

RAPPORTS

Direction générale des
infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des services de
transports

Sous-direction des ports
et des voies navigables

Bureau de l'analyse
économique des
transports fluviaux et
maritimes et des ports

Décembre 2012

Bilan annuel des ports et des voies navigables

Résultats 2011



© Laurent Mignaux/METL-MEDDE

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie



Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	02/01/13	

Affaire suivie par

Jérôme MEYER - Bureau de l'analyse économique des transports fluviaux et maritimes et des ports

Tél. : 01 40 81 73 43 / Fax : 01 40 81 72 90

Courriel : jerome-a.meyer@developpement-durable.gouv.fr

Rédacteur

Lotfi BENMESSAOUD - Bureau de l'analyse économique des transports fluviaux et maritimes et des ports

Rellecteur

Jérôme MEYER - Bureau de l'analyse économique des transports fluviaux et maritimes et des ports

Référence internet

<http://www.developpement-durable.gouv.fr/-Bilan-annuel-du-traffic-portuaire-.html>

SOMMAIRE

SYNTHÈSE DES TRAFICS DE L'ENSEMBLE DES PORTS FRANÇAIS EN 2011 ...4

1 - TRAFICS DE MARCHANDISES DES PORTS MARITIMES MÉTROPOLITAINS. 5

1.1 - Ensemble des ports maritimes métropolitains.....	5
1.1.1 - Total des trafics et évolutions	5
1.1.2 - Analyse par conditionnement.....	8
1.2 - Trafics de marchandises des Grands ports maritimes métropolitains en 2011 : 276 millions de tonnes (+0,8%).....	10
1.3 - Trafics de marchandises des ports décentralisés.....	18
1.4 - Comparaisons européennes.....	20

2 - TRAFICS DES PORTS DES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER.....30

2.1 - Trafics de marchandises.....	30
2.2 - Trafics de passagers.....	32

3 - TRAFICS DE PASSAGERS DES PORTS MÉTROPOLITAINS.....33

4 - TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES.....35

4.1 - Trafic fluvial sur le territoire national.....	35
4.2 - Analyse du trafic fluvial par nature de marchandise (en t.km).....	36
4.3 - Evolution du trafic fluvial conteneurisé (en nombre d'EVP).....	37
4.4 - La flotte fluviale de transport de marchandises.....	37

Synthèse des trafics de l'ensemble des ports français¹ en 2011

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	362,4	364,8	0,7%
Vracs liquides	157,1	160,9	2,4%
Vracs solides	80,2	78,6	-1,9%
Marchandises diverses	125,1	125,2	0,1%
<i>dont conteneurs</i>	43,9	43,4	-1,2%

L'année 2011 a vu l'ensemble des ports français (métropolitains et d'outre-mer) réaliser un trafic total de 364,8 Mt, en légère hausse par rapport à 2010 (+0,7%).

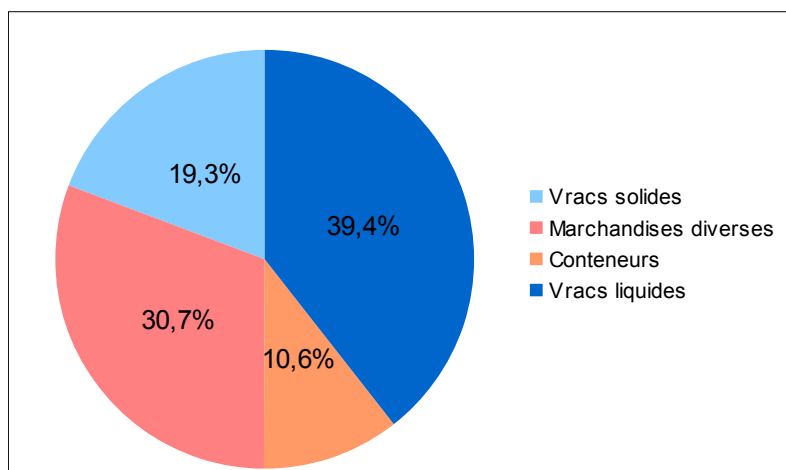


Illustration 1 : Répartition par type de marchandises dans les ports français en 2011

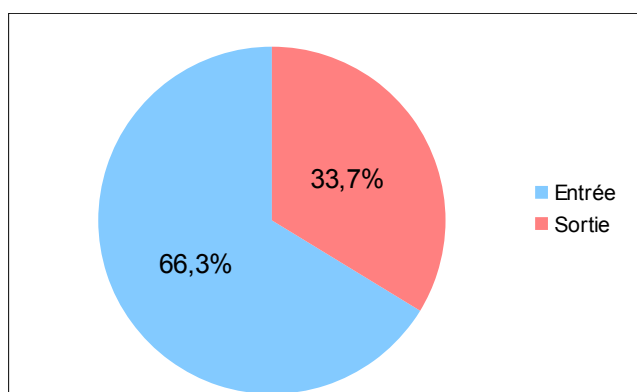


Illustration 2 : Répartition en entrée/sortie des trafics de marchandises dans les ports français en 2011

1 Se référer aux parties 1.1.1 et 2. de ce document dans lesquelles figurent la liste des ports français métropolitains et d'outre-mer considérés dans le périmètre d'analyse (notes de bas de pages).

1 - Trafics de marchandises des ports maritimes métropolitains

1.1 - Ensemble des ports maritimes métropolitains

1.1.1 - Total des trafics et évolutions

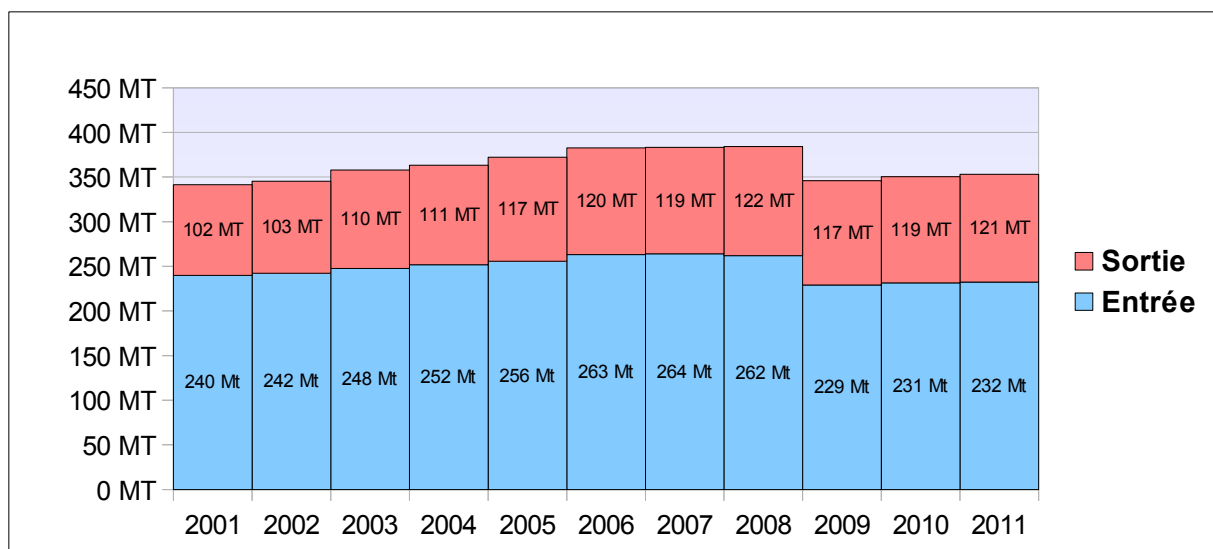


Illustration 3 : Trafic total des ports métropolitains entre 2001 et 2011 (en million de tonnes)

Avec un trafic global en 2011 de **352,9 Mt** (hors avitaillement), les ports métropolitains français² voient leurs échanges progresser légèrement par rapport à 2010 (+0,7%).

Après une période 2002-2006 marquée par une croissance régulière des trafics, avec +3% de taux de croissance annuel moyen, le ralentissement global de l'activité des ports métropolitains français observé depuis 2007 s'accroît en 2009, en raison notamment des conséquences de la crise économique sur les échanges internationaux, dont le fléchissement a impacté le bilan annuel. Les trafics atteints en 2010 et 2011 montrent une très légère reprise dans un contexte de faible croissance économique en Europe.

La hausse des trafics est plus importante pour les trafics débarqués (+1,2%) que pour les trafics embarqués (+0,5%). Le trafic total en 2011 est inférieur à celui observé en 2003 (358Mt).

Le trafic des Grands ports maritimes (276 Mt) est en hausse de 0,8% par rapport à 2010, les autres ports métropolitains affichant une progression moindre de leurs échanges (+0,4%).

² Sont considérés dans ce document les sept Grands ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes Saint-Nazaire, Rouen ; trente-sept ports de France métropolitaine : Ajaccio, Bastia, Bayonne, Bonifacio, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen, Calais, Calvi, Cherbourg, Dieppe, Douarnenez, Fécamp, Granville, L'Île-Rousse, Landerneau, Le Légué (Saint-Brieuc), Le Tréport, Les Sables-d'Olonne, Lézardrieux, Lorient, Pontrieux, Port-Joinville (L'Île-d'Yeu), Port-la-Nouvelle, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Propriano, Quimper, Redon, Rochefort, Roscoff, Saint-Malo, Sète, Tonnay-Charente, Toulon, Tréguier, Vannes.

Trafic de marchandises par catégorie Tonnage brut Année 2011

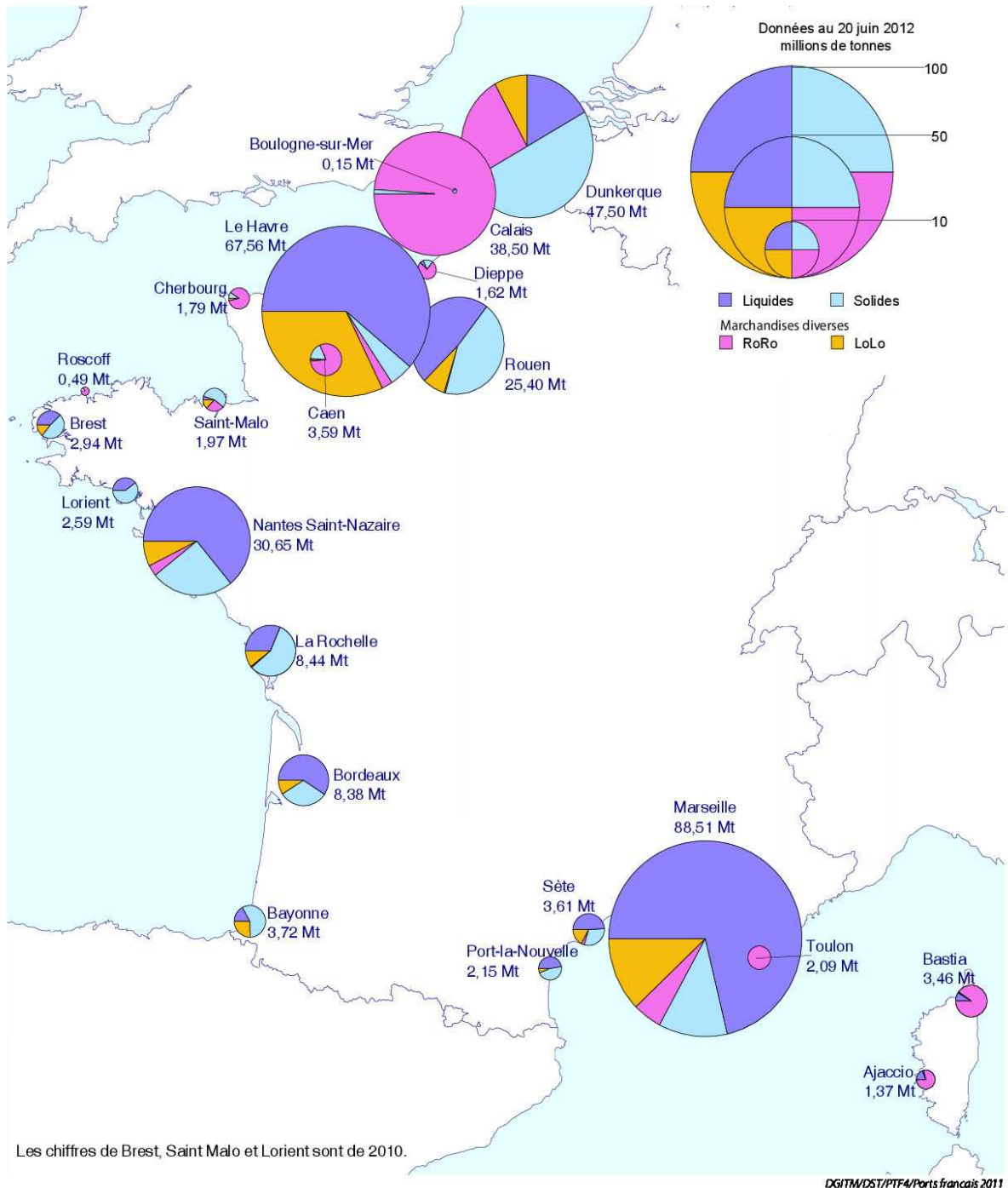


Illustration 4 : Trafic total brut de marchandises par catégorie des ports français métropolitains en 2011 (en million de tonnes)

Traffic³ des ports métropolitains français en 2011 par type de marchandises

Trafic 2011 (en million de tonnes)	Vracs liquides	dont produits pétroliers	Vracs solides	Marchandises diverses	dont conteneurs	Total marchandises
DUNKERQUE	8,1	6,2	23,8	15,7	2,4	47,5
CALAIS	0,0	0,0	0,4	38,0	0,0	38,5
BOULOGNE-SUR-MER	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,1
DIEPPE	0,1	0,0	0,3	1,2	0,0	1,6
LE HAVRE	41,4	39,7	3,1	23,1	21,7	67,6
ROUEN	12,2	9,2	11,1	2,1	1,0	25,4
CAEN-OUISTREHAM	0,0	0,0	0,6	2,9	0,0	3,6
CHERBOURG	0,0	0,0	0,2	1,6	0,0	1,8
SAINT-MALO	0,1	0,0	1,0	0,8	0,0	1,8
BREST	1,0	0,8	1,6	0,5	0,5	3,0
LORIENT	0,9	0,9	1,6	0,1	0,0	2,6
NANTES-SAINT-NAZAIRE	19,7	18,6	7,7	3,3	1,9	30,7
LA ROCHELLE	2,6	2,5	4,8	1,0	0,1	8,4
BORDEAUX	5,0	4,2	2,6	0,8	0,6	8,4
BAYONNE	0,6	0,2	2,1	0,9	0,0	3,7
PORT-LA-NOUVELLE	1,0	1,0	1,0	0,1	0,0	2,1
SETE	1,8	1,3	1,1	0,7	0,2	3,6
MARSEILLE	62,7	59,4	9,8	15,6	9,3	88,1
TOULON	0,0	0,0	0,0	2,1	0,0	2,1
BASTIA	0,3	0,3	0,0	3,1	0,0	3,5
AJACCIO	0,3	0,3	0,0	1,1	0,0	1,4
Autres ports	0,2	0,1	3,0	4,2	0,1	7,4

Trafic des ports métropolitains	157,8	144,7	75,9	119,1	37,7	352,9
Trafic des GPM	151,5	139,8	62,9	61,5	36,9	276,0
Trafic des autres ports	6,3	4,9	13,0	57,6	0,8	76,9

Evolution entre 2010 et 2011 en %						
Trafic des ports métropolitains	2,7%	2,6%	-2,2%	0,0%	-1,6%	0,7%
Trafic des GPM	3,2%	2,9%	-4,1%	0,3%	-2,2%	0,8%
Trafic des autres ports	-7,4%	-5,4%	8,1%	-0,2%	41,1%	0,4%

Trafic 2010 (en millions de tonnes)						
Trafic des ports métropolitains	153,7	141,1	77,6	119,1	38,3	350,4
Trafic des GPM	146,9	135,8	65,6	61,4	37,8	273,9

Tableau 1 : Trafics des ports français métropolitains par type de marchandises en 2011 (en million de tonnes)

3 Trafics définitifs source DGITM. Les ports d'Ajaccio, de Brest, de Saint-Malo et de Lorient n'ayant pas transmis de données à la DGITM, les trafics 2011 de ces ports sont estimés.

1.1.2 - Analyse par conditionnement

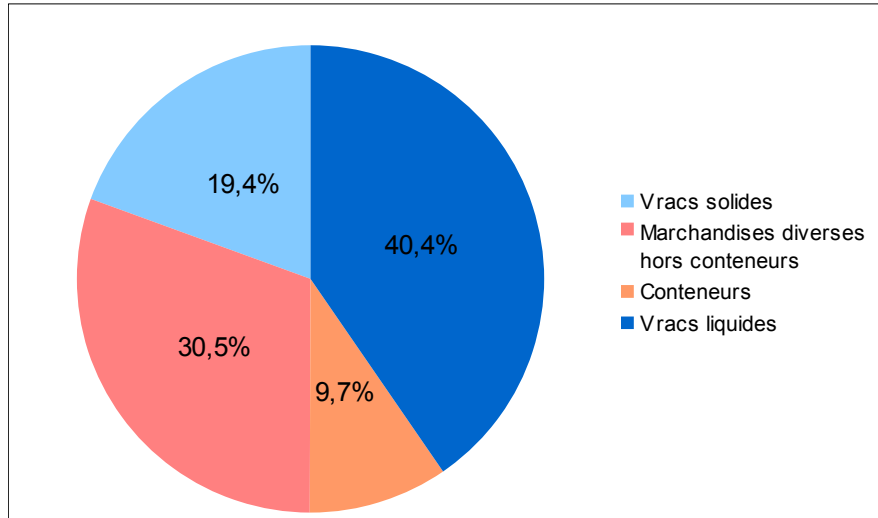
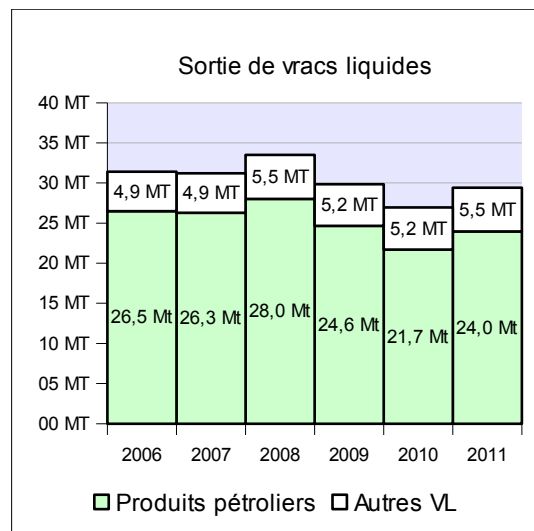
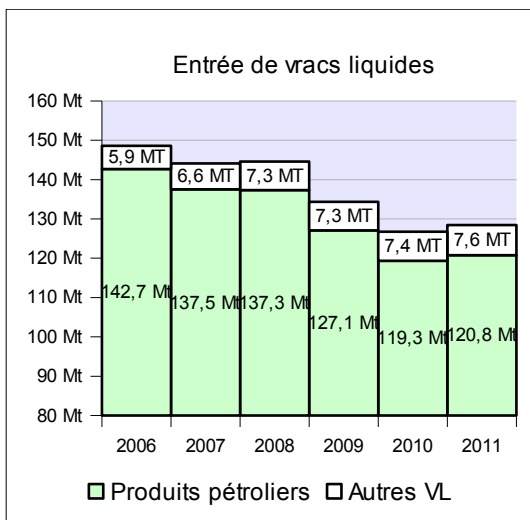


Illustration 5 : Répartition par type de marchandises dans les ports français métropolitains en 2011

Les échanges de **vracs liquides** qui représentent, avec 157,8 Mt, près de la moitié des tonnages traités par les ports métropolitains, sont en hausse par rapport à 2010 (+2,7%).

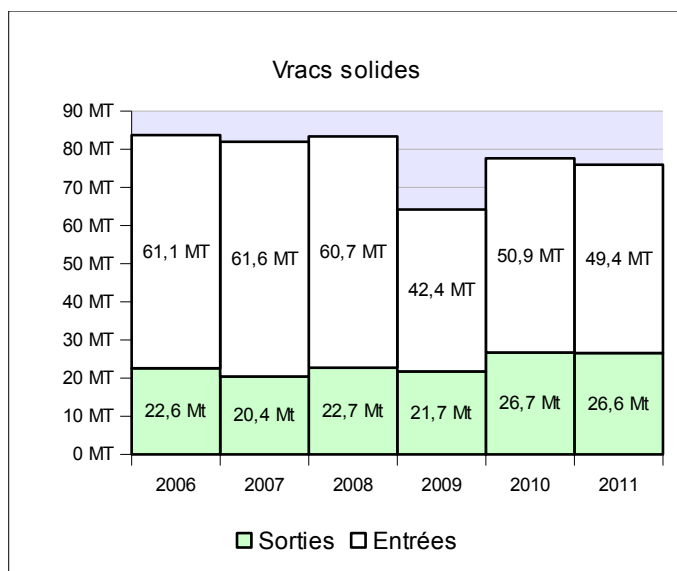
Les trafics d'hydrocarbures (plus de 90% des vracs liquides) augmentent de +2,6%, tandis que les entrées de pétrole brut et de produits pétroliers raffinés progressent de respectivement +1,4% et +1,3%.

Les importations de gaz énergétique sont bien orientées (+3,3%).



Les trafics de **vracs solides** (75,9 Mt) se contractent en 2011 (-2%). Les réceptions de charbon et de minerai dans les ports métropolitains français reculent respectivement de -13,3% et -1,3%. En revanche, les expéditions sont très dynamiques (respectivement +33,2% et +27,8%).

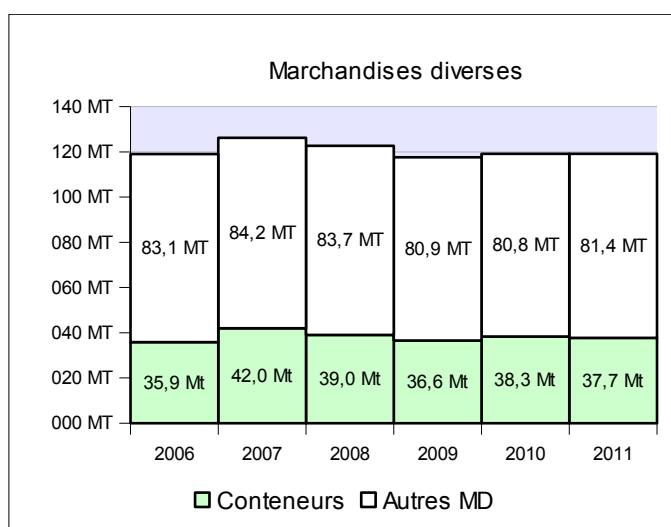
Les expéditions de céréales (-5% après une année 2010 record) et les importations d'engrais (-14,6%) et de nourriture animale (-4,1%) sont en repli, et ont un impact sur le bilan global de la filière à la baisse.



Avec 119,1 Mt, les trafics de **marchandises diverses** sont stables par rapport à 2010.

Les trafics conteneurisés, qui représentent près du tiers des marchandises diverses, se contractent (-1,6%), dans un contexte économique pourtant favorable à la reprise des trafics au regard des taux de croissance observés dans les autres ports européens.

Le secteur des marchandises diverses conventionnelles est en forte baisse (-22,7%) à l'inverse du roulier en progression de +3%.



1.2 - Trafics de marchandises des Grands ports maritimes métropolitains en 2011 : 276 millions de tonnes (+0,8%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	273,9	276,0	0,8%
Vracs liquides	146,9	151,5	3,2%
Vracs solides	65,6	62,9	-4,1%
Marchandises diverses	61,4	61,5	0,3%
<i>dont conteneurs</i>	37,8	36,9	-2,2%

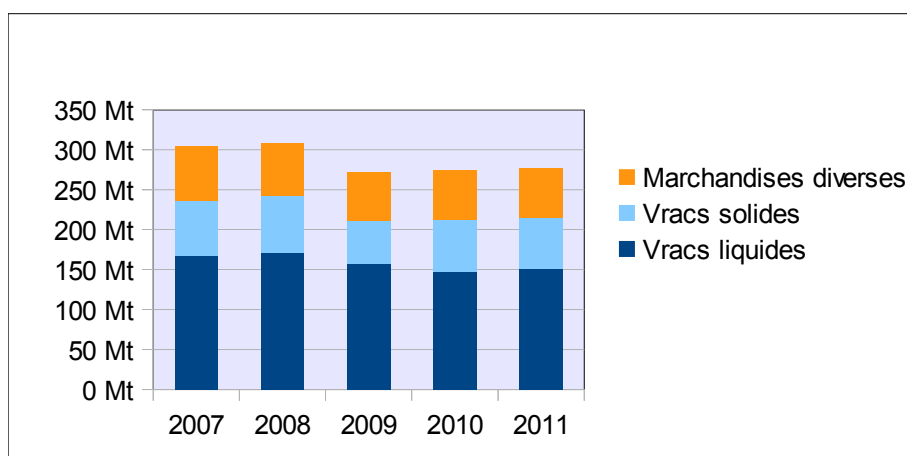


Illustration 6 : Evolution du trafic de l'ensemble des GPM entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Les Grands ports maritimes français métropolitains, qui établissent un total de 276 Mt, voient leurs trafics progresser très légèrement en 2011 (+0,8 %).

L'année 2011 est principalement marquée par l'achèvement de la réforme portuaire adoptée en 2008 et un contexte économique mondial défavorable, ayant un impact sur les trafics réalisés.

Les entrées et sorties de marchandises sont en hausse de +0,5% et de 1,5% respectivement.

Les trafics de marchandises diverses sont stables, malgré le recul des trafics conteneurisés (-2,2%), qui représentent les deux tiers de ce trafic. Les trafics de vracs liquides sont en hausse par rapport à 2010 (+3,2%), tandis que les échanges de vracs solides se contractent (-4,1%).

La hausse du trafic total en 2011 est notamment soutenue par la croissance des trafics réalisés à Dunkerque (+11,2%) et à Marseille (+2,4%).

GPM de Dunkerque : 47,5 millions de tonnes (+11,2 %)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	42,7	47,5	11,2%
Vracs liquides	5,6	8,1	44,0%
Vracs solides	22,7	23,8	4,8%
Marchandises diverses	14,4	15,7	8,7%
<i>dont conteneurs</i>	1,9	2,4	25,3%

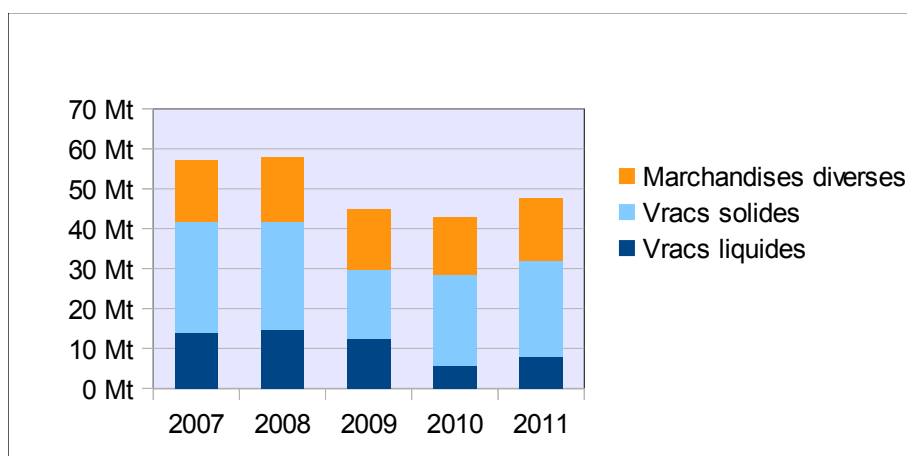


Illustration 7 : Evolution du trafic du GPM de Dunkerque entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Le Grand port maritime de Dunkerque voit ses trafics nettement progresser en 2011 (+11,2%), atteignant un trafic total de 47,5 Mt.

Le secteur des vracs liquides est en forte hausse (+44%), soutenu par la croissance des importations et des exportations de produits pétroliers raffinés (respectivement de +25% et de +135%). La mise en place de l'activité de stockage de l'Établissement des Flandres de Total explique notamment la hausse de trafic observé.

Les trafics de vracs solides sont également en hausse (+4,8%), principalement en raison de la bonne tenue des entrées de charbon (+13,5%), qui profitent de l'augmentation des trafics transbordés à destination du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de la Pologne. Les expéditions de céréales, marquées par une campagne 2011 record, poursuivent leur progression (+20,2%). Malgré un contexte européen difficile et l'arrêt provisoire des hauts-fourneaux de Lorraine, les entrées de minerai restent stables (-0,3%).

L'augmentation des échanges de marchandises diverses (+8,7%) participe à la croissance des trafics du GPM de Dunkerque, sous l'effet d'un secteur conteneurisé très dynamique (+25,3%).

GPM du Havre : 67,6 millions de tonnes (-3,8%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	70,2	67,6	-3,8%
Vracs liquides	42,4	41,4	-2,4%
Vracs solides	3,4	3,1	-10,0%
Marchandises diverses	24,4	23,1	-5,4%
<i>dont conteneurs</i>	23,0	21,7	-6,1%

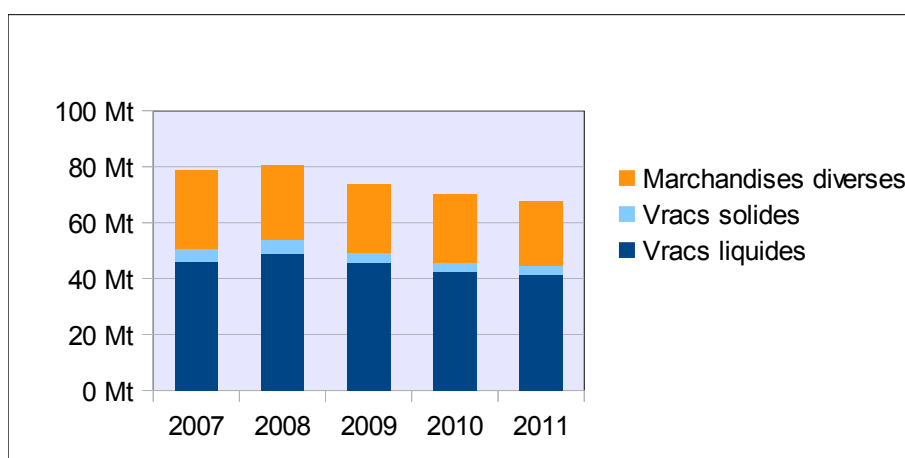


Illustration 8 : Evolution du trafic du GPM du Havre entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Le Grand port maritime du Havre enregistre un trafic total de 67,6 Mt en 2011, en baisse par rapport à l'année précédente (-3,8%). Malgré une troisième année consécutive en repli, la reprise amorcée au second semestre 2011 (+4%) semble toutefois offrir des perspectives encourageantes pour 2012.

Les trafics de vracs liquides, qui représentent 60% du trafic total, reculent de -2,4%. Cette baisse résulte de la diminution des entrées de pétrole brut et des échanges de produits pétroliers raffinés dans des proportions similaires (-2,5%).

Le secteur des marchandises conteneurisées, qui concentre près de 90% des trafics de marchandises diverses, enregistre une baisse de -6,1% en 2011, en raison de la chute des transbordements vers les ports européens du Range Nord. Malgré un contexte social difficile, le GPM du Havre a vu ses trafics à destination de l'hinterland se stabiliser en 2011 (1,85 millions d'EVP). Le trafic roulier bénéficie quant à lui d'un agrandissement de la surface du centre roulier (+10 ha) pour progresser de +6,5%.

Avec un trafic total de 3,1 Mt, les trafics de vracs solides sont en net repli (-10%). La bonne tenue des autres vracs solides (+33%) ne parvient pas à compenser la chute des trafics de charbons (-36,7%).

GPM de Rouen : 25,4 millions de tonnes (-4,8%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	26,7	25,4	-4,8%
Vracs liquides	12,5	12,2	-2,5%
Vracs solides	12,1	11,1	-8,5%
Marchandises diverses	2,1	2,1	2,2%
<i>dont conteneurs</i>	1,1	1,0	-4,2%

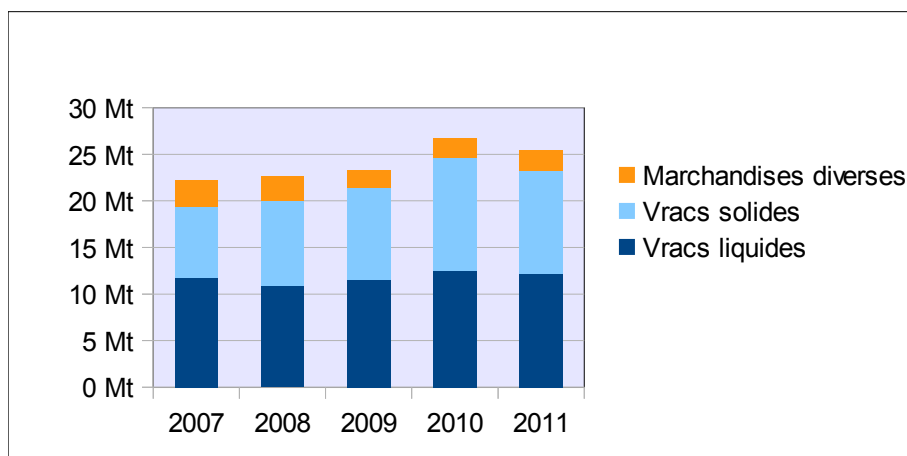


Illustration 9 : Evolution du trafic du GPM de Rouen entre 2007 et 2011

Avec 25,4 Mt, le Grand port maritime de Rouen voit ses trafics se contracter par rapport à 2010 (-4,8%), qui constituait toutefois une année record.

Pénalisés par la baisse des importations de produits raffinés (-10%), les échanges de vracs liquides diminuent de -2,5%.

Avec 7,4 Mt, les expéditions de céréales dépassent leur niveau de 2009. La baisse observée en 2011 (-17%) s'explique par le caractère exceptionnel de l'année 2010, au cours de laquelle le GPM de Rouen a profité de l'absence des pays exportateurs de la Mer noire sur ce marché spécifique pour réaliser un score historique (+30% par rapport à 2009).

Le retour à une situation normale explique de fait la baisse des vracs solides en 2011 (-8,5%), en dépit de la bonne tenue du secteur des granulats.

Malgré le recul de l'activité conteneur (-4,2%), le secteur des marchandises diverses reste bien orienté (+2,2%). La croissance du secteur conventionnel (+15,6%), et plus particulièrement des produits métallurgiques, contribue au bon résultat global.

GPM de Nantes Saint-Nazaire : 30,7 millions de tonnes (- 1,4%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	31,1	30,7	-1,4%
Vracs liquides	20,2	19,7	-2,5%
Vracs solides	8,1	7,7	-5,4%
Marchandises diverses	2,8	3,3	18,1%
<i>dont conteneurs</i>	1,8	1,9	7,2%

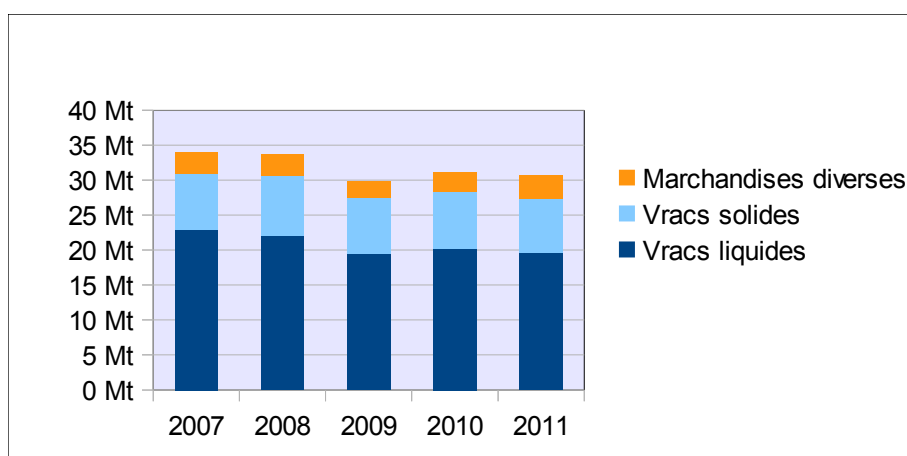


Illustration 10 : Evolution du trafic du GPM de Nantes-Saint-Nazaire entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Le Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire voit son trafic total diminuer de -1,4% en 2011 pour s'établir à 30,7 Mt.

En dépit de la hausse des trafics de pétrole brut (+5,3%), les échanges de vracs liquides affichent une baisse de -2,5%. Le net recul des flux de gaz énergétiques (- 21,5%) impacte le bilan global du secteur. Les trafics de produits pétroliers raffinés sont stables (+0,4%), tandis que les autres vracs liquides (principalement issus des filières agroalimentaires et chimiques) sont bien orientés (+10%) .

Les échanges de vracs solides sont en repli (-6,8%), sous l'effet conjugué de la baisse des trafics de charbon et de nourritures animales (respectivement de -3,9% et de -14,1%).

Les expéditions de céréales sont toutefois en hausse de +2%.

Enfin, l'excellent résultat affiché par le secteur des marchandises diverses en 2011 (+18,1%) résulte d'une part de la croissance des trafics de conteneurs (+7,2%) et d'autre part de la très forte progression du secteur roulier (+108%). Celle-ci s'explique notamment par l'importance des trafics enregistrés sur l'autoroute de la mer reliant Montoir et Gijon, qui ont dépassé les prévisions de l'armateur LD Lines.

GPM de La Rochelle : 8,4 millions de tonnes (0,1%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	8,4	8,4	0,1%
Vracs liquides	2,7	2,6	-1,5%
Vracs solides	4,8	4,8	0,8%
Marchandises diverses	0,9	1,0	1,6%
<i>dont conteneurs</i>	0,1	0,1	3,0%

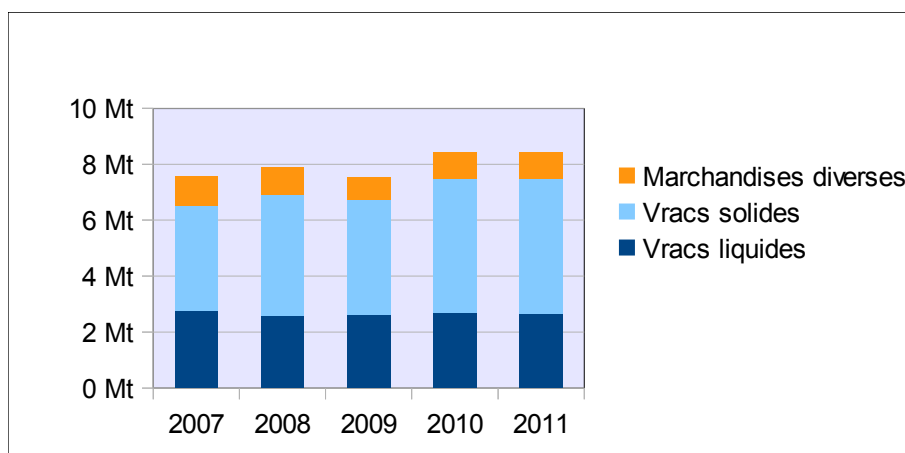


Illustration 11 : Evolution du trafic du GPM de La Rochelle entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Stable par rapport à 2010 (0,1%), l'année 2011 s'est soldée par un trafic total de 8,4 millions de tonnes pour le Grand port maritime de La Rochelle.

La forte baisse des entrées de gaz énergétiques (-42%) explique le bilan négatif affiché par la filière des vracs liquides cette année, en diminution de -1,5% par rapport à 2010.

Les entrées de produits pétroliers raffinés, qui représentent plus de 90% du secteur et bien qu'en très légère hausse (+0,6%), ne parviennent pas à inverser la tendance.

Le secteur des vracs solides se maintient en 2011 (+0,8%), malgré la baisse des expéditions de céréales (-1,6%). Le dynamisme des échanges de nourriture animale (+48%) et des autres vracs solides (+33%) contribue au bilan globalement positif de la filière.

Les trafics de marchandises diverses et de conteneurs progressent respectivement de 1,6% et de 3%.

GPM de Bordeaux : 8,4 millions de tonnes (-3,9%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	8,7	8,4	-3,9%
Vracs liquides	5,2	5,0	-4,9%
Vracs solides	2,6	2,6	0,0%
Marchandises diverses	0,9	0,8	-10,4%
<i>dont conteneurs</i>	0,6	0,6	-1,2%

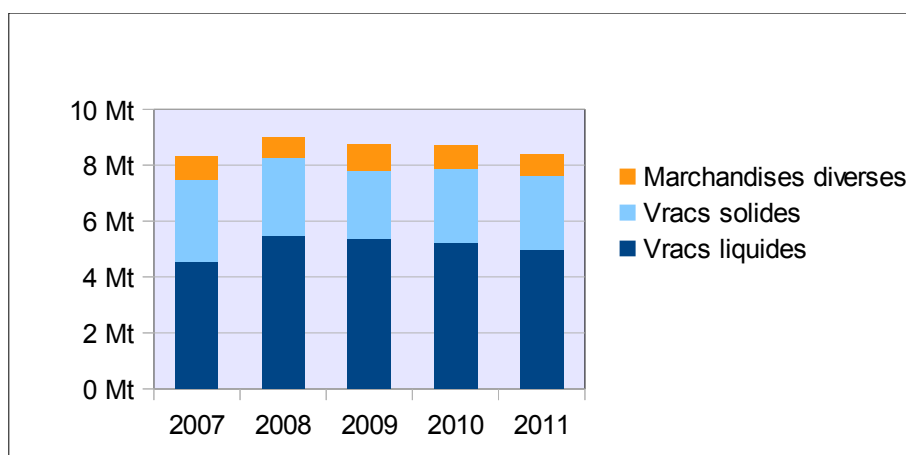


Illustration 12 : Evolution du trafic du GPM de Bordeaux entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Le Grand port maritime de Bordeaux enregistre une baisse de -3,9% par rapport à 2010, atteignant un total de 8,4 millions de tonnes traitées. L'année 2011 a été marquée notamment par une mise en œuvre de la réforme portuaire rendue difficile par le contexte social.

Les trafics de vracs liquides se contractent (-4,9%), en raison principalement du repli des échanges de produits pétroliers raffinés(-6,7%).

Les trafics de vracs solides sont stables en 2011 par rapport à 2010.

Le bilan est toutefois contrasté selon les filières : les expéditions de céréales (-0,8%) et les trafics d'engrais (-29%) sont en baisse, tandis que les échanges d'autres vracs solides sont bien orientés (+12,9%).

Les échanges de marchandises conteneurisées, qui représentent plus de 80% du secteur, diminuent légèrement (-1,6%). Cependant, le GPM de Bordeaux a vu ses trafics de marchandises diverses reculer plus nettement (-10,4%), en raison d'un secteur conventionnel en fort repli (-37%).

GPM de Marseille : 88,1 millions de tonnes (+2,4%)

	en million de tonnes		Evolution 2011/2010
	2010	2011	
Total	86,0	88,1	2,4%
Vracs liquides	58,4	62,7	7,3%
Vracs solides	11,8	9,8	-16,8%
Marchandises diverses	15,8	15,6	-1,4%
<i>dont conteneurs</i>	9,3	9,3	0,1%

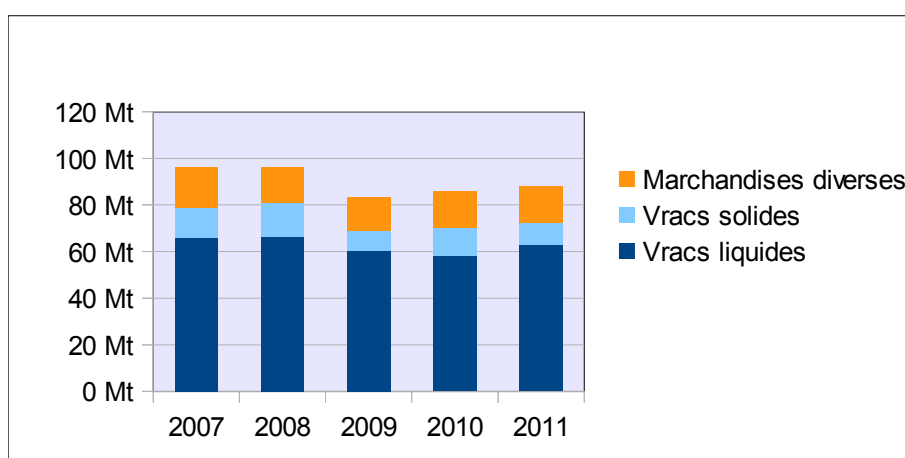


Illustration 13 : Evolution du trafic du GPM de Marseille entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

Le Grand port maritime de Marseille voit ses échanges augmenter en 2011 avec un trafic total de 88,1 millions de tonnes (+2,4%).

La bonne tenue des entrées de produits pétroliers raffinés (+7,9%) et des flux de gaz énergétique (+24,3%) participe à la hausse de trafic observé dans le secteur des vracs liquides en 2011 (+7,3% par rapport à 2010). Les principaux pôles d'activité de la filière bénéficient du retour à la croissance, des importations de pétrole brut (+2%), aux sorties de produits pétroliers raffinés (+21,6%).

Ces résultats sont néanmoins à relativiser au regard du faible trafic réalisé en 2010.

Les échanges de vracs solides chutent à nouveau en 2011 (-16,8%). Le recul des importations de charbon et de minerai (respectivement -48,8% et de -5% par rapport à l'année 2010) s'explique notamment par la baisse d'activité observé dans le secteur sidérurgique en 2011.

Enfin, les marchandises conteneurisées sont stables (+0,1%). Ce maintien des trafics ne parvient pas à compenser la baisse du trafic roulier (-2,1%) et du secteur conventionnel (-6,6%), qui entraîne celle des marchandises diverses dans leur ensemble (-1,4%).

1.3 - Trafics de marchandises des ports décentralisés

(en million de tonnes)	Tonnage 2010	Tonnage 2011	Evolution 2011/2010
Trafic Total	76,6	76,9	0,4%
Vracs liquides	6,8	6,3	-7,4%
Vracs solides	12,0	13,0	8,1%
Marchandises diverses	57,7	57,6	-0,2%

(en million de tonnes)	Tonnage 2010	Tonnage 2011	Evolution 2011/2010
CALAIS	37,8	38,5	1,8%
BOULOGNE-SUR-MER	1,8	0,1	-91,7%
DIEPPE	1,8	1,6	-8,3%
CAEN-OUISTREHAM	3,8	3,6	-6,9%
CHERBOURG	1,8	1,8	-1,2%
SAINT-MALO	2,0	1,8	-7,1%
BREST	2,9	3,0	3,3%
LORIENT	2,6	2,6	1,1%
BAYONNE	4,2	3,7	-11,6%
PORT-LA-NOUVELLE	2,1	2,1	3,5%
SETE	3,4	3,6	6,2%
TOULON	1,4	2,1	50,6%
BASTIA	3,3	3,5	4,9%
AJACCIO	1,4	1,4	4,6%
Autres ports	6,3	7,4	16,0%

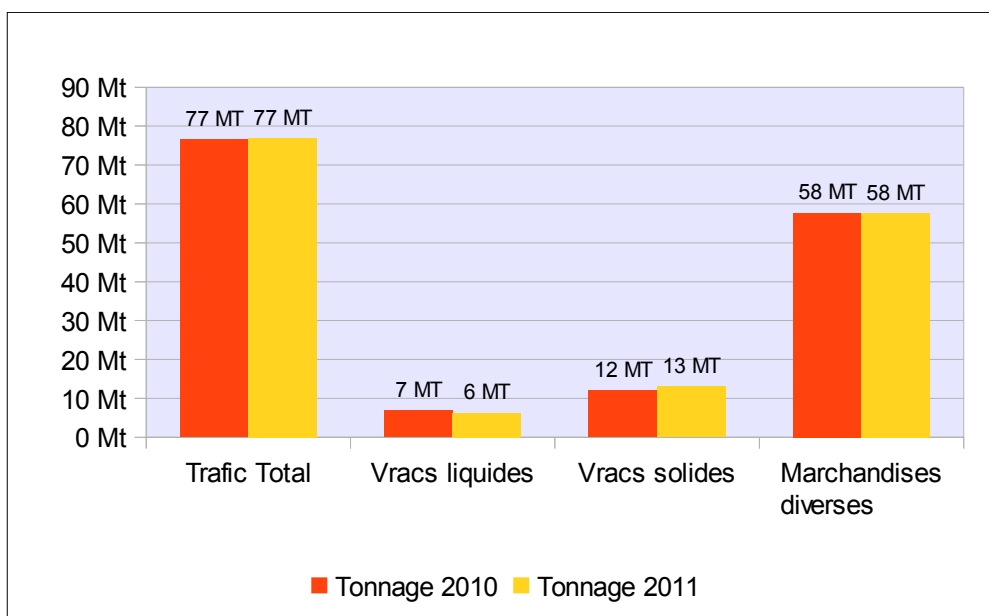


Illustration 14 : Evolution 2010/2011 des trafics dans les ports décentralisés métropolitains français (en million de tonnes)

Le trafic des ports de commerce métropolitains décentralisés s'élève à **76,9** millions de tonnes en 2011 (+0,4% par rapport à 2010). Les trafics de **marchandises diverses non conteneurisées** restent stables (0,2%), soutenus par la légère reprise des échanges transmanche à Calais (+1,4%)

Les marchandises conteneurisées, qui représentent toutefois moins de 1% des trafics de marchandises diverses dans les ports décentralisés, sont en baisse (-2,4%).

Comme sur l'ensemble du territoire, les **vracs solides**, deuxième poste en volume dans le trafic des ports décentralisés, sont en hausse (+8,1%).

En revanche, les flux de **vracs liquides**, composés à plus de 80% de produits pétroliers raffinés, enregistrent une baisse significative (-7,4%).

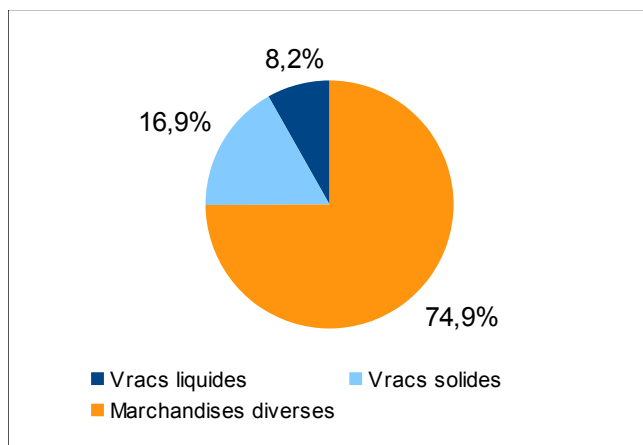


Illustration 15 : Répartition des trafics en 2011 dans les ports décentralisés métropolitains français

Focus sur le port de Calais

Le port de Calais est le 4^e port français tous trafics confondus et le premier port français de transport roulier.

En dépit de la concurrence accrue d'Eurotunnel et de la liquidation judiciaire prononcée à l'encontre de SeaFrance en novembre, l'année 2011 s'est soldée par un trafic total de 40 millions de tonnes pour Calais, en légère hausse par rapport à 2010 (+1,8%).

Le graphique ci-dessous montre l'évolution du trafic de marchandises diverses à Calais depuis 2007.

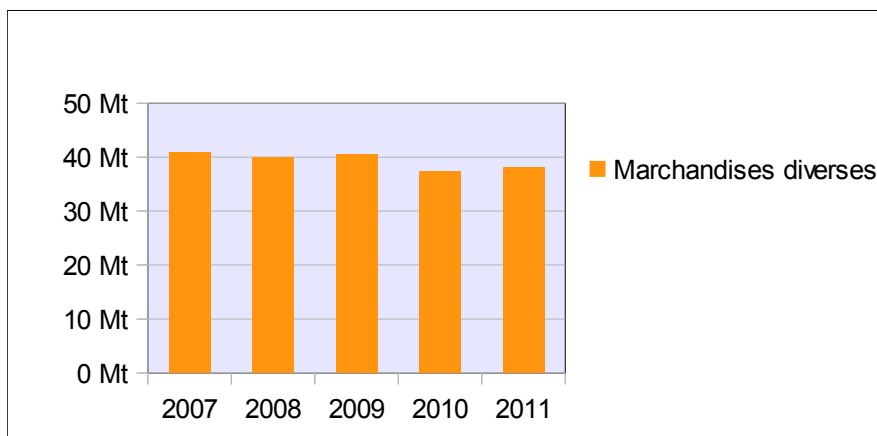


Illustration 16 : Evolution des trafics de marchandises diverses à Calais entre 2007 et 2011 (en million de tonnes)

1.4 - Comparaisons européennes⁴

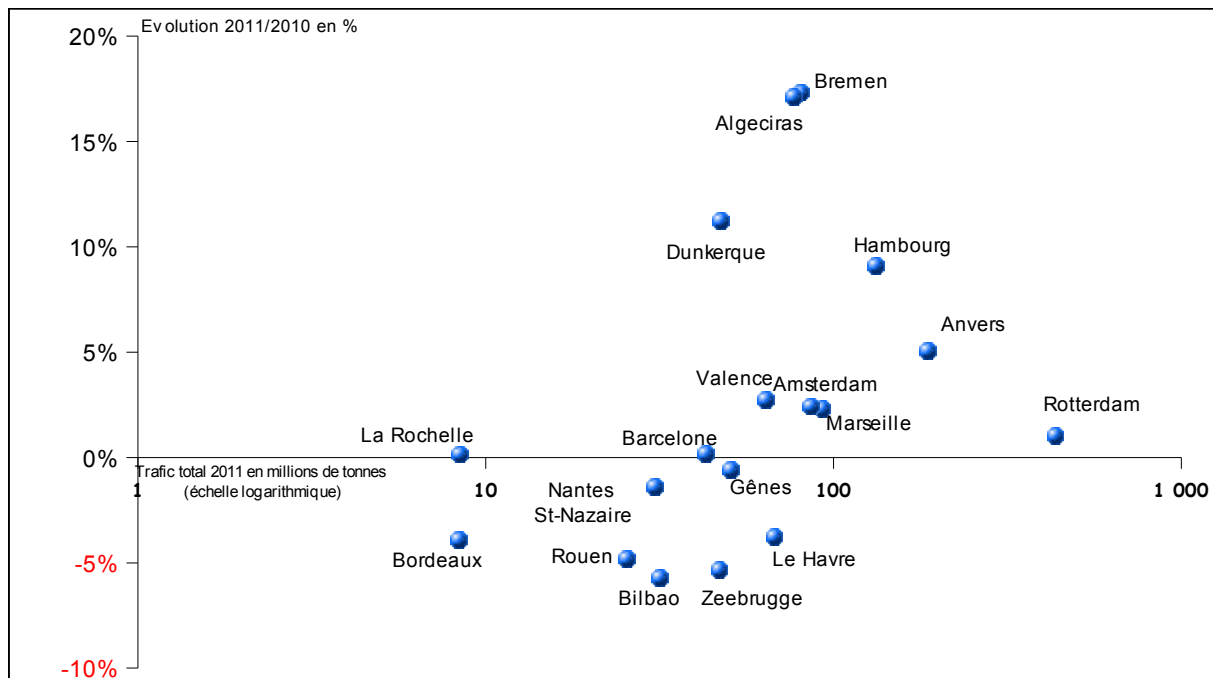


Illustration 17 : Evolution 2011/2010 du tonnage brut total dans les principaux ports européens (en million de tonnes)

De manière générale, l'activité portuaire mondiale a été soutenue en 2011, malgré un fléchissement observé en fin d'exercice.

En comparant le taux de croissance 2011 par rapport à l'année 2010, on observe que l'ensemble des Grands ports maritimes (GPM) français métropolitains (+0,8% de hausse tous ports confondus) réalise une progression nettement plus faible que celle des principaux ports voisins européens (+4,1%), notamment au niveau des marchandises diverses (+0,3% contre 8,7%).

4 Source : Autorités portuaires dans le cadre du « Rapid Exchange System » de l'ESPO
 Ports européens non français considérés dans ce document : Algeciras, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Bilbao, Bremen (Bremerhaven), Carthagène, Gand, Gènes, Hambourg, Huelva, La Corogne, La Spezia, Leixões, Lisbonne, Londres, Oslo, Rotterdam, Valence, Zeebrugge.

Principal moteur de la croissance générée dans les ports européens, la reprise observée en 2011 dans le secteur des marchandises diverses et des conteneurs n'a pas bénéficié aux GPM français. Dans un contexte favorable au niveau européen (+9,4% de hausse des trafics conteneurisés), les GPM français ont vu leurs trafics de conteneurs chuter (-2,2%).

En revanche, les trafics de vracs liquides sont en hausse pour l'ensemble des Grands ports maritimes français métropolitains (+3,2%), alors que les principaux ports européens voisins affichent un bilan en léger recul (-0,4%).

Le secteur des vracs solides connaît un scénario inverse, avec une chute de trafic dans les GPM (-4,1%) et un maintien des échanges dans les principaux ports européens voisins (+0,6%).

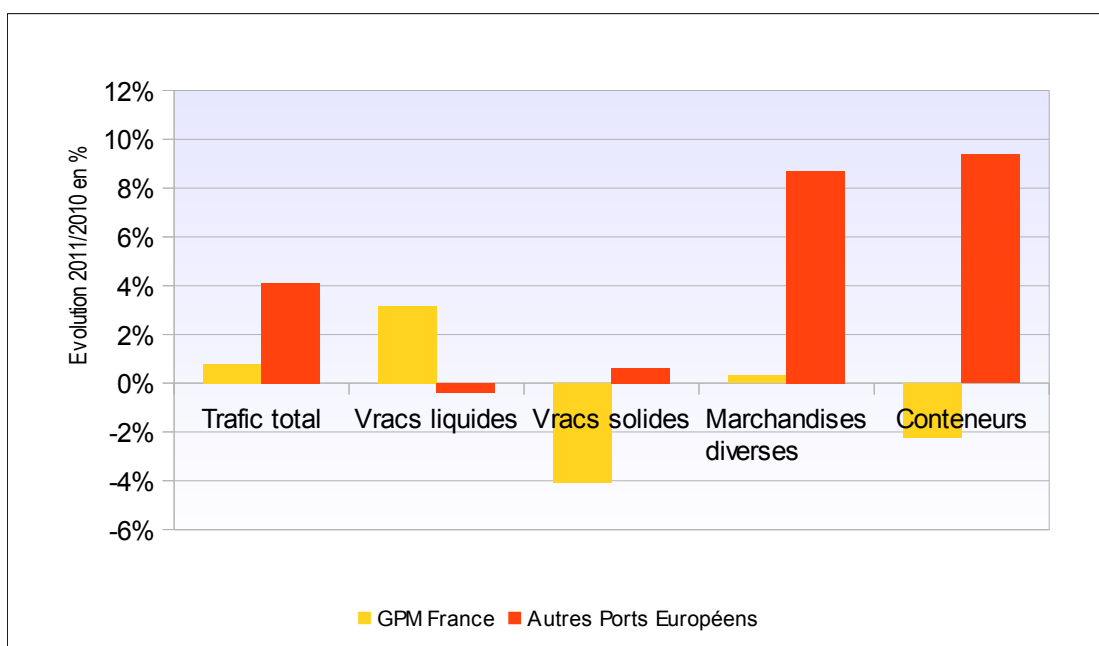


Illustration 18 : Evolution des trafics des GPM et des autres ports européens entre 2010 et 2011

Trafics des ports de la façade Manche - Mer du Nord

(en million de tonnes)	Année 2010	Année 2011	Évolution 2011/2010
AMSTERDAM	90,8 Mt	92,9 Mt	2%
Vracs liquides	37,4 Mt	39,4 Mt	5%
<i>dont produits pétroliers</i>	34,9 Mt	37,2 Mt	7%
Vracs solides	46,8 Mt	46,5 Mt	-1%
Marchandises diverses	6,5 Mt	7,0 Mt	7%
<i>dont conteneurs</i>	0,8 Mt	0,6 Mt	-27%
ANVERS	178,2 Mt	187,2 Mt	5%
Vracs liquides	41,0 Mt	46,0 Mt	12%
<i>dont produits pétroliers</i>	29,7 Mt	34,4 Mt	16%
Vracs solides	19,8 Mt	19,1 Mt	-4%
Marchandises diverses	117,4 Mt	122,0 Mt	4%
<i>dont conteneurs</i>	102,5 Mt	105,1 Mt	3%
BREMEN	68,7 Mt	80,6 Mt	17%
Vracs liquides	1,4 Mt	1,5 Mt	6%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,4 Mt	1,5 Mt	6%
Vracs solides	7,8 Mt	8,0 Mt	4%
Marchandises diverses	59,5 Mt	71,1 Mt	19%
<i>dont conteneurs</i>	51,6 Mt	62,7 Mt	21%
DUNKERQUE	42,7 Mt	47,5 Mt	11%
Vracs liquides	5,6 Mt	8,1 Mt	44%
<i>dont produits pétroliers</i>	4,1 Mt	6,2 Mt	53%
Vracs solides	22,7 Mt	23,8 Mt	5%
Marchandises diverses	14,4 Mt	15,7 Mt	9%
<i>dont conteneurs</i>	1,9 Mt	2,4 Mt	25%
GAND	27,3 Mt	27,2 Mt	0%
Vracs liquides	4,2 Mt	4,5 Mt	5%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,5 Mt	1,3 Mt	-16%
Vracs solides	17,7 Mt	17,1 Mt	-3%
Marchandises diverses	5,3 Mt	5,6 Mt	6%
<i>dont conteneurs</i>	0,6 Mt	0,5 Mt	-2%
HAMBOURG	121,2 Mt	132,2 Mt	9%
Vracs liquides	14,1 Mt	14,0 Mt	-1%
<i>dont produits pétroliers</i>	11,6 Mt	11,4 Mt	-2%
Vracs solides	26,1 Mt	25,6 Mt	-2%
Marchandises diverses	80,9 Mt	92,6 Mt	14%
<i>dont conteneurs</i>	78,4 Mt	90,1 Mt	15%
LE HAVRE	70,2 Mt	67,6 Mt	-4%
Vracs liquides	42,4 Mt	41,4 Mt	-2%
<i>dont produits pétroliers</i>	40,6 Mt	39,7 Mt	-2%
Vracs solides	3,4 Mt	3,1 Mt	-10%
Marchandises diverses	24,4 Mt	23,1 Mt	-5%
<i>dont conteneurs</i>	23,0 Mt	21,7 Mt	-6%

Trafics des ports de la façade Manche - Mer du Nord

(en million de tonnes)	Année 2010	Année 2011	Évolution 2011/2010
LONDRES	48,1 Mt	48,8 Mt	2%
Vracs liquides	20,0 Mt	19,9 Mt	-1%
<i>dont produits pétroliers</i>	19,2 Mt	19,0 Mt	-1%
Vracs solides	12,3 Mt	13,3 Mt	8%
Marchandises diverses	15,7 Mt	15,7 Mt	0%
<i>dont conteneurs</i>	7,6 Mt	7,7 Mt	1%
OSLO	5,4 Mt	5,7 Mt	6%
Vracs liquides	2,1 Mt	2,1 Mt	-1%
<i>dont produits pétroliers</i>	2,1 Mt	2,1 Mt	-1%
Vracs solides	1,0 Mt	1,3 Mt	32%
Marchandises diverses	2,3 Mt	2,3 Mt	0%
<i>dont conteneurs</i>	1,3 Mt	1,3 Mt	3%
ROTTERDAM	430,2 Mt	434,6 Mt	1%
Vracs liquides	209,4 Mt	198,5 Mt	-5%
<i>dont produits pétroliers</i>	177,8 Mt	166,8 Mt	-6%
Vracs solides	84,6 Mt	87,3 Mt	3%
Marchandises diverses	136,1 Mt	148,7 Mt	9%
<i>dont conteneurs</i>	112,3 Mt	123,6 Mt	10%
ROUEN	26,7 Mt	25,4 Mt	-5%
Vracs liquides	12,5 Mt	12,2 Mt	-2%
<i>dont produits pétroliers</i>	9,7 Mt	9,2 Mt	-5%
Vracs solides	12,1 Mt	11,1 Mt	-8%
Marchandises diverses	2,1 Mt	2,1 Mt	2%
<i>dont conteneurs</i>	1,1 Mt	1,0 Mt	-4%
ZEEBRUGGE	49,6 Mt	47,0 Mt	-5%
Vracs liquides	8,0 Mt	8,3 Mt	4%
<i>dont produits pétroliers</i>	7,7 Mt	7,9 Mt	2%
Vracs solides	1,7 Mt	1,7 Mt	-2%
Marchandises diverses	39,9 Mt	37,0 Mt	-7%
<i>dont conteneurs</i>	26,4 Mt	22,7 Mt	-14%

Trafics des ports de la façade Atlantique

(en million de tonnes)	Année 2010	Année 2011	Évolution 2011/2010
BILBAO	33,7 Mt	31,7 Mt	-6%
Vracs liquides	19,8 Mt	17,9 Mt	-10%
<i>dont produits pétroliers</i>	15,7 Mt	14,5 Mt	-7%
Vracs solides	4,5 Mt	4,0 Mt	-10%
Marchandises diverses	9,4 Mt	9,9 Mt	4%
<i>dont conteneurs</i>	5,4 Mt	6,1 Mt	13%
BORDEAUX	8,7 Mt	8,4 Mt	-4%
Vracs liquides	5,2 Mt	5,0 Mt	-5%
<i>dont produits pétroliers</i>	4,6 Mt	4,2 Mt	-7%
Vracs solides	2,6 Mt	2,6 Mt	0%
Marchandises diverses	0,9 Mt	0,8 Mt	-10%
<i>dont conteneurs</i>	0,6 Mt	0,6 Mt	-1%
LA COROGNE	11,9 Mt	11,3 Mt	-4%
Vracs liquides	7,6 Mt	6,6 Mt	-12%
<i>dont produits pétroliers</i>	7,4 Mt	6,4 Mt	-13%
Vracs solides	3,2 Mt	3,5 Mt	9%
Marchandises diverses	1,1 Mt	1,2 Mt	12%
<i>dont conteneurs</i>	0,1 Mt	0,1 Mt	-32%
LA ROCHELLE	8,4 Mt	8,4 Mt	0%
Vracs liquides	2,7 Mt	2,6 Mt	-1%
<i>dont produits pétroliers</i>	2,5 Mt	2,5 Mt	-2%
Vracs solides	4,8 Mt	4,8 Mt	1%
Marchandises diverses	0,9 Mt	1,0 Mt	2%
<i>dont conteneurs</i>	0,1 Mt	0,1 Mt	3%
LEIXÔES	14,6 Mt	16,4 Mt	12%
Vracs liquides	6,7 Mt	7,5 Mt	12%
<i>dont produits pétroliers</i>	6,5 Mt	7,0 Mt	9%
Vracs solides	2,2 Mt	2,5 Mt	12%
Marchandises diverses	5,6 Mt	6,3 Mt	13%
<i>dont conteneurs</i>	5,0 Mt	5,4 Mt	8%
LISBONNE	12,0 Mt	12,3 Mt	3%
Vracs liquides	1,8 Mt	1,9 Mt	3%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,3 Mt	1,3 Mt	-4%
Vracs solides	4,7 Mt	4,6 Mt	-1%
Marchandises diverses	5,5 Mt	5,8 Mt	6%
<i>dont conteneurs</i>	5,2 Mt	5,6 Mt	8%
NANTES SAINT-NAZAIRE	31,1 Mt	30,7 Mt	-1%
Vracs liquides	20,2 Mt	19,7 Mt	-3%
<i>dont produits pétroliers</i>	19,2 Mt	18,6 Mt	-3%
Vracs solides	8,1 Mt	7,7 Mt	-5%
Marchandises diverses	2,8 Mt	3,3 Mt	18%
<i>dont conteneurs</i>	1,8 Mt	1,9 Mt	7%

Trafics des ports de la façade Méditerranée

(en million de tonnes)	Année 2010	Année 2011	Évolution 2011/2010
ALGECIRAS	65,7 Mt	76,9 Mt	17%
Vracs liquides	23,8 Mt	23,0 Mt	-3%
<i>dont produits pétroliers</i>	22,6 Mt	21,0 Mt	-7%
Vracs solides	1,5 Mt	1,6 Mt	6%
Marchandises diverses	40,4 Mt	52,3 Mt	30%
<i>dont conteneurs</i>	35,8 Mt	47,4 Mt	32%
BARCELONE	43,0 Mt	43,0 Mt	0%
Vracs liquides	11,6 Mt	10,8 Mt	-7%
<i>dont produits pétroliers</i>	9,8 Mt	9,0 Mt	-8%
Vracs solides	3,5 Mt	3,5 Mt	-1%
Marchandises diverses	27,9 Mt	28,8 Mt	3%
<i>dont conteneurs</i>	19,2 Mt	19,9 Mt	3%
CARTAGENA	19,1 Mt	22,7 Mt	19%
Vracs liquides	15,1 Mt	17,9 Mt	18%
<i>dont produits pétroliers</i>	14,2 Mt	16,9 Mt	19%
Vracs solides	3,0 Mt	3,7 Mt	20%
Marchandises diverses	0,9 Mt	1,1 Mt	20%
<i>dont conteneurs</i>	0,7 Mt	0,9 Mt	18%
GENOVA	50,7 Mt	50,4 Mt	-1%
Vracs liquides	19,7 Mt	17,9 Mt	-9%
<i>dont produits pétroliers</i>	18,8 Mt	17,0 Mt	-10%
Vracs solides	4,6 Mt	5,0 Mt	9%
Marchandises diverses	26,4 Mt	27,5 Mt	4%
<i>dont conteneurs</i>	17,7 Mt	18,9 Mt	7%
HUELVA	22,0 Mt	26,6 Mt	21%
Vracs liquides	16,4 Mt	21,7 Mt	33%
<i>dont produits pétroliers</i>	12,9 Mt	17,6 Mt	36%
Vracs solides	5,4 Mt	4,5 Mt	-17%
Marchandises diverses	0,3 Mt	0,5 Mt	61%
<i>dont conteneurs</i>	0,0 Mt	0,0 Mt	0%
LA SPEZIA	17,9 Mt	17,1 Mt	-5%
Vracs liquides	2,3 Mt	1,9 Mt	-15%
<i>dont produits pétroliers</i>	2,2 Mt	1,8 Mt	-20%
Vracs solides	1,7 Mt	1,3 Mt	-25%
Marchandises diverses	13,9 Mt	13,8 Mt	-1%
<i>dont conteneurs</i>	13,5 Mt	13,5 Mt	0%
MARSEILLE	86,0 Mt	88,1 Mt	2%
Vracs liquides	58,4 Mt	62,7 Mt	7%
<i>dont produits pétroliers</i>	55,2 Mt	59,4 Mt	8%
Vracs solides	11,8 Mt	9,8 Mt	-17%
Marchandises diverses	15,8 Mt	15,6 Mt	-1%
<i>dont conteneurs</i>	9,3 Mt	9,3 Mt	0%
VALENCE	63,7 Mt	65,5 Mt	3%
Vracs liquides	5,2 Mt	4,5 Mt	-12%
<i>dont produits pétroliers</i>	0,8 Mt	0,7 Mt	-15%
Vracs solides	2,6 Mt	2,4 Mt	-8%
Marchandises diverses	56,0 Mt	58,6 Mt	5%
<i>dont conteneurs</i>	49,0 Mt	50,9 Mt	4%

Trafics de marchandises en 2011 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins

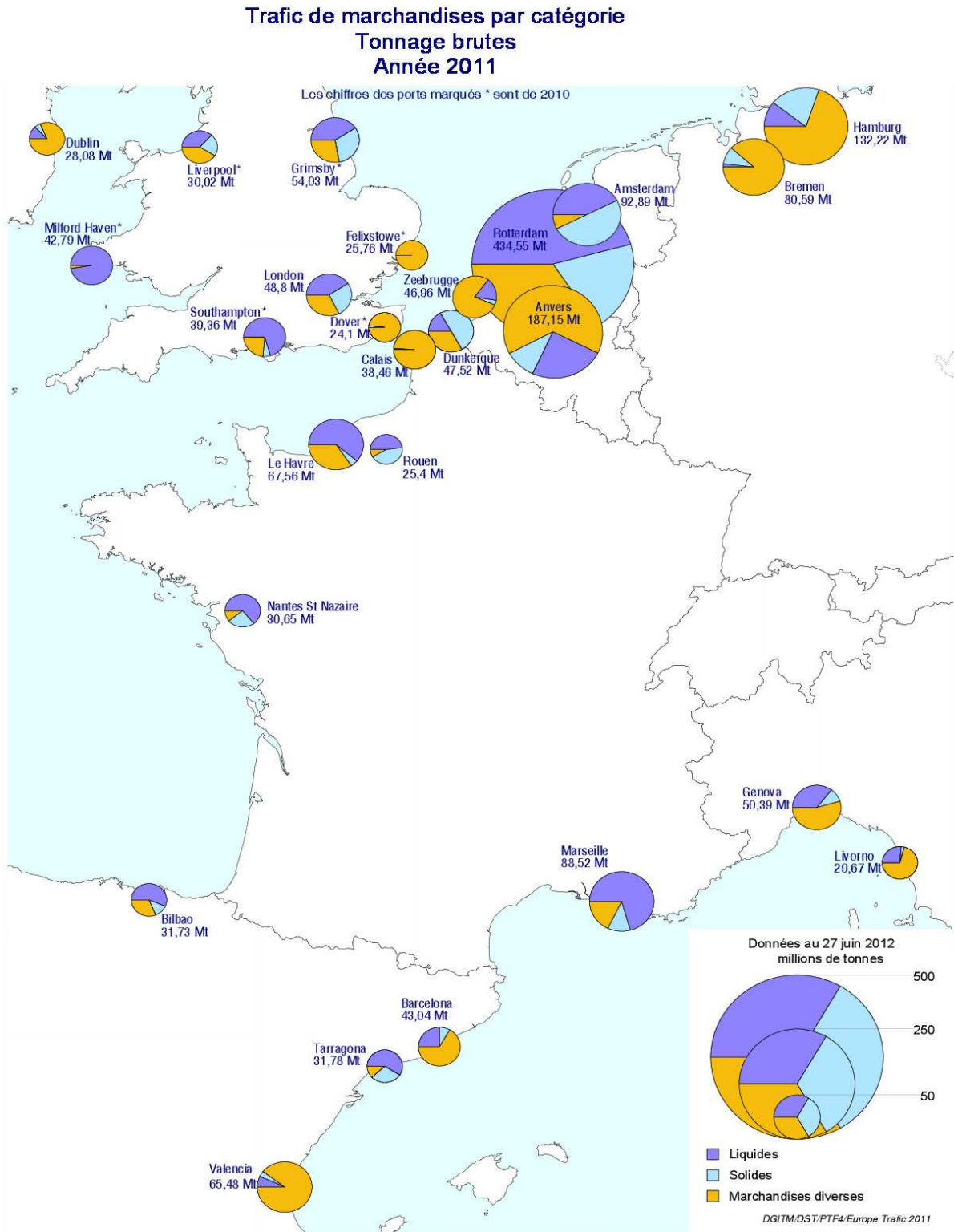


Illustration 19 : Trafics de marchandises en 2011 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins (en million de tonnes)

Evolution du trafic de marchandises entre 2010 et 2011 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens voisins

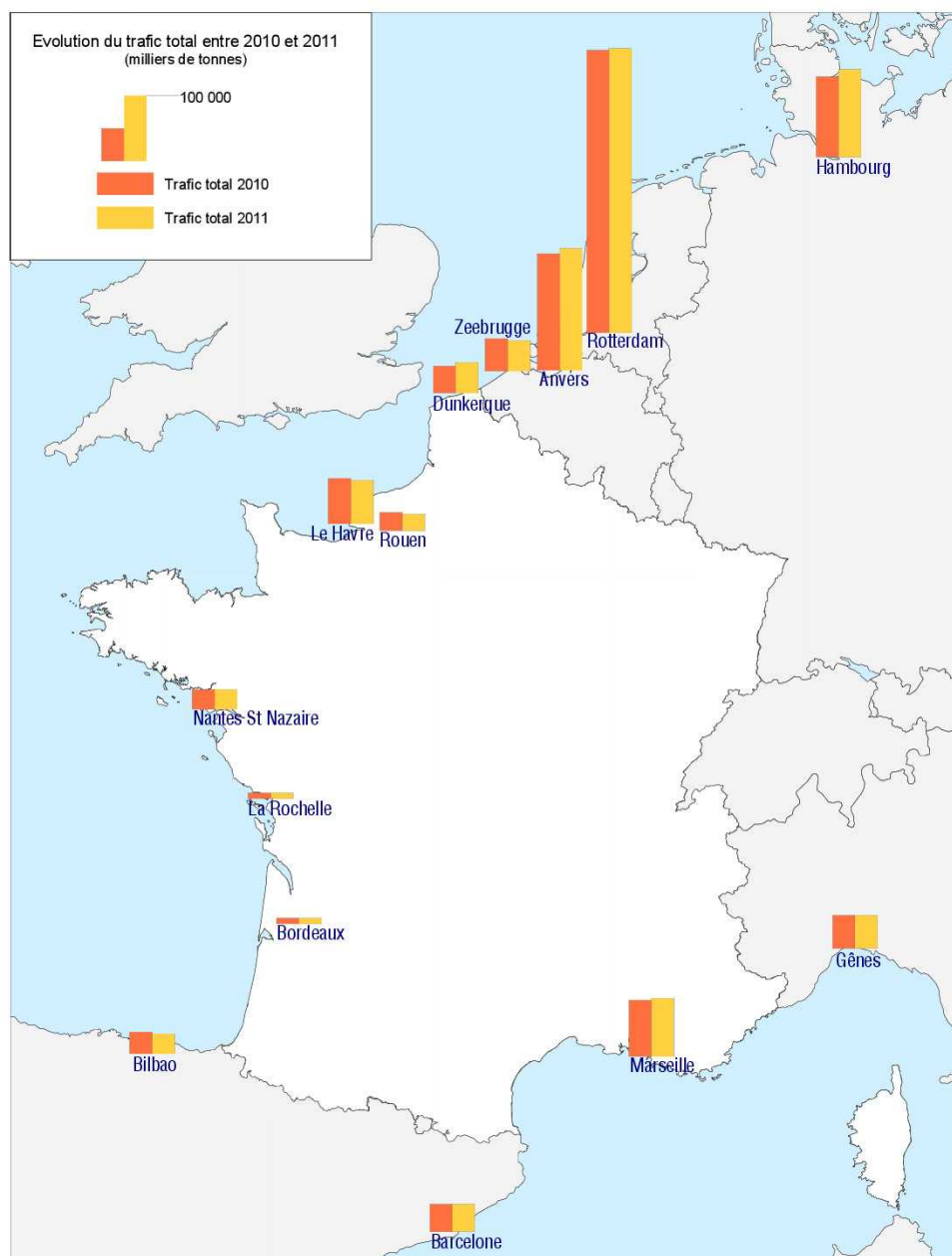


Illustration 20 : Evolution du trafic de marchandises entre 2010 et 2011 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens voisins (en millier de tonnes)

Trafics de marchandises conteneurisées en 2011 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins

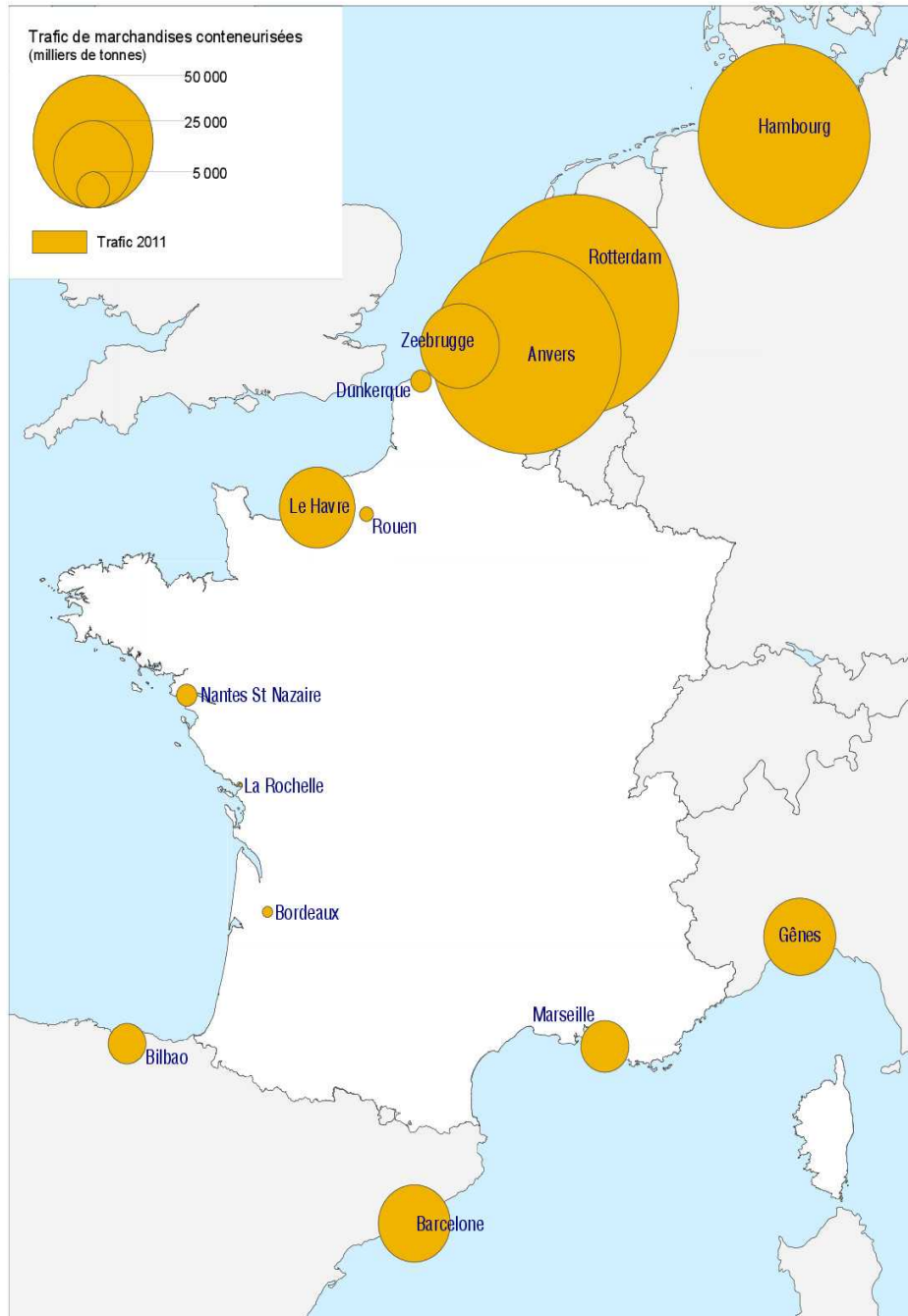


Illustration 21 : Trafics de marchandises conteneurisées en 2011 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins (en millier de tonnes)

Evolution du trafic de marchandises conteneurisées entre 2010 et 2011 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens voisins

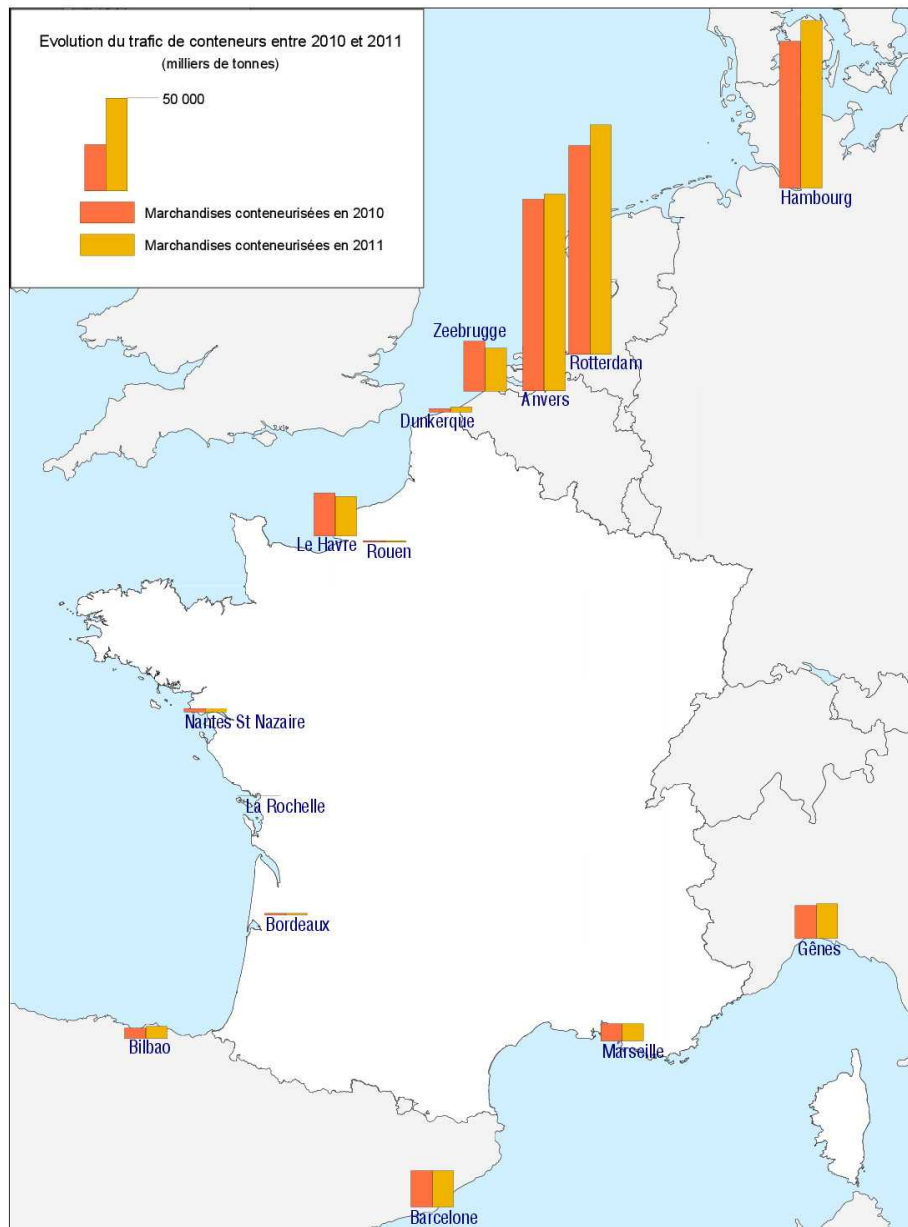


Illustration 22 : Evolution du trafic de marchandises conteneurisées entre 2010 et 2011 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens (en millier de tonnes)

2 - Trafics des ports des départements d'outre-mer⁵

2.1 - Trafics de marchandises

Les trafics des ports d'outre-mer se caractérisent par un déséquilibre entre les entrées et les sorties, les produits importés dépassant généralement le volume des exportations locales, et par la prépondérance des marchandises conteneurisées.

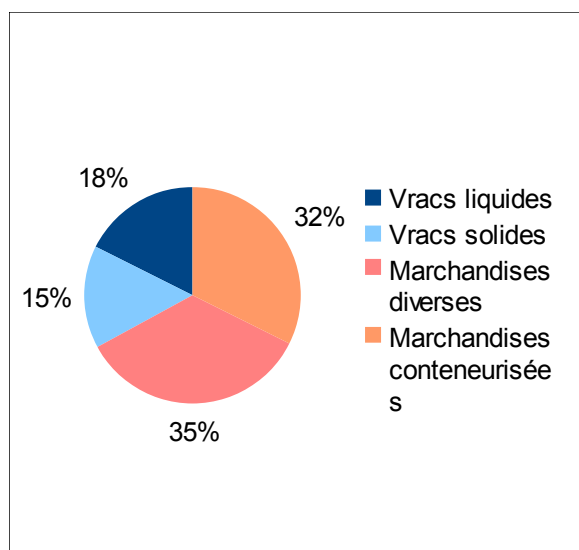


Illustration 23 : Répartition des trafics des ports d'outre-mer par type de marchandise en 2011

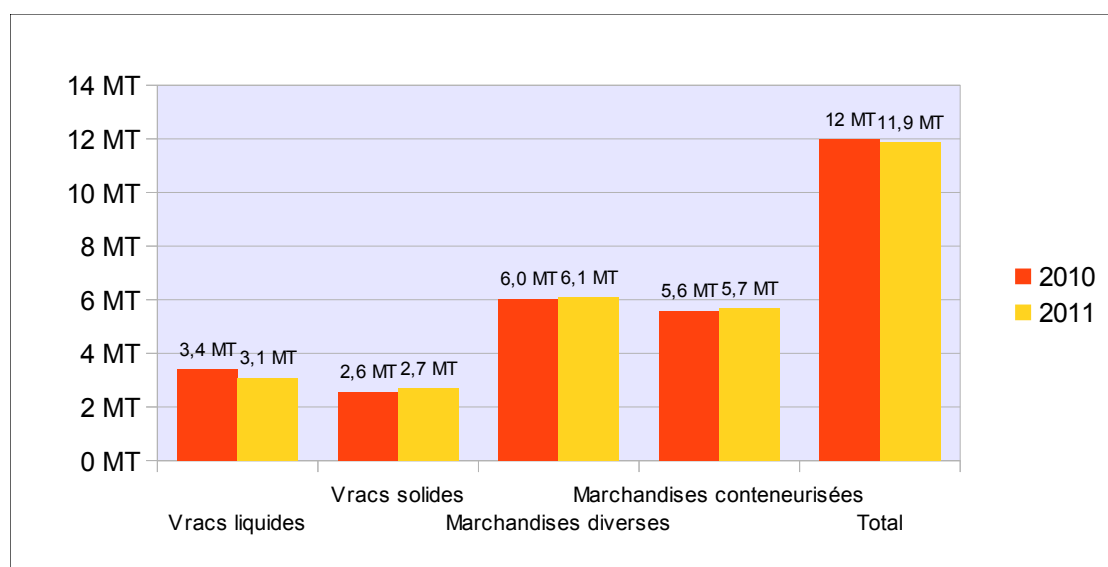


Illustration 24 : Evolution des trafics dans les ports d'outre-mer entre 2010 et 2011 (en million de tonnes)

⁵ Sont considérés dans ce document les quatre Grands ports maritimes de Guyane, Guadeloupe, Réunion et Martinique (ce nouveau statut de GPM entre en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2013 conformément à la loi du 22 février 2012 portant réforme portuaire en outre-mer), ainsi que les deux ports d'outre-mer de Mayotte et de Saint-Pierre et Miquelon.

GPM de Martinique

en million de tonnes	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses	Marchandises conteneurisées	Total
2010	1,5	0,2	1,5	1,5	3,2
2011	1,2	0,2	1,5	1,4	2,9

Le GPM de Martinique a connu un léger recul de ses échanges en 2011, avec un trafic total de 2,9Mt (-2%). Le repli des trafics de vracs liquides (-21%) impacte largement ce bilan global. Les trafics de marchandises conteneurisées sont en baisse (-3,5%). Les flux de vracs solides progressent (-26%).

GPM de Guadeloupe

en million de tonnes	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses	Marchandises conteneurisées	Total
2010	0,8	0,8	1,6	1,4	3,2
2011	0,7	1,0	1,7	1,5	3,4

Les échanges annuels (3,4 Mt) sont en hausse de +8% en 2011 par rapport à 2010. Les secteurs des vracs solides (+25,7%), des marchandises diverses (+7,7%) et des marchandises conteneurisées (8,1%) sont bien orientés. Les flux de vracs liquides reculent (-5,4%).

GPM de La Réunion

en million de tonnes	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses	Marchandises conteneurisées	Total
2010	0,8	1,5	2,0	1,9	4,2
2011	0,8	1,4	1,9	1,9	4,1

Le trafic recule de -2,1 % au GPM de la Réunion, avec un total de 4,1 Mt en 2011. Malgré la hausse des vracs liquides (+4,4%), la baisse des échanges de vracs solides et de conteneurs, de respectivement -6% et -2%, contribue au léger recul global.

GPM de Guyane

en million de tonnes	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses	Marchandises conteneurisées	Total
2010	0,25	0,06	0,30	0,28	0,61
2011	0,24	0,08	0,32	0,29	0,64

Le GPM de Guyane voit ses trafics augmenter de +6% en 2011, établissant un total de 0,64 Mt. Les trafics de vracs solides et de marchandises diverses sont en hausse (de respectivement +34% et +7%). Les marchandises conteneurisées sont également bien orientées (+5,6%), tandis que les échanges de vracs liquides se contractent (-2,5%).

Le **port de Mayotte** (0,7Mt) a connu un léger recul de ses trafics en 2011 (-1,6%), tandis que les échanges au **port de Saint-Pierre et Miquelon** (0,05Mt) progressent largement (+73,3%).

2.2 - Trafics de passagers

(en millier de passagers)	Passagers autres que croisière		total passagers		Evolution 2011/2010
	2010	2011	2010	2011	
GPM de Martinique	137	125	223	166	-25,6%
GPM de Guadeloupe	696	701	802	804	0,3%
GPM de Réunion	24	24	74	65	-11,9%
Total	857	851	1 098	1 035	-5,8%

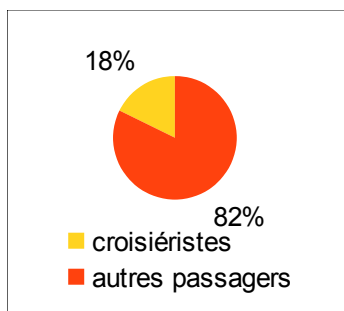


Illustration 25 : Répartition par type de voyageurs dans les ports d'outre mer en 2011

Le trafic de passagers des ports d'outre-mer⁶ est en baisse de -5,8% par rapport à 2010. Le bilan demeure néanmoins contrasté : pénalisé par une branche croisières en fort repli (-50%), le GPM de la Martinique enregistre une forte baisse (-25,6%).

Le GPM de la Réunion a connu les mêmes difficultés en 2011, réalisant un trafic de passagers en diminution de -11,9% par rapport à 2010 (-19% pour les croisières).

En revanche, le GPM de la Guadeloupe a su résister à la crise qui frappe le secteur en stabilisant son trafic total de passagers (+0,3%).

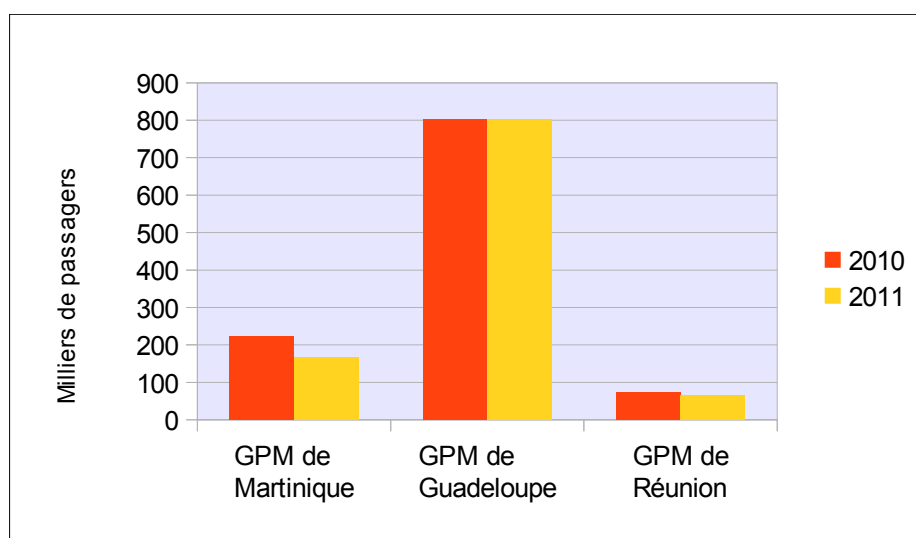


Illustration 26 : Evolution du trafic de passagers dans les ports d'outre-mer entre 2010 et 2011 (en millier de passagers)

6 Sont considérés les GPM de Martinique, Guadeloupe et Réunion dans l'analyse du secteur passagers.

3 - Trafics de passagers des ports métropolitains

Avec **28,5 millions de passagers**, le trafic des ports maritimes métropolitains⁷ est en légère hausse par rapport à 2010 (+0,6%).

(en milliers)	Passagers autres que croisière		total passagers		Evolution 2011/2010
	2010	2011	2010	2011	
DUNKERQUE	2 533	2 601	2 533	2 601	2,7%
CALAIS	10 236	10 063	10 236	10 067	-1,7%
BOULOGNE	296	0	296	0	-100,0%
DIEPPE	254	259	254	259	1,7%
LE HAVRE	270	345	526	715	36,1%
CAEN	1 022	952	1 022	954	-6,7%
CHERBOURG	559	625	623	700	12,5%
ST-MALO*	930	1 124	948	1 157	22,0%
ROSCOFF	534	544	534	545	2,0%
Total Manche -Mer du Nord	16 635	16 513	16 973	16 998	0,2%
SETE	201	170	212	212	0,0%
MARSEILLE	1 383	1 531	2 485	2 887	16,2%
TOULON	1 283	1 219	1 568	1 637	4,4%
NICE	916	812	1 811	1 662	-8,2%
BASTIA	2 524	2 282	2 532	2 291	-9,5%
L'ILE-ROUSSE	406	366	406	366	-9,8%
AJACCIO*	1 117	1 041	1 868	1 941	3,9%
BONIFACIO	240	241	254	261	2,9%
CALVI	179	154	196	217	10,9%
Total Méditerranée	8 250	7 817	11 333	11 475	1,3%
Total métropole 17 ports	24 885	24 330	28 305	28 474	0,6%

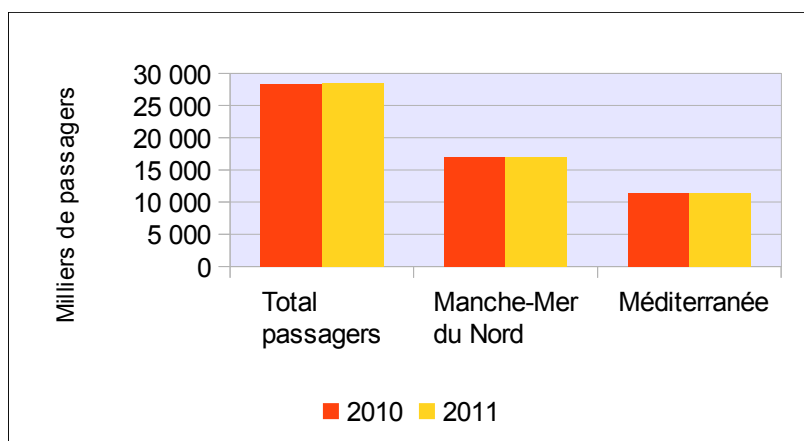


Illustration 27 : Evolution 2011/2010 des trafics de passagers dans les ports métropolitains français par façade (en millier de passagers)

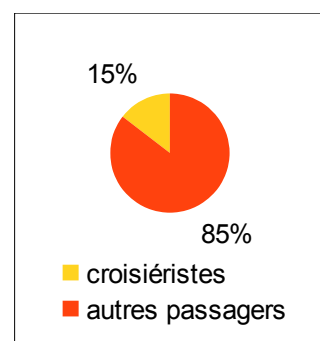


Illustration 28 : Répartition par type de voyageurs dans les ports métropolitains français en 2011

⁷ Sont considérés dans le périmètre d'analyse les sept GPM ainsi que les ports de Boulogne, Dieppe, Caen, Cherbourg, Saint-Malo, Roscoff, Sète, Toulon, Nice, Basta, L'Ile-Rousse, Ajaccio, Bonifacio et Calvi.

* Trafics estimés.

En Manche-Mer du Nord, le trafic est stable par rapport à 2010.

A Calais, premier port de la façade pour les trafics de voyageurs, le trafic recule de -1,7% en 2011, en raison notamment de l'interruption des liaisons SeaFrance à partir de la mi-novembre.

Le Grand port maritime du Havre enregistre une forte progression de trafic (+36,1%), grâce notamment à la hausse des fréquentations vers la Grande-Bretagne. A Dunkerque (+2,7% en 2011), la croissance perdure, soutenue par le dynamisme de la ligne Dunkerque-Douvres. A contrario, le port de Boulogne sur mer n'a plus de trafic passagers depuis l'arrêt de la liaison Boulogne-Douvres et le départ de LD lines fin 2010.

Les autres ports de la façade affichent des résultats globalement positifs (+12,5% et +22% respectivement à Cherbourg et Saint-Malo). Le port de Caen voit sa fréquentation diminuer de -6,7%.

En Méditerranée, le trafic poursuit sa progression et s'établit à 11,5 millions de passagers en 2011 (+1,3%).

Les ports de la façade méditerranéenne ont connu des réussites diverses. Sous l'effet de la forte croissance des liaisons avec la Corse, le Grand port maritime de Marseille voit ses trafics de passagers augmenter de +16,2%. En revanche, les lignes régulières vers le Maghreb affichent une fréquentation en baisse (-12%).

Les trafics à Toulon (+4,4%) Ajaccio (+3,9%), Bonifacio (+2,9%) et Calvi (+10,9%) restent bien orientés. A contrario, les ports de Bastia, Nice et L'Île-Rousse enregistrent des baisses de trafic.

4 - Transport fluvial de marchandises⁸

4.1 - Trafic fluvial sur le territoire national

Le mode fluvial a transporté 56,1 millions de tonnes de fret en 2011, en baisse de -6,7% par rapport à l'année précédente et a réalisé 7,4 milliards de tonnes kilomètres sur le territoire national, en baisse de -1,3% sur la même période. Cette évolution s'inscrit dans une baisse des trafics continue depuis 2007, à l'exception de l'année 2010. Les autres modes de transports terrestres de marchandises sont orientés à la hausse en 2011.

en milliard de t.km	Trafic 2010	Trafic 2011	variation
Voies ferroviaires	29,96	34,18	14,1%
Voies routières	311,56	315,92	1,4%
Voies fluviales	8,06	7,86	-2,4%
Oléoducs	17,22	18,08	5,0%
TOTAL	366,79	376,04	2,5%

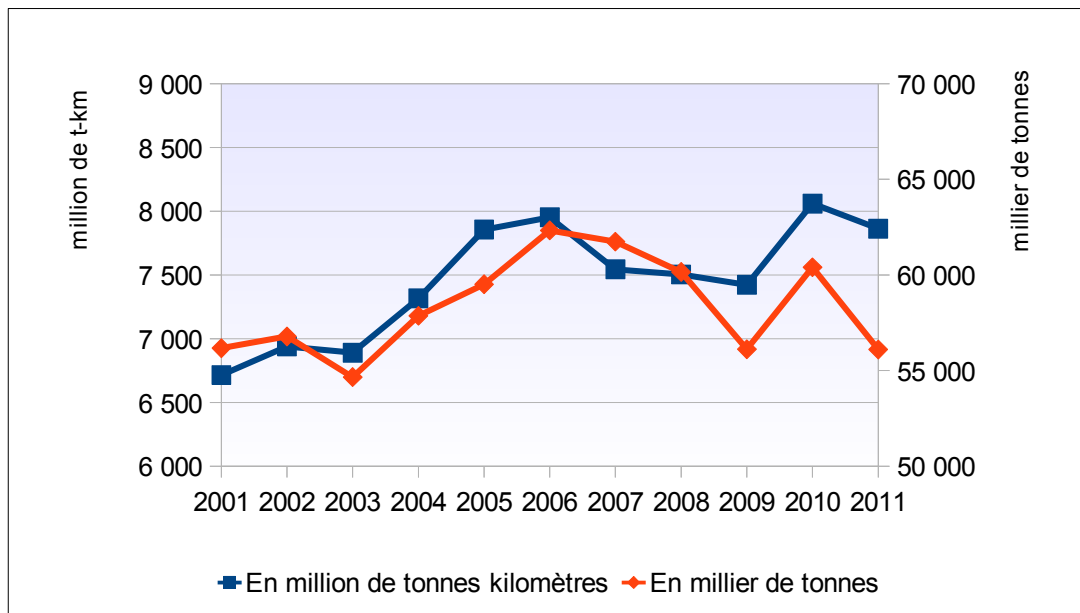


Illustration 29 : Evolution du trafic fluvial entre 2001 et 2011 (en millier de tonnes et en million de tonnes-km)

8 Source : « Voies Navigables de France » et rapport de la Commission des comptes de transport de la Nation.

Le trafic intérieur exprimé en tonnes augmente de +1,4% à 30,7 millions de tonnes mais se contracte en tonnes kilomètres (5 milliards de t.km soit -0,2%). Le trafic à l'exportation a baissé en tonnes de -11,1% à 14,8 millions de tonnes contre 16,7 en 2010 et baissé de -10% en t.km (1,5 milliard de t.km contre 1,6 en 2010). Enfin, les importations ont chuté de -2,6% en tonnes (13,1 millions de tonnes contre 13,4 millions en 2010) et de -1,9% en t.km (1,4 milliards de t.km en 2011).

	million de tonnes			milliard de t.km		
	2010	2011	variation	2010	2011	variation
Trafic intérieur	30,3	30,7	1,4%	5,0	5,0	-0,2%
Export	16,7	14,8	-11,1%	1,6	1,5	-10,0%
Import	13,4	13,1	-2,6%	1,4	1,4	-1,9%
TOTAL	60,1	56,1	-6,7%	7,5	7,4	-1,3%

Hormis le réseau de la Seine-Oise qui voit son trafic augmenter en 2011 (+1,8%), l'ensemble des autres réseaux fluviaux enregistre une diminution de trafic, notamment les bassins de la Moselle (-13,5%) et du Rhin (-8%).

milliard de t.km	Trafic 2010	Trafic 2011	variation
Moselle	0,672	0,581	-13,5%
Nord	0,875	0,857	-2,1%
Rhin	1,170	1,076	-8,0%
Rhône	1,452	1,371	-5,6%
Seine-Oise	4,111	4,185	1,8%
Ensemble des réseaux	8,280	8,070	-2,5%

4.2 - Analyse du trafic fluvial par nature de marchandise (en t.km)

milliard de t.km	Trafic 2010	Trafic 2011	variation
0- Produits agricoles	1,933	1,720	-11,0%
1- Denrées alimentaires et fourrage	0,494	0,491	-0,6%
2- Combustibles minéraux	0,572	0,453	-20,8%
3- Produits pétroliers	0,645	0,617	-4,4%
4- Minerais, déchets métallurgiques	0,316	0,312	-1,2%
5- Produits métallurgiques	0,314	0,349	11,0%
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	2,453	2,576	5,0%
7- Engrais	0,188	0,200	6,5%
8- Produits chimiques	0,359	0,330	-8,1%
9- Machines, véhicules et transactions	0,785	0,815	3,8%
TOTAL	8,059	7,863	-2,4%

Pénalisé par la chute des trafics de céréales (-11%), le trafic total en tonnes kilomètres recule de -2,4%, malgré la hausse des trafics de matériaux de construction (+5% en 2011), dont la part reste dominante. Les autres trafics sont orientés à la baisse à l'exception des trafics d'engrais (+6,5%), de produits métallurgiques (+11%) et de machines, véhicules et transactions (+3,8%). La filière des combustibles minéraux enregistre la plus forte baisse (-20,8%).

4.3 - Evolution du trafic fluvial conteneurisé (en nombre d'EVP)

Réseau	trafics 2008 (EVP)	trafics 2009 (EVP)	Trafics 2010 (EVP)	Trafics 2011 (EVP)	Variation 2011-2010
Rhône	42 567	58 177	61 633	69 601	12,9%
Seine	167 217	193 103	195 467	237 400	21,5%
Nord	60 394	57 325	50 483	68 145	35,0%
Rhin	129 221	134 498	182 478	156 818	-14,1%
TOTAL	399 399	443 103	490 061	531 964	8,6%

Les trafics conteneurisés ont progressé au cours de l'année 2011 (+8,6%) malgré un trafic en baisse dans les ports maritimes. Le trafic rhénan est le seul à se rétracter en 2011 (-14,1%).

4.4 - La flotte fluviale de transport de marchandises

La flotte fluviale de transport de marchandises est stable en 2011 avec un peu moins de 1 400 unités en service. La capacité est en progression (+2,2%) et approche les 1,2 millions de tonnes de port en lourd.

	Nombre en 2011	Variation 2011/2010	capacité (tpl) en 2011	Variation 2011/2010
Marchandises générales dont:	1 242	0,20%	1 056 407	2,7%
<i>automoteurs</i>	869	1,20%	606 513	4,9%
<i>barges et chalands</i>	420	-2,10%	449 894	-0,2%
Marchandises liquides dont:	83	-2,20%	129 163	-1,8%
<i>automoteurs</i>	34	0,00%	54 229	1,7%
<i>barges et chalands</i>	49	-4,10%	74 934	-4,2%
TOTAL	1 329	0,0%	1 185 570	2,2%



**Ministère de l'Écologie
du développement durable et de l'Énergie**

Direction générale des infrastructures,
des transports et de la mer
Arche Sud
92055 La Défense cedex
Tél. : 01 40 81 21 22

