

BILAN D'ACTIVITE 2017 des ports de Commerce de BREST, LORIENT, SAINT-MALO, ROSCOFF et LE LÉGUÉ







Brest

Lorient

Saint-Malo



Roscoff



Le Légué

http://ports.bretagne.bzh

2	LES PORTS DE COMMERCE RÉGIONAUX			
z				
z				
z				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
2				
		2		

Avant-propos

La Région Bretagne est propriétaire des ports de Brest, Lorient et Saint-Malo depuis le 1^{er} janvier 2007. En janvier 2017, elle est également devenue responsable des ports de commerce de St Brieuc - Le Légué et de celui de Roscoff, qui, comme St Malo, accueillent à la fois des cargos et des ferries. Responsable également du transport de passagers vers les îles bretonnes, elle est Autorité portuaire de 22 ports.

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

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.

Il est librement téléchargeable sur le site internet des ports régionaux à l'adresse suivante: http://www.ports.bretagne.bzh/

Un formulaire en ligne permet également de répondre à toute demande d'information complémentaire ou de prendre en compte d'éventuelles observations.

Sommaire

1. 1	Le contexte	
1.1	Le contexte international	6
1.2		
1.3	Le contexte régional	8
II.	Le port de commerce de Brest	
	L'évolution globale	
	2 Le détail des marchandises	
	2.21 Les produits agricoles	
	2.22 Les minéraux bruts et matériaux de construction	
	2.23 Les denrées alimentaires et fourrages	
	2.24 Les produits pétroliers	
2	2.25 Les produits chimiques et engrais	14
2	2.26 Les produits métallurgiques et matières secondaires	14
	2.27 Les véhicules et objets manufacturés	
	Les conditionnements	
	Les origines et destinations	
	2.41 Le cabotage national	
	2.42 Les échanges internationaux	
-	Les postes à quai	
2.6	6 La croisière	22
***		~
III.	Le port de commerce de Lorient	23
	L'évolution globale	
	Le détail des marchandises	
	3.21 Les produits agricoles	
_	3.22 Les minerais, minéraux et matériaux de construction	
	3.23 Les denrées alimentaires et fourrages	
	3.24 Le bois et les produits du bois	
3	3.25 Les produits pétroliers	27
3	3.27 Les produits métallurgiques	20
	Les conditionnements	
	3.41 Le cabotage national	
	1.42 Les échanges internationaux	
	5 Les postes à quai	
	6 La croisière	
3.0) La croisière	34
IV.	Le port de commerce de Saint-Malo	35
	L'évolution globale	
4.1	Le détail des marchandises	36
	1.21 Les produits agricoles et bois.	
	1.22 Les minerais pour la métallurgie et minéraux bruts	
	1.23 Les denrées alimentaires et fourrages	
	1.24 Les engrais et produits chimiques	
	1.25 Les véhicules et le fret ferries	
	1.26 Les matières premières secondaires	
	Les conditionnements	
	Les origines et destinations	
	Les postes à quai.	
	6 Les passagers	
4.0	Passagers	

LES PORTS DE COMMERCE RÉGIONAUX

V. Le port de commerce de Roscoff	52
5.1 Le détail des marchandises	
5.2 Le trafic sur ferries	
9	
VII. Le port de commerce du Légué	56
SOURCES	50

I. Le contexte

1.1 Le contexte international

Après une année 2016 parfois difficile pour certains ports, l'année 2017 s'est achevée sur une note plus positive.

En Europe, en Chine, au Japon et aux Etats-Unis, selon le Fonds Monétaire International, les 120 pays qui assurent 75 % du commerce mondial ont enregistré une croissance de leur commerce en 2017 : une première sur la dernière décennie. La production mondiale a progressé de +3,7 % en 2017.

Le transport maritime profite de cette embellie. Un constat global avec, malgré tout, quelques nuances selon les filières et les pays. Ainsi, si les trafics conteneurisés ont bien tenu le cap, les céréales ont subi une récolte 2016 déplorable qui a pesé sur les échanges constatés au cours de la première partie de l'année 2017. En décembre, de nombreux lots de céréales étaient encore dans les silos en attente de voir les prix remonter.

Concernant les vracs liquides, le pétrole brut n'est plus le moteur des grands ports. Le gaz n'a pas remplacé le pétrole comme carburant, mais sa plus grande utilisation se répercute sur les bilans portuaires.

Figure 1 : Classement des 10 premiers ports mondiaux 2017 (en MT)

1	Ningbo (Chine)	1007
2	Shanghai (Chine)	705
3	Singapour (Malaisie)	627
4	Suzhou (Chine)	608
5	Guangzhou (Chine)	566
6	Tangshan (Chine)	565
7	Qingdao (Chine)	508
8	Tianjn (Chine)	503
9	Rotterdam (Pays-Bas)	467
10	Dalian (Chine)	461

Port de Ningbo (Chine)



1.2 Le contexte national

Dans ce contexte favorable, l'année 2017 a marqué un net rebond du trafic de marchandises dans les ports français. Il a atteint **364,8 millions de tonnes**, soit une hausse de +5,9 %. Le trafic de marchandises progresse de +6 % en métropole (352 millions de tonnes) et de +2 % en outre-mer (12,8 millions de tonnes). Le fret retrouve donc des couleurs dans les ports français, après une année 2016 en repli de -1,2 % par rapport à 2015.

Les sept Grands Ports Maritimes métropolitains affichent une progression globale de +4,7 % (248,4 millions de tonnes). La Rochelle et Bordeaux, toutefois, connaissent une activité en baisse en raison de la faiblesse du trafic céréalier. Pour leur part, les ports décentralisés affichent une progression de +1,2 % (33,1 millions de tonnes).

La hausse de trafic atteint +4,5 % pour les vracs solides, +2 % pour les vracs liquides et surtout +9,4 % pour les conteneurs. Pour la première fois, les ports de l'axe Seine (Le Havre, Rouen et Paris) franchissent la barre des 3 millions d'EVP.

Le **trafic global de passagers** dans les ports métropolitains et les quatre grands ports maritimes d'outre-mer s'est établi en 2017 à 30,5 millions de passagers, soit une légère baisse de -0,5 %.

Avec 28 millions de passagers en 2017, ce trafic dans les ports maritimes métropolitains est en baisse de -1,8 % par rapport à 2016.

- Manche-Mer du Nord et Atlantique : 15,9 millions de passagers
- Méditerranée : 11,9 millions de passagers

En outre-mer, les GPM ont accueilli près de 2,5 millions de passagers en 2017.

Figure 2 : **Trafic des Grands Ports Maritimes** (en tonnes)

	2016	2017	Evolution 2017 / 2016
Haropa (Le Havre, Rouen)	87 060 000	92 640 000	6,41 %
Marseille-Fos	80 626 669	80 600 000	-0,03 %
Dunkerque	46 708 464	50 400 000	7,90 %
Nantes	25 472 000	29 900 000	17,38 %
La Rochelle	9 229 163	8 600 000	-6,82 %
Bordeaux	7 842 089	7 850 000	0,10 %

Figure 3 : **Trafic des ports normands** (en tonnes)

	2016	2017	Evolution 2017 / 2016
Caen-Ouistreham	3 212 318	3 185 646	-0,83%
Cherbourg	1 638 254	1 649 426	0,68%

1.3 Le contexte régional

En 2017, l'économie bretonne bénéficie d'une situation favorable. L'emploi accentue nettement sa croissance et le taux de chômage baisse, comme au niveau national. Les indicateurs conjoncturels sur la démographie des entreprises, le tourisme, les transports et le commerce extérieur sont bien orientés. L'agriculture présente toutefois une situation en demi-teinte.

Les échanges de la Bretagne à l'international représentent 2,4 % des exportations et 2,1 % des importations de l'économie française. Ces échanges progressent sensiblement, de +6,6 % pour les exportations et +5,9 % pour les importations. Le déficit commercial de la Bretagne est réduit à 148 millions d'euros. Le rapport entre les exportations sur les importations s'améliore ainsi légèrement, à 98,7 %.

Le premier poste des exportations, largement excédentaire, est toujours celui des produits de l'industrie agroalimentaire. L'Union européenne, Allemagne en tête, constitue de très loin la première zone d'échanges hors de France pour la Bretagne, tandis que la Chine confirme sa deuxième place parmi les fournisseurs. Sur les quelques 3 200 entreprises de la région ayant réalisé des opérations d'exportation en 2017, plus de 80 % sont des TPE/PME.

Malgré ce contexte favorable, les ports bretons présentent un bilan contrasté.

Figure 4 : **Trafic des ports de la Région Bretagne**(en tonnes) **Evolutio**

	2016	2017	Evolution 2017 / 2016
Brest	2 634 654	2 406 873	-8,65 %
Lorient	2 199 133	2 258 535	2,70 %
Saint-Malo	1 388 854	1 378 716	-0,73 %
Le Légué	303 852	281 651	-7,31 %
Roscoff	473 115	457 681	-3,26 %
	6 999 608	6 783 457	-3,09 %

Seul le port de Lorient voit son trafic augmenter. Le volume global des marchandises ayant transité dans les ports de la région Bretagne baisse de -3,09 % par rapport à 2016.

En ce qui concerne le port de commerce de **Concarneau**, son activité est limitée à quelques cargos par an : il a enregistré le déchargement de 3 600 tonnes de pièces métalliques en 2017.

II. Le port de commerce de Brest

2.1 L'évolution globale

Le trafic du port de Brest est en **recul de -8,6** % soit -227 483 tonnes en 2017 par rapport à 2016. Le port a échangé **2 406 873 tonnes** de marchandises contre 2 634 356 tonnes en 2016.

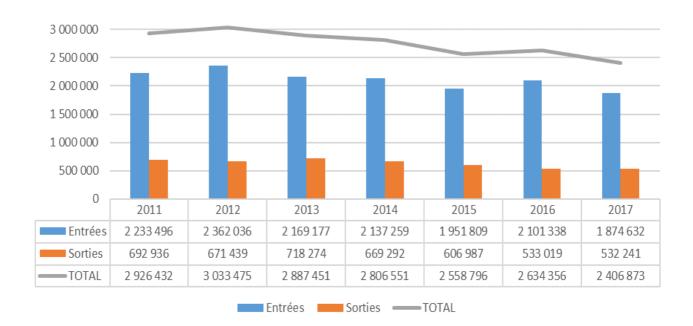


Figure 5: Evolution du tonnage annuel

Cette baisse est due à l'évolution des **importations** qui totalisent **1874 632 tonnes** et sont en recul de -10,8 % par rapport à 2016. Elles représentent 77,9 % du tonnage global du port.

Les **exportations** qui totalisent **532 241 tonnes**, sont stables avec -778 tonnes. Elles représentent 22,1 % du tonnage traité.

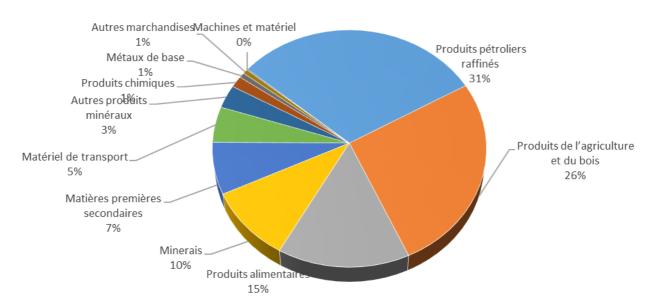
2.2 Le détail des marchandises

Le trafic brestois décomposé en grandes catégories de marchandises conformément à la nomenclature statistique des transports (NST) à l'import et à l'export et leur évolution par rapport à l'année passée, se présente comme suit :

Figure 6 : Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

Code NST	Désignation NST	Tonnage 2016	Tonnage 2017	2017 /2016
01 et 06	Produits de l'agriculture	1 032 404	636 817	-38,3%
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction	253 377	238 138	-6,0%
04	Produits alimentaires	251 796	359 970	43,0%
07	Produits pétroliers raffinés	765 670	737 117	-3,7%
08	Produits chimiques et engrais	65 274	37 354	-42,8%
09	Autres produits minéraux non métalliques	31 930	75 963	137,9%
10	Métaux de base	3 279	16 620	406,9%
11	Machines et matériel	4 264	3 330	-21,9%
12 et 16	Matériel de transport	94 744	117 103	23,6%
14	Matières premières secondaires	124 472	169 882	36,5%
13, 17,19 et 20	Autres marchandises	7 147	14 579	104,0%
TOTAL		2 634 356	2 406 873	-8,6%

Figure 7 : Répartition des tonnages par types de marchandises



2.21 Les produits agricoles

Les NST 01 **Produits de l'agriculture** et 06 **Bois et produits du bois** représentent un total de 636 817 tonnes.

Il s'agit principalement d'importations de **graines de soja**, avec 539 769 tonnes soit -229 096 tonnes par rapport à 2016.

En 2017, l'usine de trituration de soja et de colza située sur le port de Brest est reprise par la société **Bunge** au groupe Cargill. L'arrêt technique annuel a été plus long entrainant une baisse des importations : quatre semaines d'arrêt en 2017 alors que l'usine n'a pas connu d'arrêt technique en 2016. Bunge produit des huiles et graisses végétales.

Le **trafic de bois** enregistre un recul de -23 501 tonnes et atteint 14 665 tonnes.

Il n'y a pas eu de trafic de **maïs** en 2017, ce qui représente une perte de -29 014 tonnes. Les importations de **blé** représentent 15 451 tonnes.

Les **exportations** de **semences de pommes de terre** sont en hausse de +6 705 tonnes. Elles représentent 23 296 tonnes contre 16 591 tonnes en 2015.

2.22 Les minéraux bruts et matériaux de construction

Les NST 03 minerais et autres produits de l'extraction et NST 09 matériaux de construction sont en hausse de +10,1 % soit +28 798 tonnes.

Le trafic de **ciment** progresse fortement +135 % soit +43 32 tonnes, celui du **sable de mer** s'élève à 209 052 tonnes malgré un recul de -4,7 % soit -10 215 tonnes

Lafarge est l'opérateur implanté sur le port de Brest sur cette filière. Dans le Grand Ouest, Lafarge emploie localement près de 1 000 personnes réparties sur une centaine de sites, soit près de 20 % des emplois de Lafarge France.

2.23 Les denrées alimentaires et fourrages

La NST 04 **produits alimentaires** est en hausse de +43 %, soit +108 174 tonnes. Les trafics de **tourteaux de tournesol** progressent de +73,3 % soit +25 168 tonnes. A l'inverse les importations de **tourteaux de colza** ont diminué de -40,9 %, soit -26 097 tonnes. En 2017, il n'y a pas eu de trafic de **tourteaux de soja et de maïs** ce qui représente une perte de trafic de -10 857 tonnes.

Les huiles végétales diminuent de -19 608 tonnes. 65 253 tonnes d'huile de soja et 6 350 tonnes d'huile de colza ont été exportées. 8 882 tonnes d'huile de palme ont été importées.

Le trafic de **viandes congelées** est en baisse de -14 000 tonnes pour atteindre 155 650 tonnes.

LE PORT DE COMMERCE DE BREST

Le poulet français est de nouveau en crise en 2017. **Doux et Tilly-Sabco** recherchent des repreneurs. Spécialisés dans l'exportation en Afrique et au Moyen-Orient de produits à faible valeur ajoutée, ils ont longtemps bénéficié des « restitutions », ces subventions européennes à l'export. Ce dispositif disparu, ils peinent à faire face à une concurrence internationale très forte.

La NST 04 comptabilise également les exportations par conteneurs notamment de **poudre de lait**. Elles sont en hausse de +3 080 tonnes avec 19 220 tonnes en 2017 contre 22 300 tonnes en 2016, représentant une activité de 47 000 boites EVP, soit la totalité du volume fabriqué à l'usine de Carhaix.

Après la mise en service en 2016 d'une première usine de poudre de lait infantile destinées au marché chinois, le groupe **Synutra** poursuit son développement. Le 18 décembre 2017, une demande de permis de construire a été déposé pour la construction d'un nouveau pôle laitier.

Cependant, le nombre d'EVP progresse de +7 % passant de 42 547 EVP à 45 695 EVP.

Le point sur : le trafic par conteneurs

Dans un contexte mondial marqué par des réorganisations et de nouvelles alliances, le transport par conteneurs poursuit sa croissance, +6 % pour les conteneurs pleins en 2017.

En Chine, la croissance est de +7 % (236 millions d'EVP). Le port de Shanghai atteint le chiffre de 40 millions d'EVP, conforté par le nouveau terminal automatisé de Yangshan d'une capacité de 4 millions d'EVP.

Côté américain, la croissance des flux Asie - Etats-Unis est en hausse de +4,4 % (14,8 millions d'EVP). A l'échelle des importations américaines toutes origines confondues, la progression est de +7 % avec un record de 20 millions de conteneurs pleins, preuve d'un dynamisme de la consommation américaine.

L'autre constat est l'effet du canal de Panama reformaté. Ainsi, le duo Los Angeles - Long Beach et Oakland sur la côte ouest n'ont progressé que de +2 %, alors que New York et Norfolk ont enregistré des hausses de plus de +7 %.

En Europe, selon les statistiques des armateurs, la reprise a été nette en 2017 avec des importations en hausse de +5 % et des exportations augmentant de +8%. Le flux Extrême-Orient - Europe a affiché une croissance de +4,1 % (à 15,8 millions d'EVP).

Les trafics conteneurs progressent en Italie, à Gênes (+ 14 %) comme à La Spezia (+16 %). En Espagne, Barcelone affiche +32 %, quand Valence progresse peu (+2 %) et Algésiras recule (-8 %).

Concernant les trafics régionaux, on notera les fortes croissances des hubs de Sines (+10 %) et du Pirée (+6,3 %) et les résultats de Marseille (+9 %) et de Luka Koper en Slovénie (+8 %). Cette croissance se retrouve aussi en Baltique à Gdansk (+24 %).

LE PORT DE COMMERCE DE BREST

En Europe du Nord, Rotterdam profite de ses nouveaux terminaux de la Maasvlakte 2 avec +11 % de croissance, alors qu'Anvers affiche +4 %. En Allemagne, la situation est stable avec -1 % à Hambourg et +0,5 % à Bremarhaven.

A noter également la performance du Havre avec un chiffre proche de 3 millions d'EVP grâce au marché national dynamique (+7 %) et au transbordement (+39 %).

Les compagnies maritimes à Brest

1. Le groupe **AP Møller-Maersk** annonce pour l'exercice 2017, un chiffre d'affaires global en hausse de +13 %, à 30,9 milliards de dollars. Le résultat net reste négatif (-1 164 M\$ contre -1 897 M\$ en 2016), mais le résultat d'exploitation se redresse.

Maersk Line, APM Terminals, Damco: la trajectoire financière n'est pas forcément identique pour toutes les branches d'activité. Ces dernières années, l'industrie maritime a été frappée par une surcapacité et une consolidation des acteurs ayant impacté négativement le marché du conteneur, d'après le rapport financier AP Møller-Maersk. Le groupe danois a participé à ce mercato, avec l'acquisition d'Hamburg Süd et la cession de Mercosul Line, mais qui ne se traduiront que dans les résultats financiers 2018.

AP Møller-Maersk travaille au recentrage de son activité conteneur permettant un redressement du chiffre d'affaires de sa filiale Maersk Line, qui est passé de 20,7 Md\$ en 2016 à 23,8 Md\$ en 2017 (+14,9 %). Une hausse portée par une augmentation de +11,7 % des taux de fret et de +3 % des volumes transportés.

- 2. En 2017, les volumes transportés par **CMA CGM** affichent une très forte hausse de +21,1 % par rapport à l'année 2016, à près de 19 millions de conteneurs. Cette augmentation s'explique par le dynamisme de l'ensemble des lignes maritimes exploitées par le Groupe. Le chiffre d'affaires annuel 2017 est en très forte progression de +32,1 %, atteignant 21,1 milliards USD. Le résultat net consolidé du groupe pour l'année 2017 s'élève à 701 millions de dollars, en très forte hausse par rapport à l'année 2016 (perte de 452 millions de dollars).
- 3. **BG Freight Line**, depuis son siège à Rotterdam Short Sea Terminals et ses bureaux au Royaume-Uni et en Irlande, la société exploite 23 porte-conteneurs. Le programme de navigation permet de desservir les ports au moins deux fois par semaine avec des temps de transit allant de un à quatre jours. La société appartient au groupe Peel Ports.



2.24 Les produits pétroliers

La NST 07 **Produits pétroliers** est en baisse de -3,7 % soit -28 554 tonnes.

Le trafic hydrocarbures est traité par une seule société : Stockbrest (Rubis Terminal, entreprise indépendante des grands groupes. Le groupe Total annonce son retour à Brest pour du stockage d'essence. Parallèlement, Total renforce le stockage de gasoil pêche de préférence à Lorient.

2.25 Les produits chimiques et engrais

La NST 08 **Produits chimiques et engrais** est en baisse de -42,8 % soit -27 920 tonnes : 31 012 tonnes de **produits chimiques organiques** de base, 12 116 tonnes de **phosphate naturel** et 6 280 tonnes d'**engrais**.

Le **phosphate naturel** est essentiellement utilisé pour la fabrication des compléments alimentaires pour le bétail. Les importations sont en recul de -6 837 tonnes pour atteindre 12 116 tonnes.

2.26 Les produits métallurgiques et matières secondaires

Les NST 10 **métaux de base** et NST 14 **matières premières secondaires** enregistrent au total une hausse de +46 % soit +58 751 tonnes. Cette hausse s'explique par la reprise des exportations de pneus broyés.



2.27 Les véhicules et objets manufacturés

Les NST 11 Machines et matériel, NST 12 Matériel de transport et NST 16 Équipement et matériels utilisés dans le transport de marchandises comptabilisent la tare des conteneurs (91 345 tonnes) et le trafic de marchandises diverses en conteneurs tels que des machines agricoles (3 330 tonnes). Au total, le trafic est en baisse de -21,6 % soit -21 426 tonnes par rapport à l'année précédente.

Figure 7 : Volumes des principales marchandises par nature (en tonnes)

1	2017				
MARCHANDISES	ENTREE	SORTIE	TOTAL		
Produits agricoles	18 581	36 499	55 080		
Pommes de terre	78	23 218	23 296		
Blé	15 451		15 451		
Bois	1 406	13 259	14 665		
Algues	1 646	22	1 668		
Denrées aliment. et fourrages	672 876	249 538	922 414		
Graines de soja	539 769		539 769		
Viande fraîche, réfrigérée ou congelée	2 004	153 646	155 650		
Huile de soja		65 253	65 253		
Tourteaux de tournesol	59 478		59 478		
Tourteaux de colza	37 720		37 720		
Lait et poudre de lait	349	18 871	19 220		
Drèche de maïs	14 795		14 795		
Huile de palme	8 882		8 882		
Poisson	3 615	4 846	8 461		
Autres produits alimentaires	6 264	262	6 526		
Huile de colza		6 350	6 350		
Mélasse		310	310		
Produits pétroliers	737 116	0	737 116		
Gazole, fuel	591 170		591 170		
Essence (carburant)	116 322		116 322		
Propane liquéfié	29 624		29 624		
Minerais pour la métallurgie	13 342	173 074	186 416		
Pneus broyés	2 471	167 417	169 888		
Produits sidérurgiques	10 871	5 657	16 528		
Minéraux brut et mat. de construction	301 986	o	301 986		
Sable	209 052		209 052		
Ciment	74 962		74 962		
Pierre, cailloux,	17 972		17 972		
Engrais et produits chimiques	48 993	415	49 408		
Produits chimiques	30 641	371	31 012		
Phosphate naturel brut	12 116	0,	12 116		
Engrais	6 236	44	6 280		
Objets manufacturés	81 738	72 715	154 453		
Tare des conteneurs	43 095	48 250	91 345		
Autres divers	28 814	22 212	51 026		
Produits de l'industrie automobile	7 350	1 402	8 752		
Machines et matériels	2 479	851	3 330		
Total	1874632	532 241	2 406 873		

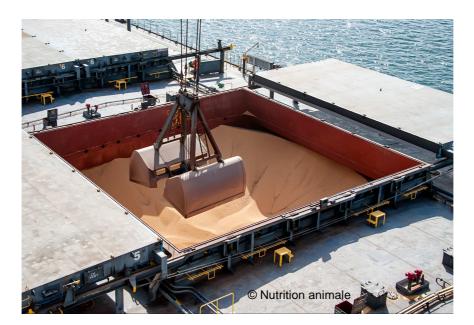
2.3 Les conditionnements

Les **vracs solides** constituent toujours la part la plus importante du trafic du port de Brest, suivi des **vracs liquides** puis des marchandises diverses.

La part des **vracs liquides** augmente légèrement en 2017 par rapport à 2015 (+1,1 points) tandis que celle des **vracs solides** et des **marchandises diverses** diminue respectivement de -1,1 et de -0,15 points.



Figure 8 : **Evolution des types de conditionnement** (en milliers de tonnes)



2.4 Les origines et destinations

2.41 Le cabotage national

Le cabotage national baisse de -11 776 tonnes, soit -1,8 % par rapport à l'an passé. Cependant, la part de ces échanges nationaux représente 26,6 % du volume total du port contre 24,7 % en 2016. 73,3 % de ce trafic interportuaire français a été réalisé à l'import.

Lorient 10% Bordeaux La Rochelle 5% 17% Rouen Saint-Malo 3% Brest Le Havre Dunkerque ^{1%} 1% Bayonne 1% Nantes - Saint-Nazaire Autres 48%

Figure 9 : Répartition des échanges nationaux avec le port de Brest

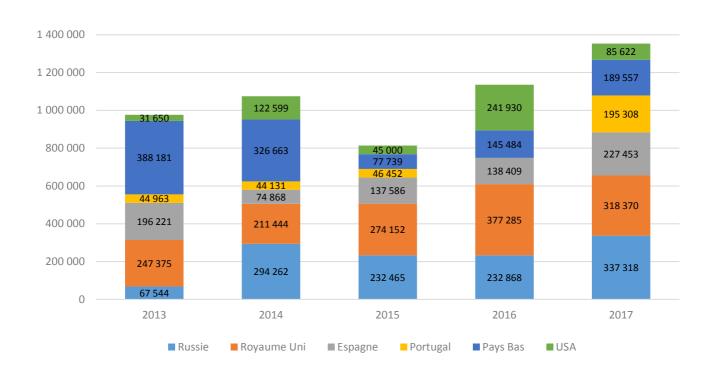
Au premier rang des interlocuteurs nationaux du port de Brest, on trouve le port de **Nantes** - **Saint-Nazaire** qui, avec 309 589 tonnes, représente à lui seul 48,4 % du cabotage national. Ce sont tout d'abord des entrées de produits pétroliers avec 126 499 tonnes, puis des entrées de sable de mer pour 59 862 tonnes. Les échanges avec ce port ont progressé de +28,8 % soit +69 286 tonnes.

On peut citer au second rang, le port de **La Rochelle** avec 111 585 tonnes, soit 17,4 % du cabotage national de Brest réparti en 110 001 tonnes de sables et 1 584 tonnes de produits pétroliers.

Lorient se situe au troisième rang des interlocuteurs nationaux du port de Brest. Les produits pétroliers pour 36 857 tonnes et le sable pour 27 575 tonnes constituent l'essentiel du trafic.

2.42 Les échanges internationaux

Figure 10 : **Répartition des échanges par pays avec le port de Brest** (échanges de plus de 100 000 tonnes en 2017)



En 2017, la **Russie** occupe la première place des pays échangeant avec le port de Brest avec un total de 337 318 tonnes. Les échanges avec ce pays progressent de +45 % (+104 450 tonnes). Il s'agit de produits pétroliers en provenance du port de **Primorsk** notamment.

Le **Royaume-Uni** occupe la seconde place dans la liste des pays échangeant avec le port de Brest, avec un total de 318 370 tonnes en baisse de -15,6 %, soit -58 915 tonnes. Il s'agit essentiellement d'exportations de volailles congelées (104 305 tonnes), de pneus broyés (48 697 tonnes), de propane liquéfié (18 821 tonnes) et de bois (13 503 tonnes) avec les ports de **Portbury**, **Liverpool** et **Teesport**.

L'Espagne arrive à la troisième place grâce à des échanges en hausse +64 % soit +89 044 tonnes. Le trafic est constitué essentiellement d'importations de graines de soja (163 150 tonnes), de gazoles (32 993 tonnes), de tourteaux de tournesol (6 981 tonnes) en provenance des ports Bilbao, Las Palmas ou Cartagène.

Le **Portugal** refait son entrée dans la liste des pays échangeant avec le port de Brest. Il s'agit d'importations de graines de soja en provenance du port de **Lisbonne** (189 253 tonnes).

Les trafics avec les **Pays-Bas** continuent leur progression, +30 % soit +44 073 tonnes. Le port de Brest a importé 106 962 tonnes de produits pétroliers, 7 514 tonnes de drèches de maïs et exporté 20 079 tonnes de pneus broyés. Le port de Brest échange essentiellement avec les ports d'**Amsterdam**, **Rotterdam** et **Vlissingen**.

LE PORT DE COMMERCE DE BREST

Les échanges avec les **Etats-Unis** passent sous la barre des 100 000 tonnes en 2017. Le trafic recule de -64,6 % (-156 308 tonnes). Seules 64 900 tonnes de graines de soja ont été importée du port de la **Nouvelle Orléans** et 11 846 tonnes de gazole du port de **Corpus Cristi**.



Port de la Nouvelle Orléans

Figure 11 : Tonnages échangés par pays sur 5 ans

	2013	2014	2015	2016	2017
France	1 187 756	758 540	718 689	651 782	640 006
Russie	67 544	294 262	232 465	232 868	337 318
Royaume Uni	247 375	211 444	274 152	377 285	318 370
Espagne	196 221	74 868	137 586	138 409	227 453
Portugal	44 963	44 131	46 452	0	195 308
Pays Bas	388 181	326 663	77 739	145 484	189 557
USA	31 650	122 599	45 000	241 930	85 622
Allemagne	32 359	16 109	21 609	47 699	76 643
Brésil	14 932	85 243	187 496	113 788	58 182
Belgique	67 588	200 767	174 619	59 482	52 854
Lituanie	27 500	21 944	21 931	59 268	39 787
Ukraine	80 581	59 944	72 313	6 600	33 258
Canada	153 731	130 403	111 966	101 977	23 070
Irlande	4 438	5 039	7 647	37 114	21 615
Pologne	29 397	9 553	11 650	33 920	20 421
Argentine	131 129	172 075	96 581	61 754	19 993
Roumanie	14 701	33 000	0	26 250	17 543
Suède	35 588	112 453	187 449	19 241	16 309
Finlande	11 197	22 126	6 648	9 278	11 315
Danemark	34 926	8 301	0	0	7 700
Grèce	12 892	0	5 250	0	5 000
Norvège	4 000	52	4	0	3 545
Turquie	10 000	0	0	0	2 548
Maroc	0	0	8 081	0	2 000
Emirats Arabes					
Unis	0	0	0	0	1 455
Lettonie	53 301	2 913	27 968	150 699	0
Amérique du Sud	0		0	66 000	0
Bermudes	0	71 114	0	40 325	0
Uruguay	0	0	0	10 963	0
Gibraltar	0	0	813	2 040	0
Amérique du Nord	0	0	59 148	0	0
Italie	0	0	7 532	0	0
Egypte	0	0	6 000	0	0
Algérie	2 759	18 319	5 792	0	0
Tunisie	2 742	4 423	3 000	0	0
Slovénie	0	0	2 856	0	0
Bulgarie	0	0	272	0	0
Singapour	0	0	87	0	0
Croatie	0	266	0	0	0
Total	2 887 451	2 806 551	2 558 796	2 634 156	2 406 872

2.5 Les postes à quai

Figure 12: Evolution du trafic par quai

	2016	2017	Evolution
Poste à quai	(en	(en	2017/
	tonnes)	tonnes)	2016
3 EPERON	3 514	2 500	-28,86%
5 EST	12 802	28 173	120,06%
5 NORD	10 998	14 586	32,62%
5 OUEST	88	0	-100,00%
6 CABLIER	971	1 086	11,84%
6 CABOTEUR	31 925	70 061	119,45%
6 MINERALIER	125 887	126 047	0,13%
6 SUD	812 089	589 793	-27,37%
6 OUEST	101 300	80 391	-20,64%
MARINE			
NATIONALE	0	25 155	-
QR1	144	0	-100,00%
QR2	82 879	84 082	1,45%
QR2/3	289 613	252 771	-12,72%
QR3	0	823	-
QR4	1 445	6 049	318,62%
QR5 FERRAILLE	127 844	157 598	23,27%
QR5 GAZ	35 342	39 806	12,63%
QR5 HY NORD	209 859	273 925	30,53%
QR5 HY SUD	571 903	444 975	-22,19%
QUAI RO-RO	372	0	-100,00%
QUAI SABLIER	215 182	209 051	-2,85%
Autres	0	0	-
TOTAL	2 634 156	2 406 872	-8,63%

2016 Escales (en nombre)	2017 Escales (en nombre)	Evolution 2017 / 2016
19	28	47,37%
37	39	5,41%
62	65	4,84%
29	6	-79,31%
23	18	-21,74%
8	15	87,50%
40	36	-10,00%
27	22	-18,52%
34	33	-2,94%
9	7	-22,22%
8	14	75,00%
67	60	-10,45%
60	55	-8,33%
1	4	300,00%
15	19	26,67%
36	39	8,33%
26	24	-7,69%
34	51	50,00%
41	23	-43,90%
2	1	-50,00%
55	52	-5,45%
40	54	35,00%
673	665	-1,19%

Le port de Brest a traité moins de marchandises en volume avec moins d'escales de navires.

Le 6ème Sud est le quai où transite le plus de tonnage. Il s'agit essentiellement de la réception des graines de soja. Vient ensuite le QR5 où sont traités principalement les trafics d'hydrocarbures.



2.6 La croisière

Le port de Brest a enregistré 30 834 passagers pour 15 escales, contre 13 860 passagers et 14 escales l'an passé. Des paquebots de croisière de taille importante ont été accueillis, comme le Norwegian Getaway long de 326 mètres.



Le point sur : la croisière

Le monde de la croisière va bien, d'après les derniers chiffres transmis par la Cruise Lines International Association (Clia), qui regroupe l'ensemble des croisiéristes mondiaux.

En Europe, le marché se consolide et, avec 6,9 millions de croisiéristes enregistrés l'an passé (+2,5 %) et reste en deuxième place au niveau mondial pour les opérateurs du secteur.

Mais si les deux locomotives, que sont l'Allemagne (2,1 millions de croisiéristes, +8,5 %) et le Royaume-Uni (1,9 million, +0,5 %), ont tiré le marché vers le haut, le marché français accuse de son côté une forte baisse en 2017 avec -9 %.

503 000 Français sont partis en croisière l'an passé, contre 554 000 en 2016, faisant de l'Hexagone le 5e marché d'Europe. Une chute que l'association de croisiéristes explique par une baisse de capacité, notamment due à l'arrêt des activités de Croisières de France, fin 2016, un opérateur qui comptait près de 100 000 voyageurs par an.

Autres enseignements apportés par les dernières données Clia : l'âge moyen du croisiériste français gagne 1 an, pour s'établir à 49 ans, et la durée de sa croisière diminue, ne durant plus que 7,7 jours en moyenne.

III. Le port de commerce de Lorient

3.1 L'évolution globale

Avec **2 193 805 tonnes** de marchandises en 2017, le trafic du port de commerce de Lorient Kergroise est **en hausse de** +**2,70** %, soit +59 403 tonnes par rapport à 2016 et après 5 années de baisse.

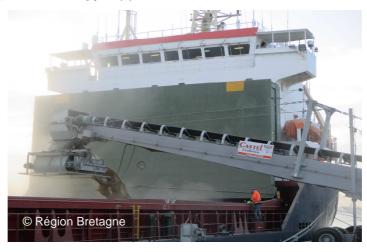
2 500 000 2 000 000 1 500 000 1 000 000 500 000 0 2012 2013 2014 2015 2016 2017 Entrées 2 393 348 2 381 567 2 258 953 2 260 992 2 133 643 2 193 805 Sorties 82 033 80 880 66 647 76 932 65 489 64730 ■Total 2 475 381 2 462 447 2 325 600 2 337 924 2 199 132 2 258 535

Figure 13: Evolution du tonnage annuel et des importations / exportations

Lorient est essentiellement un port d'**importation**: en 2017 les **exportations** n'ont représenté que 2,87 % du résultat total du port, soit 64 730 tonnes constituées principalement de **matériaux de recyclage** (pneus broyés 25 586 tonnes), de **minéraux bruts** (pierre, argiles, sable avec 39 044 tonnes).

-Total

Entrées Sorties



Chargement de céréales à l'export au port de Lorient

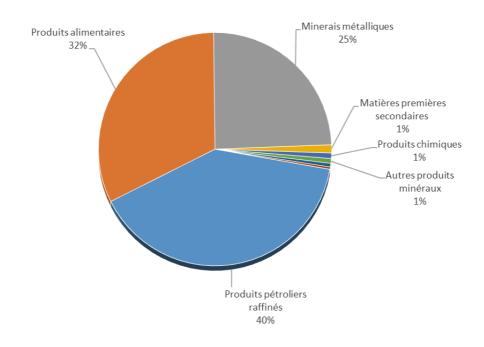
3.2 Le détail des marchandises

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 donnent les résultats suivants :

Figure 14 : Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

	DESIGNATION NST	Tonnage 2016	Tonnage 2017	2017 / 2016
01	Produits de l'agriculture	41 380	0	-100,00%
03	Minerais métalliques	474 496	555 349	17,04%
04	Produits alimentaires	711 582	727 434	2,23%
06	Bois	1 867	11 191	499,35%
07	Produits pétroliers raffinés	894 180	899 350	0,58%
08	Produits chimiques	12 928	16 989	31,42%
09	Autres produits minéraux	40 782	15 082	-63,02%
10	Métaux de base	10 546	7 031	-33,33%
12	Matériel de transport	30	523	1643,33%
14	Matières premières secondaires	11 282	25 586	126,79%

Figure 15 : Répartition des tonnages par types de marchandises



3.21 Les produits agricoles

Les **produits de l'agriculture** NST 01 n'ont pas enregistré de trafic en 2017 ce qui représente une perte de -41 380 tonnes (blé, orge et maïs).

3.22 Les minerais, minéraux et matériaux de construction

Les NST 03 minerais et autres produits de l'extraction et NST 9 matériaux de construction sont en hausse de +10,7 %, soit +55 153 tonnes.

Cette progression s'explique principalement par la hausse du trafic de **sable** et de **pierres**, +75 216 tonnes. Le trafic de kaolin progresse légèrement à +3 355 tonnes. En revanche, le trafic de ciment est en recul de -35 800 tonnes.



Le point sur : les matériaux de construction en France

Selon la Fédération Française du Bâtiment, la reprise dans le bâtiment, amorcée en 2016, s'est accélérée en 2017, l'activité ayant crû de +4,7 % en volume. Le logement neuf constitue encore une fois le principal vecteur de cette accélération, la production associée s'affichant en progression de +12,8 %, en ligne avec celle du nombre de logements commencés (+11,8 %) qui atteint près de 410 000 unités.

Par ailleurs, après plusieurs années de repli, le non résidentiel neuf retrouve de la vigueur, avec une activité en hausse de +3,7 %. Tous les segments de ce marché participent du mouvement, hormis les locaux agricoles et les bâtiments administratifs. Enfin, l'amélioration-entretien a connu une hausse de +1,4 % de la production en volume, notamment grâce aux bons résultats de la rénovation énergétique des logements qui a bénéficié du CITE (Crédit d'Impôt pour la Transition Énergétique).

3.23 Les denrées alimentaires et fourrages

La NST 04 produits alimentaires affiche une hausse de +2,23% soit +15 852 tonnes. Cette classe de marchandises représente 32,2 % du trafic global du port.

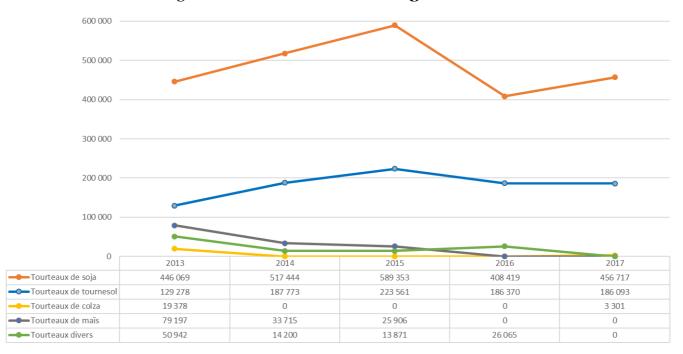


Figure 16: Evolution des tonnages de tourteaux

Le trafic de tourteaux progresse de +4,07 %, soit +25 257 tonnes. En effet, les importations de **tourteaux de soja** sont en hausse de +11,8 %, soit +48 298 tonnes et atteignent 456 717 tonnes. Le trafic de **tourteaux de tournesol** est stable, -0,2 %, soit -277 tonnes. Les importations de **tourteaux de colza** représentent 3 301 tonnes.

Les importations de **mélasse**, destinée à l'alimentation animale, sont en hausse, +73,40 % soit +20 638 tonnes.

Le point sur : l'alimentation animale

Avec 20 millions de tonnes d'aliments pour le bétail, la France est le troisième fabricant européen derrière l'Allemagne et l'Espagne. Après une forte progression dans les années 90, ce volume est en baisse depuis 2001 où il a atteint un pic de près de 23 millions de tonnes.

En 2017, les cours des matières premières agricoles (blé, maïs, tourteau de colza, etc.) se sont stabilisés à des niveaux supérieurs à 2016, impactant les prix d'achat des matières premières utilisées en alimentation animale. En moyenne, de janvier à septembre 2017, ces derniers ont été supérieurs de +1,1 % aux prix de 2016, tout en restant inférieurs de 8 % à la moyenne des cinq dernières campagnes, selon l'Agreste.

La production globale d'aliments du bétail en France baisse légèrement, de -1,1 % par rapport à l'année 2016. Les aliments bovins restent proche de l'équilibre (-0,5 %). Les aliments porcins (-1,5 %) et volailles (-1,8 %) minimisent leurs baisses. Les aliments lapins

LE PORT DE COMMERCE DE LORIENT

restent en baisse de -7 %, tandis que les ovins (+1,8 %) et caprins (+7 %) restent les principales catégories d'exportations d'aliments en hausse.

3.24 Le bois et les produits du bois

La NST o6 **bois et produits du bois** enregistre une forte progression, +9 324 tonnes. Cette NST est constituée uniquement du trafic de **pâte à papier** en provenance de Suède et à destination des Papeteries de Mauduit de Quimperlé. 6 bateaux ont été accueillis contre 1 en 2016.

Entreprise appartenant au groupe nord-américain Schweitzer-Mauduit International, un des leaders mondiaux du papier à cigarette côté à la bourse de New-York, les **Papeteries de Mauduit** fabriquent et transforment du papier mince de faible grammage. Il s'agit notamment de papiers pour l'industrie du tabac et de « papiers techniques » entrant dans la fabrication des piles, des sachets de thé, des sols stratifiés notamment...

Le groupe dispose de 10 usines à travers le monde - en Europe, en Asie et en Amérique - dont 3 en France : à Quimperlé, à Saint-Girons en Ariège et au Mans. Le site de Quimperlé est le plus important en France, il emploie près de 620 personnes (sur les 1 300 collaborateurs français du groupe : 500 personnes environ travaillent à l'usine de Quimperlé et 120 dans les fonctions supports de finance, gestion, ressources humaines...).

3.25 Les produits pétroliers

Au port de Lorient, la NST 07 **produits pétroliers** est stable avec +0,58 %, soit +5 170 tonnes. Les importations de gazole progressent de +8 818 tonnes, pour atteindre 881 198 tonnes de gazoles. Les importations d'essence reculent et ne représentent que 18 154 tonnes. Cette classe de marchandises (NST 07) est la plus importante après les produits alimentaires.

Le point sur : les produits pétroliers en France

La hausse des livraisons de carburants routiers sur le marché français est de +0,5 % en 2017 par rapport à 2016. Les livraisons de supercarburants sans plomb sont en hausse de +3,9 % et celles de gazole sont en baisse de -0,2 %. La part du gazole s'établit à 80,2 % sur les 12 mois.

La consommation française de carburants a atteint 51,19 millions de m³, en hausse de +0,5 % en 2017 par rapport à 2016. La part du gazole dans la consommation de carburants reste stable à 80,2 %. Les livraisons de produits pétroliers augmentent de +0,7 % sur l'ensemble de l'année, pour s'établir à 60,08 millions de tonnes.

Depuis le 1er janvier 2017, les livraisons de fioul domestique augmentent de +0,4 %. La consommation de carburants routiers sur l'année 2017 est à nouveau en hausse de +0,5 % (versus +0,4 % en 2016). Les supercarburants poursuivent leur croissance, tirés par les achats de véhicules neufs essence en forte croissance cette année.

LE PORT DE COMMERCE DE LORIENT

Néanmoins, le gazole reste prépondérant avec une part de 80,2 %. Pour l'ensemble des produits pétroliers en France, la consommation continue à croître de +0,7 % malgré les gains d'efficacité énergétique, compte tenu de la forte augmentation du nombre de véhicules et de l'augmentation du trafic aérien, selon l'UFIP (Union Française des Industries Pétrolières).

3.26 Les produits chimiques et engrais

La NST 08 **produits chimiques et engrais** enregistre une hausse +31,4 %, soit +4 061 tonnes, avec un trafic d'huile et produits de distillation de 12 108 tonnes.

3.27 Les produits métallurgiques

Les NST 10 **métaux de base** et NST 14 **matières premières secondaires** enregistrent une forte hausse +49,4 % soit +10 789 tonnes.

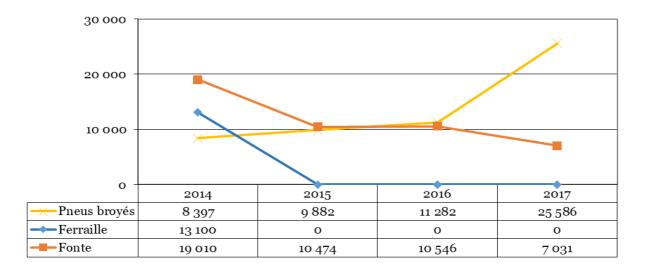


Figure 17 : Evolution des tonnages de produits métalliques

Les exportations de **pneus broyés** progressent de +14 304 tonnes, avec de nouveaux débouchés sur le Maroc.

Enfin, le trafic de **fonte** enregistre une diminution de -33,3 % soit -3 515 tonnes Ce trafic est lié à l'activité de la Fonderie de Bretagne, filiale de Renault depuis sa reprise en 2009.

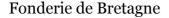




Figure 18 : Evolution du tonnage des marchandises en détail

			VARIATION :	2017 / 2016
	2016	2017	En tonnes	en %
Produits agricoles	41 380	0	-41 380	-100,00%
Blé	27 177	0	-27 177	-100,00%
Orge	10 167	0	-10 167	-100,00%
Maïs	4 036	0	-4 036	-100,00%
Denrées alim. et fourrages	723 316	732 313	8 997	1,24%
Tourteaux de soja	408 419	456 717	48 298	11,83%
Tourteaux de tournesol	186 370	186 093	-277	-0,15%
Huile végétale ou animale	48 884	36 373	-12 511	-25,59%
Drêche de maïs	0	26 864	26 864	-
Mélasse	48 754	20 920	-27 834	-57,09%
Tourteaux de colza	0	3 301	3 301	-
Complément alimentaire du bétail	3 616	2 045	-1 571	-43,44%
Farine de poisson	1 207	0	-1 207	-100,00%
Tourteaux divers	26 065	0	-26 065	-100,00%
Produits pétroliers	894 180	911 460	17 280	1,93%
Gazole et fioul léger et domestique	872 380	881 198	8 818	1,01%
Essence	21 799	18 154	-3 645	-16,72%
Huiles et graisses lubrifiantes	0	9 601	9 601	-
Ester méthylique d'huile végétale	0	2 507	2 507	-
Minerais et métallurgie	21 828	32 617	10 789	49,43%
Pneus broyés	11 282	25 586	14 304	126,79%
Fonte	10 546	7 031	-3 515	-33,33%
Minéraux et mat. de const.	500 980	553 751	52 771	10,53%
Sable de mer	432 250	508 479	76 229	17,64%
Pierre, sable, argiles, tourbes	22 120	21 107	-1 013	-4,58%
Ciment	40 782	14 982	-25 800	-63,26%
Kaolin	5 828	9 183	3 355	57,58%
Engrais	15 492	16 830	1 338	8,64%
Maërl	0	12 132	12 132	_
Phosphate naturel	2 492	4 698	2 206	88,52%
Engrais naturels	11 806	O	-11 806	-100,00%
Autres engrais phosphatés	1 194	O	-1 194	-100,00%
Produits chimiques	1 867	11 191	9 324	499,35%
Pâte à papier	1 867	11 191	9 324	499,35%
Divers	90	373	283	314,44%
Bateau	90	373	283	314,44%
TOTAL	2 199 132	2 258 535	59 403	2,70%

3.3 Les conditionnements

La part des **vracs solides** dans le tonnage total des marchandises manutentionnées sur le port de Lorient est en hausse et représente 57 %. Les **vracs liquides** représentent 43 % du total des marchandises et reculent, ceci s'explique par la baisse du trafic des huiles et de la mélasse.

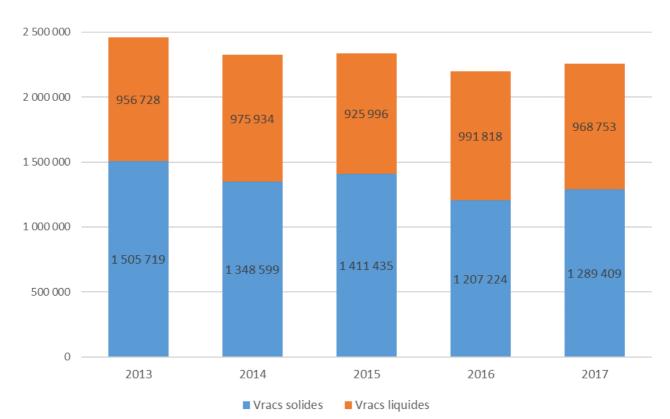


Figure 19 : Répartition des tonnages de vracs solides et de vracs liquides



3.4 Les origines et destinations

La répartition des échanges de marchandises dans le monde reste en grande partie constante. Sur les 5 dernières années, les principaux échanges de Lorient se font avec les ports français, puis avec les ports européens et les ports de Russie.

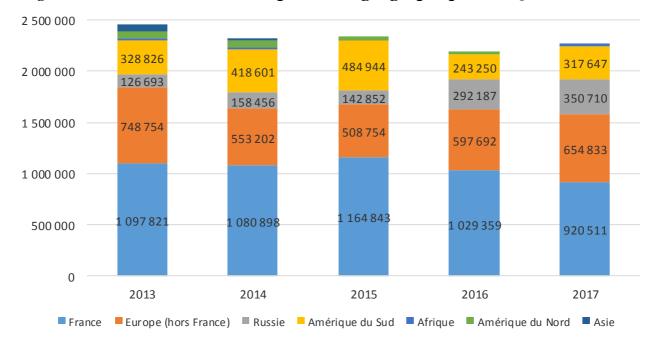


Figure 20 : Evolution des trafics par zones géographiques sur 5 ans (en tonnes)

3.41 Le cabotage national

En 2017, le trafic interportuaire français a représenté 40,76 % des trafics enregistrés par le port de Lorient, contre 46,81 % en 2016.

Les sorties de marchandises à destination des ports français sont en hausse de +4,5 %, soit +1 352 tonnes sur un an pour atteindre 31 080 tonnes. Les entrées représentent 889 431 tonnes et sont en baisse.

Les entrées de **sable** ont représenté le plus fort tonnage des entrées nationales puisqu'elles totalisent 54,3 % du trafic national du port, soit 499 625 tonnes. Viennent ensuite les entrées de **produits pétroliers** avec 316 184 tonnes réceptionnées, soit 34,3 % du trafic national du port.

Avec 453 404 tonnes de marchandises, les échanges avec le port de **Nantes-Saint Nazaire** représentent à eux seul 49,3 % du cabotage national. Outre les hydrocarbures, ce sont 197 187 tonnes de sable et 15 256 tonnes d'huiles qui ont été chargées à destination de Lorient.

Parmi les autres ports français pratiquant des échanges avec Lorient, on trouve également le port de **La Rochelle** d'où sont arrivées 90 587 tonnes de sable et 20 300 tonnes de tourteaux de soja. 37 203 tonnes de marchandises ont été déchargées en provenance du **Havre** : 32 389 tonnes de produits pétroliers et 4 814 tonnes de sable.

4.42 Les échanges internationaux

La Russie

Cette année encore, la **Russie** occupe la première place dans la liste des pays étrangers exportant vers le port de Lorient. En 2017, les échanges progressent de 58 523 tonnes et représente 15,5% du tonnage total lorientais, contre 13,3 % en 2015. Il s'agit uniquement d'importations de produits pétroliers de **Primorsk**, **Vyborg**, **Vysotsk et Saint Petersbourg**.

Le Brésil

Les échanges avec le **Brésil** progressent de +24,8 %, soit +53 310 tonnes en 2017. Il s'agit d'importations de 268 612 tonnes tourteaux de soja en provenance des ports de **Paranagua** et **Santos**. Le Brésil a lui seul représente 41,6 % des approvisionnements lorientais de tourteaux.

L'Ukraine

Depuis plus de 5 ans, l'**Ukraine** fait partie des pays échangeant plus de 100 000 tonnes avec le port de Lorient. Les échanges avec ce pays progressent de +6,3 % soit +9 509 tonnes. Il s'agit d'importations de tourteaux de tournesol pour 159 985 tonnes en provenance de **Nikolayev**, **Kherson** et **Yuzhnyy**.

L'Espagne

Le trafic avec l'**Espagne** progresse également. Il est constitué essentiellement d'importations de 58 673 tonnes de tourteaux de soja en provenance de **Santander** et de **La Corogne**, de 14 401 tonnes de tourteaux de tournesol de **Cadix** et 32 972 tonnes de gazoles de **Bilbao**. A noter, 7 448 tonnes de pneus broyés ont été exportés vers **Bilbao** et **Santander**.

Les Pays-Bas

Les échanges avec les **Pays-Bas** ont augmenté +76 385 tonnes. Il s'agit notamment d'entrées de tourteaux de soja (47 361 tonnes), de gazoles (30 386 tonnes) et drèches de maïs (26 864 tonnes) depuis les ports de **Rotterdam**, **Amsterdam** et **Dordrecht**.

La Lituanie

61 137 tonnes de produits pétroliers, et 2 325 tonnes de phosphate naturel sont arrivés au port de Lorient en provenance du port de **Klaipeda**.

Autres pays

49 035 tonnes de tourteaux de tournesol ont été importés du port de **Rosario** en **Argentine**. 35 832 tonnes de produits pétroliers et 11 191 tonnes de pâte à papier sont entrées au port de Lorient depuis la **Suède**.

Figure 21 : Classement des pays d'échanges selon le volume de trafic, exprimé en tonnes

	Г	2013	2014	2015	2016	2017
1	Cabotage national	1 097 821	1 080 898	1 164 843	1 029 359	920 511
2	Russie	126 693	158 456	142 852	292 187	350 710
3	Brésil	225 396	411 769	306 893	215 302	268 612
4	Ukraine	195 114	225 779	229 324	150 476	159 985
5	Espagne	84 494	19 724	83 276	109 464	118 619
6	Pays Bas	155 761	122 145	65 397	35 173	111 558
7	Lituanie	45 213	1 977	30 379	62 160	63 462
8	Argentine	103 430	0	152 811	27 948	
	Suède	58 889				49 035
9	Royaume Uni	75 811	51 431	27 505 29 679	23 796	47 023
10	Finlande		35 748		41 619	46 873
11		1 445	2 173	0	29 736	32 953
12	Lettonie	0	2 851	0	57 791	29 173
13	Irlande	20 866	9 323	0	2 506	15 625
14	Nigeria	0	0	0	0	12 736
15	Bulgarie	0	0	0	6 246	10 529
16	Norvège	2 203	2 303	0	6 409	6 442
17	Roumanie	2 625	4 933	10 149	23 842	6 178
18	Allemagne	6 087	0	0	0	3 301
19	Islande	21 820	9 569	11 000	6 604	2 818
20	Algérie	0	0	0	0	2 098
21	Bermudes	0	0	0	0	294
22	Amérique du Sud	0	0	25 011	0	0
23	Antigua et Barbuda	0	5 801	0	0	0
24	Bahamas	0	0	0	7 572	0
25	Belgique	60 946	0	21 975	31 703	0
26	Bulgarie	0	5 660	0	0	0
27	Danemark	0	24 446	0	0	0
28	Egypte	5 494	0	7	0	0
29	Grèce	0	27 119	0	0	0
30	Guadeloupe	0	140	70	0	0
	Inde	19 329	12 302	0	0	0
	Indonésie	0	7 493	0	0	0
33	Italie	2 976	0	0	0	0
34	Malaisie	10 031	0	0	0	0
35	Maroc	12 408	14 679	4 932	0	0
36	Martinique	0	0	228	0	0
	Mexique	0	6 832	0	0	0
	Pologne	2 733	0	0	0	0
	Portugal	11 771	7 881	0	10 167	0
40	Sierra Leone	0	755	0	0	0
41	Singapour	30 006	0	0	0	0
	Soudan	0	7 668	0	0	0
43	Turquie	13 053	O	0	0	0
44	USA	70 032	65 745	31 593	29 072	0
	Total	2 462 447	2 325 600	2 337 924	2 199 132	2 258 535

3.5 Les postes à quai

Figure 22: Evolution du trafic par quai

Poste à quai	2016 (en tonnes)	2017 (en tonnes)	Evolution 2017 / 2016
POSTE 1	478 771	505 488	5,58%
POSTE 2	212 777	177 863	-16,41%
POSTE 3	116 888	103 447	-11,50%
POSTE 5	943 064	947 831	0,51%
POSTE 9	4 379	11 271	157,38%
Quais Port de Pêche	90	760	744,44%
ROHU	443 163	511 875	15,50%
TOTAL	2 199 132	2 258 535	2,70%

2016 (nombre d'escales)	2017 (nombre d'escales)	Evolution 2017 / 2016
23	22	-4,35%
35	22	-37,14%
34	31	-8,82%
81	80	-1,23%
25	7	-72,00%
2	3	50,00%
208	254	22,12%
408	419	2,70%

En 2017, l'activité sur les postes 2 et 3 a été reportée sur les autres postes. Les postes 1 et 2 ont accueilli 10 Panamax.

3.6 La croisière

Le port de Lorient a enregistré 5 628 passagers en 7 escales, contre 5 915 passagers pour 4 escales l'an passé.

Le paquebot **Albatros**, de la compagnie Phoenix Reisen, a fait une escale inaugurale. Avec à son bord 800 passagers, en majorité de nationalité allemande, et 340 membres d'équipage, ce navire de 206 mètres de long, effectuait une croisière de 18 jours de Monaco à Bremerhaven, en Allemagne. Son voyage comportait quatorze escales. En provenance de La Rochelle, le navire s'est arrêté pour la première fois à Lorient avant de reprendre la mer vers Guernesey.

Paquebot Albatros à l'entrée du port de Lorient



IV. Le port de commerce de Saint-Malo

4.1 L'évolution globale

Le port de Saint-Malo enregistre une légère **baisse -0,73** %, soit -10 138 tonnes et termine l'année avec un total de **1 378 716 tonnes de marchandises** traitées.

Cette diminution est due à la baisse du trafic des marchandises embarquées sur cargos -1,29 % (-12 695 tonnes).

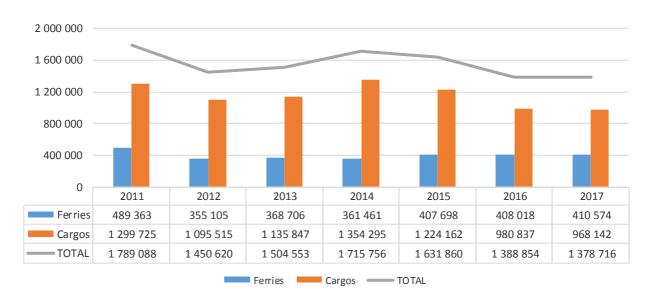


Figure 23: Evolution du tonnage annuel

Les **importations** totalisent **1 087 814 tonnes** en 2017 et sont en baisse de -1,4 % (-15 799 tonnes). Elles représentent 78,9 % du tonnage global du port. Les importations d'engrais représentent une part importante à 371 872 tonnes, soit 34,19 % des tonnages importés.

Les **exportations**, qui totalisent 21,10 % du tonnage traité, représentent un total de **290 902 tonnes** en hausse de +2 %. Il s'agit notamment des véhicules et marchandises sur ferry (211 477 tonnes).

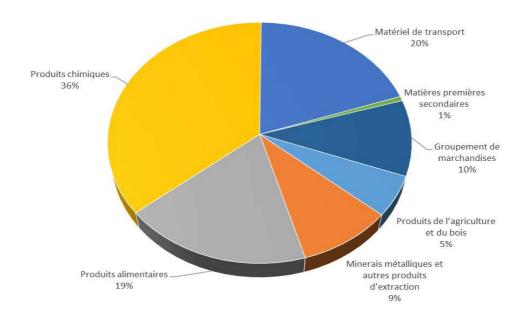
4.2 Le détail des marchandises

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

Figure 24 : Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

	DESIGNATION NST	Tonnage 2016	Tonnage 2017	Variation 2017 / 2016
01 et 06	Produits de l'agriculture et du bois	81 120	76 308	-5,93%
03	Minerais métalliques et autres produits d'extraction	153 593	129 576	-15,64%
04	Produits alimentaires	263 363	258 565	-1,82%
08	Produits chimiques	478 483	495 293	3,51%
12	Matériel de transport	293 987	270 018	-8,15%
14	Matières premières secondaires	4 587	8 400	83,13%
18	Groupement de marchandises	113 721	140 556	23,60%
	TOTAL	1 388 854	1 378 716	-0,73%

Figure 25 : Répartition des tonnages par types de marchandises



4.21 Les produits agricoles et bois

Les tonnages des NST 01 **Produits de l'agriculture** et 06 **Bois et produits du bois** sont en baisse -5,93 %? soit -4 812 tonnes en raison notamment de l'absence d'importations d'**avoine** (-2 100 tonnes). Les importations de **graines de lin** ont diminué de -1 731 tonnes.

Le **bois** constitue un poste important. Les importations de bois sciés pour la construction ont atteint 72 873 tonnes, en baisse de -1,33 % (-980 tonnes).

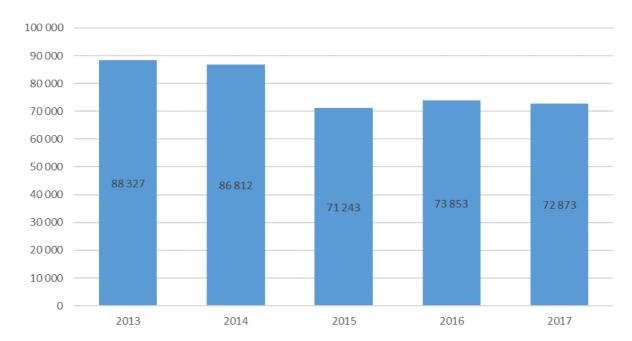


Figure 26 : Evolution des trafics de bois sciés sur 5 ans (en tonnes)

Fondé il y a 50 ans par François Pinault et vendu en 2003, le **groupe ISB**, basé à Pacé (Ille-et-Vilaine), est présent partout en France. La plupart de ses sites sont situés dans l'Ouest (Honfleur (14), Moult (14), Saint-Malo (35), Nantes (44), etc.). Le groupe emploie 470 personnes. ISB s'est fait une place en France dans la filière du trading et de **la transformation du bois**, avec un chiffre d'affaires de 222 millions d'euros en 2017.

Derrière les trois lettres ISB se cachent cinq marques : Silverwood, pour les bois rabotés et de structure (bardage, terrasse, lambris, aménagement extérieur); Sinbpla, pour l'importation et le négoce de bois résineux et de panneaux; Carib, spécialisé dans les bois rabotés dédiés aux enseignes de bricolage et James, fabricant et constructeur de charpentes en lamellé-collé.

Depuis deux ans, le groupe s'intéresse aussi au numérique. L'entreprise a lancé, en 2017, Wood designer, un site pour configurer les bardages en ligne, dont l'objectif est d'atteindre un million d'euros de ventes en 2018.

ISB a également mis en place une équipe dédiée à la Recherche et développement pour innover dans la vêture extérieure. Le groupe se lance dans la rénovation de bardages, avec

LE PORT DE COMMERCE DE SAINT-MALO

une nouvelle offre lancée en janvier 2018, Wood710. Dans ce cadre, l'entreprise prévoit de développer un réseau de franchise, dont la première pourrait ouvrir début 2019. Deux personnes ont été recrutées pour développer la marque.

4.22 Les minerais pour la métallurgie et minéraux bruts

Les tonnages de la NST 03 minerais et autres produits de l'extraction affichent un recul de -16,64 %, soit -24 016 tonnes.

Les minéraux bruts (**phosphate naturel brut** et **potasse naturelle**) enregistrent une forte baisse -35 626 tonnes.

Les importations de **sel** constituent une part importante de cette classe de marchandises (55 771 tonnes). Elles progressent de +11,04 %, soit +5 544 tonnes.

Les autres produits d'extractions affichent également une hausse.

La **magnésie**, utilisée à la fois dans la filière engrais pour son caractère basique et dans la nutrition animale en complément alimentaire, enregistre de +22,25 %, soit +2 664 tonnes, les **pierres concassées** +40,12 %, soit +1 772 tonnes et le trafic de **granit** +290 tonnes. Les importations de sable de mer permettent d'enregistrer 1 340 tonnes.

4.23 Les denrées alimentaires et fourrages

La NST 04 denrées alimentaires et fourrages affiche un recul de -1,82 %, soit -4 798 tonnes.

Les importations de tourteaux enregistrent une baisse de -4,2 %, soit -8 030 tonnes. Les importations de tourteaux de tournesol diminuent de -32,48 %, soit -43 348 tonnes. En revanche, les importations de tourteaux de colza progressent de +26 269 tonnes. Contrairement à 2016, le port de Saint Malo a importé 5 499 tonnes de tourteaux de maïs et 3 551 tonnes de tourteaux de soja.

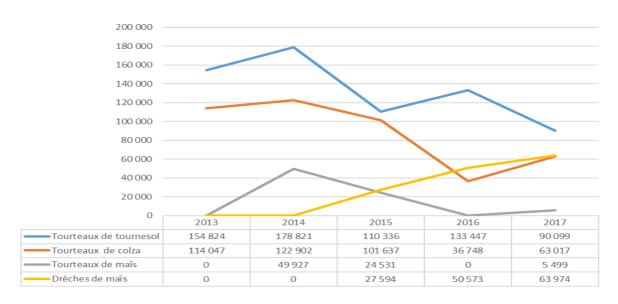


Figure 27: Evolution des trafics de tourteaux sur 5 ans (en tonnes)

Le trafic de **compléments alimentaires du bétail** est en baisse -5 705 tonnes.

4.24 Les engrais et produits chimiques

Au port de Saint-Malo, le trafic de la NST 08 **produits chimiques et engrais** enregistre une hausse de +3,52 %, soit +16 838 tonnes.

Les entrées de **sable coquillé**, qui est un amendement calcaire, enregistrent une hausse de +21 659 tonnes.

Les **engrais** affichent une hausse +2,22 %, soit +9 117 tonnes.

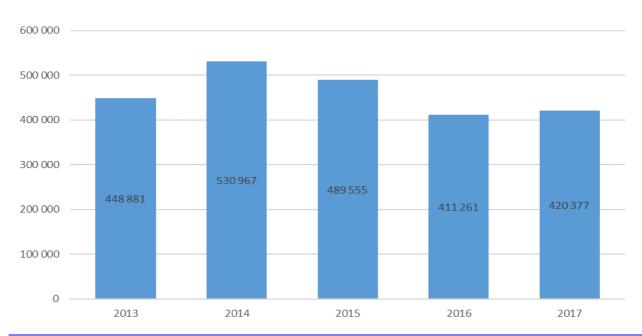


Figure 28 : Evolution des trafics d'engrais sur 5 ans (en tonnes)

Cette baisse concerne les matières premières entrant dans la fabrication des engrais. On constate une hausse des importations d'ammonitrate (+64 137 tonnes) et d'engrais phosphatés +6 212 tonnes.



Le point sur : le marché des engrais en France

Selon l'UNIFA (Union des Industries de la Fertilisation), les livraisons de phosphore et potassium affichent -10 % en 2017. Moins sensible à la conjoncture économique, l'azote ressort à +2 %. Le marché des engrais et amendements minéraux basiques totalise au final 11,1 Mt livrées en 2016-2017 (-5 % sur un an).

Si les livraisons d'engrais apparaissent stables en 2016-2017, à 8,9 Mt (-1 % sur un an), les amendements minéraux basiques s'établissent à 2,2 Mt (-17 %).

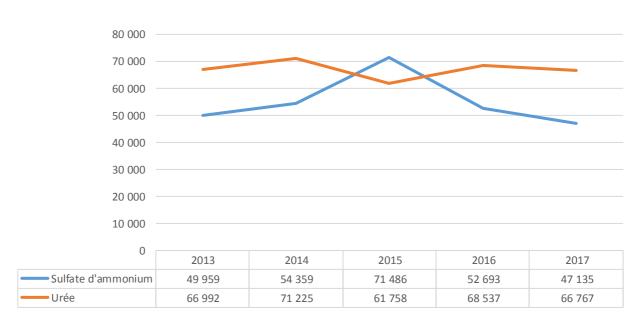


Figure 29 : **Evolution des matières premières de la filière engrais sur 5 ans** (en tonnes)

En 2017, le port de Saint-Malo n'a pas exporté d'**engrais** manufacturés, ce qui représente une perte de -9 444 tonnes.

Les **produits chimiques** enregistrent une baisse de -18,24 %, soit -27 904 tonnes.

L'acide phosphorique débarqué à Saint-Malo est principalement destiné à la fabrication d'aliments du bétail. Ce trafic est en baisse de -25,04 %, soit -32 886 tonnes.

En revanche, la **lessive de soude** importée par une filiale du groupe Roullier pour la fabrication de produits destinés à l'hygiène industrielle, est en hausse de +23,05 % soit +4 981 tonnes.

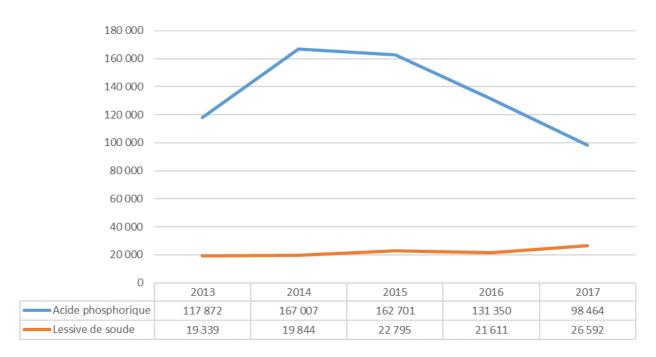


Figure 30 : Evolution des trafics d'acide phosphorique et de lessive de soude sur 5 ans (en tonnes)

Le groupe **Roullier** est un acteur important du port de Saint-Malo.

Présent dans 37 pays, le groupe possède 60 unités de production et plus d'une centaine de filiales à l'étranger et en France, particulièrement en Bretagne et Pays de la Loire.

- Filiales en agrofourniture : Agriva (Pontrieux), **Timac** (Saint-Malo, Nantes), Interfertil (Saint-Malo).
- Filiales en agrochimie : Agriplas (Dinard), Timab (Dinard et Saint-Malo), Aditec et Florendi (Dinard).
- Filiales agroalimentaires, métiers des algues et armement naval: Halieutis (Lorient), Pâtisseries Gourmandes (Loudéac), Cadiou (Derval). Biotechmarine et Compagnie Armoricaine de navigation/Can (Pontrieux), Setalg (Pleubian).

4.25 Les véhicules et le fret ferries

Les véhicules et le fret ferries enregistrés en NST 12 **Matériel de transport** et NST 18 **Groupement de marchandises** affichent une stabilité avec +0,70 %, soit +2 866 tonnes.

Figure 31 : Evolution globale des trafics ferries : marchandises et véhicules (en tonnes)

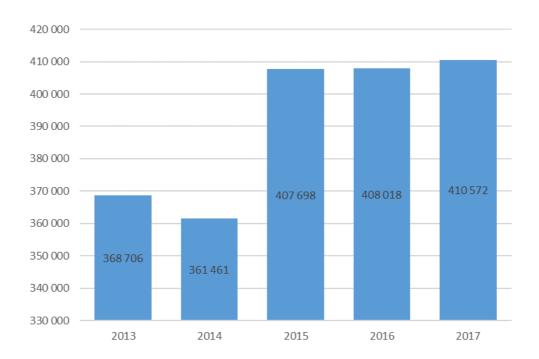


Figure 32 : Nombre de véhicules transportés

2013	2014	2015	2016	2017
209 815	216 916	226 665	221 476	216 136

Les trafics marchandises et véhicules sont opérés par les compagnies **Brittany Ferries** et **Condor Ferries**. Elles assurent les liaisons vers l'Angleterre et les îles anglo-normandes (Jersey et Guernesey).

4.26 Les matières premières secondaires

En 2017, les exportations de **ferrailles** ont doublé passant de 4 305 tonnes à 8 400 tonnes.

Figure 33 : **Tableau récapitulatif des marchandises** (en tonnes)

MARCHANDISES	ENTREE	SORTIE	TOTAL
Produits agricoles et animaux	70 545	2 328	72 873
Bois sciés	70 545	2 328	72 873
Denrées alimentaires, fourrages	247 998	14 002	262 000
Tourteaux de tournesol	90 099		90 099
Drêches de maïs	63 974		63 974
Tourteaux de colza	63 017		63 017
Complément alimentaire du bétail (mcp,)	16 106	14 002	30 108
Tourteaux de maïs	5 499		5 499
Tourteaux de soja	3 551		3 551
Graines de lin	3 435		3 435
Poisson	2 317		2 317
Minerais pour la métallurgie	14 637	8 400	23 037
Magnésie	14 637		14 637
Ferrailles pour la refonte		8 400	8 400
Minéraux bruts, matériels de construction	58 611	6 190	64 801
Sel brut ou raffiné	55 771		55 771
Pierres concassées, cailloux, macadam		6 190	6 190
Granit	1 500		1 500
Sable de mer	1 340		1 340
Engrais	371 872	48 505	420 377
Ammonitrate > à 27 % (nitrate d'ammonium)	73 269	14 907	88 176
Coquille brisée	79 895		79 895
Urée	66 767		66 767
Sulfate d'ammonium	47 135		47 135
Engrais potassiques	5 031	32 498	37 529
Sels de potasses naturels bruts	35 540		35 540
Diamonium de phosphate (DAP)	22 462		22 462
Ammonitrate < à 27 % (nitrate d'ammonium)	16 291		16 291
Phosphates naturels bruts	14 599		14 599
Engrais phosphate	7 913	1 100	9 013
Produits azotés	2 970		2 970
Produits chimiques	125 056	0	125 056
Acide phosphorique	98 464		98 464
Soude caustique et lessive de soude	26 592		26 592
Véhicules et objets manufacturés	199 095	211 477	410 572
Marchandises n.d. sur ferry	199 095	211 477	410 572
Total	1 087 814	290 902	1 378 716

4.3 Les conditionnements

Les **vracs solides** ont représenté 55,76 % du tonnage traité. Ils progressent de +2,11 % soit +15 902 tonnes par rapport à 2016. Cette hausse s'explique par la reprise des trafics d'engrais, +2,22 %.

Les **vracs** liquides représentent 9,07 % du tonnage total traité. Ce mode de conditionnement enregistre une baisse de -18,24 %, soit -27 904 tonnes en raison de la diminution des importations de produits chimiques (acide phosphorique et lessive de soude).

Les **marchandises diverses** sont stables, +0,39 % soit +1 865 tonnes. Le premier poste de ce mode de conditionnement est le fret ferries.

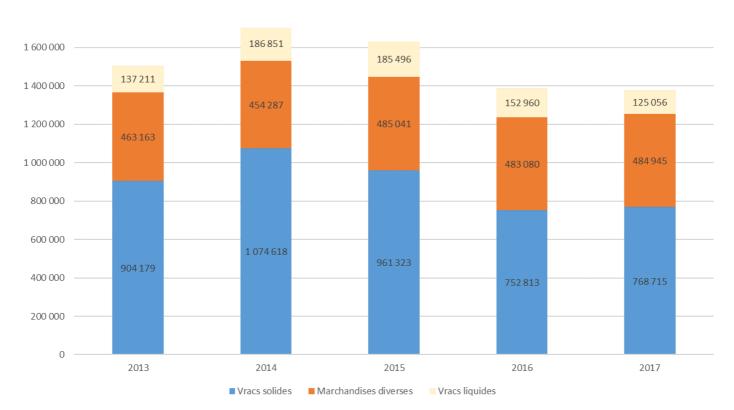


Figure 34 : Evolution des modes de conditionnement sur 5 ans (en tonnes)

4.4 Les origines et destinations

La répartition des **échanges de marchandises** entre les différentes zones géographiques reste en grande partie constante.

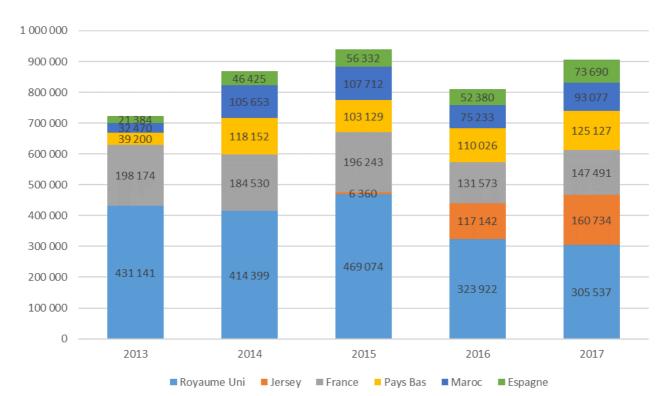


Figure 35 : Evolution des volumes échangés avec les principaux pays (en tonnes)

Le Royaume Uni

Le **Royaume-Uni** occupe toujours la première place dans la liste des pays échangeant avec le port de Saint-Malo devant les échanges nationaux. Cette première place s'explique par l'importance du trafic transmanche. Cependant, en 2017 les échanges enregistrent une baisse de -5,68 % soit -18 385 tonnes due à la diminution du trafic de marchandises et de véhicules transportés par ferries. Les autres types de marchandises baissent également : le vrac agro-alimentaire -9 711 tonnes. Les échanges avec le Royaume-Uni se concentrent sur le port de **Portsmouth** et sont constitués de marchandises diverses embarquées à bord des car-ferries et de véhicules en transit (voitures de tourisme, caravanes, remorques, autocars...). Ces tonnages sont réalisés essentiellement par Brittany Ferries qui assure toute l'année une rotation quotidienne entre Saint-Malo et **Portsmouth**.

Les îles anglo-normandes

En 2017, les échanges avec **Jersey et Guernesey** progressent de +41 780 tonnes. Le trafic est également constitué de marchandises diverses embarquées à bord des car-ferries et de véhicules en transit. Il est réalisé par la compagnie Condor Ferries.

Le cabotage national

Le cabotage national enregistre une hausse de +12,10 %, soit +15 918 tonnes pour atteindre 147 491 tonnes. Ces échanges nationaux représentent 10,70 % du volume total du port contre 9,9 % en 2016. Ils sont constitués principalement d'engrais pour 116 770 tonnes, d'acide phosphorique et de lessive de soude pour 12 051 tonnes avec le port de **Bayonne**.

Les Pays-Bas

125 127 tonnes ont été échangées avec les ports de **Rotterdam**, **Terneuzen** ou **Dordrecht**. Il s'agit d'importations de drèches de maïs (61 337 tonnes), de potasse naturelle (16 999 tonnes) ou de compléments alimentaires du bétail (+13 806 tonnes).

Le Maroc

En 2017, les échanges avec le Maroc sont en hausse de +23,72 %, soit +17 844 tonnes. Il s'agit notamment d'entrées d'acide phosphorique pour 76 907 tonnes et de phosphate pour 7 820 tonnes en provenance des ports de **Safi**, **Casablanca et Jorf Lasfar**.

L'Espagne

Les échanges avec l'Espagne progressent également, +40,68 % soit +21 310 tonnes. Ils sont constitués principalement d'engrais pour 49 623 tonnes et de sel, 16 860 tonnes, en provenance de **Sagunto**, **Torrevieja et Aviles**.

La Lituanie

Le port de Saint-Malo et celui de **Klaipeda** ont échangé 60 727 tonnes. Il s'agit d'engrais et de bois.

La Russie

Les échanges avec la Russie sont en baisse de -6,2 %, soit -3 640 tonnes. Ils représentent 4 % du tonnage total. Le port de Saint-Malo a importé 32 768 tonnes de bois notamment du port d'**Arkhangelsk.**

Figure 36 : **Tonnages échangés par pays sur 5 ans**

	2013	2014	2015	2016	2017	En % du total 2017
Royaume Uni	431 141	414 399	469 074	323 922	305 537	22,16%
Jersey	О	0	6 360	117 142	160 734	11,66%
France	198 174	184 530	196 243	131 573	147 491	10,70%
Pays Bas	39 200	118 152	103 129	110 026	125 127	9,08%
Maroc	32 470	105 653	107 712	75 233	93 077	6,75%
Espagne	21 384	46 425	56 332	52 380	73 690	5,34%
Lituanie	50 559	83 051	68 278	42 512	60 727	4,40%
Russie	45 155	67 740	83 504	58 975	55 335	4,01%
Allemagne	71 319	77 047	68 464	50 959	51 915	3,77%
Belgique	143 556	98 864	78 232	76 524	43 020	3,12%
Ukraine	106 481	131 060	99 467	75 951	41 980	3,04%
Pologne	40 511	64 155	52 077	18 876	32 597	2,36%
Finlande	44 928	51 218	45 963	36 802	31 093	2,26%
Lettonie	33 842	22 825	30 976	46 073	29 608	2,15%
Estonie	8 898	0	0	5 380	24 405	1,77%
Bulgarie	О	21 734	5 182	5 250	18 016	1,31%
Algérie	25 058	16 192	4 525	36 130	16 879	1,22%
Guernesey	9 905	14 363	8 828	16 333	14 522	1,05%
Egypte	6 800	13 200	9 000	12 966	12 100	0,88%
Israël	0	2 502	31 008	10 800	10 005	0,73%
Tunisie	107 882	82 767	43 236	47 936	9 200	0,67%
Roumanie	9 434	35 599	11 683	5 370	6 287	0,46%
Suède	17 681	15 824	9 450	4 625	5 000	0,36%
Portugal	11 980	14 049	4 000	10 628	3 700	0,27%
Grèce	0	4 007	4 892	4 578	3 171	0,23%
Irlande	23 428	17 685	8 200	1 350	2 000	0,15%
Norvège	4 350	0	1 750	1 210	1 500	0,11%
Canada	3 500	0	0	0	0	0,00%
Colombie	О	0	3 500	0	0	0,00%
Danemark	О	0	4 100	0	0	0,00%
Italie	4 050	11 640	7 603	7 182	0	0,00%
Rép. Dominicaine	3 565	1 075	6 598	О	0	0,00%
Sénégal	7 202	0	0	0	0	0,00%
USA	0	0	1800	1 900	0	0,00%
Indéterminé	2 100	0	694	0	0	0,00%
Total	1 504 553	1 715 756	1 631 860	1 388 584	1 378 716	

4.5 Les postes à quai

Figure 37: Evolution du trafic par quai

Poste à quai	2016 (en tonnes)	2017 (en tonnes)	Evolution 2017 / 2016
Bassin Vauban	322 681	265 660	-17,67%
VAUBAN 1	0	210	-
V8 QUAI DES CORSAIRES	89 854	51 071	-43,16%
V9 QUAI DES CORSAIRES	195 618	177 136	-9,45%
V10 QUAI DES CORSAIRES	37 209	37 243	0,09%
Bassin Duguay Trouin	145 372	184 283	26,77%
DT12 QUAI DUGUAY-TROUIN	2 602	2 317	-10,94%
DT13 QUAI DUGUAY-TROUIN	0	0	-
DT17 QUAI DUGUAY-TROUIN	0	0	-
DT2/3 QUAI DUGUAY- TROUIN	7 497	0	-100,00%
DT3/4 QUAI DUGUAY- TROUIN	18 875	6 849	-63,71%
DT2 QUAI SURCOUF	11 798	7 534	-36,14%
DT3 QUAI SURCOUF	89 828	133 831	48,99%
DT4 QUAI SURCOUF	14 772	33 752	128,48%
Bassin BOUVET	8 904	4 964	-44,25%
BV4	8 904	4 964	-44,25%
BV5	0	0	-
BV7	0	0	-
Bassin Jacques Cartier	505 164	514 248	1,80%
JACQUES CARTIER 1	243 169	233 249	-4,08%
JACQUES CARTIER 2	192 960	175 675	-8,96%
JACQUES CARTIER 3	10 773	24 089	123,60%
JACQUES CARTIER 4	58 263	81 235	39,43%
Terminal ferry	406 733	409 562	0,70%
RAMPE 1	4 165	5 520	32,53%
RAMPE 2	402 568	404 042	0,37%
Total	1 388 854	1 378 717	-0,73%

2016 (nombre d'escales commerciales)	2017 (nombre d'escales commerciales)	Evolution 2017 / 2016
99	135	36,36%
5	24	380,00%
39	32	-17,95%
14	47	14,63% 128,57%
69	32	34,78%
	93	140,00%
5 0	12	140,00%
2		50,00%
	3	
3	0	-100,00%
6	3	-50,00%
7	5	-28,57%
35	48	37,14%
11	21	90,91%
8	4	-50,00%
7	3	-57,14%
0	1	-
1	0	-100,00%
180	201	11,67%
59	63	6,78%
65	66	1,54%
5	9	80,00%
51	63	23,53%
1000	906	-9,40%
33	56	69,70%
967	850	-12,10%
1 356	1 339	-1,25%

Le port de commerce de Saint-Malo fonctionne essentiellement avec trois quais :

- > le **quai Chateaubriand** (bassin Jacques Cartier)
- > le **quai des Corsaires** (bassin Vauban)
- > le **quai Surcouf** (bassin Duguay Trouin)

Ces quais accueillent tous types de trafics.

4.6 Les passagers

En 2017, le trafic passagers est en recul de -2,5 %, soit -28 310 avec 1 099 882 personnes transportées.

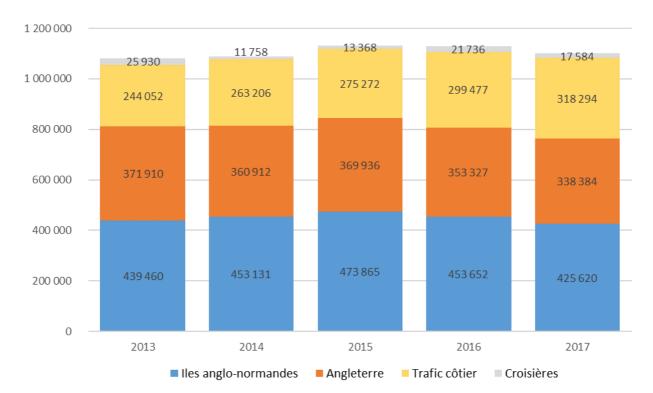


Figure 38 : Evolution du nombre total de passagers sur 5 ans

Sur les **îles anglo-normandes**, le nombre de passagers transportés diminue de -6,18 %, soit -28 032 passagers. C'est la baisse la plus importante.

Concernant les liaisons vers l'**Angleterre**, le nombre de passagers recule de -4,23 %, soit -14 943 passagers.

Ces liaisons sont opérées par les compagnies Brittany Ferries et Condor Ferries. Elles assurent les liaisons vers l'Angleterre et les îles anglo-normandes.

80% des passagers accueillis sur les bateaux de la compagnie maritime bretonne **Brittany Ferries** du transmanche sont des Anglais. Au cours de l'exercice 2016-2017, le trafic a baissé de -5 % sur le transmanche, mais il a augmenté de +5 % sur les lignes vers l'Espagne et l'Irlande. Le repli global est donc de -3 % pour un total de 2,3 millions de passagers. La dévaluation de la livre sterling, passée en quelques mois de 1,35 à 1,11 euro, pèse sur le trafic et sur les comptes de Brittany Ferries.

Condor Ferries propose des services maritimes avec 4 navires entre la France, Jersey, Guernesey et les Iles Anglo-Normandes. La flotte est constituée de deux navires à grande vitesse, d'un ferry de type RoPax et d'un autre de type RoPa.

Le point sur : l'impact du Brexit dans les ports

La sortie de la Grande-Bretagne de l'Union européenne est forcément maritime pour un pays insulaire. Annoncé pour mars 2019, le Brexit produit pour l'instant des effets limités. Le PIB du pays s'est accru de +1,8 % l'an dernier, la chute de la livre n'a pas réduit les échanges dans leur globalité.

L'activité ferry et ro-ro reflète la situation britannique. Côté passagers, pour l'ensemble de la Grande-Bretagne, le nombre de voyageurs internationaux a reculé de -2 %, à 19,5 millions de passagers.

Pour le fret, Douvres est quasiment stable avec 10 000 unités de plus et stabilise son trafic autour des 2,6 millions de camions.

Du côté français, la réduction des tensions à Calais a profité au passage le plus court aux dépens de Dunkerque. Zeebrugge a annoncé la même stabilité (+0,4 %), contrairement aux ports néerlandais qui enregistrent une augmentation des exportations britanniques.

Les différents ports normands affichent des chiffres contrastés, le fret reculant à Dieppe (-7 %) et au Havre (-8 %), alors qu'il progresse à Caen (+3,5 %), Cherbourg (+7,7 %) et à Saint-Malo (+5,6 %).

Le taux de change dégradé affecte néanmoins le pouvoir d'achat des Britanniques et leur mobilité vers le continent. Le recul des passagers est valable dans tous les ports français, de Roscoff à Dunkerque, avec un recul global de -3 %. A Calais, si les véhicules de passagers sont stables, les bus de tourisme reculent de -8%.

L'ensemble du **trafic côtier** utilisant l'avant-port de Saint Malo (sortie en mer, visite des îles, traversée Dinard - Saint-Malo, Cap Fréhel, etc...) affiche une hausse de +6,28 % (+18 817 passagers).



En 2017, les **croisiéristes** représentent 1,6 % du nombre de passagers. Le port de Saint-Malo a accueilli moins de croisiéristes, -28 310 passagers, pourtant le nombre d'escales a progressé de 29 à 31 escales en 2017.

V. Le port de commerce de Roscoff

Le port de Roscoff enregistre une **baisse de -3,25** % soit -15 364 tonnes et termine l'année avec un total de **457 751 tonnes de marchandises** traitées.

Cette diminution est due à la baisse du trafic de marchandises embarquées sur ferries -5,56 % (-22 528 tonnes).

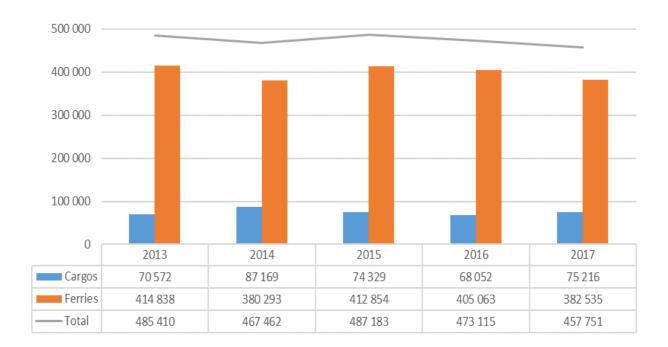


Figure 39: Evolution du tonnage annuel



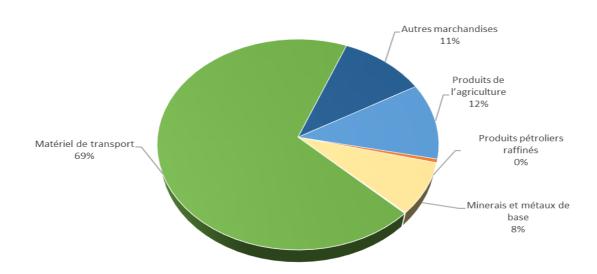
5.1 Le détail des marchandises

La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandises, conformément à la nomenclature statistique (NST), donne les résultats suivants :

Figure 40 : Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

Code NST	DESIGNATION NST	2016	2017	Evolution 2017/2016
1 et 4	Produits de l'agriculture	85 420	53 253	-37,66%
07	Produits pétroliers raffinés	3 492	2 500	-28,41%
03, 09 et 10	Minerais et métaux de base	32 650	37 451	14,71%
08	Produits chimiques et engrais	1 485	424	-71,43%
06	Bois	1 050	137	-86,95%
11,12,16	Matériel de transport	333 420	314 935	-5,54%
13,17,18,20	Autres marchandises	15 599	48 846	213,13%
	TOTAL	473 115	457 547	-3,29%

Figure 41 : Répartition des tonnages par types de marchandises



Le trafic de marchandises sur cargos est en hausse de +10,53 %, soit +7 164 tonnes. Le tonnage de **céréales** et d'**aliments pour animaux** augmente en raison de la réouverture de l'usine d'approvisionnement en **drèche de maïs** de Rotterdam, après une fermeture de l'usine durant 6 mois en 2016.



5.2 Le trafic sur ferries

Le nombre de passagers sur la ligne Roscoff **Plymouth** est en recul de -1,31 %, soit -4 821 passagers.

L'activité vers l'**Irlande**, entre avril et octobre, se traduit par un nombre de passagers en légère augmentation, avec 152 212 passagers +1,08 %.

Ces traversées sont opérées par Brittany Ferries et par Irish Ferries.

Irish Ferries est une compagnie maritime irlandaise opérant entre l'Irlande, la France et la Grande-Bretagne. Depuis Roscoff, il est possible de rejoindre Rosslare et Cork à bord du ferry Oscar Wilde.

Le nombre de passagers à destination de **Bilbao** et transporté par Brittany Ferries est stable (+0,43 %).



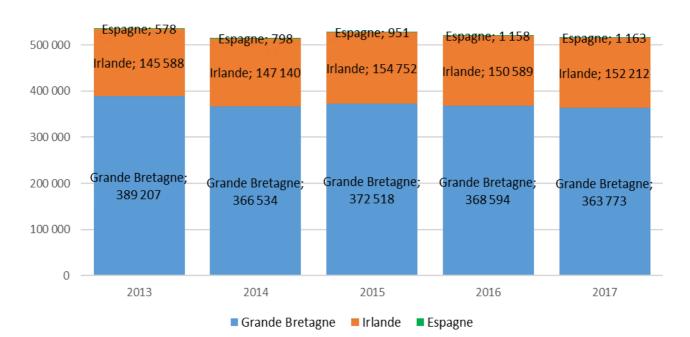
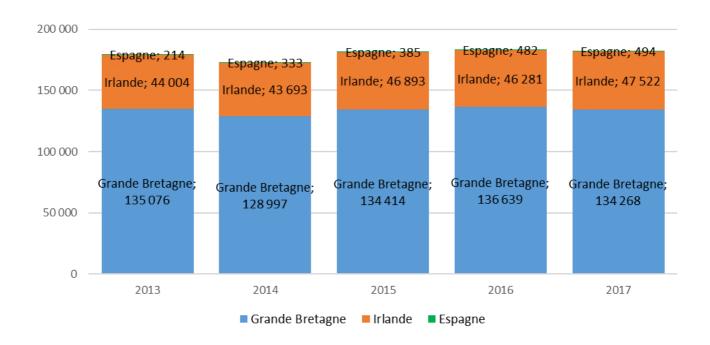


Figure 42: Evolution du nombre total de passagers sur 5 ans

Figure 43: Evolution du nombre total de véhicules sur 5 ans



VII. Le port de commerce du Légué

Le port du Légué enregistre une **baisse de -7 %**, soit -22 201 tonnes et termine l'année avec un total de **281 651 tonnes de marchandises** traitées.

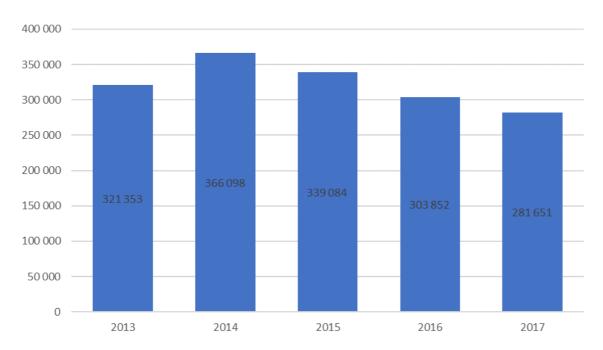


Figure 44: Evolution du tonnage annuel

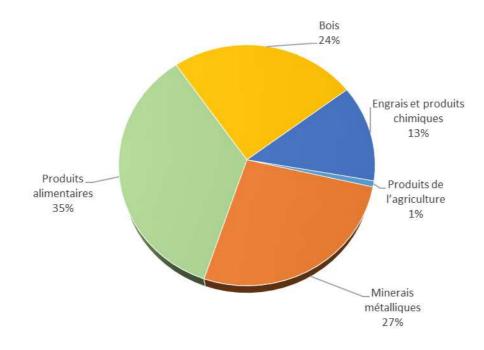


La décomposition du trafic en grandes catégories de marchandises, conformément à la nomenclature statistique (NST), donne les résultats suivants :

Figure 45 : Répartition et évolution des tonnages par types de marchandises

Code NST	DESIGNATION NST	2016	2017
1	Produits de l'agriculture	0	2 300
3	Minerais métalliques et autres produits d'extraction	77 172	74 894
4	Produits alimentaires	127 981	98 843
6	Bois et produits du bois	63 296	69 018
8	Engrais et produits chimiques	30 813	36 596
12	Matériel de transport	2 000	0
14	Matières premières secondaires	2 590	0
	TOTAL	303 852	281 651

Figure 46 : **Répartition des tonnages par types de marchandises**



Les importations de **vrac agroalimentaire** et de **bois** constituent l'essentiel du trafic du port du Légué.

LE PORT DE COMMERCE DU LÉGUÉ

De nombreuses coopératives agricoles sont en effet situées dans l'hinterland du port du Légué : le Gouessant, Cooperl Arc Atlantique, Coopérative Garun Paysanne.

Les volumes d'aliments commercialisés par **Le Gouessant** en 2017 se maintiennent à 828 000 tonnes. Pour la première fois depuis 2010, le Groupe coopératif a repris des parts de marché au cours du dernier trimestre, dans un contexte de baisse structurelle de 2 %. En 2017, la production d'aliments biologiques a poursuivi son développement. Le volume d'aliments bio fabriqués par le groupe a ainsi progressé de près de 20 %. Si la volaille représente toujours la plus grosse part du volume, les autres espèces (ruminants, porcs) se développent également.

En 2017, Le Gouessant a réalisé un chiffre d'affaires de 510 millions € et dégagé un résultat net de 11,5 millions €, avec 4 000 adhérents et 730 salariés.

Le **bois** importé au port du Légué est à destination du groupe Rose.

Le groupe **Rose** basé à Lamballe a été créé en 1949, à Saint-Gouéno. Spécialisé et reconnu dans la construction bois, le groupe emploie aujourd'hui 240 salariés : 155 dans la filiale industrie et 85 dans la branche charpente. Chez Rose industrie, il faut inclure les 90 employés, qui travaillent à Puidukoda, une raboterie, rachetée fin 2013, dans le sud de l'Estonie. Et localement, 65 personnes font valoir un savoir-faire derrière les murs de Protac, dans la zone de Lanjouan. Séchage, usinage et traitement du bois sont au cœur de l'activité.



SOURCES

Gedour

CCI Métropolitaine de Brest Ouest

CCI Saint-Malo Fougères

CCI du Morbihan

CCI de Morlaix

CCI de Saint-Brieuc

Mer et Marine

Le Journal de la Marine Marchande

Le Marin

Le Télégramme

Ouest-France

Chambre d'Agriculture de Bretagne

Cellule Economique de Bretagne

ISEMAR

L'Usine Nouvelle

www.lesechos.fr

Ifremer

www.lantenne.com

Syndicat National de l'Industrie de la Nutrition Animale

Ministère de l'agriculture et de l'alimentation (agreste)

Ministère de la Transistion Écologique et Solidaire

Union des Ports de France



Direction des Ports, Aéroports et du Fret Service Prospective et Développement Durable La chargée de la prospective et de l'innovation Clarisse CERTENAIS

 $Contact: \underline{http://ports.bretagne.bzh}$