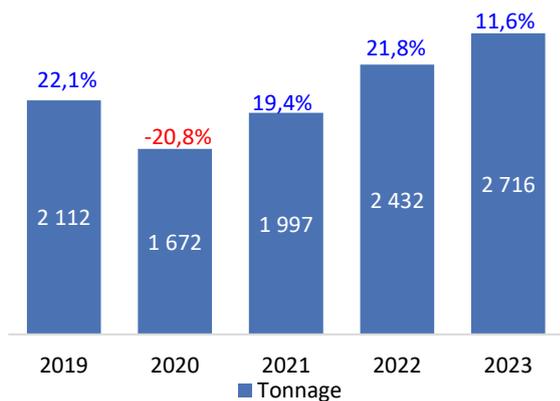
L'activité passagers vers les îles se stabilise après les années Covid.

En 2023 ce sont près de 264.000 passagers qui ont utilisé les dessertes vers Ouessant et Molène.

## // La pêche



Graphe 23 - Brest : Tonnage et prix moyen



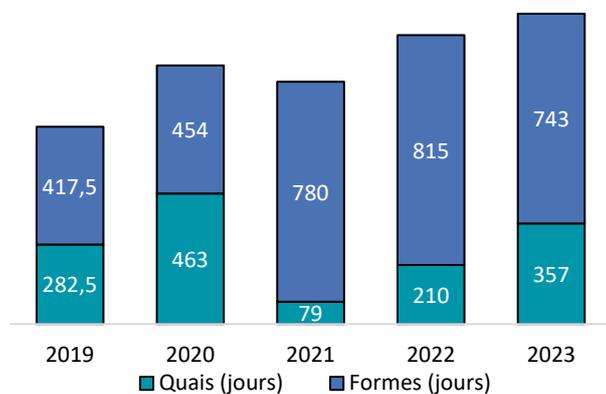
Graphe 24 - Brest : Pêche sur 5 ans

En 2023, 2.716 tonnes de poissons, céphalopodes, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 5,57 € le kilo, ont été vendus à la criée du port de Brest.

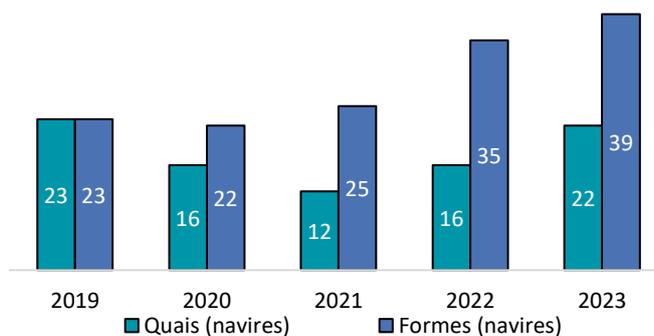
Les volumes commercialisés sont en progression de 12 % par rapport à 2022 grâce notamment aux apports de baudroies, de poulpes et d'araignées.

L'année 2023 marque le meilleur exercice de la criée de Brest depuis sa création en 1992.

## // La réparation navale



Graphe 25 - Brest : Jours à quai ou dans les formes



Graphe 26 - 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 2023, 11 navires ont utilisé pendant 1.100 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 navires 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, que le trafic par conteneur transitant par le port de Brest reste loin de l'activité de 2019 et 2020.

L'embargo de l'UE sur les produits raffinés russes a bousculé la répartition des échanges géographiques. La Russie n'étant plus le 1<sup>er</sup> pays à échanger avec 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.

La réparation navale, qui constitue l'un des fleurons du port de Brest 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 continue sa progression avec des croisiéristes plus nombreux à Brest qu'en 2012, qui détenait le record du nombre de passagers.

Le trafic de passagers vers les îles se stabilise après les années Covid.

Enfin l'activité pêche continue à progresser avec des volumes record depuis 5 ans.

### 3.

## Le port de commerce de Lorient

### Chiffres clés 2023

- Marchandises : 2 376 404 Tonnes
- Escales : 483
- Croisière : 12 851 Passagers

### # 2023 en Bref

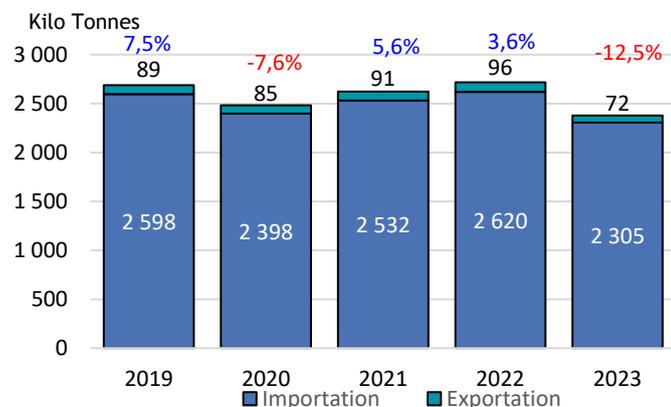
Le port de Lorient perd la 1<sup>ère</sup> place des ports de commerce bretons, hors Loire-Atlantique, en tonnes de marchandises traitées.

Le port a accueilli 4 escales inaugurales de navires de croisières sur Les 11 qui ont fréquenté le port.

Le port de pêche de Lorient se classe en 2<sup>ème</sup> position des ports bretons derrière Erquy.

## // L'évolution globale

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



Graphie 27 - Lorient : Evolution du tonnage annuel

Le port de Lorient réalise une année comparable en tonnage à celle de 2020, impactée par la crise de la COVID.

En 2023, les produits pétroliers et agro-alimentaires sont en baisse, conséquence de la guerre russo-ukrainienne qui contraint les ports à trouver d'autres sources d'approvisionnement.

Lorient reste essentiellement un port d'importation.

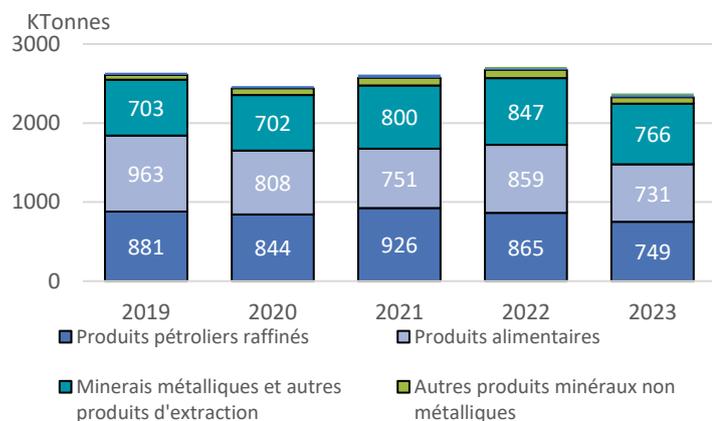
La répartition importation/exportation reste sensiblement équivalente à celle des années précédentes.

Les exportations représentent 3 % du trafic portuaire. Elles sont principalement constituées de matériaux de recyclage (27 567 tonnes de pneus usagés), de minéraux bruts (22 515 tonnes dont près de 70 % de pierres, sables, argile), et de bois (21 117 tonnes).

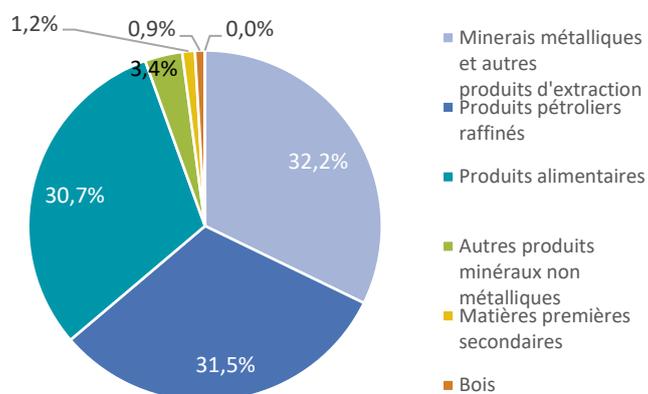
Les trafics majeurs restent le vrac agroalimentaire, les hydrocarbures et le vrac de construction : ils représentent 96 % des importations.

## // 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 27 - Lorient : Evolution des tonnages



Graphe 28 - Lorient : Répartition des tonnages

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

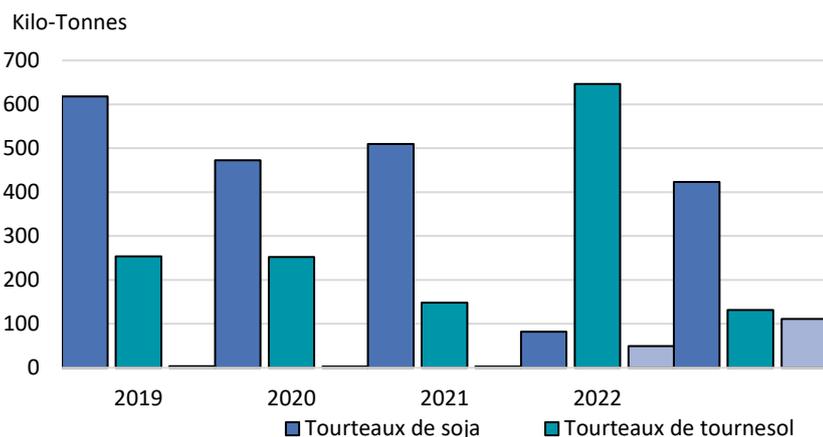
Ils totalisent 32,2 % du trafic global du port et sont en baisse de 9.6 % soit 128 KT. Cette diminution s'explique par la baisse de 7.5 % des extractions de sable (-61 KT) et des engrais naturels (-24 KT) qui diminue de 80 %.

### ▪ Les produits pétroliers

Avec 32 % du trafic global, les produits pétroliers restent une des catégories de marchandises la plus importante du port de Lorient. En 2022, le trafic de produits pétroliers est en diminution de -13.4 %, soit 116 KT. Avec 440 KT, les importations de gazole sont en augmentation de + 341 % contrairement à celles de produits pétroliers raffinés qui enregistrent un recul de -61 % avec 468 KT en moins.

### ▪ Les denrées alimentaires et fourrages

Avec 30,7 % du trafic global du port, le trafic des produits alimentaires diminue de 14,9 % avec 128 KT de moins qu'en 2022 et prend la 3ème position des produits échangés sur le port de Lorient.



Graphe 29 - Lorient : Evolution du trafic des tourteaux

Le trafic des tourteaux est en diminution de 14,4 %, soit 112 KT.

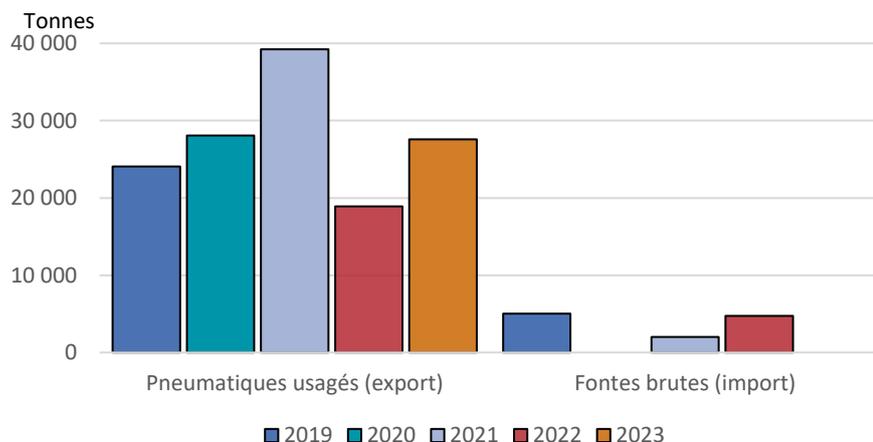
Les importations de tourteaux de tournesol en diminution de 515 KT (-80 %) ne sont pas compensées par celles de soja qui augmentent de 341 KT (415 %). Le Brésil devient une nouvelle source d'approvisionnement pour l'importation des tourteaux de soja.

### ▪ Les produits minéraux non métalliques

Constitués exclusivement d'importation de ciments, ils sont en recul de 22.3 % soit 23 KT.

### ▪ Les produits métallurgiques

Les exportations de matières premières secondaires, constituées exclusivement de pneus qui servent de combustibles dans les cimenteries marocaines et turques, enregistrent une hausse de 45,7 % (-9KT).

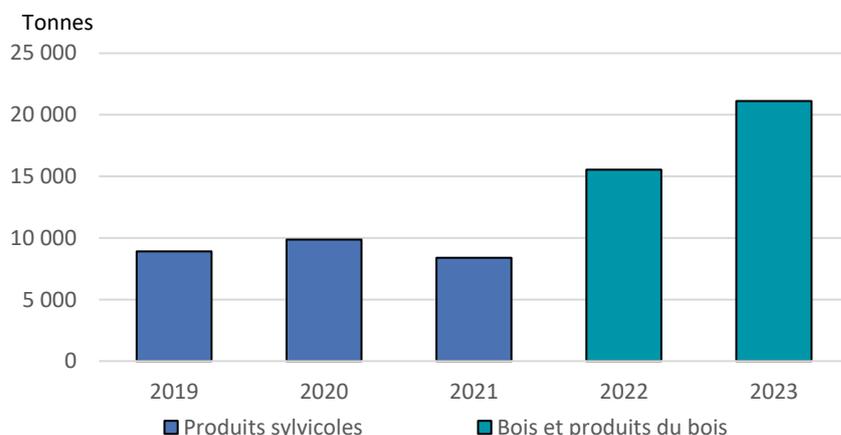


Il n'y a pas eu d'importation de métaux de base en 2023.

Graphe 30 - Lorient : Evolution du tonnage des produits métallurgiques

### ▪ Le bois

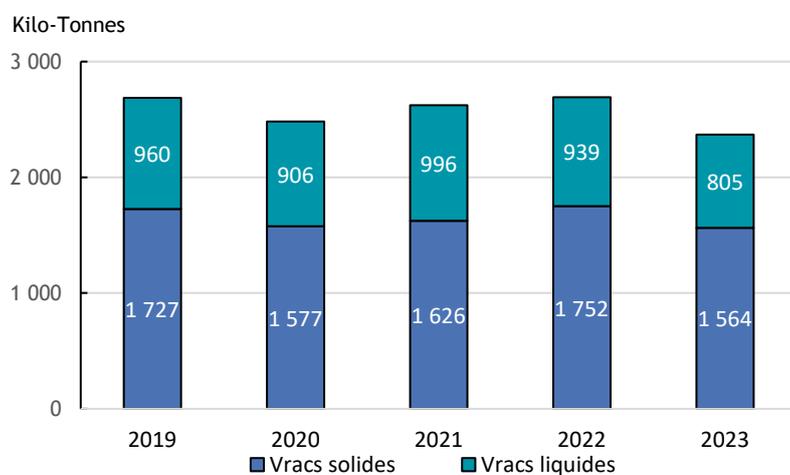
Initiées en 2018, les exportations de copeaux de bois à destination de la Suède et du Danemark progressent de 35,8 % (6 KT).



Graphe 31 - Lorient : Evolution du tonnage du bois

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

## // Les conditionnements



La répartition entre vracs solides (65,8 %) et liquides (34,2 %) reste relativement stable.

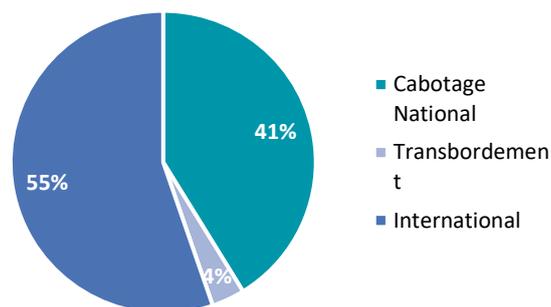
Graphe 32 - Lorient : Conditionnement

## // 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**".

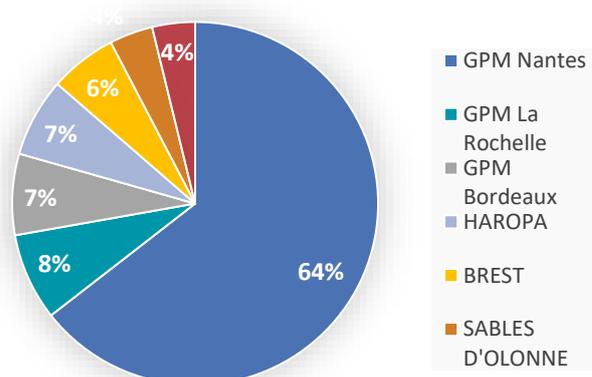


Graphe 33 - Lorient : Echanges 2023

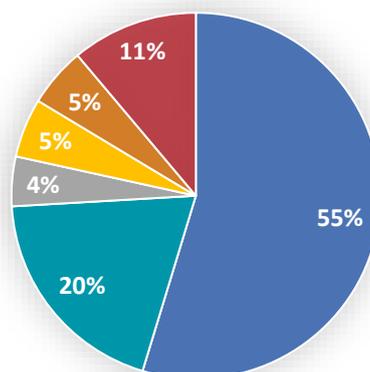
Au port de Lorient :

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

### ▪ Le cabotage national



Graphe 34 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2023



Graphe 35 - Lorient : Répartition des échanges nationaux en 2022

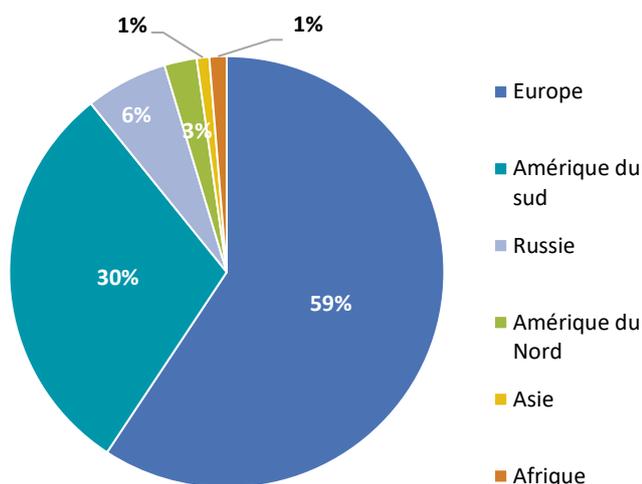
Le Grand Port Maritime de Nantes St-Nazaire avec 585 KT de marchandises conserve sa place de 1<sup>er</sup> port d'échanges avec Lorient. Les marchandises échangées avec le GPM Nantes St Nazaire, en hausse de 21 % (+ 102 KT) sont constituées de sables (521 KT) et de produits pétroliers (65 KT).

Avec 70 KT de marchandises importées, le Grand Port Maritime de La Rochelle conserve de justesse, devant le Grand Port Maritime de Bordeaux et HAROPA, sa 2<sup>ème</sup> place de partenaire du port de Lorient. Le sable représente 65 % des marchandises et les produits pétroliers 33 %.

HAROPA avec 64 KT de marchandises prend la 4<sup>ème</sup> place des ports qui échangent avec Lorient. Les marchandises échangées sont presque essentiellement des produits pétroliers.

### ▪ Les échanges internationaux

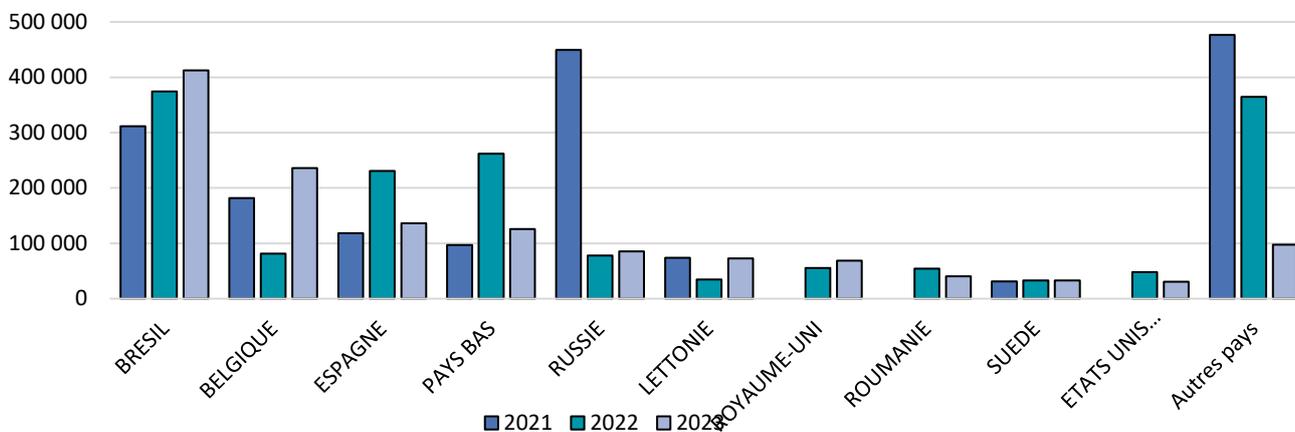
Les données contenues dans ce chapitre traitent des marchandises en provenance ou à destination de pays étrangers. Elles prennent en compte les marchandises issues du transbordement.



Graph 36 - Lorient : Répartition des échanges internationaux

Les principaux échanges du port de Lorient se font toujours avec l'Europe (qui représente 59 % des échanges contre 57 % en 2022), l'Amérique du Sud et la Russie (qui ne représente plus que 6 % des échanges contre 25 % en 2021).

### Les importations



Graph 37 - Lorient : Evolution des importations

#### ■ Le Brésil

Le Brésil conserve la 1ère place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Lorient.

Entièrement constituées de produits agro-alimentaires (Tourteaux de tournesol) les importations en provenance du Brésil sont en hausse de 38 KT (+12 %). Cette évolution s'accompagne, pour l'Argentine, d'une baisse équivalente en volume. 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.

#### ■ La Belgique

Avec 85 % d'augmentation (154 KT) due essentiellement aux produits pétroliers importés, la Belgique prend la 2ème place des pays partenaires du port de Lorient.

Les importations de gazole qui provenaient en 2022 du port de Rotterdam proviennent en 2023 du port d'Anvers, ce qui explique cette augmentation. Les volumes de produits pétroliers raffinés solides ou pâteux restent constants.

#### ■ L'Espagne

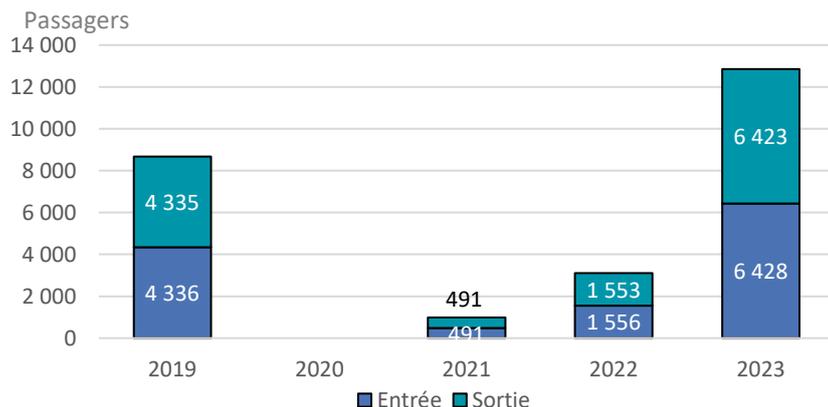
Après une augmentation conséquente en 2022 des importations (+100 KT) de produits pétroliers vers le port de Lorient, l'Espagne retrouve son niveau de 2021. Les marchandises échangées avec l'Espagne sont importées et se répartissent en 60 % de ciment (81 KT), en provenance de *Carboneras* et 36 % de produits pétroliers (50 KT) en provenance de *Cartagena* et *Bilbao*.

#### ■ Les Pays-Bas

En 2023 le volume des marchandises échangées avec le port de Lorient a chuté de 140 % pour atteindre 126 KT, soit une baisse de 136 KT. En 2022, la guerre russo-ukrainienne avait profité aux **Pays-Bas** qui étaient devenus, avec le port de *Rotterdam*, une nouvelle source d'approvisionnement pour les produits pétroliers.



## // La croisière



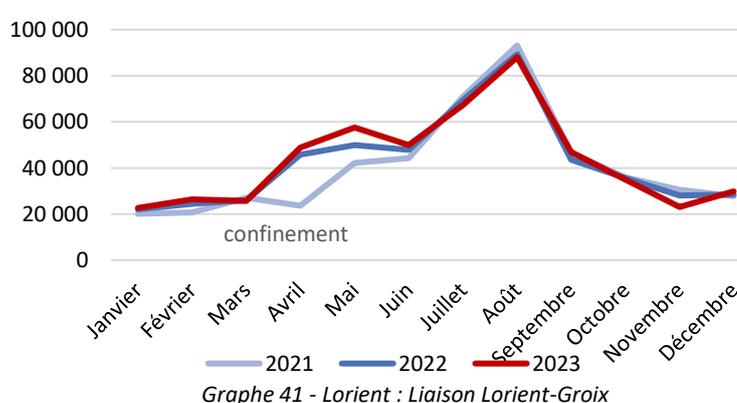
Graphe 40 - Lorient : La Croisières

Le COVID a fortement perturbé l'activité croisière au port de Lorient.

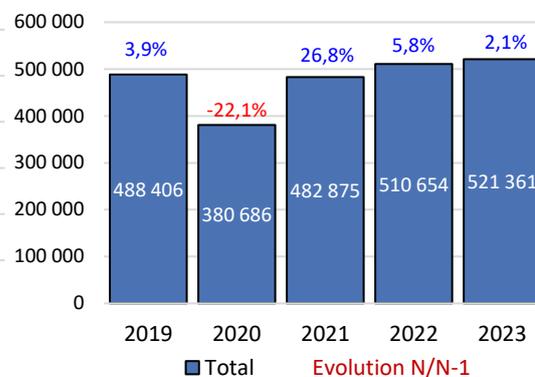
Après 3 années avec une activité très faible, la croisière est de retour au port de Lorient.

Ce sont près de 6500 croisiéristes, répartis sur 11 escales qui ont débarqué à Lorient. Parmi ces escales, le port a accueilli, entre autres, le MARINA long de près de 240 mètres.

## // La desserte des îles



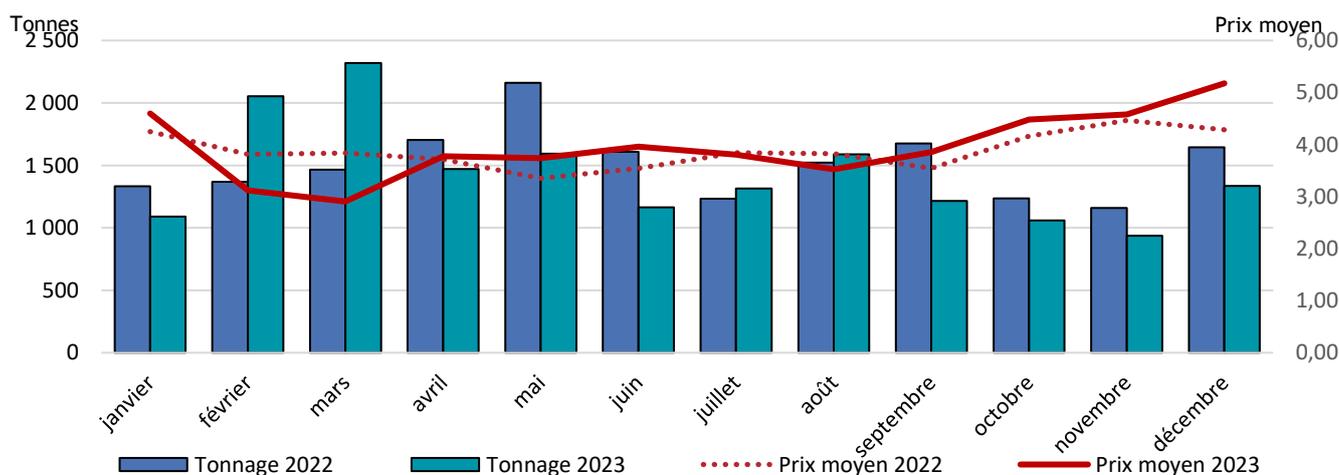
Graphe 41 - Lorient : Liaison Lorient-Groix



Graphe 42 - Lorient : Desserte Groix

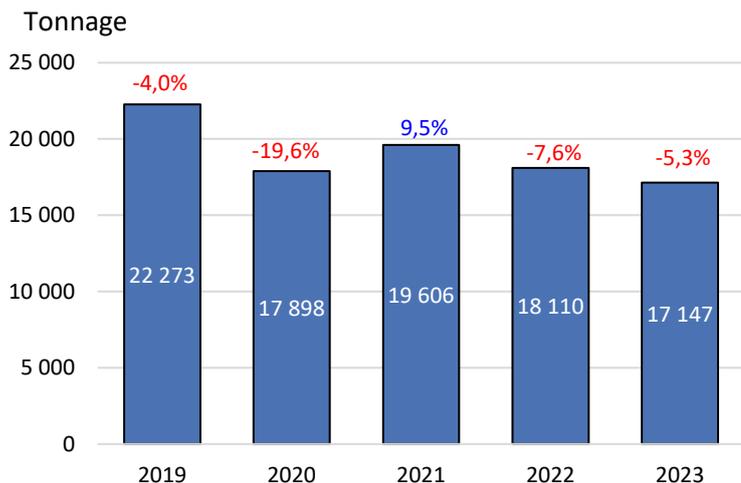
En 2023, la ligne Lorient-Groix a dépassé la fréquentation de 2022. Elle a transporté 521.361 passagers soit une hausse de 2,1 % par rapport à 2022 (+6,7 % par rapport à 2019).

## // La pêche



Graphe 43 - Lorient : Tonnage et prix moyen

Avec 17.147 tonnes de poissons, céphalopodes, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 3,82 € le kilo, l'activité du port de Lorient est en baisse de 5 % par rapport à 2022 pour le volume et de 1,6 % pour le prix moyen (18.110 tonnes pour un prix moyen de 3,85 € le kilo).



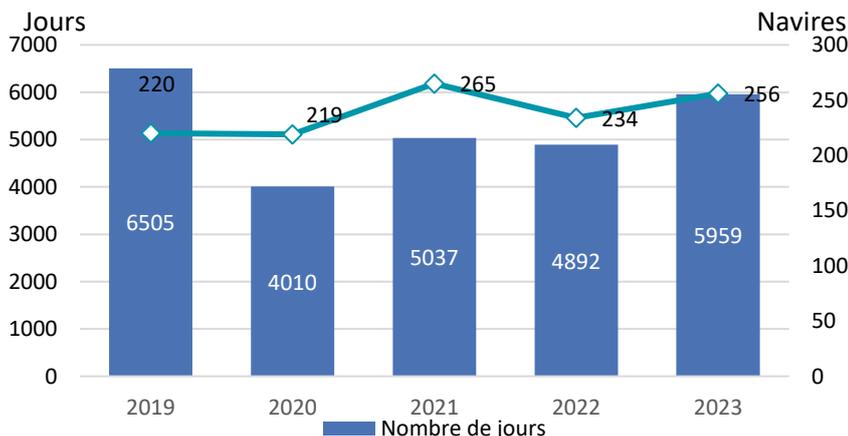
Graphe 44 - Lorient : Evolution de la pêche sur 5 ans

La forte hausse des débarquements à Lorient pour des ventes dans d'autres ports (3 739 T ; +76 %) ne compense pas la baisse des apports commercialisés localement.

Cette diminution est principalement liée à la baisse du tonnage de la pêche au large (-33 %) impactée par la sortie de flotte de quatre unités dans le cadre du PAI Brexit.

2<sup>ème</sup> criée de France en tonnages en 2022, Lorient rétrograde à la 3<sup>ème</sup> position, derrière Erquy.

## // La réparation navale



Graphe 45 - Lorient : Nombre de jours et navires en réparation

Le port de Lorient dispose d'un élévateur à bateaux d'une capacité de 650 tonnes.

Prévu pour intervenir toute la journée sans contrainte de marée, l'engraissement des fonds contraint l'accès à la darse pour les navires à fort tirant d'eau qui ne peuvent donc plus accéder à toute marée

En 2023 ce sont 256 navires qui ont été hissés sur le terre-plein pour 5.959 jours de réparation au port de Lorient-Keroman

### Synthèse :

La pandémie et la guerre entre la Russie et l'Ukraine ont rebattu les cartes des échanges de marchandises du port de Lorient avec le monde. Les trafics de produits agro-alimentaires et pétroliers en sont les premiers concernés. 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 repart à la hausse.

Les croisiéristes sont de retour au port de Lorient. L'activité croisière atteint son meilleur niveau depuis 5 ans.

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

Enfin, les volumes traités à la criée de Lorient et le chiffre d'affaires sont en baisse, et le port de Lorient perd sa 2<sup>ème</sup> place de port français.

## 4.

# Le port de commerce de Saint-Malo

### Chiffres clés 2023

- Marchandises : 1 032 386 Tonnes
- 985 escales
  - 235 marchandises
  - 750 ferries
- Passagers ferries : 611 902
- Croisière : 40 020 Passagers

### # 2023 en Bref

Les équipes d'installation du parc éolien briochin s'installent à St-Malo.

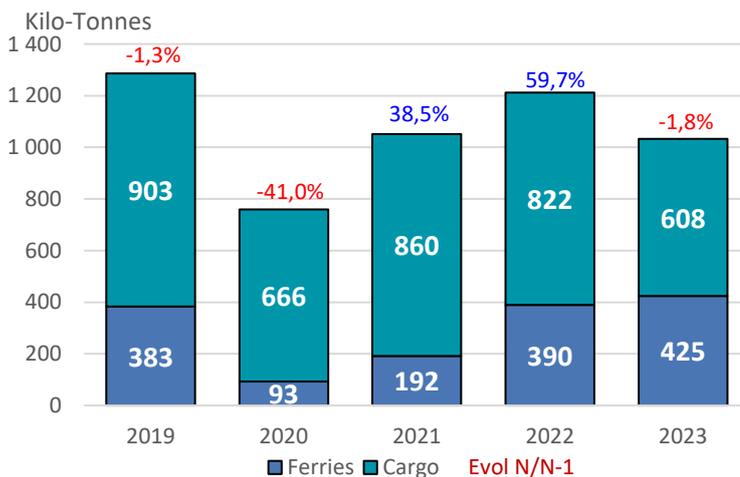
Crise énergétique et frein aux intrants agricoles (import et production locale)

Remplacement des coffres en Rance = 5 M€

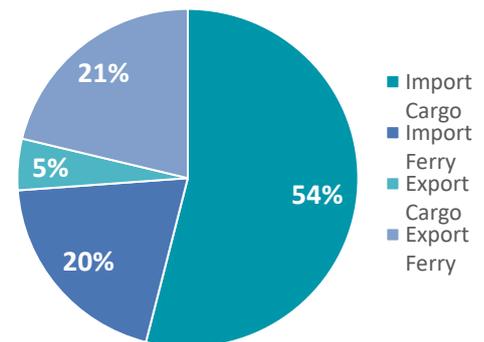
## // L'évolution globale

### ▪ L'évolution globale

Après les années impactées par la crise du Covid, l'année 2022 marquait la reprise du trafic. En 2023, les marchandises transportées par ferries continuent leur progression contrairement au trafic cargo qui continue de chuter et dont le volume traité est en recul de 26 % par rapport à 2022.



Graphe 46 - St-Malo : Evolution du tonnage sur 5 ans



Graphe 47 - St-Malo : Répartition des importations/exportations

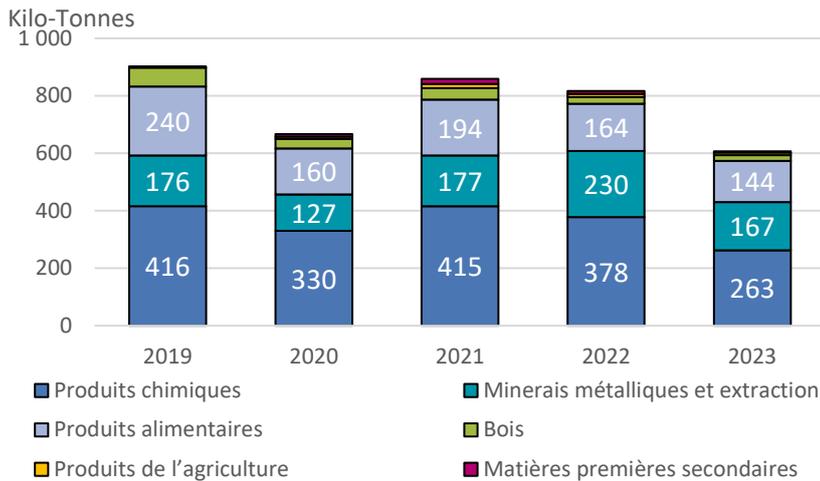
Avec 762 KT, les importations représentent 74 % du tonnage global du port.

Les exportations avec 270 KT représentent 26 % 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.

Le trafic de marchandises enregistre un recul de 15 % en 2023 essentiellement dû à la baisse du trafic des marchandises transportées par cargo.

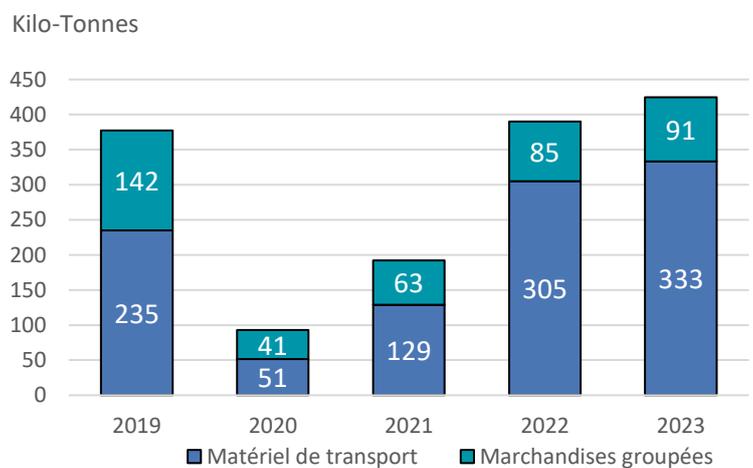


Graphe 48 - St-Malo - Evolution du tonnage des cargos

Le trafic de marchandise par cargo, est en recul de 210 KT, soit -25,6 %.

Conséquences de la guerre en Ukraine, certaines matières premières ont atteint des coûts élevés incitant des entreprises à différer le renouvellement de leur stock.

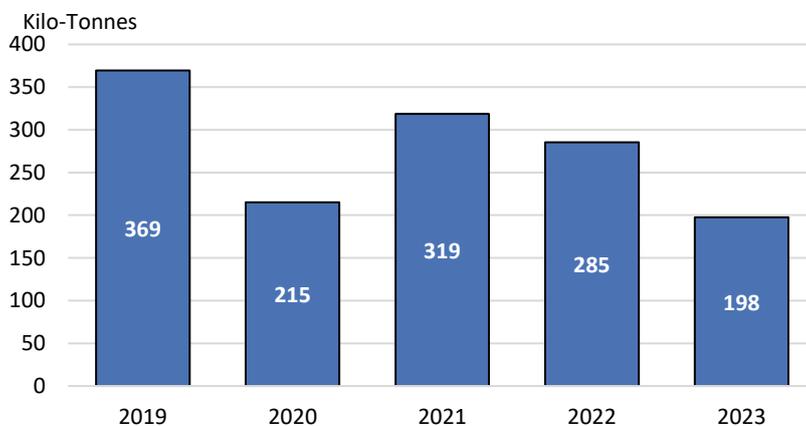
Le trafic de fret par ferries, quant à lui, continue sa progression et augmente de 8,8 % soit 35 KT



Graphe 49 - 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 30 % (-87 KT) mais conserve la 1ère place des marchandises traitées par le port.



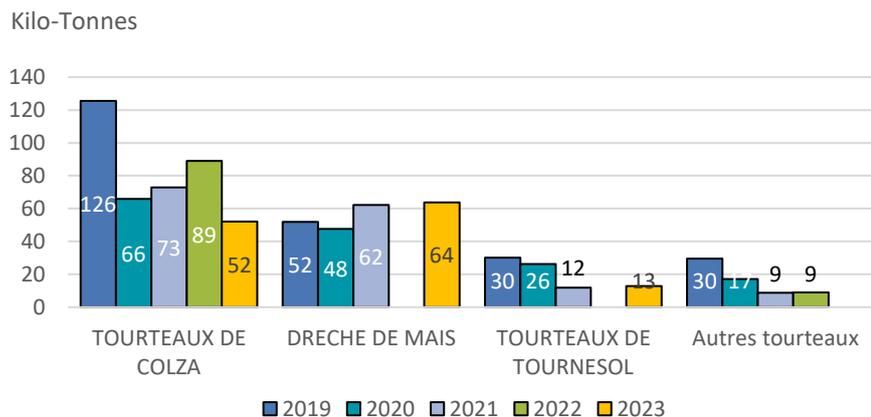
Graphe 50 - St-Malo : Evolution du trafic des engrais sur 5 ans

Cette décroissance tendancielle s'observe depuis quelques années (cf. graphe ci-contre).

Les entrées de coquilles brisées (amendement calcaire) restent identiques à celles de 2022.

### ▪ Les produits agro-alimentaires

Les denrées agro-alimentaires et fourrages affichent une diminution de -13 % soit -23 KT.

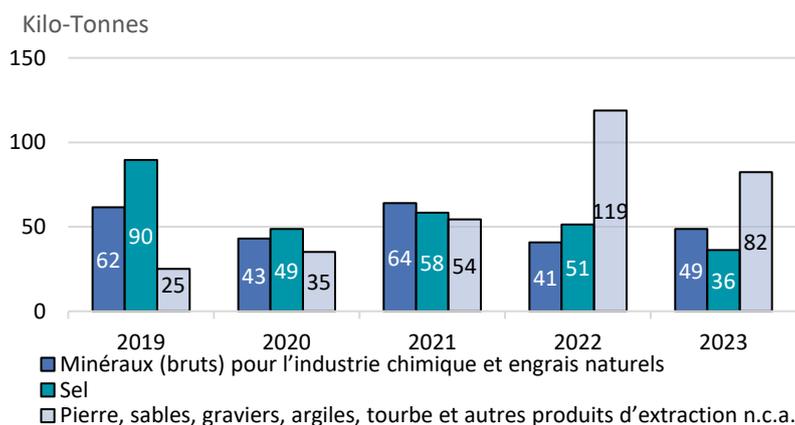


Graphe 51 - St-Malo : Evolution du trafic des tourteaux sur 5 ans

Les importations de tourteaux affichent une baisse de 18 % soit -27 KT et sont constituées à 50 % de drêche de maïs.

### ▪ Les produits d'extraction (hors engrais)

Après une hausse en 2022, le tonnage des minerais et autres produits d'extraction, enregistre une baisse de 21 % et retrouve à peine son niveau de 2021.



Graphe 52 - St-Malo : Evolution des produits d'extraction

Les minéraux bruts (phosphate naturel brut et potasse naturel) enregistrent une hausse de 20 %.

Le sel est en recul de -30 %.

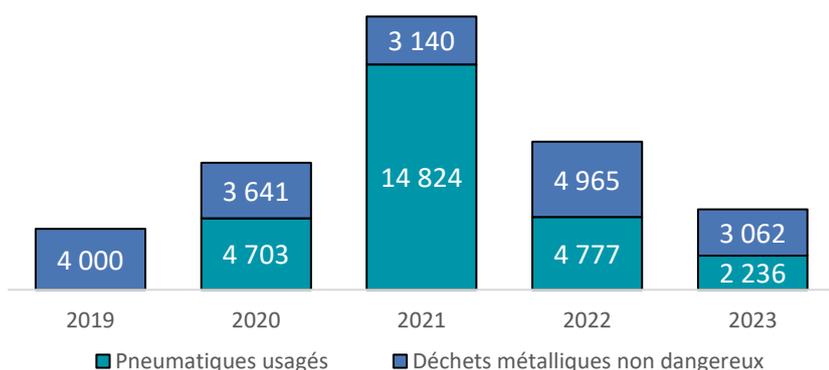
Les autres produits d'extraction, constitués principalement de sables de mer enregistrent une baisse de -31 % avec 37 KT de moins.

### ▪ Les produits du bois

Les importations de bois continuent leur recul, elles sont en baisse de 4 KT, soit un recul de -16 %. Depuis 2019, les importations de bois sont passées de 66 KT à 20 Kt soit une diminution de 70 %.

## ▪ Les matières premières secondaires

Tonnes



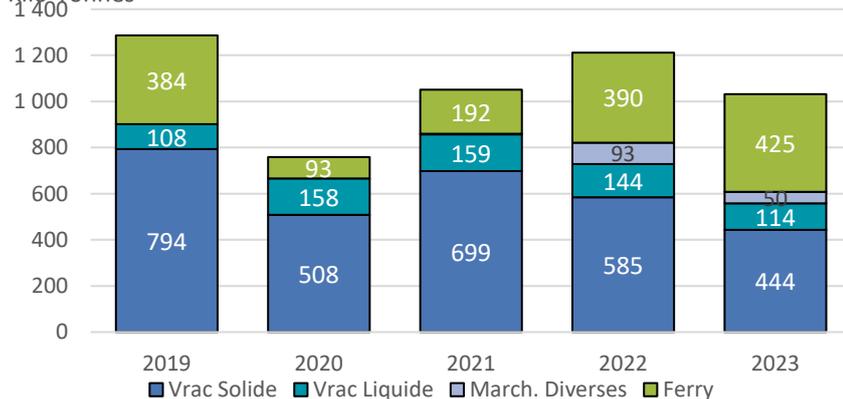
Graphe 53 - St-Malo : les matières premières secondaires

Après une année record en 2021, les exportations de déchets recyclables sont en net recul, avec -46 % en 2022 (-8 KT) et 2023 (-4 KT).

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

## // Les conditionnements

Kilo-Tonnes



Graphe 54 - St-Malo : Conditionnements

L'activité ferries retrouve et dépasse son niveau d'avant Covid.

Les marchandises transportées par ferries représentent 41 % de l'activité globale du port.

Les vrac solides en recul constant depuis plus de 5 ans représentent 43 % du trafic. Ils sont en recul de -24 % par rapport à 2022 (-141 KT).

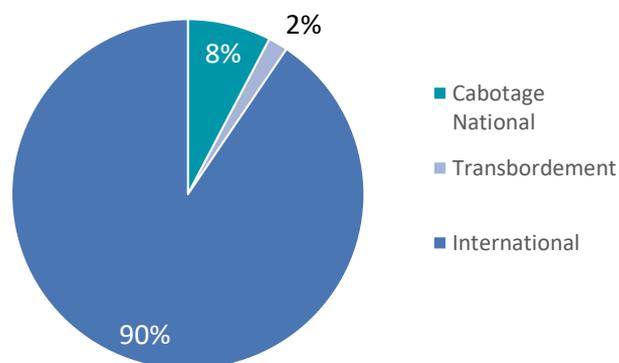
Les vrac liquides principalement constitués d'acide phosphorique enregistrent un recul de 30 KT (-21 %) et représentent 11 % du trafic du port de St-Malo.

## // 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 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".

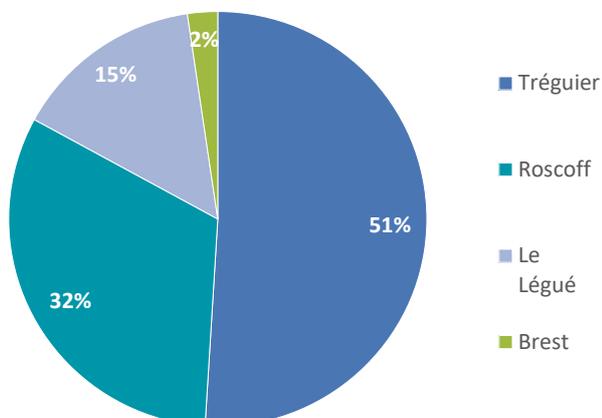


Graphe 55 - St-Malo : Echanges 2023

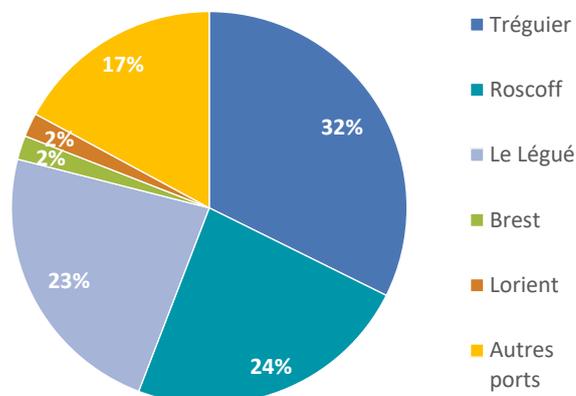
### Le cabotage national

Le cabotage national avec 78 KT représente 9% des marchandises traitées. 95 % de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

Avec Bayonne, les importations de sulfates d'ammonium ainsi que les exportations de déchets disparaissent en 2023. Les importations de sables en provenance du port de Tréguier ont augmenté de 7 KT soit plus de 32%. Le port de Tréguier reste le 1<sup>er</sup> port d'échange français avec le port de St-Malo (29 KT de sable et coquilles brisées).

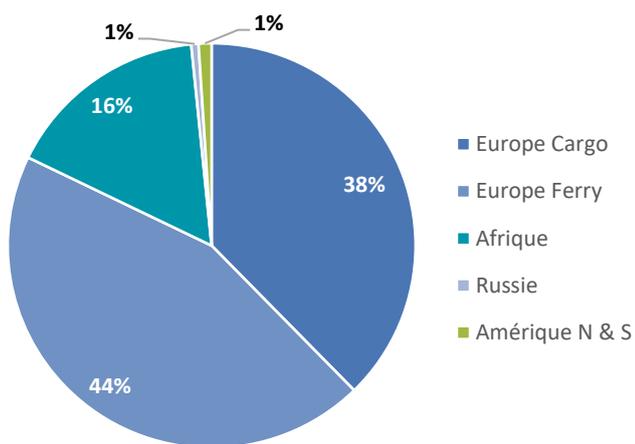


Graphe 56 - St-Malo - Echanges nationaux en 2023



Graphe 57 - St-Malo - Echanges nationaux en 2022

### Les échanges internationaux

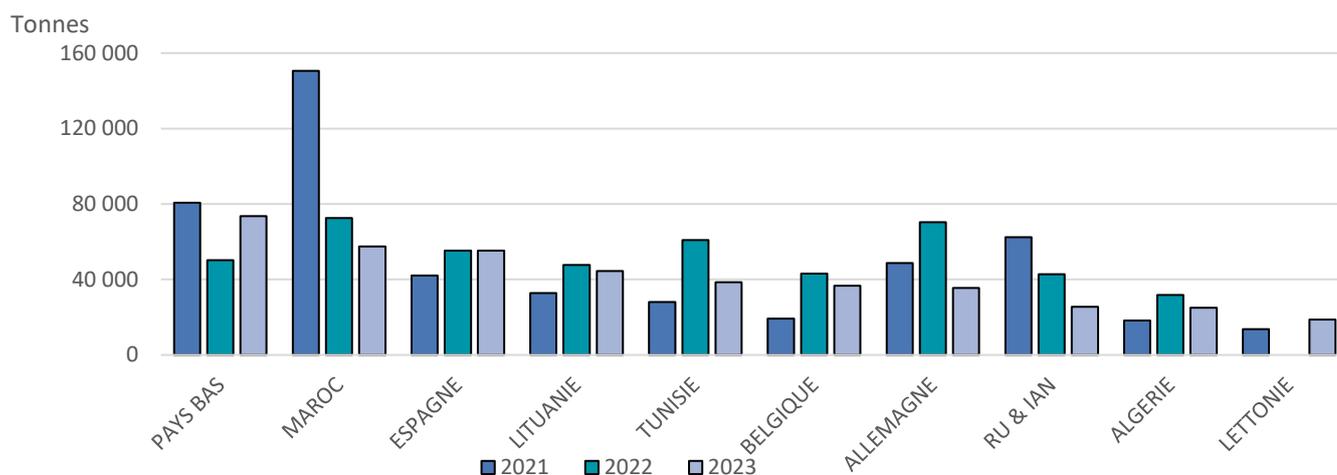


Graphe 58 - St-Malo : Echanges internationaux

L'Europe avec 82 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de St-Malo. Le trafic de marchandises par ferries avec la Grande-Bretagne, l'les anglo-normandes comprises représente plus de la moitié des échanges européens.

## Les importations

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



Graphique 59 - St-Malo : Les importations

### ▪ Les Pays-Bas

Les produits destinés à l'alimentation animale en provenance de *Rotterdam* sont en augmentation de 140 %, soit près de 40 KT, ils représentent 87 % des importations. Les **Pays-Bas** prennent la 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de St-Malo.

### ▪ Le Maroc

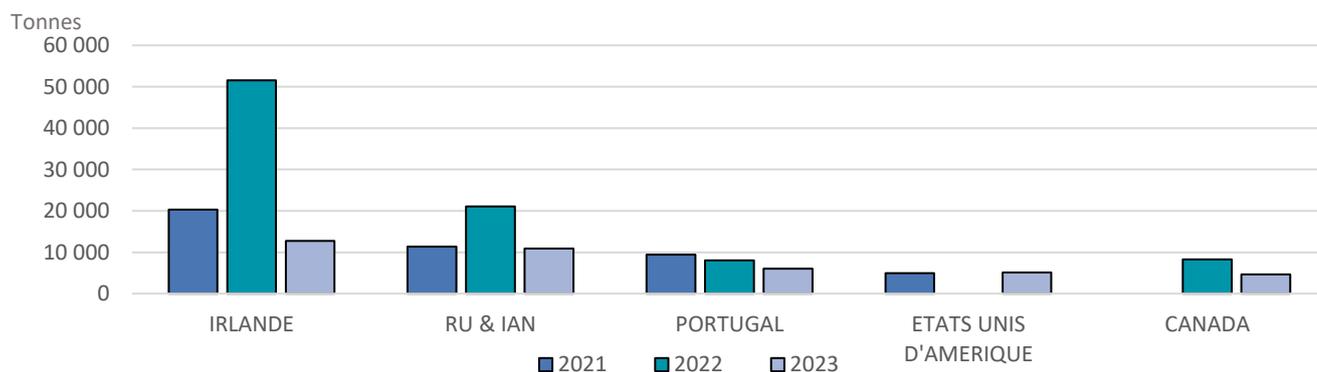
Les importations d'acides phosphoriques en provenance de *Safi* au **Maroc** sont en recul de 22 Kt (-34 %) et confirme la baisse des importations en provenance du **Maroc**. En conséquence le **Maroc** perd sa 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de St-Malo.

### ▪ L'Espagne

Les trafics avec l'**Espagne** restent stables par rapport à 2022. Les tonnages de sels importés, en provenance de *Torre Vieja* évoluent peu. La baisse des produits azotés et des engrais, en provenance de *Aviles* et *Sagunto* est compensée par les importations de tourteaux.

## Les exportations

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

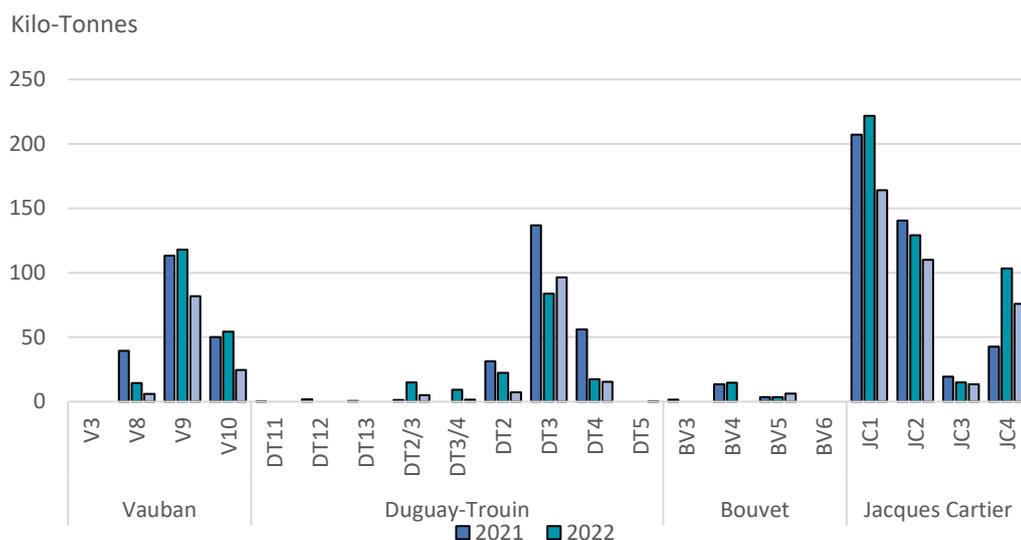


Graphe 60 - St-Malo : Les exportations

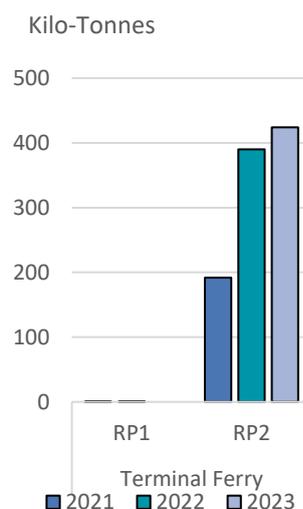
### ▪ L'Irlande

En diminution de 74 % (38 KT), les exportations d'engrais constituent toujours l'essentiel des marchandises exportées vers l'**Irlande**.

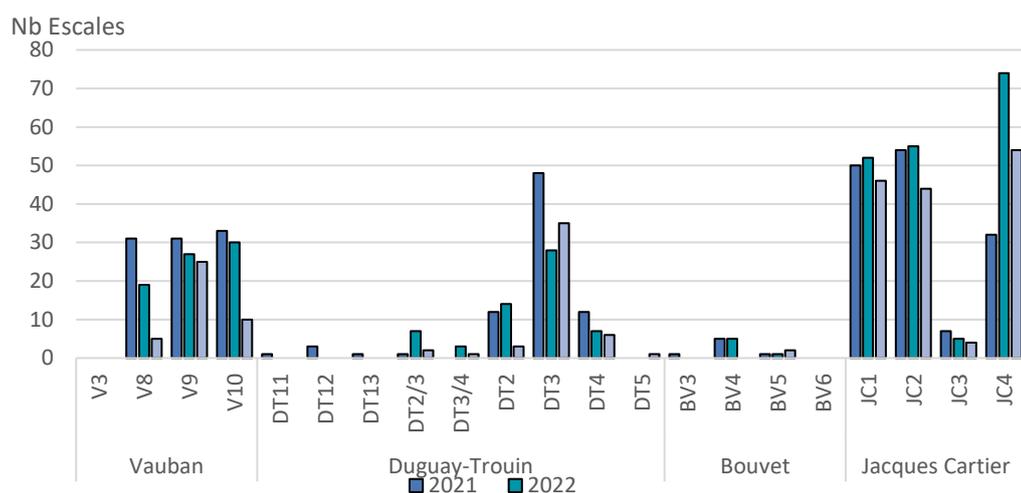
## // Les postes à quai



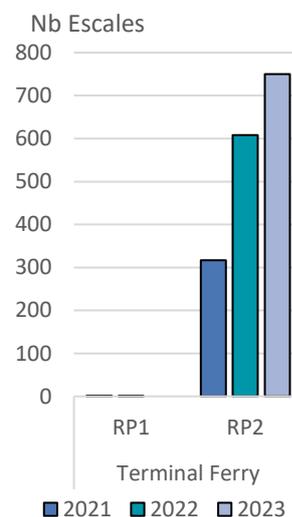
Graphe 61 - St-Malo : Tonnage cargo par poste à quai



Tonnage ferry par poste à quai



Graphe 62 St-Malo : Escales cargo par poste à quai



Escales ferry 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 de cargos au port de St-Malo est en recul de 26 %, contrairement à celui des ferries qui augmente de 8.7 % et retrouve presque son niveau d'avant Covid. Les volumes de marchandises transportées par ferries sont supérieurs de 12 % à celles de 2019.

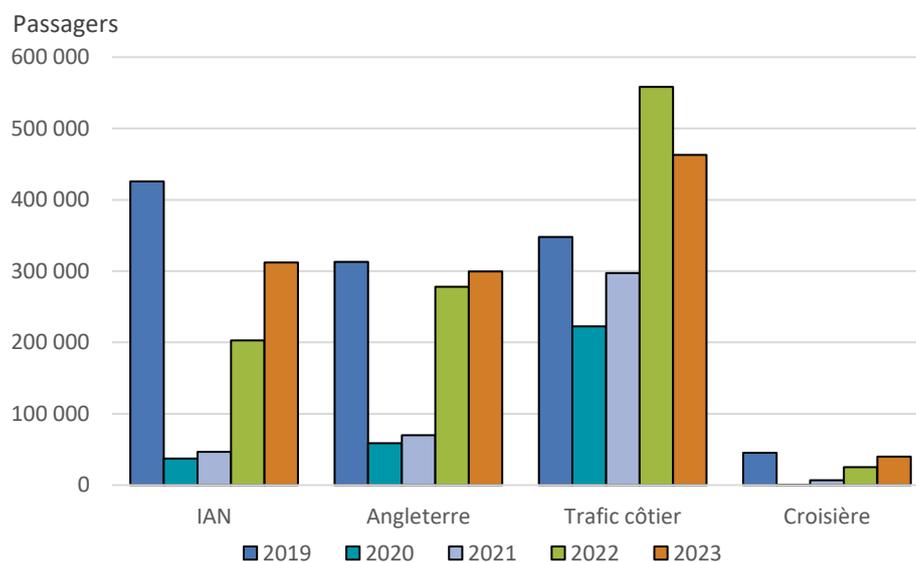
Le tonnage moyen de marchandises traitées par escale (hors ferries) est de 2553 Tonnes.

Concernant les ferries, le tonnage moyen de marchandises traitées par escale est de 565 Tonnes.



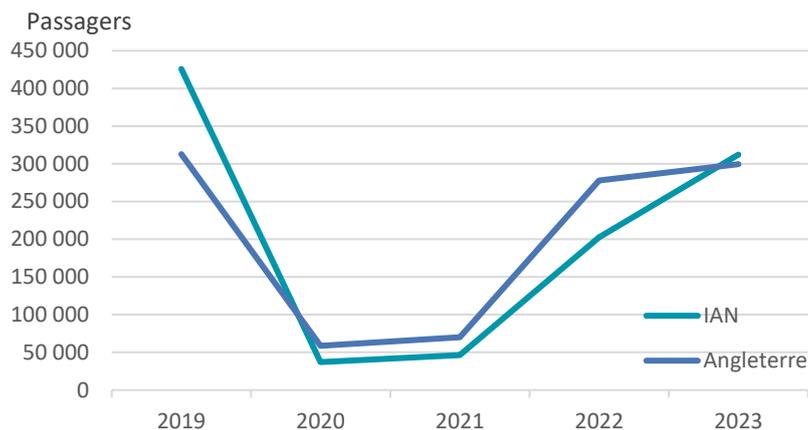
## // Les passagers

Hormis l'activité côtière qui est en recul en 2023, les transports de passagers vers les Iles anglo-normandes et la Grande-Bretagne, ainsi que l'activité croisière sont en augmentation.



Graphie 63 - St-Malo : Trafic passagers sur 5 ans

## ▪ Les ferries



Graphe 64 - St-Malo - Trafic passagers ferry sur 5 ans

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

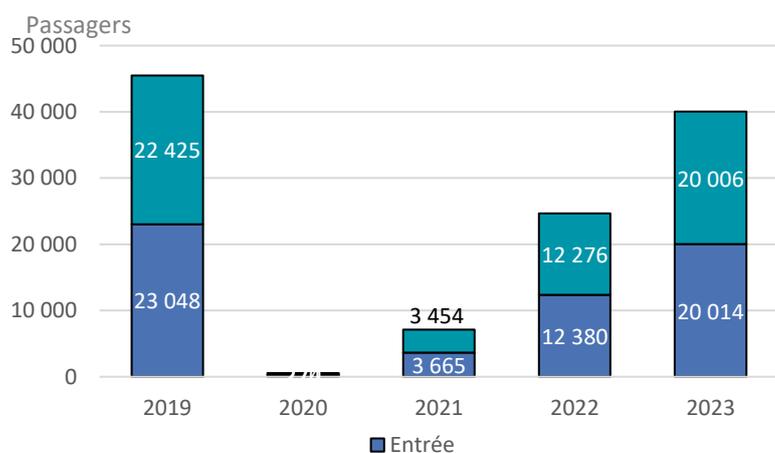
Si le nombre de passagers transportés vers l'Angleterre retrouve presque son niveau de 2019 (-4,2 %), les nouvelles contraintes mises en œuvre dans le cadre du Brexit ont une incidence forte sur le nombre de passagers transportés vers les Iles Anglo-normandes (-26,7%), malgré des formalités allégées pour les excursions à la journée.

## ▪ 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 ...). Le trafic côtier en 2023 est de 463.183 passagers, soit 17 % de moins qu'en 2022 qui était une année exceptionnelle en raison de la Route du Rhum et d'une fréquentation record.

## ▪ La croisière



Graphe 65 - St-Malo : La Croisière

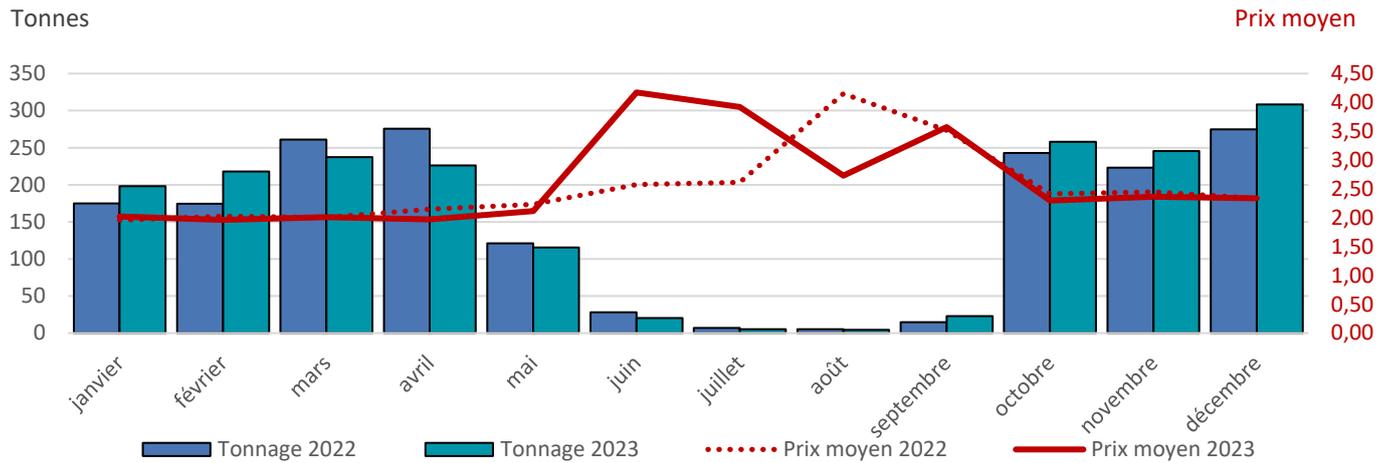
Le COVID a fortement perturbé l'activité de la croisière au port de St-Malo.

Depuis l'activité semble repartir et le nombre de croisiéristes en 2023 se rapproche de celui de 2019 qui était considéré comme une année exceptionnelle.

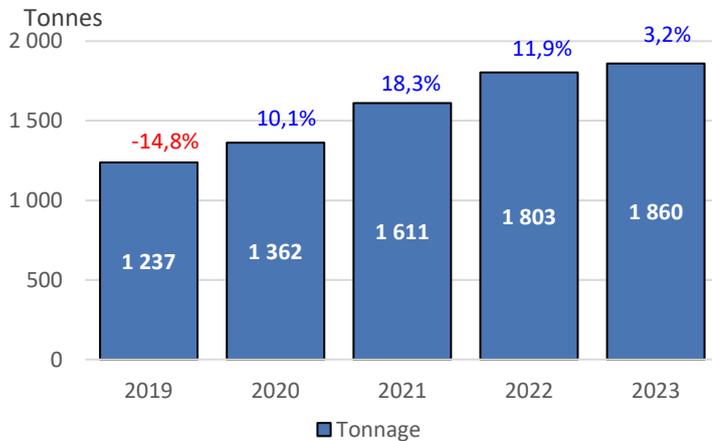
Ce sont plus de 20.000 croisiéristes à bord de 47 paquebots qui ont fait escale à St Malo en 2023 contre 12.300 passagers et 39 escales en 2022.

Parmi ces escales, le port a accueilli, entre autres, le CRYSTAL SERENITY long de près de 250 mètres.

## // La pêche



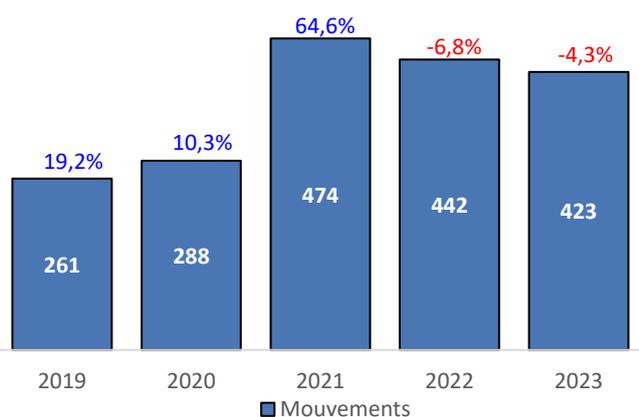
Graphe 66 - St-Malo : La Pêche



Graphe 67 - St-Malo : La pêche sur 5 ans

En 2023, 1 830 tonnes de poissons, céphalopodes, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 2,20 € le kilo, ont été débarquées à la criée du port de St-Malo, en hausse de 3 % par rapport à l'année 2022. Cette hausse est portée essentiellement par la coquille qui dépasse pour la 1<sup>ère</sup> fois les 1.600 tonnes.

## // La réparation navale



Graphique 68 - 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 2023 ce sont 423 mouvements qui ont été effectués par l'élévateur à bateaux, soit 4 % de moins qu'en 2022.

### **Synthèse :**

Si la part du trafic de marchandise par cargo reste encore majoritaire, elle diminue tous les ans et atteint en 2023 son plus faible niveau depuis 5 ans (il est aussi inférieur en volume aux marchandises traitées en 2020, l'année du COVID).

Les marchandises transportées par ferries représentent 41 % des volumes traités par le port.

Le trafic des passagers ferries, retrouve presque son niveau de 2019. L'incidence des nouvelles contraintes liées au Brexit est plus forte vers les Iles-anglo-normandes que vers la Grande-Bretagne.

L'activité croisière est repartie, avec des croisiéristes presque aussi nombreux à St-Malo qu'en 2019.

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 2023

- Marchandises : 268 043 Tonnes
- 331 escales
  - 34 marchandises
  - 297 ferries
- Nombre de passagers : 353 965

### # 2022 en Bref

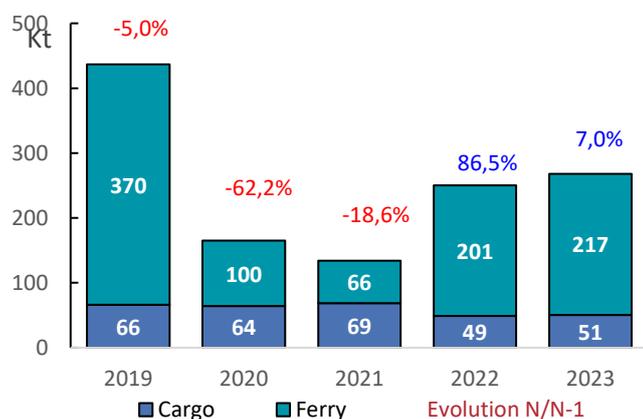
L'activité ferry commence à ressentir les effets du Brexit sur la circulation des personnes avec la Grande-Bretagne.  
Les conséquences de la pandémie semblent résorbées.  
L'activité commerce par cargo est cependant en baisse.

## // L'évolution globale

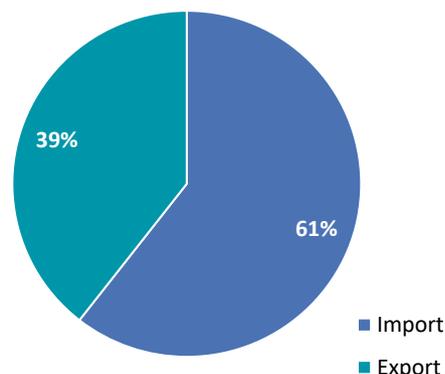
Le port de Roscoff enregistre pour 2023 une hausse de 7 % par rapport à 2022 et termine l'année avec un total de 268 043 tonnes de marchandises traitées.

Les marchandises, transportées par cargo, concernent essentiellement des marchandises d'importation.

### ▪ L'évolution globale



Graphe 69 - Roscoff : Evolution du tonnage annuel



Graphe 70 - Roscoff : Répartition des Importations / Exportations

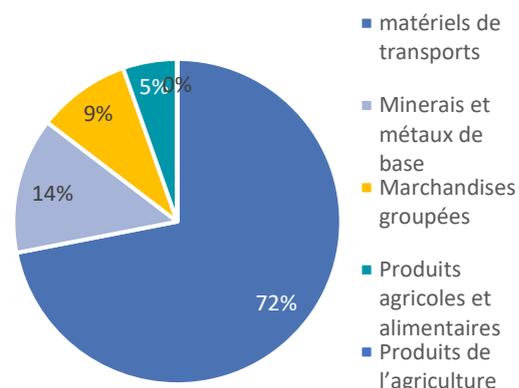
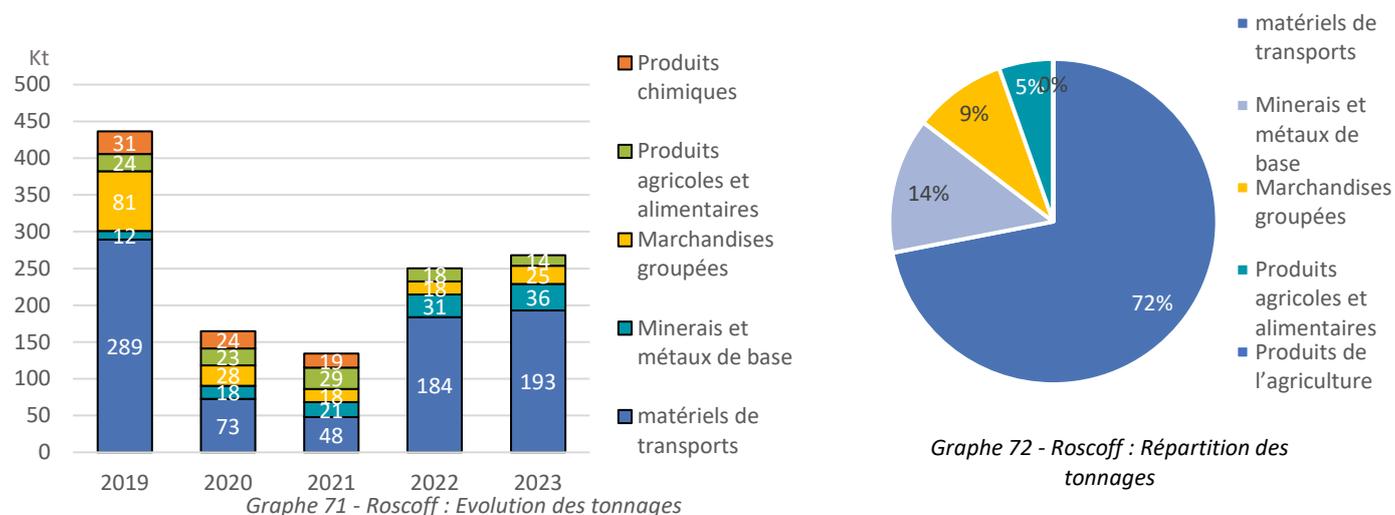
Après deux années (2020 et 2021) très impactées par les mesures prises dans le cadre de la crise sanitaire le trafic de marchandises par ferry repart au port de Roscoff-Bloscon.

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 51 KT augmente de 3 % par rapport à 2022.

## ▪ Le détail des marchandises

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



Le trafic cargo est constitué exclusivement de produits importés.

Les produits agricoles, constitués de drêche de maïs, reculent de -21 %.

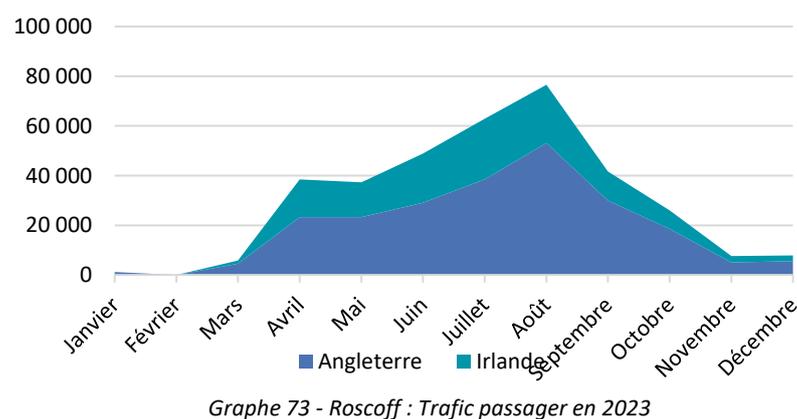
Le trafic de sable augmente de 17 %.

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 la Grande-Bretagne.

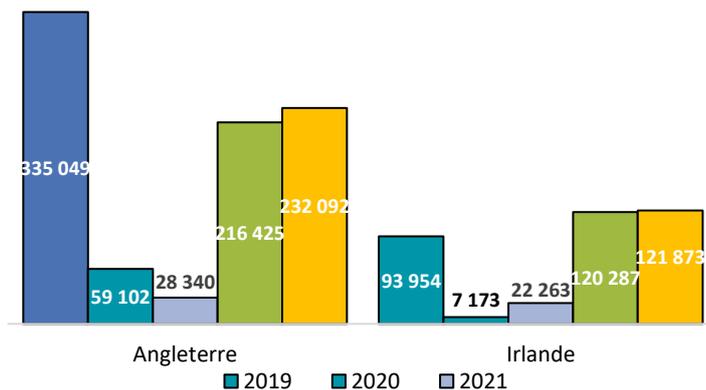
### ▪ Les ferries



Avec 353 965 le nombre de passagers transportés par ferries est en hausse de 5% par rapport à 2022, il reste néanmoins inférieur de -18 % par rapport à 2019. Cette évolution n'est pas identique sur les deux pays qui ont des liaisons avec Roscoff.

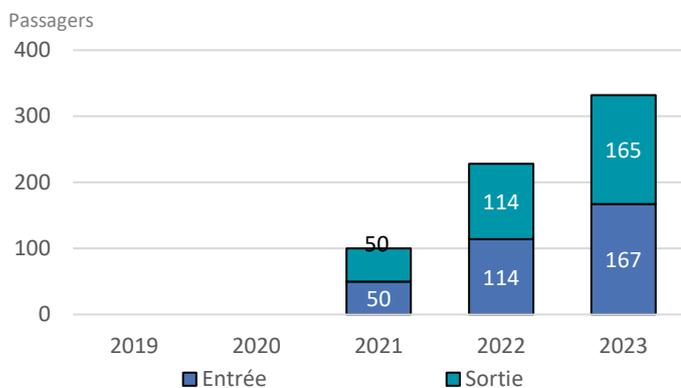
Les passagers transportés vers l'Angleterre augmentent de 7 % par rapport à 2022. Cependant, les effets du BREXIT sur la circulation des personnes se ressentent sur le trafic passager qui reste inférieur de 30 % à celui de 2019.

Avec l'Irlande, le nombre de passagers transportés vers l'Irlande est stable, le trafic est supérieur de 30 % à celui de 2019.



Graphe 74 - Roscoff - Evolution du nombre de passagers

### La croisière

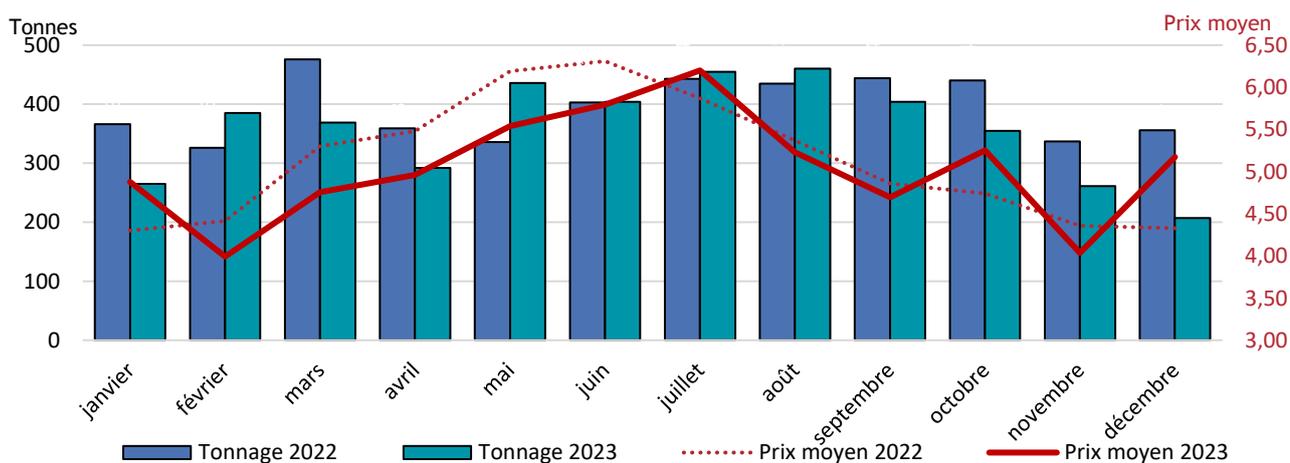


Graphe 75 - St-Malo : La Croisière

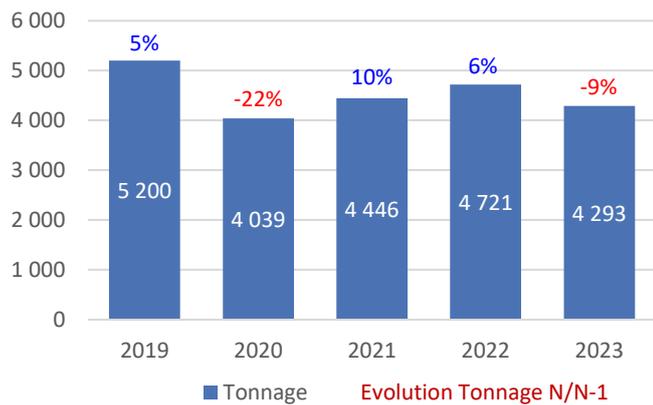
La croisière à Roscoff est en augmentation depuis 2021, même si elle est peu importante.

En 2023 ce sont 332 croisiéristes à bord de 2 paquebots qui ont fait escale à Roscoff

## // La pêche



Graphe 76 - Roscoff : Tonnage et prix moyen



Graphe 77 - Roscoff : Evolution de la pêche sur 5 ans

En 2023, 4 293 tonnes de poissons, céphalopodes, crustacés et coquillages, pour un prix moyen de 5,10€ le kilo, ont été commercialisées à la criée du port de Roscoff-Bloscon, en recul de 9 % par rapport à 2022.

Cette baisse est principalement liée à la sortie de flotte de quatre chalutiers dans le cadre du PAI Brexit. Les apports des chalutiers ont diminué de 33 % en un an.

### Synthèse :

En 2023, le port de Roscoff-Bloscon, largement porté par le trafic ferry, souffre des conséquences du Brexit dans ses relations avec la Grande-Bretagne, tant sur le trafic passager que sur l'activité halieutique.

# 6.

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

### Chiffres clés 2023

- Marchandises : 266 299 Tonnes
- Escales : 120

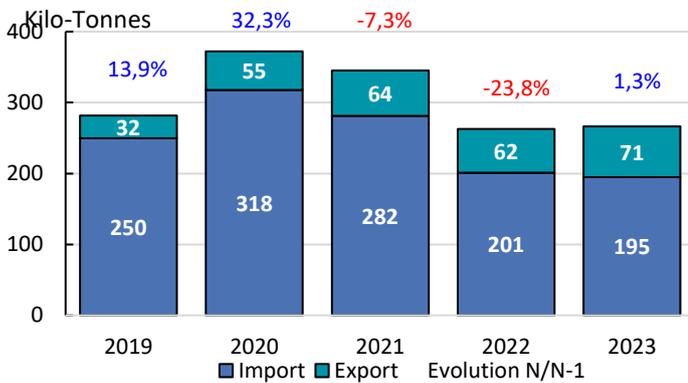
### # 2023 en Bref

- Lancement de la concertation sur le nouveau schéma directeur.
- Livraison et mise en service de la passe à poisson.
- Fête du Grand-Léjon
- L'activité du port de St-Brieuc - Le Légué se stabilise.

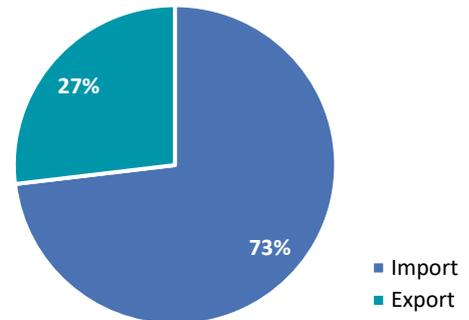
### // L'évolution globale

De 2018 à 2020, le trafic au port du Légué était en constante augmentation. En 2023 le volume de marchandises traitées retrouve presque son niveau de 2019 et est comparable à celui de 2022 (+1 % de volume traité et +1 escale). Le port du Légué termine 2023 avec 266.299 T de marchandises traitées. L'évolution n'est pas identique entre les importations et les exportations.

#### ▪ L'évolution globale



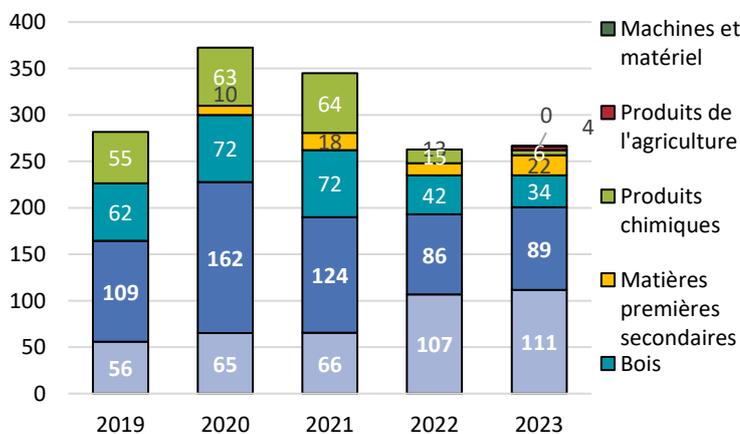
Graphe 78 - Le Légué : Evolution du tonnage annuel



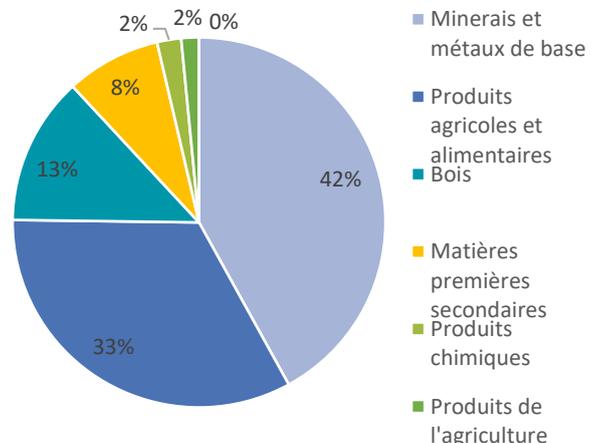
Graphe 79 - Le Légué : Répartition des Importations / Exportations

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

#### ▪ Le détail des marchandises



Graphe 80 - Le Légué : Evolution des tonnages



Graphe 81 - Le Légué : Répartition des tonnages

L'importation de produits agro-alimentaires représente près de 33 % des marchandises traitées et est en hausse de 6,6 % par rapport à 2022, soit 55 KT, qui s'explique par l'augmentation des importations de tourteaux et corps gras en provenance des Pays-Bas et de Russie. Les importations de tourteaux et corps gras en baisse de près de 50 % en 2022 enregistrent une hausse de 20 %.

Les importations de bois bruts sont en diminution de -14% avec 6 KT en moins.

L'exportation de matières premières secondaires non métalliques (déchets de bois) vers la Suède, est en augmentation de 73 % et atteint 20 KT.

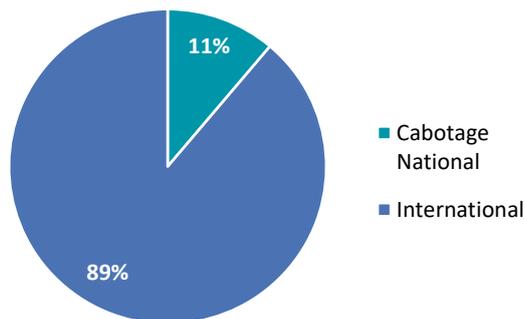
Le détail des marchandises par NST et chapitre est disponible en annexe.

## // 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).

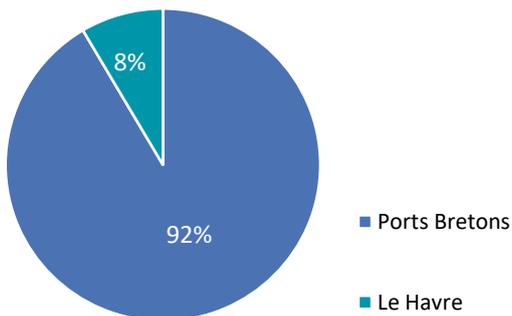
Le **transbordement** correspond aux échanges du port du Légué avec les ports français mais dont la marchandise provenant de pays étrangers a été transbordée dans des ports français.

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



Graphe 82 - Le Légué : Echanges

### ■ Le cabotage national

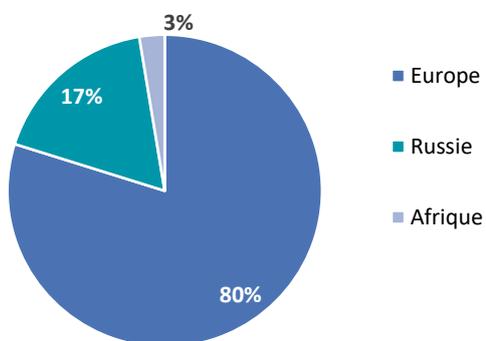


Graphe 83 - Le Légué : Echanges nationaux

Le cabotage national avec 30 KT représente 11 % des marchandises traitées. La totalité de ce trafic interportuaire français est réalisé à l'import.

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

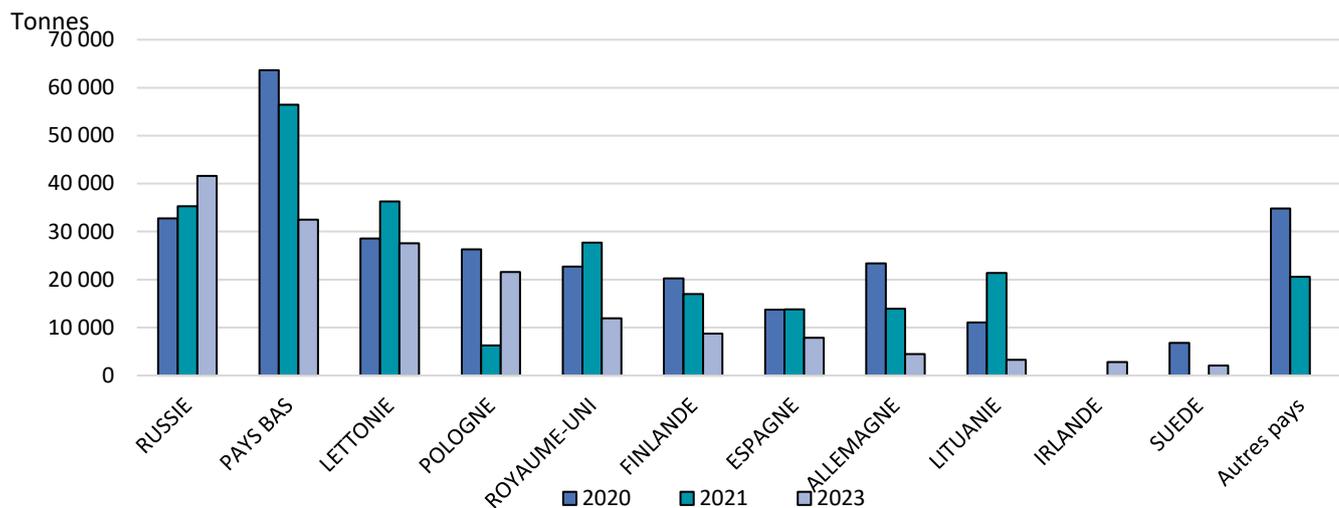
### ■ Les échanges internationaux (Provenance/Destination des marchandises)



Graphe 84 - Le Légué : Répartition des échanges internationaux

L'Europe avec 80 % du trafic représente la zone d'échanges la plus importante avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

## Les importations (en Tonnes)



Graph 85 - Le Légué : Evolution des importations

### La Russie

Après une baisse de 35 % consécutive de la guerre avec l'Ukraine, en 2022, les importations de produits alimentaires, en provenance principalement de *Kaliningrad* en Russie, repartent à la hausse et retrouvent leur niveau de 2021 avec 35 KT d'huiles, tourteaux et corps gras.

La Russie devient le 1<sup>er</sup> pays d'échange avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

### Les Pays-Bas

En diminution de 30 %, par rapport à 2022, les importations en provenance des Pays-Bas constituées à 86 % de produits alimentaires en provenance du port de *Rotterdam* continuent leur recul.

Les Pays-Bas perdent leur 1<sup>ère</sup> place dans la liste des pays qui échangent avec le port de Saint-Brieuc Le Légué.

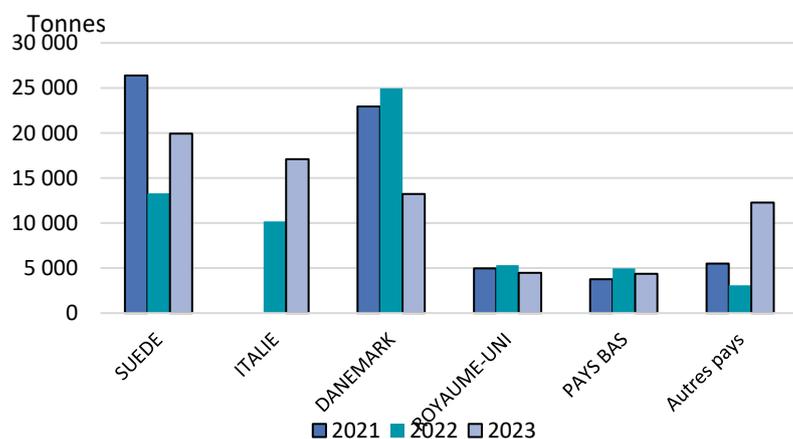
### La Lettonie

Avec 23 KT de bois en provenance de *Riga* et *Ventspils* en Lettonie en 2023, les importations augmentent de 16 % soit 3 KT.

### La Pologne

Le Kaolin en provenance de Pologne augmente de 14 KT à 17 KT soit une augmentation de 23 %.

## Les exportations (en Tonnes)



Graph 86 - Le Légué : Evolution des exportations

### La Suède

Les exportations à destination de la Suède sont en hausse de 7 KT, soit -50 %. Elles sont constituées de plaquettes de bois et de déchets forestiers à destination de *Södertälje*.

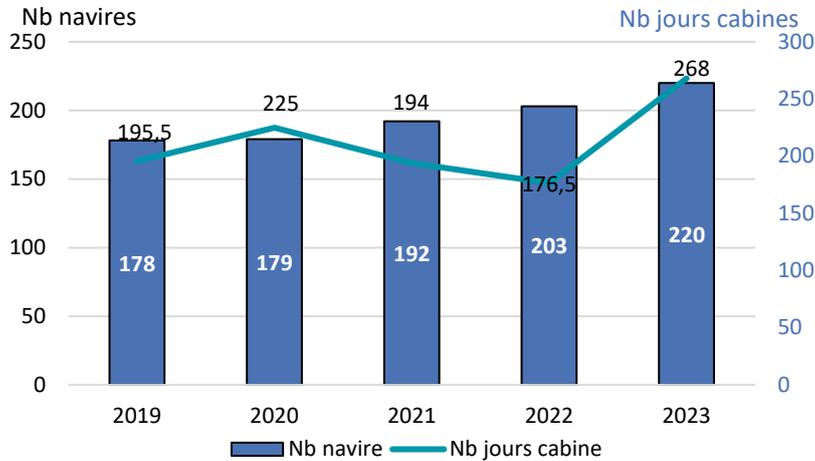
### L'Italie

Avec 17 KT de kaolin, les exportations à destination de *Ravenne* en Italie évoluent de 7 KT (+68 %).

## // 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.



Graphe 87 - Le Légué - Nombre de navire et de jours en cabine

Sur le site de réparation navale du Légué, l'activité liée à l'utilisation de la cabine de peinture ne cesse de croître depuis 2019. En 2023 la cabine a été utilisée par 220 navires contre 203 en 2022.

### **Synthèse :**

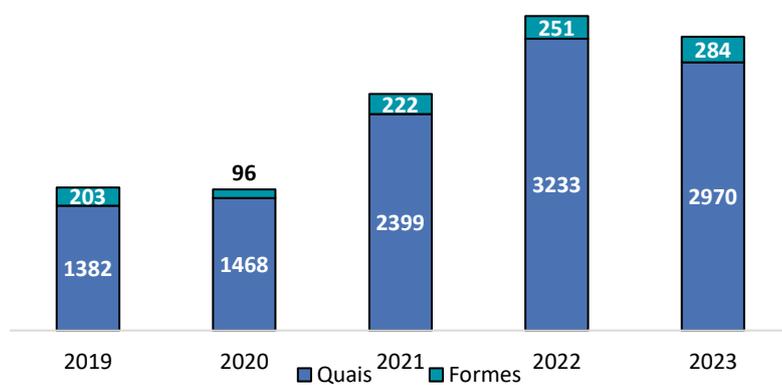
Depuis 2020, l'activité du port du Légué diminue régulièrement. Les années 2022 et 2023 sont stables et retrouvent presque leur niveau d'avant Covid.

L'activité de la cabine de peinture ne cesse de progresser.

## 7.

## Le port de commerce de Concarneau

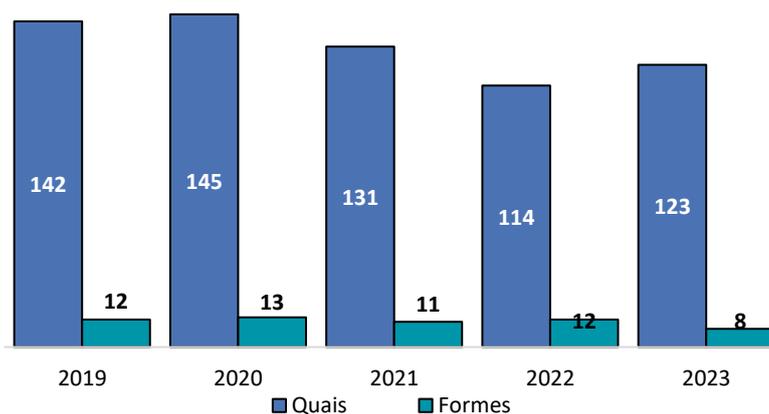
## // La réparation navale



Graphe 88 - 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 2023 ce sont 131 navires qui ont été accueillis pour 3 254 jours de réparation au port de Concarneau. Si le nombre de navires en réparation diminue leur durée de réparation est en augmentation.



Graphe 89 - Concarneau : Navires en réparation

## 8.

## Les annexes

## ▪ Le détail des marchandises - Brest

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits pétroliers raffinés</b>	<b>831 390</b>	<b>10 161</b>	<b>841 551</b>
Produits pétroliers raffinés liquides	824 706	10 161	834 868
Produits pétroliers raffinés gazeux, liquéfiés ou comprimés	6 684		6 684
<b>Produits de l'agriculture</b>	<b>505 297</b>	<b>81 994</b>	<b>587 290</b>
Pommes de terre		42 302	42 302
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière	120		120
Autres matières d'origine végétale	504 685	18 811	523 496
Autres matières premières d'origine animale		20 832	20 832
Produits de la pêche et de l'aquaculture	491	48	539
<b>Produits alimentaires</b>	<b>178 744</b>	<b>249 209</b>	<b>427 953</b>
Viandes, peaux et produits à base de viandes	5 587	103 734	109 321
Poissons et produits de la pêche, préparés		26	26
Huiles, tourteaux et corps gras	74 245	137 047	211 291
Produits laitiers et glaces	384	8 364	8 748
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	98 155		98 155
Boissons		38	38
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé (hors messagerie ou gro	373		373
<b>Minerais et métaux de base</b>	<b>353 700</b>	<b>89 794</b>	<b>443 494</b>
Sel	29	196	225
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	352 014		352 014
Minerais pour la métallurgie	1 657	89 598	91 255
<b>Matières premières secondaires</b>	<b>26 322</b>	<b>121 980</b>	<b>148 302</b>
Autres déchets et matières premières secondaires	26 322	121 980	148 302
<b>Bois</b>	<b>12</b>	<b>18 429</b>	<b>18 441</b>
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)		18 429	18 429
Pâte à papier, papiers et cartons	12		12
<b>Produits chimiques</b>	<b>933</b>	<b>66</b>	<b>999</b>
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	933	66	999
<b>Métaux de base</b>	<b>18 523</b>	<b>21 933</b>	<b>40 456</b>
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier (hors tubes et tu	16 941	21 821	38 762
Tubes et tuyaux	1 386	113	1 499
<b>Machines et matériels</b>	<b>2 119</b>	<b>505</b>	<b>2 625</b>
Machines agricoles	1 895		1 895
Machines et appareils électriques n.c.a.	224	505	730
<b>Matériel et équipements utilisés dans les transports</b>	<b>33 520</b>	<b>25 652</b>	<b>59 171</b>
Produits de l'industrie automobile	2 798	22 466	25 264
Autres matériels de transport	3 105	2 173	5 278
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides	27 616	1 013	28 629
<b>Meubles et autres</b>	<b>348</b>	<b>111</b>	<b>459</b>
Autres articles manufacturés	348	111	459
<b>Textiles et produits textiles</b>		<b>4 987</b>	<b>4 987</b>
Produits de l'industrie textile		4 987	4 987
<b>Autres marchandises</b>	<b>65 663</b>	<b>14 832</b>	<b>80 495</b>
Ordures ménagères et déchets de voirie		12 607	12 607
Mobilier de déménagement	76	51	127
Bagages et biens d'accompagnement des voyageurs	2 629	1 213	3 842
Autres marchandises de nature indéterminée	16	157	174
Autres biens non classés ailleurs	62 942	803	63 745
<b>total</b>	<b>2 016 570</b>	<b>639 653</b>	<b>2 656 223</b>

▪ **Le détail des marchandises - Lorient**

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Minerais et métaux de base</b>	<b>743 487</b>	<b>22 515</b>	<b>766 002</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	4 651	6 175	10 825
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	738 836	16 341	755 176
<b>Coke et produits pétroliers raffinés</b>	<b>749 248</b>		<b>749 248</b>
Produits pétroliers raffinés liquides	451 603		451 603
Produits pétroliers raffinés solides ou pâteux	297 645		297 645
<b>Produits alimentaires</b>	<b>730 528</b>		<b>730 528</b>
Autres produits alimentaires n.c.a. et tabac manufacturé	13 000		13 000
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	7 976		7 976
Huiles, tourteaux et corps gras	709 552		709 552
<b>Produits minéraux non métalliques - Engrais</b>	<b>81 420</b>		<b>81 420</b>
<b>Matières premières secondaires</b>		<b>27 567</b>	<b>27 567</b>
<b>Bois et produits du bois</b>		<b>21 117</b>	<b>21 117</b>
<b>Machines et matériels</b>		<b>84</b>	<b>84</b>
<b>Matériel de transport</b>	<b>104</b>	<b>90</b>	<b>194</b>
<b>Autres marchandises</b>	<b>50</b>	<b>194</b>	<b>244</b>
<b>total</b>	<b>2 304 837</b>	<b>71 567</b>	<b>2 376 404</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>8 045</b>	<b>0</b>	<b>8 045</b>
Céréales			0
Produits sylvicoles et de l'exploitation forestière			0
Autres matières d'origine végétale	8 045		8 045
Produits de la pêche et de l'aquaculture			0
<b>Minéraux et métaux de base</b>	<b>164 659</b>	<b>2 522</b>	<b>167 181</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	48 658		48 658
Sel	36 208		36 208
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n.c.a.	79 794	2 522	82 315
<b>Produits alimentaires</b>	<b>135 063</b>	<b>8 779</b>	<b>143 842</b>
Poissons et produits de la pêche, préparés	479		479
Huiles, tourteaux et corps gras	128 522		128 522
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	6 036	8 779	14 815
Boissons			0
Autres produits alimentaires	26		
<b>Produits du bois</b>	<b>19 962</b>	<b>0</b>	<b>19 962</b>
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	19 962	0	19 962
<b>Coke et produits pétroliers raffinés</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Produits pétroliers raffinés liquides			0
<b>Produits chimiques</b>	<b>229 161</b>	<b>33 813</b>	<b>262 974</b>
Produits chimiques minéraux de base	113 943		113 943
Produits chimiques organiques de base			0
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	115 219	33 813	149 031
<b>Autres produits minéraux non métalliques</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verre, verrerie, produits céramique et porcelaine			0
Autres matériaux de construction, manufacturés			0
<b>Métaux de base, produits du travail des métaux,</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Produits sidérurgiques et produits de la transformation de l'acier			0
<b>Matériel de transport</b>	<b>125</b>	<b>267</b>	<b>392</b>
Matériel de transport	125		
Autres matériels de transport			0
<b>Matières premières secondaires</b>	<b>0</b>	<b>5 298</b>	<b>5 298</b>
Autres déchets et matières premières secondaires		5 298	5 298
<b>Marchandises sur ferries</b>	<b>205 348</b>	<b>219 345</b>	<b>424 692</b>
Conteneurs et caisses mobiles en service, vides			0
Groupage de marchandises diverses	21 262	70 158	91 420
Produits de l'industrie automobile	184 086	149 186	333 272
<b>Autres marchandises, n. c. a.</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Autres biens non classés ailleurs			0
<b>total</b>	<b>762 363</b>	<b>270 023</b>	<b>1 032 386</b>

## ▪ Le détail des marchandises - Roscoff

Marchandises en tonnes	Entrée	Sortie	Total
<b>Produits de l'agriculture</b>	<b>38</b>		<b>38</b>
Autres légumes et fruits frais	38		38
<b>Minerais métalliques et autres produits d'extraction</b>	<b>36 241</b>		<b>36 241</b>
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n. c. a.	36 241		36 241
<b>Produits alimentaires, boissons et tabac</b>	<b>14 328</b>		<b>14 328</b>
Huiles, tourteaux et corps gras	14 328		14 328
<b>Matériel de transport</b>	<b>97 978</b>	<b>94 793</b>	<b>192 771</b>
Produits de l'industrie automobile	96 707	93 569	190 275
Autres matériels de transport	1 272	1 224	2 496
<b>Marchandises groupées</b>	<b>13 724</b>	<b>10 940</b>	<b>24 664</b>
Groupage de marchandises diverses	13 724	10 940	24 664
<b>total</b>	<b>162 310</b>	<b>105 733</b>	<b>268 043</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>4 030,72</b>		<b>4 030,72</b>
Céréales	4 030,72		4 030,72
<b>Minerais métalliques et autres produits d'extraction</b>	<b>61 946,04</b>	<b>49 492,77</b>	<b>111 438,81</b>
Minéraux (bruts) pour l'industrie chimique et engrais naturels	2 831,40		2 831,40
Sel	8 898,75		8 898,75
Pierre, sables, graviers, argiles, tourbe et autres produits d'extraction n. c. a.	50 215,89	49 492,77	99 708,66
<b>Produits alimentaires, boissons et tabac</b>	<b>89 107,49</b>		<b>89 107,49</b>
Huiles, tourteaux et corps gras	84 095,23		84 095,23
Farines, céréales transformées, produits amylacés et aliments pour animaux	5 012,26		5 012,26
<b>Bois et produits du bois et du liège (hormis les meubles)</b>	<b>34 299,60</b>		<b>34 299,60</b>
Produits du travail du bois et du liège (sauf meubles)	34 299,60		34 299,60
<b>Produits chimiques et fibres synthétiques, produits en caoutchouc ou en plastique</b>	<b>5 540,90</b>		<b>5 540,90</b>
Produits azotés et engrais (hors engrais naturels)	5 540,90		5 540,90
<b>Machines et matériel n. c. a., machines de bureau et matériel informatique</b>	<b>30,00</b>		<b>30,00</b>
Machines et appareils électriques n. c. a.	30,00		30,00
<b>Matières premières secondaires</b>		<b>21 851,95</b>	<b>21 851,95</b>
Autres déchets et matières premières secondaires		21 851,95	21 851,95
<b>total</b>	<b>194 955</b>	<b>71 345</b>	<b>266 299</b>