

RAPPORTS

Direction générale des
infrastructures, des
transports et de la mer

Direction des services de
transport

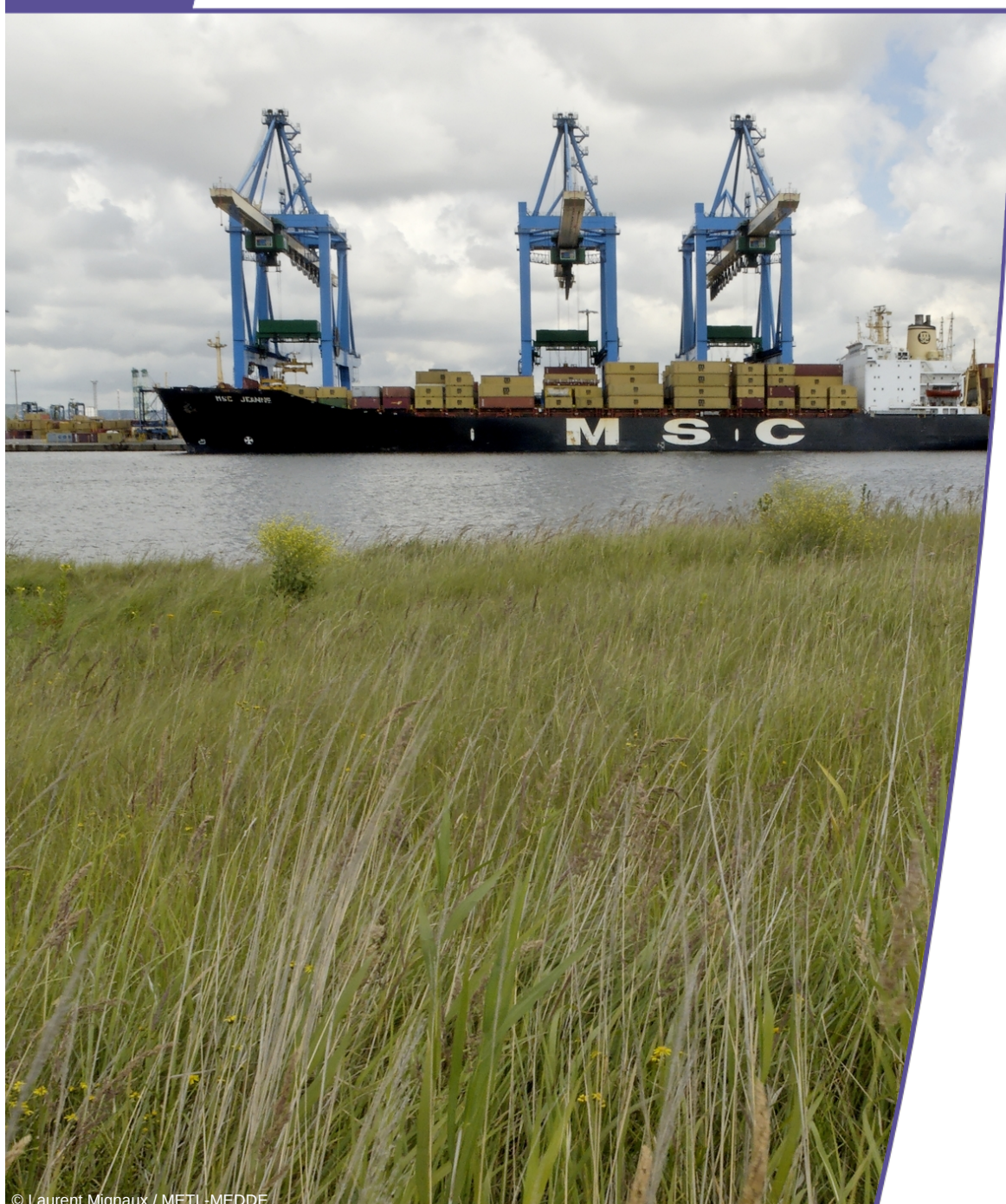
Sous-direction des ports
et du transport fluvial

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

Juin 2013

Bilan annuel des ports et des voies navigables

Résultats 2012



© 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

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
1	21 juin 2013	

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

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

Cartographie

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

Statistiques et recueil des données

Pierre FORGES – Adjoint au chef du bureau de l'analyse économique des transports fluviaux et maritimes et des ports

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

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

Relecteur

Jérôme MEYER – Chef du 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 2012.....	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 2012 : 264 millions de tonnes (-4,2%).....	9
1.3 - Trafics de marchandises des ports décentralisés.....	17
1.4 - Comparaisons européennes.....	20
2 - Trafics des ports 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.....	34

Synthèse des trafics de l'ensemble des ports français en 2012

Répartition et évolution des trafics de marchandises dans les ports français

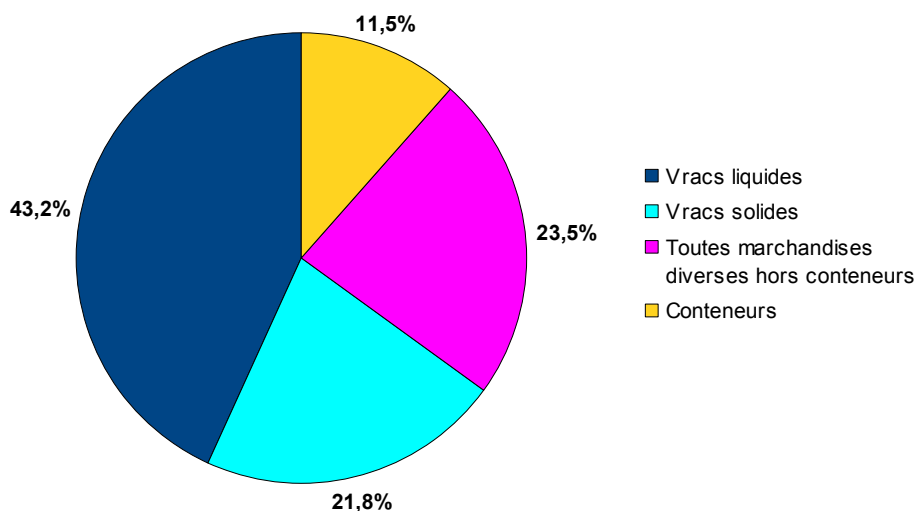
	2011	2012	évolution
Tonnage brut total	356 225 032	339 770 803	-4,6%
Liquides en vrac (en tonnes)	160 713 719	146 772 818	-8,7%
Solides en vrac (en tonnes)	74 649 986	74 117 302	-0,7%
Toutes marchandises diverses (en tonnes)	120 161 327	118 880 383	-1,1%
Conteneurs (en tonnes)	36 906 741	39 096 822	5,9%
Conteneurs (en EVP)	4 428 986	4 682 934	5,7%

En 2012, les ports maritimes français, comprenant les grands ports maritimes, les ports maritimes décentralisés et les grands ports maritimes des départements d'Outre-Mer, ont généré un trafic de marchandises de 340 millions de tonnes, soit une baisse de près de 5% par rapport à 2011. Le trafic conteneurisé a progressé de 6% pour atteindre près de 4,7 millions d'EVP (Équivalent Vingt Pieds), signe d'une amélioration de l'attractivité des ports français dans ce secteur.

Plus de 27 millions de passagers ont transité par les ports français de métropole en 2012, un chiffre en baisse par rapport à celui de 2011. Néanmoins la situation est très contrastée entre les ports dépendants du trafic transmanche, qui diminue, et les ports méditerranéens qui, grâce à la croisière, connaissent une progression.

Le trafic fluvial de marchandises a légèrement baissé de l'ordre de 1% en 2012 à cause de la mauvaise performance enregistrée par les vracs. Cependant, il faut souligner la progression continue du trafic de conteneurs.

Répartition des trafics de marchandises dans les ports français en 2012



1 - Trafics de marchandises des ports maritimes métropolitains

1.1 - Ensemble des ports maritimes métropolitains

1.1.1 - Total des trafics et évolutions

Avec un trafic global en 2012 de 328 millions de tonnes (hors avitaillement), les ports métropolitains français (les sept GPM et les ports décentralisés) voient leurs échanges diminuer de 4% par rapport à 2011.

Après une période 2002-2006 marquée par une croissance régulière des trafics, 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 de 2010 et 2011 avaient montré une très légère reprise dans un contexte de faible croissance économique en Europe. Les chiffres de l'année 2012 montrent un arrêt de cette progression.

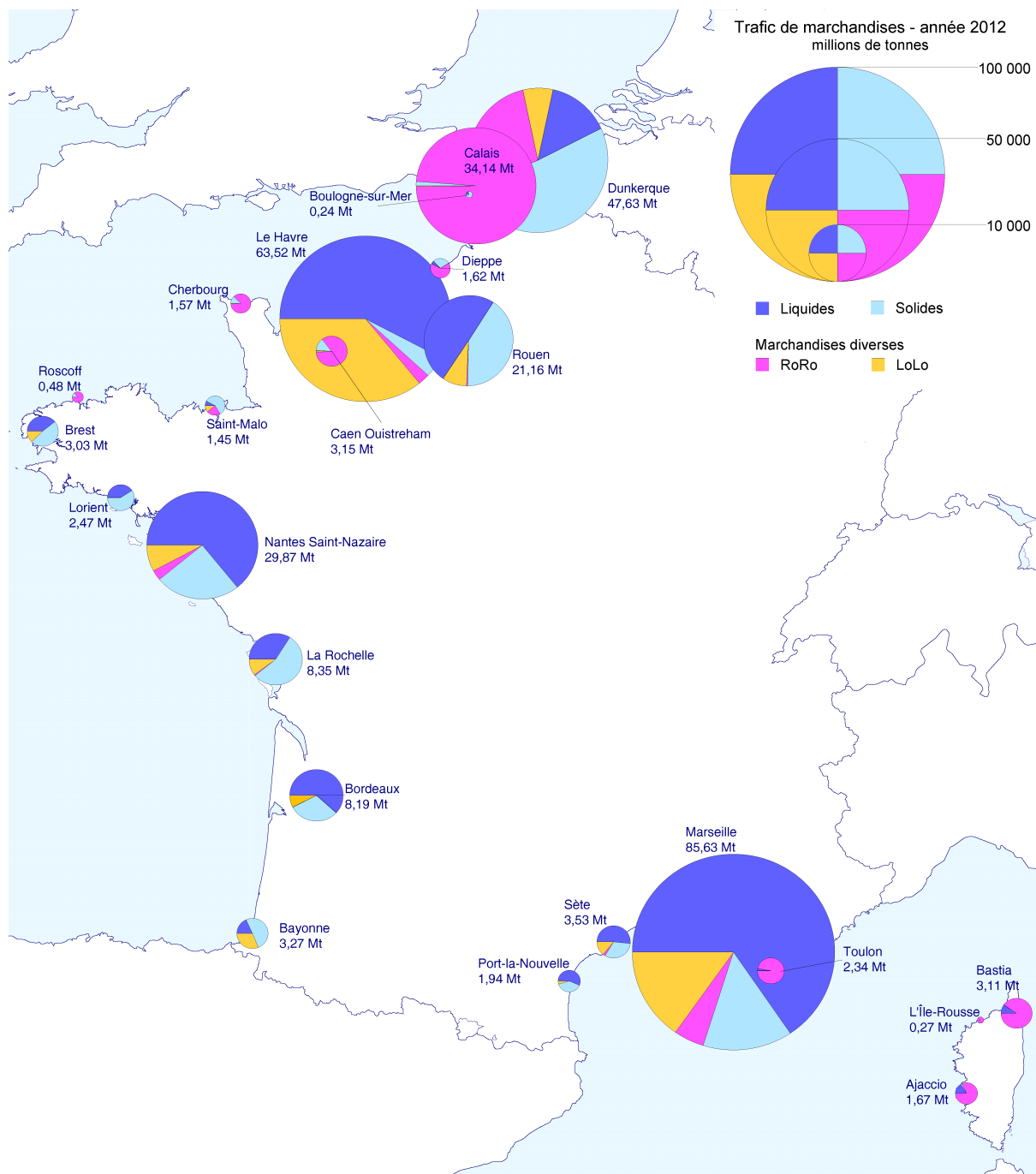
Tous les types de marchandises, à l'exception des conteneurs, enregistrent une baisse de trafic en 2012.

Les vrac liquides (143Mt), essentiellement des produits pétroliers manutentionnés dans les GPM, chutent fortement (-9%). Cette chute est la conséquence de la baisse de consommation de produits énergétiques (gaz et pétrole), de la fermeture d'unité de raffinage et de la perte de contrat d'approvisionnement par pipelines. Les vrac liquides constituent la principale marchandise manutentionnée dans les ports métropolitains.

Les vrac solides (71Mt) se maintiennent grâce à une bonne performance des trafics de minerai (métallurgie, énergie) qui compensent la forte baisse des trafics de céréales, spécialités de certains grands ports métropolitains. 85% de ce type de marchandises est traité par les GPM.

Les marchandises diverses enregistrent une légère baisse en 2012 (-1%), à cause de la diminution des trafics rouliers transmanche. Ce dernier trafic constitue le premier trafic roulier en France métropolitaine. A contrario, le trafic conteneurisé a progressé de 5% pour atteindre 4 millions d'EVP, signe d'une amélioration de l'attractivité des ports français dans ce secteur.

Trafic de marchandises par catégorie Tonnage brut – Année 2012



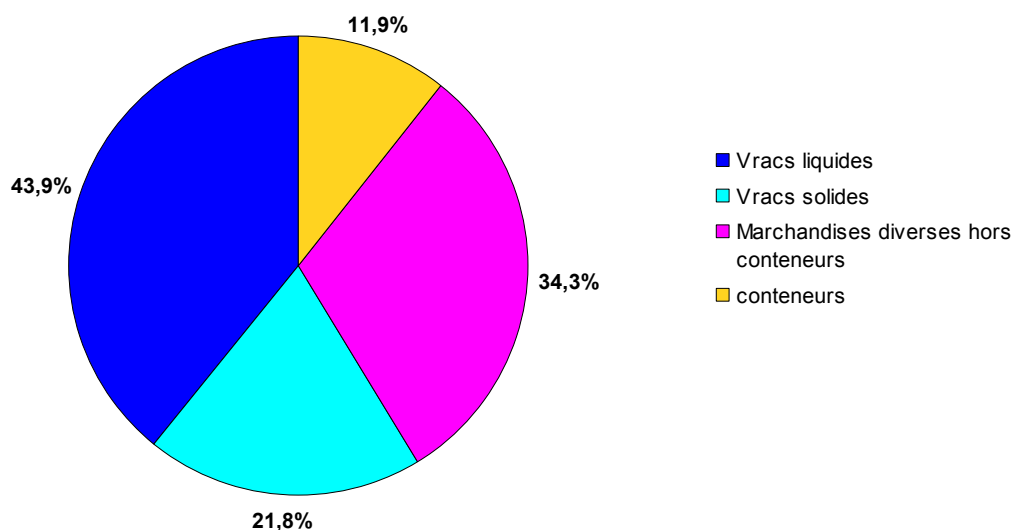
Trafics des ports métropolitains français en 2012 par type de marchandises

Récapitulatif des trafics pour l'année 2012

(en million de tonnes)	Tonnage total	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses hors conteneurs	Conteneurs
BORDEAUX	8,2	5	2,5	0,1	0,6
DUNKERQUE	47,6	6,9	24,4	14,1	2,3
LA ROCHELLE	8,3	2,8	4,6	0,8	0,1
LE HAVRE	63,5	36,7	2,6	1,5	22,7
MARSEILLE	85,6	56,1	12,3	6,8	10,4
NANTES	29,9	19,2	7,4	1,3	1,9
ROUEN	21,2	10,5	8,7	1,0	1,0
CALAIS	34,1	0,0	0,6	33,5	0,0
DIEPPE	1,6	0,1	0,5	1,1	0,0
CAEN	3,1	0,0	0,4	2,7	0,0
CHERBOURG	1,6	0,0	0,2	1,4	0,0
SAINT-MALO	1,5	0,1	0,9	0,5	0,0
BREST	3,0	1,2	1,5	0,0	0,4
LORIENT	2,5	1,0	1,5	0,0	0,0
BAYONNE	3,3	0,6	1,7	1,0	0,0
PORT LA NOUVELLE	1,9	1,1	0,8	0,1	0,0
SETE	3,5	1,8	1,1	0,6	0,0
TOULON	2,3	0,1	0,0	2,3	0,0
AJACCIO	1,7	0,3	0,0	1,4	0,0
BASTIA	3,1	0,3	0,0	2,8	0,0

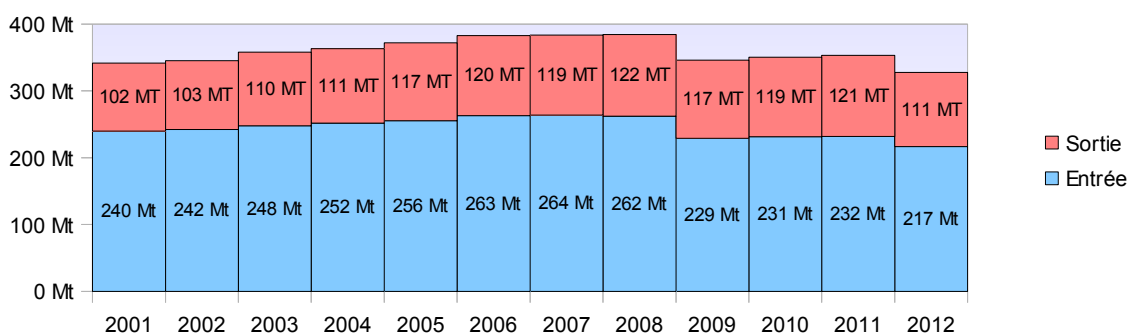
1.1.2 - Analyse par conditionnement

Répartition des trafics des ports maritimes métropolitains en 2012



En 2012, comme en 2011, les vrac liquides représentent la première source de trafic pour les ports métropolitains. Il s'agit, pour l'essentiel, de produits d'origine pétrolière.

Tableau en entrée sortie par type de marchandises sur la période 2001 2012

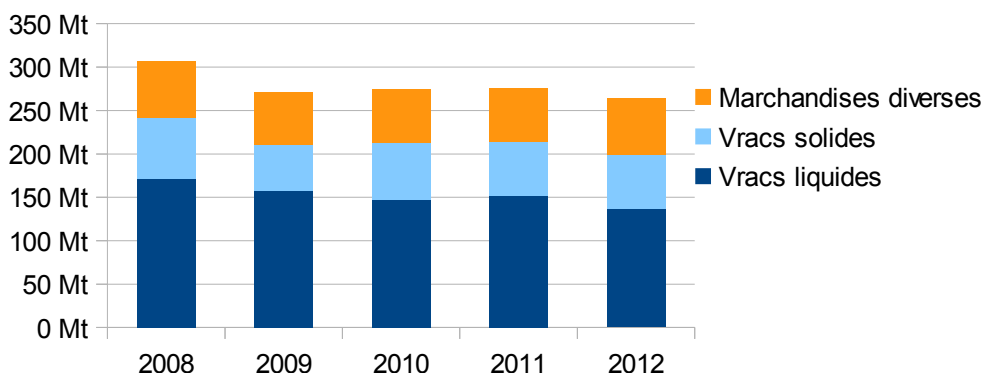


En 2012, comme pour les années précédentes, les flux entrant restent largement majoritaire dans la structure de trafic des ports métropolitains.

1.2 - Trafics de marchandises des grands ports maritimes métropolitains en 2012 : 264 millions de tonnes (-4,2%)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	276,0	264,3	-4,2%
Vracs liquides	151,5	137,1	-9,5%
Vracs solides	62,9	62,5	-0,7%
Marchandises diverses	61,5	64,7	5,2%
Dont conteneurs	36,9	39,1	5,8%

Evolution du trafic de l'ensemble des GPM entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



En 2012, les grands ports maritimes français métropolitains ont réalisé un trafic global de 264,3 Mt, en baisse de -4,2%.

L'année 2012 a été marquée par la dégradation de la situation économique mondiale, qui a particulièrement touchée la zone européenne à la différence des zones asiatique et américaine.

Les vracs liquides, essentiellement des produits pétroliers, enregistrent une très forte baisse entre 2011 et 2012 (-9,5%). Ce type de marchandise constitue la première source de trafic pour les GPM. La chute de trafic s'explique par l'arrêt d'unité de raffinage en France et en Europe et la baisse de la consommation de produits pétroliers dans la même zone. A noter que les trafics de produits raffinés n'ont pas connu de diminution, ils restent stables.

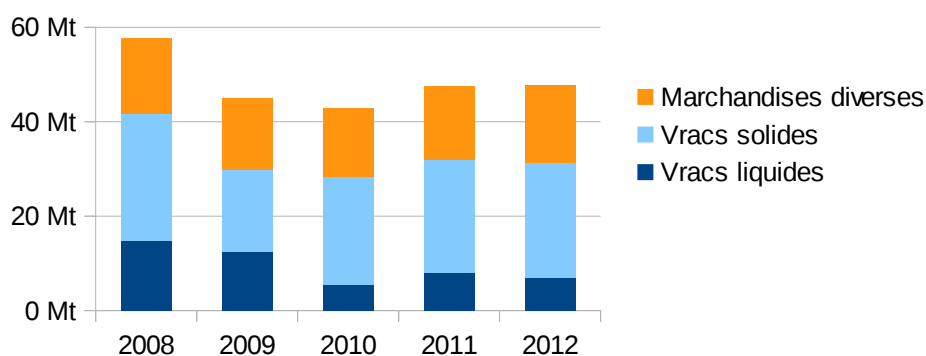
Les vracs solides (62,5Mt) représentent le troisième type de marchandises manutentionnées dans les GPM. Les volumes restent stables grâce à une bonne performance des trafics de minerais métallurgiques et énergétiques (charbon) qui compensent la forte baisse des trafics de céréales. Cette baisse provient du retour sur le marché de pays traditionnellement exportateurs et de retard dans les récoltes.

Les marchandises diverses enregistrent une hausse de plus de 5,2%, y compris les trafics de conteneurs (+5,8%). Cette progression montre l'amélioration de l'attractivité des GPM dans ce secteur.

GPM de Dunkerque : 47,6 millions de tonnes (+0,2%)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	47,5	47,6	0,2%
Vracs liquides	8,1	6,9	-14,8%
Vracs solides	23,8	24,4	2,6%
Marchandises diverses	15,7	16,4	4,4%
Dont conteneurs	2,4	2,3	-3,7%

Evolution du trafic du GPM de Dunkerque entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



Le GPM de Dunkerque enregistre en 2012 un trafic de 47,6Mt, quasiment similaire à celui de l'année 2011.

Les trafics dunkerquois sont particuliers dans le paysage des GPM métropolitains. En effet, les vracs solides occupent la première place. Il s'agit en grande majorité de minerais pour la sidérurgie destinés à l'usine Arcelor Mittal locale et au site de Brême pour lequel le port de Dunkerque sert de hub, de charbon destiné à l'aciérie et à l'exportation, suivi par les céréales. Ces dernières reculent fortement compte tenu de l'impact du marché mondial.

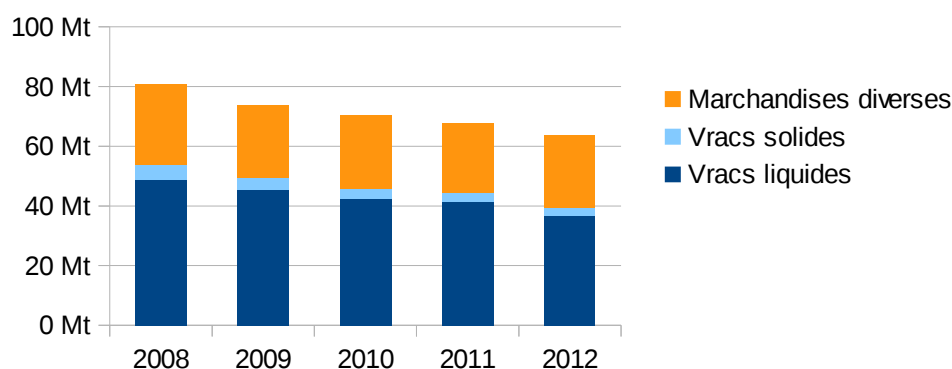
Les vracs liquides enregistrent une forte baisse (-15%) suite à l'arrêt de stockage de pétrole brut par Total (-1Mt). Par contre le trafic de produits raffinés a progressé de 10%

Les marchandises diverses progressent de 4%, notamment grâce à la progression du trafic roulier à destination de la Grande Bretagne (+10%). Par contre, les trafics conteneurisés ont régressé de 4% suite de la diminution des escales de la ligne MSC CMA-CGM sur la Chine.

GPM du Havre : 63,5 millions de tonnes (-6,0%)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	67,6	63,5	-6,0%
Vracs liquides	41,4	36,7	-11,4%
Vracs solides	3,1	2,6	-13,4%
Marchandises diverses	23,1	24,2	4,6%
Dont conteneurs	21,7	22,7	5,0%

Évolution du trafic du GPM du Havre entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



En 2012, le GPM du Havre a de nouveau enregistré une baisse de son trafic de 6%, érosion qui continue depuis 2008.

Les vracs liquides, première source de trafic du GPM (60%), ont chuté de 11%. Le trafic de pétrole brut a diminué de 18% en 2012 (-5Mt) à cause des difficultés de Pétroplus à Petit-Couronne et à des arrêts techniques de grandes installations pétrochimiques dans la vallée de la Seine (raffinerie Total de Gonfreville-l'Orcher notamment). Au contraire, les trafics de produits raffinés progressent de 3% à plus de 12Mt.

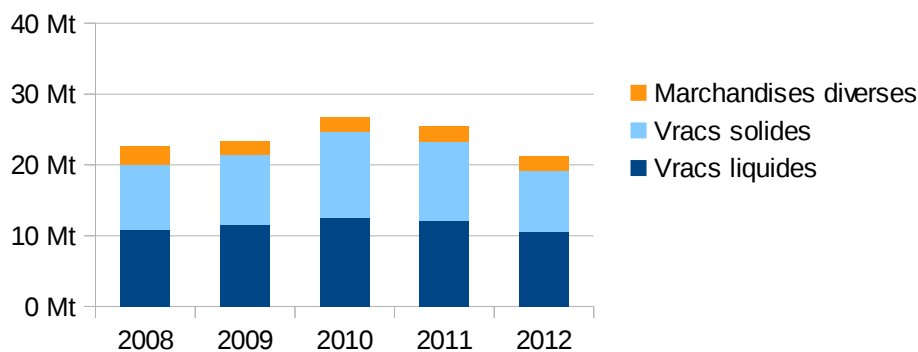
Le vrac solide enregistre une baisse de plus de 13% suite à un arrêt technique de la centrale électrique du Havre alimentée en charbon (-0,4Mt). Cependant, il faut souligner que ce type de marchandises représente un trafic mineur pour le GPM.

Les marchandises diverses progressent de plus de 4%, il s'agit de la seule hausse enregistrée par le GPMH. Parmi ce type de marchandises figurent les trafics conteneurisés qui augmentent de 5% et qui égalent, pour la première fois, le tonnage de pétrole brut. Cette hausse signifie un retour de confiance dans le domaine du conteneur suite aux aléas des années précédentes.

GPM de Rouen : 21,2 millions de tonnes (-16,7%)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	25,4	21,2	-16,7%
Vracs liquides	12,2	10,5	-13,6%
Vracs solides	11,1	8,7	-21,7%
Marchandises diverses	2,1	2,0	-8,0%
Dont conteneurs	1,0	1,0	-3,9%

Evolution du trafic du GPM de Rouen entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



En 2012, le GPM de Rouen connaît de nouveau une chute importante de son trafic pour atteindre 21,2Mt (-16,7%) après une mauvaise année 2011. L'ensemble des trafics sont touchés, à des degrés divers.

Les vracs liquides, première source de trafic du port, dévissent de 13,6%. Plus de 70% de ces vracs correspondent à des produits raffinés qui ont chuté de 19% suite aux difficultés rencontrées par la raffinerie Pétroplus. A noter que les vracs liquides autre que pétroliers (produits chimiques, biocarburants) se maintiennent grâce, entre autres, à des investissements dans les technologies liées aux biocarburants et au retraitement d'huile.

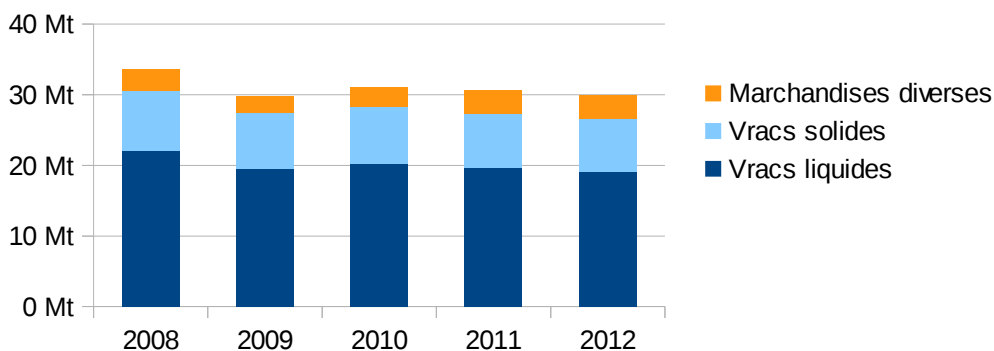
Les vracs solides accusent une chute plus importante (-21,7%), notamment les céréales qui diminuent de 28%. Or, Rouen est le premier port céréalier de France. Cette chute est la conséquence de retard dans les récoltes collectées par le port et du retour de pays exportateurs sur le marché. Elle fait suite à plusieurs exercices exceptionnels dans le domaine céréalier.

Les marchandises diverses, dont le conteneur, enregistrent également une baisse de 1%. Il s'agit d'un trafic mineur pour Rouen.

GPM de Nantes Saint-Nazaire : 29,9 millions de tonnes (-2,6 %)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	30,7	29,9	-2,6%
Vracs liquides	19,7	19,2	-2,5%
Vracs solides	7,7	7,4	-3,4%
Marchandises diverses	3,3	3,3	-1,0%
Dont conteneurs	1,9	1,9	3,7%

Evolution du trafic du GPM de Nantes Saint-Nazaire entre 2008 et 2012 (en millions de tonne)



En 2012, le GPM de Nantes Saint-Nazaire a connu une érosion de 3% de son trafic (29,9Mt) par rapport à l'année précédente, conséquence de la situation économique dégradée. L'ensemble des trafics sont orientés à la baisse.

Les vracs liquides, première source de trafic, sont en baisse de 2,5% à 19,2Mt. Cependant, selon les produits les orientations sont divergentes. Le pétrole brut et les produits pétroliers raffinés (16Mt cumulés) enregistrent des hausses respectives de 8 et 9% grâce à une forte activité de la raffinerie Total de Donges. A contrario, le gaz naturel liquéfié, spécialité du port de Nantes via le terminal méthanier de Montoir, a enregistré une chute de 43% (-1,6Mt) à cause de la forte demande du marché asiatique. Il s'agit de la seconde année consécutive de baisse.

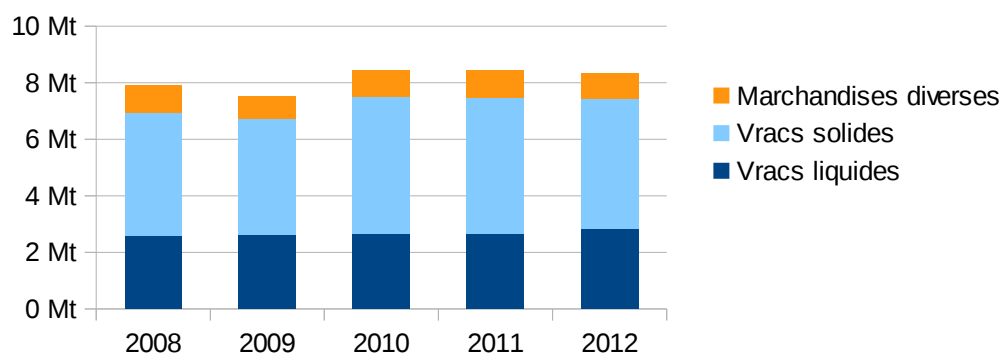
Les vracs solides baissent de 3,4%. Néanmoins les orientations sont divergentes selon le type de produits. Les céréales accusent une chute de 43% (-0,6Mt) alors que les autres vracs solides progressent, notamment le charbon (+22% à 2,2Mt) et l'alimentation du bétail. La progression du charbon provient d'une forte sollicitation de la centrale électrique de Cordemais. S'agissant de l'alimentation du bétail, la hausse provient de la forte demande de la part des éleveurs de l'ouest de la France.

Les marchandises diverses enregistrent une baisse de 1%. Cependant, les conteneurs augmentent de 5%, portés par les importations et le regain d'attractivité des ports français alors que le trafic roulier (ligne Nantes – Gijon et Nantes – Vigo) accuse une baisse de 8% compte tenu des tensions sur le marché automobile.

GPM de la Rochelle : 8,3 millions de tonnes (-1,2%)

	(en million de tonnes)		Évolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	8,4	8,3	-1,2%
Vracs liquides	2,6	2,8	7,1%
Vracs solides	4,8	4,6	-4,9%
Marchandises diverses	1	0,9	-4,8%
Dont conteneurs	0,1	0,1	0,9%

Evolution du trafic du GPM de la Rochelle entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



A l'instar des autres grands ports maritimes de métropole, le grand port maritime de la Rochelle a enregistré en 2012 un tassement de son trafic global à 8,3Mt (-1,2%).

Une analyse plus approfondie montre que selon le type de marchandises, l'évolution des trafics est différente.

Les vracs liquides, composés à plus des 90% par des produits pétroliers raffinés, voient leurs trafics progresser de 7%. Les gestionnaires de dépôt de carburant de la région rochelaise ont décidé d'augmenter leurs stocks suite à de fortes restructurations des circuits de distribution dans la région.

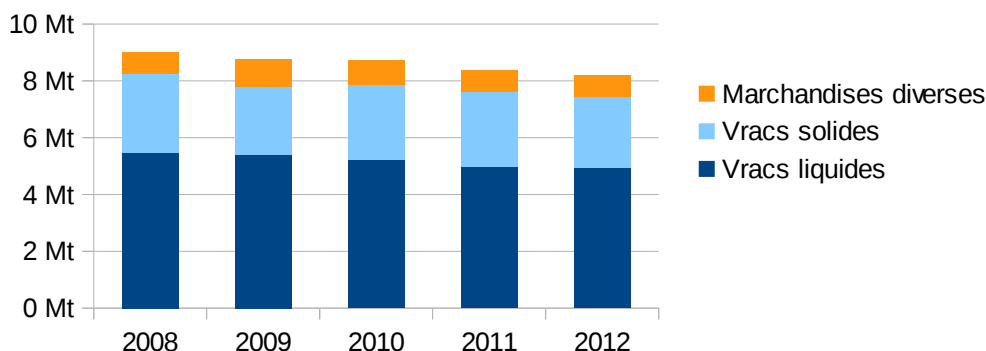
Les vracs solides ont, par contre, connu une baisse de trafic conséquente pour se situer à 4,6Mt (-4,9%). Les céréales, premier trafic du GPM, ont diminué de 7% à 3,3Mt suite à une mauvaise campagne céréalière et la réorganisation des marchés mondiaux. Les autres vracs solides enregistrent également une baisse de trafic de 10% à l'exception des trafics d'aliments pour bétail qui progressent de 30% à 310 000t. Cette hausse répond à une forte demande en nourriture par les éleveurs du sud ouest.

Les marchandises diverses voient leur trafic diminuer de 5%, y compris les conteneurs. Mais ce dernier trafic est marginal pour le GPM.

GPM de Bordeaux : 8,2 millions de tonnes (-2,3%)

	(en million de tonnes)		Evolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	8,4	8,2	-2,3%
Vracs liquides	5,0	5,0	-0,3%
Vracs solides	2,6	2,5	-6,7%
Marchandises diverses	0,8	0,8	0,2%
Dont conteneurs	0,6	0,6	-1,6%

Evolution du trafic du GPM de Bordeaux entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



En 2012, le GPM de Bordeaux a connu une baisse de 2% de son trafic (8,2Mt) par rapport à l'année précédente. Depuis 2008, ce port connaît une lente érosion de son trafic. Cette baisse intervient dans le contexte général de crise économique.

Les vracs liquides, très majoritairement composés d'entrée de produits pétroliers raffinés, restent stable à environ 4Mt, comme les vracs liquides non pétroliers. Le pétrole brut connaît une forte chute de trafic (-20%) sans réellement impacter le trafic global du port car ce produit est marginal pour le port.

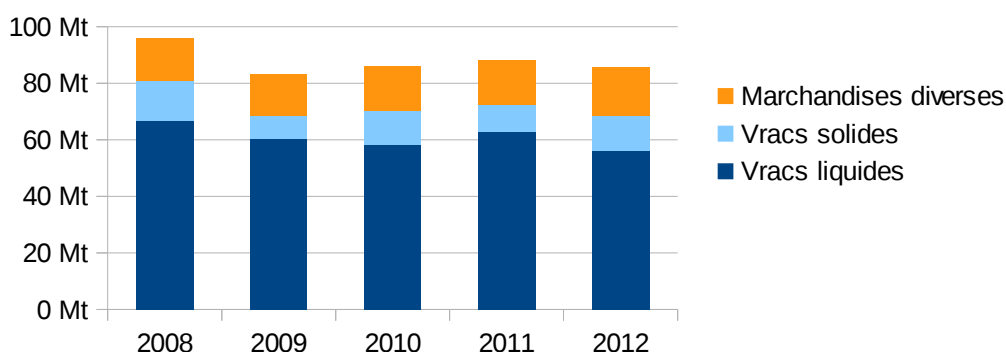
Les vracs solides enregistrent une baisse de trafic de 7% à 2,4Mt. Cette chute affecte les trafics céréaliers (-12%) dans les mêmes conditions que les GPM de Rouen et de La Rochelle. A noter qu'il s'agit exclusivement de trafic export et représente la moitié des trafics de vracs solides. Les autres vracs solides progressent, notamment les trafics d'engrais et de granulats pour les grands chantiers de travaux publics en cours dans la région bordelaise.

Les marchandises diverses, qui représentent moins de 10% du trafic global du port, restent stable malgré une légère baisse du trafic conteneurisés (-2%).

GPM de Marseille : 85,6 millions de tonnes (-2,8%)

	(en million de tonnes)		Evolution 2011 / 2012
	2011	2012	
Total	88,1	85,6	-2,8%
Vracs liquides	62,7	56,1	-10,4%
Vracs solides	9,8	12,3	24,8%
Marchandises diverses	15,6	17,2	10,6%
Dont conteneurs	9,3	10,4	12,2%

Evolution du trafic du GPM de Marseille entre 2008 et 2012 (en million de tonnes)



Le grand port maritime de Marseille a enregistré en 2012 une baisse de 3% de son trafic pour s'établir à 85,6Mt. Selon le type de marchandises, les évolutions de trafic sont contrastées.

Les vracs liquides, composés à plus de 90% de produits pétroliers, accusent une chute de trafic de 10% à 60Mt. Ces produits constituent la première source de trafic du GPM de Marseille. Parmi les produits pétroliers, les importations de pétrole brut ont chuté de 15% (32Mt) suite à la l'arrêt des raffineries de LyondellBasell à Fos-sur-Mer et à la perte du contrat d'alimentation par pipeline de la raffinerie de Karlsruhe au profit de Trieste. Les importations de gaz naturel liquéfié dans les terminaux de Fos Tonkin et Fos Cavaou ont chuté de 17% pour s'établir à 7,5Mt à cause de la baisse de consommation en Europe et des prix pratiqués en Asie. Il faut souligner que les trafics de produits pétroliers raffinés augmentent de 3% (13Mt), notamment les importations qui progressent de 26% (6Mt).

Les vracs solides ont progressé de 25% à 12Mt, atténuant la chute des vracs liquides. Cette progression résulte essentiellement de la reprise d'activité constatée dans l'aciérie Arcelor Mittal de Fos-sur-Mer.

Les trafics de marchandises diverses connaissent une hausse de trafic de 11% (17Mt) en 2012. Il faut particulièrement souligner la bonne performance du trafic de conteneurs qui progresse de 12% (10Mt) pour atteindre pour la deuxième fois depuis l'an 2000, un million d'EVP. Cette hausse des trafics conteneurisés est l'une des plus importantes d'Europe.

1.3 - Trafics de marchandises des ports décentralisés

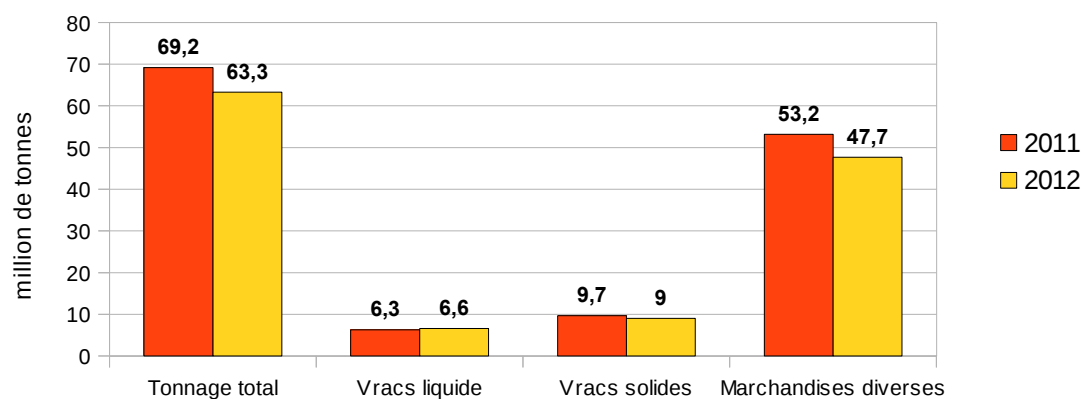
Évolution 2012/2011 des trafics dans les ports décentralisés métropolitains français

<i>En million de tonnes</i>	Tonnage total	Vracs liquides	Vracs solides	Marchandises diverses
2012	63,3	6,6	9	47,7
2011	69,2	6,3	9,7	53,2
évolution	-8,6%	+4,4%	-7%	-10,4%

Trafics marchandises 2011 et 2012 par ports décentralisés

<i>(En million de tonnes)</i>	Tonnage total	
	2011	2012
CALAIS	38,5	34,1
DIEPPE	1,6	1,6
CAEN	3,6	3,1
CHERBOURG	1,8	1,6
SAINT-MALO	1,9	1,5
BREST	3,0	3,0
LORIENT	2,6	2,5
BAYONNE	3,7	3,3
PORT LA NOUVELLE	2,1	1,9
SETE	3,6	3,5
TOULON	2,1	2,3
AJACCIO	1,4	1,7
BASTIA	3,5	3,1

Répartition des trafics des ports décentralisés en 2011 et 2012 (en million de tonnes)



En 2012, les ports décentralisés de métropole, y compris le port de Calais, ont réalisé un trafic de 63,3Mt en baisse de 7% par rapport à 2011. Calais représente plus de 50% du trafic global des ports décentralisés et cette proportion monte à 70% en ce qui concerne les marchandises diverses à cause du trafic transmanche.

En dehors du port de Calais, dont l'analyse du trafic fait l'objet d'un point particulier, les ports décentralisés de métropole ont réalisés en 2012 un trafic de 29,5Mt, en baisse de 4% par rapport à 2011.

Les marchandises diverses représentent la majorité des produits manutentionnés dans ces ports, elles atteignent 14,5Mt en baisse de 4,5%. Parmi ce type de marchandises figurent les trafics rouliers des ferries traversant la Manche ou la Méditerranée. L'ensemble des ports français concernés par le trafic transmanche ont enregistré des baisses de trafics à la différence des ports méditerranéens. Il faut noter la hausse de 14% du nombre de conteneurs manutentionnés, mais ces trafics demeurent faibles pour les ports décentralisés.

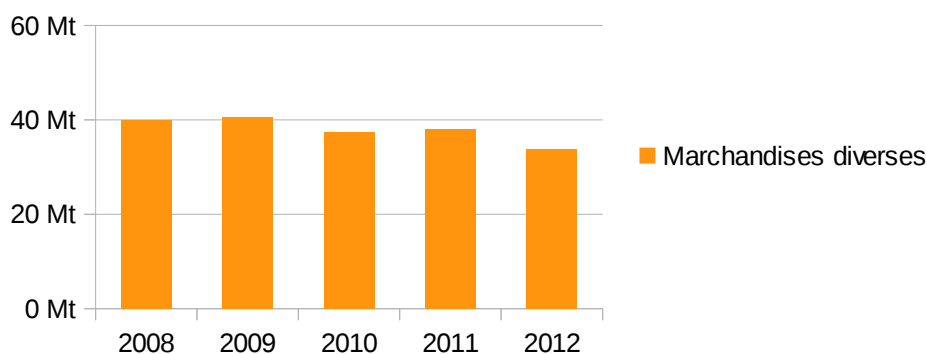
Les vracs solides arrivent en seconde position et représentent un trafic de 8,5Mt, en baisse de 9%. Il s'agit principalement de vracs agricoles (nourriture animale, céréales, engrais).

Enfin les vracs liquides, essentiellement composés de produits pétroliers raffinés destinés à alimenter les marchés locaux, ont enregistré une hausse de trafic de 4,5% pour atteindre 6,5Mt.

Port de Calais : 34,1 millions de tonnes (-11,2%)

	<i>(en million de tonnes)</i>		Evolution 2012/2011
	2011	2012	
Total	38,5	34,1	-11,2%
Vracs liquides	0	0	
Vracs solides	0,5	0,4	-3,7%
Marchandises diverses	38	33,7	-11,3%
<i>Dont conteneurs</i>	0	0	

Evolution des trafics de marchandises diverses à Calais entre 2008 et 2012 (en Mt)



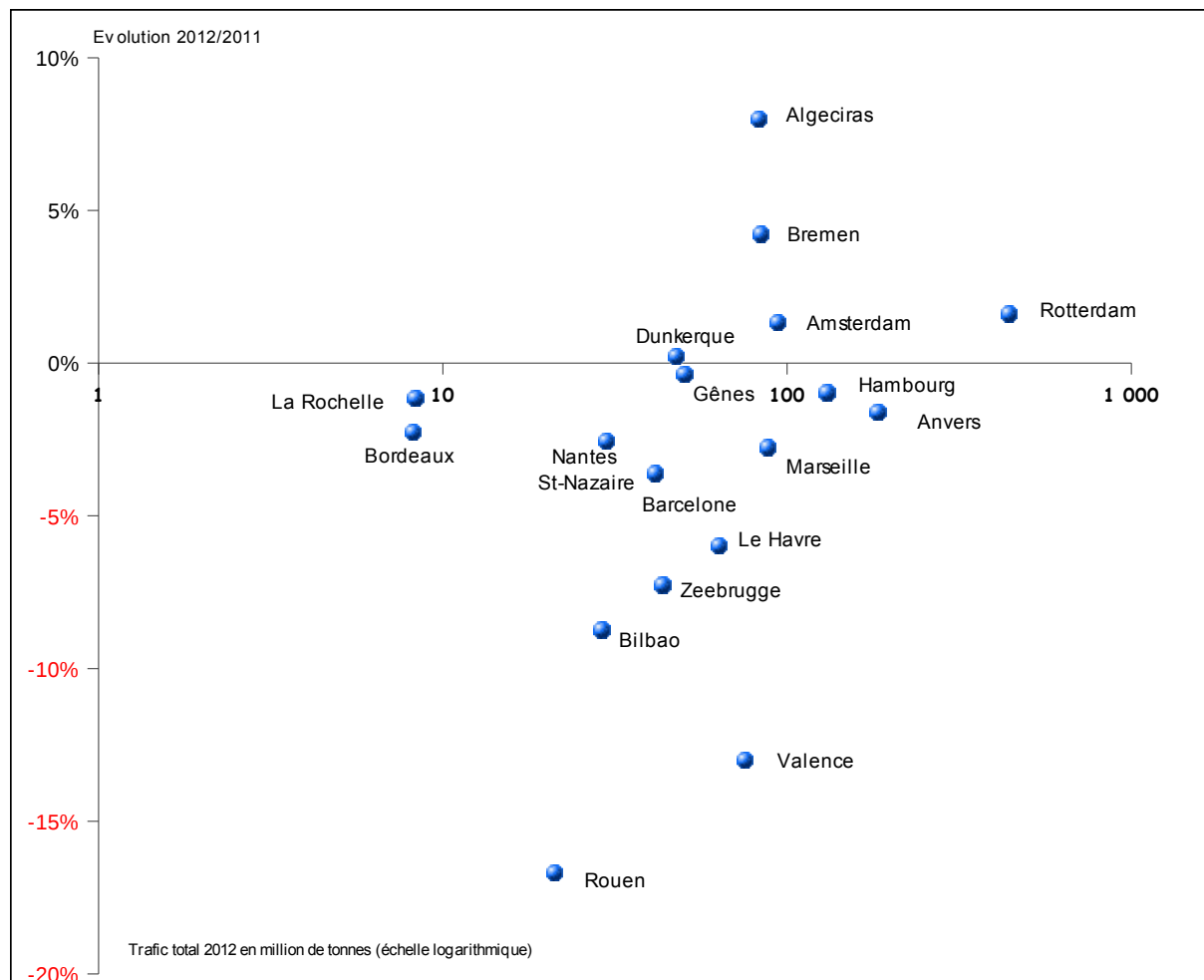
En 2012, le port de Calais a enregistré un recul de 11% de son trafic (34Mt), une nouvelle fois en recul depuis 2009. En volume, il s'agit du quatrième port français.

Le trafic transmanche représente la quasi-totalité de l'activité du port, les autres trafics étant très marginaux (0,4Mt de vracs solides soit 2% du trafic global).

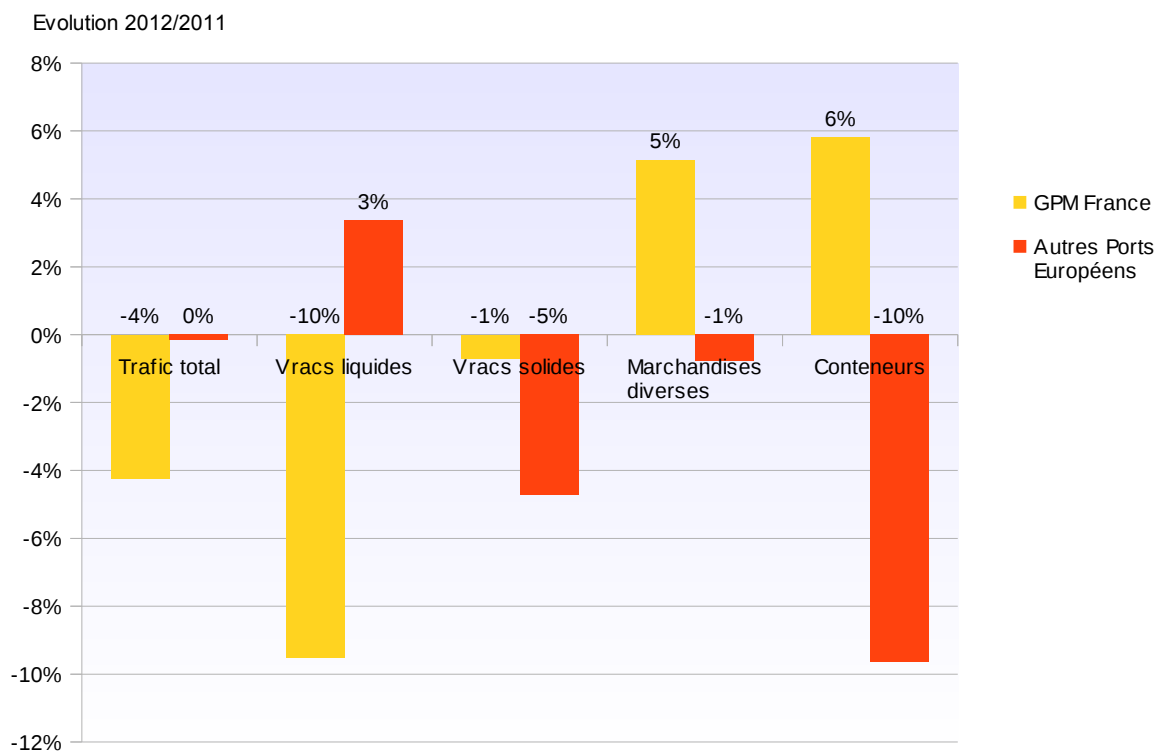
L'année 2012 a été marquée par la disparition de la compagnie Seafrance et par la progression du trafic du tunnel sous la Manche. A noter que pour la première fois depuis sa mise en service, Eurotunnel a transporté plus de camions que les compagnies de ferries opérant sur le détroit. Or le fret est le principal trafic du port de Calais. Par ailleurs, les compagnies concurrentes de Seafrance n'ont pas été en mesure de compenser la perte d'offre de transport.

1.4 - Comparaisons européennes

Evolution 2012/2011 du tonnage brut total dans les principaux ports européens (en million de tonnes)



Evolution des trafics des GPM et des autres ports européens entre 2011 et 2012



Les principaux ports européens ont enregistré au cours de l'année 2012 une stagnation voire une baisse de leurs trafics.

Ainsi le port de Rotterdam n'a progressé que de 1,7% (441,5 Mt), le trafic conteneurisés restant stable. Le port d'Amsterdam a progressé de 1% pour atteindre 94,3Mt grâce à une nette hausse des vracs liquides (produits pétroliers).

Les grands ports belges ont constaté une baisse de trafic, le port d'Anvers enregistrant une baisse de 1% de son trafic global tout en maintenant son trafic de conteneurs alors que le port de Zeebrugge accuse une chute de 7%, tous ses trafics étant affectés.

En 2012, le port de Hambourg a enregistré un tassement de son trafic (-1% à 130 Mt), y compris dans le secteur des conteneurs qui représente la première source de trafic de ce port. Le port de Bremerhaven a, au contraire, connu une progression de 4% de son trafic pour atteindre 83 Mt grâce à de bonnes performances dans les secteurs du conteneurs et de l'automobile.

En 2012, les ports espagnols qui ont enregistré une hausse de leurs trafics de 2%, notamment grâce à une hausse du trafic de conteneurs en transbordement. Pour la première fois, les ports espagnols ont traité plus de 14 millions d'EVP dont plus d'un quart dans les terminaux de la baie d'Algéciras (+12% à 4 millions d'EVP).

Les ports italiens, au cours de l'année 2012, ont enregistré une stagnation de leurs trafics pour l'ensemble des marchandises.

Trafics des ports de la façade Manche - Mer du Nord

(en million de tonnes)	Année 2011	Année 2012	Évolution 2012/2011
AMSTERDAM	93,0 Mt	94,3 Mt	1%
Vracs liquides	39,5 Mt	43,3 Mt	10%
<i>dont produits pétroliers</i>	37,3 Mt	41,2 Mt	11%
Vracs solides	46,6 Mt	41,9 Mt	-10%
Marchandises diverses	7,0 Mt	9,1 Mt	30%
<i>dont conteneurs</i>	0,6 Mt	0,8 Mt	36%
ANVERS	187,2 Mt	184,1 Mt	-2%
Vracs liquides	46,0 Mt	45,3 Mt	-2%
<i>dont produits pétroliers</i>	34,4 Mt	34,5 Mt	0%
Vracs solides	19,1 Mt	19,1 Mt	0%
Marchandises diverses	122,0 Mt	119,8 Mt	-2%
<i>dont conteneurs</i>	105,1 Mt	104,1 Mt	-1%
BREMEN	80,6 Mt	84,0 Mt	4%
Vracs liquides	1,5 Mt	1,4 Mt	-3%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,5 Mt	1,4 Mt	-3%
Vracs solides	8,0 Mt	9,0 Mt	12%
Marchandises diverses	71,1 Mt	73,6 Mt	4%
<i>dont conteneurs</i>	62,7 Mt	65,2 Mt	4%
DUNKERQUE	47,5 Mt	47,6 Mt	0%
Vracs liquides	8,1 Mt	6,9 Mt	-15%
<i>dont produits pétroliers</i>	6,2 Mt	5,6 Mt	-11%
Vracs solides	23,8 Mt	24,4 Mt	3%
Marchandises diverses	15,7 Mt	16,4 Mt	4%
<i>dont conteneurs</i>	2,4 Mt	2,3 Mt	-4%
GAND	27,2 Mt	26,3 Mt	-3%
Vracs liquides	4,5 Mt	4,0 Mt	-11%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,3 Mt	1,1 Mt	-15%
Vracs solides	17,1 Mt	16,8 Mt	-2%
Marchandises diverses	5,6 Mt	5,5 Mt	-2%
<i>dont conteneurs</i>	0,5 Mt	0,6 Mt	13%
HAMBOURG	132,2 Mt	130,9 Mt	-1%
Vracs liquides	14,0 Mt	14,1 Mt	1%
<i>dont produits pétroliers</i>	11,4 Mt	11,3 Mt	-1%
Vracs solides	25,6 Mt	25,3 Mt	-1%
Marchandises diverses	92,6 Mt	91,5 Mt	-1%
<i>dont conteneurs</i>	90,1 Mt	89,4 Mt	-1%
LE HAVRE	67,6 Mt	63,5 Mt	-6%
Vracs liquides	41,4 Mt	36,7 Mt	-11%
<i>dont produits pétroliers</i>	39,7 Mt	35,1 Mt	-12%
Vracs solides	3,1 Mt	2,6 Mt	-13%
Marchandises diverses	23,1 Mt	24,2 Mt	5%
<i>dont conteneurs</i>	21,7 Mt	22,7 Mt	5%

Traffics des ports de la façade Manche - Mer du Nord

(en million de tonnes)	Année 2011	Année 2012	Évolution 2012/2011
LONDRES	48,8 Mt	43,7 Mt	-10%
Vracs liquides	19,9 Mt	15,5 Mt	-22%
<i>dont produits pétroliers</i>	19,0 Mt	14,7 Mt	-23%
Vracs solides	13,3 Mt	12,3 Mt	-7%
Marchandises diverses	15,7 Mt	15,9 Mt	1%
<i>dont conteneurs</i>	7,7 Mt	8,1 Mt	6%
OSLO	5,7 Mt	5,6 Mt	-1%
Vracs liquides	2,1 Mt	2,1 Mt	2%
<i>dont produits pétroliers</i>	2,1 Mt	2,0 Mt	-1%
Vracs solides	1,3 Mt	1,3 Mt	-2%
Marchandises diverses	2,3 Mt	2,2 Mt	-4%
<i>dont conteneurs</i>	1,3 Mt	1,3 Mt	-5%
ROTTERDAM	434,6 Mt	441,5 Mt	2%
Vracs liquides	198,5 Mt	214,2 Mt	8%
<i>dont produits pétroliers</i>	166,8 Mt	180,7 Mt	8%
Vracs solides	87,3 Mt	78,1 Mt	-11%
Marchandises diverses	148,7 Mt	149,2 Mt	0%
<i>dont conteneurs</i>	123,6 Mt	125,4 Mt	2%
ROUEN	25,4 Mt	21,2 Mt	-17%
Vracs liquides	12,2 Mt	10,5 Mt	-14%
<i>dont produits pétroliers</i>	9,2 Mt	7,5 Mt	-18%
Vracs solides	11,1 Mt	8,7 Mt	-22%
Marchandises diverses	2,1 Mt	2,0 Mt	-8%
<i>dont conteneurs</i>	1,0 Mt	1,0 Mt	-4%
ZEEBRUGGE	47,0 Mt	43,5 Mt	-7%
Vracs liquides	8,3 Mt	7,7 Mt	-7%
<i>dont produits pétroliers</i>	7,9 Mt	7,4 Mt	-7%
Vracs solides	1,7 Mt	1,6 Mt	-2%
Marchandises diverses	37,0 Mt	34,2 Mt	-8%
<i>dont conteneurs</i>	22,7 Mt	20,3 Mt	-11%

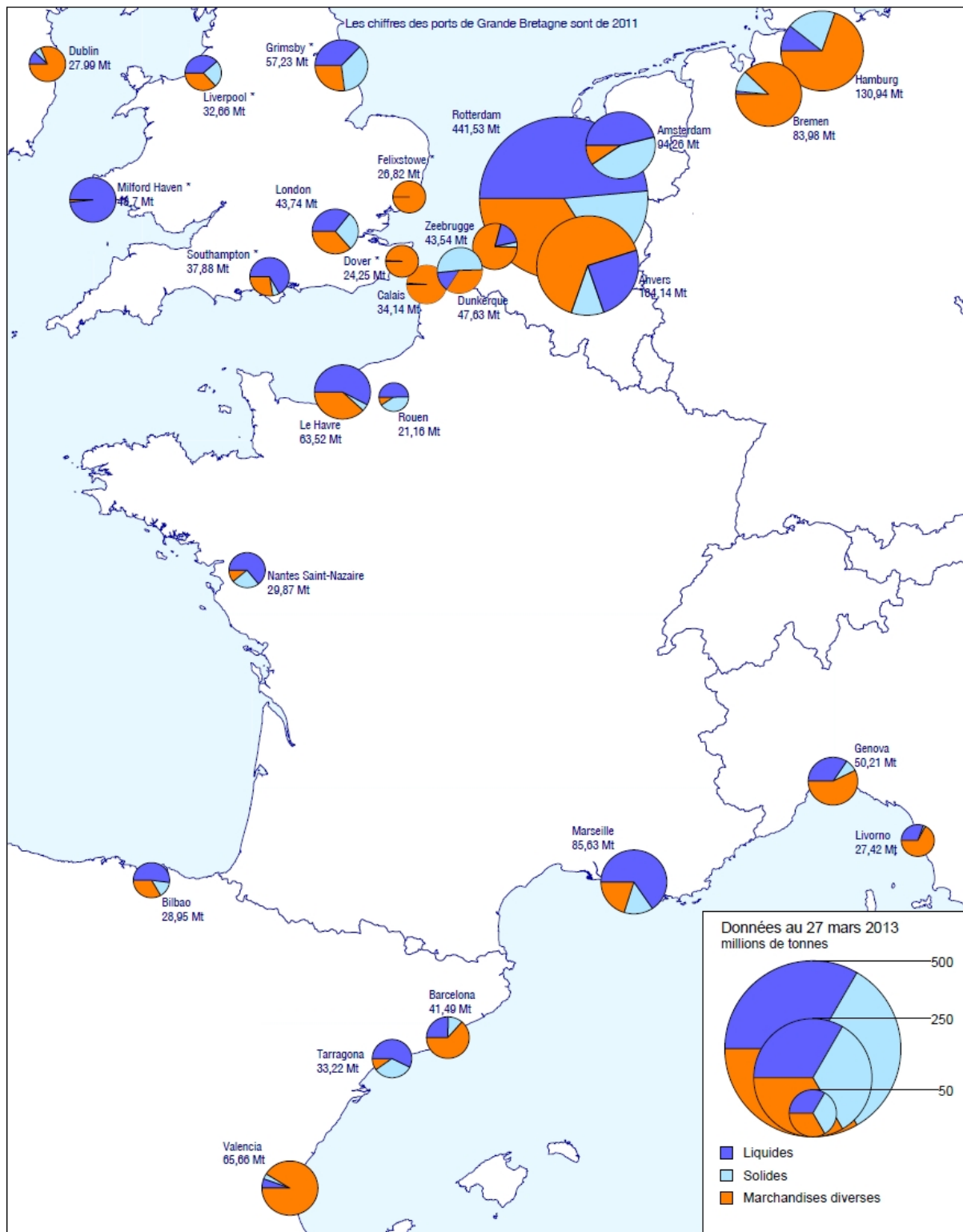
Trafics des ports de la façade Atlantique

(en million de tonnes)	Année 2011	Année 2012	Évolution 2012/2011
BILBAO	31,7 Mt	29,0 Mt	-9%
Vracs liquides	17,9 Mt	15,1 Mt	-16%
<i>dont produits pétroliers</i>	14,5 Mt	11,3 Mt	-22%
Vracs solides	4,0 Mt	4,3 Mt	7%
Marchandises diverses	9,9 Mt	9,6 Mt	-2%
<i>dont conteneurs</i>	6,1 Mt	6,4 Mt	5%
BORDEAUX	8,4 Mt	8,2 Mt	-2%
Vracs liquides	5,0 Mt	5,0 Mt	0%
<i>dont produits pétroliers</i>	4,2 Mt	4,2 Mt	0%
Vracs solides	2,6 Mt	2,5 Mt	-7%
Marchandises diverses	0,8 Mt	0,8 Mt	0%
<i>dont conteneurs</i>	0,6 Mt	0,6 Mt	-2%
LA COROGNE	11,3 Mt	12,8 Mt	13%
Vracs liquides	6,6 Mt	7,2 Mt	8%
<i>dont produits pétroliers</i>	6,4 Mt	6,9 Mt	8%
Vracs solides	3,5 Mt	4,2 Mt	20%
Marchandises diverses	1,2 Mt	1,4 Mt	17%
<i>dont conteneurs</i>	0,1 Mt	0,1 Mt	-16%
LA ROCHELLE	8,4 Mt	8,3 Mt	-1%
Vracs liquides	2,6 Mt	2,8 Mt	7%
<i>dont produits pétroliers</i>	2,5 Mt	2,6 Mt	7%
Vracs solides	4,8 Mt	4,6 Mt	-5%
Marchandises diverses	1,0 Mt	0,9 Mt	-5%
<i>dont conteneurs</i>	0,1 Mt	0,1 Mt	1%
LEIXÕES	16,4 Mt	16,6 Mt	2%
Vracs liquides	7,5 Mt	7,0 Mt	-6%
<i>dont produits pétroliers</i>	7,0 Mt	6,7 Mt	-5%
Vracs solides	2,5 Mt	2,2 Mt	-13%
Marchandises diverses	6,4 Mt	7,4 Mt	16%
<i>dont conteneurs</i>	5,4 Mt	6,5 Mt	19%
LISBONNE	12,3 Mt	11,1 Mt	-10%
Vracs liquides	1,9 Mt	1,7 Mt	-8%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,3 Mt	1,2 Mt	-3%
Vracs solides	4,6 Mt	4,3 Mt	-8%
Marchandises diverses	5,8 Mt	5,1 Mt	-13%
<i>dont conteneurs</i>	5,6 Mt	4,9 Mt	-12%
NANTES SAINT-NAZAIRE	30,7 Mt	29,9 Mt	-3%
Vracs liquides	19,7 Mt	19,2 Mt	-2%
<i>dont produits pétroliers</i>	18,6 Mt	18,1 Mt	-3%
Vracs solides	7,7 Mt	7,4 Mt	-3%
Marchandises diverses	3,3 Mt	3,3 Mt	-1%
<i>dont conteneurs</i>	1,9 Mt	1,9 Mt	4%

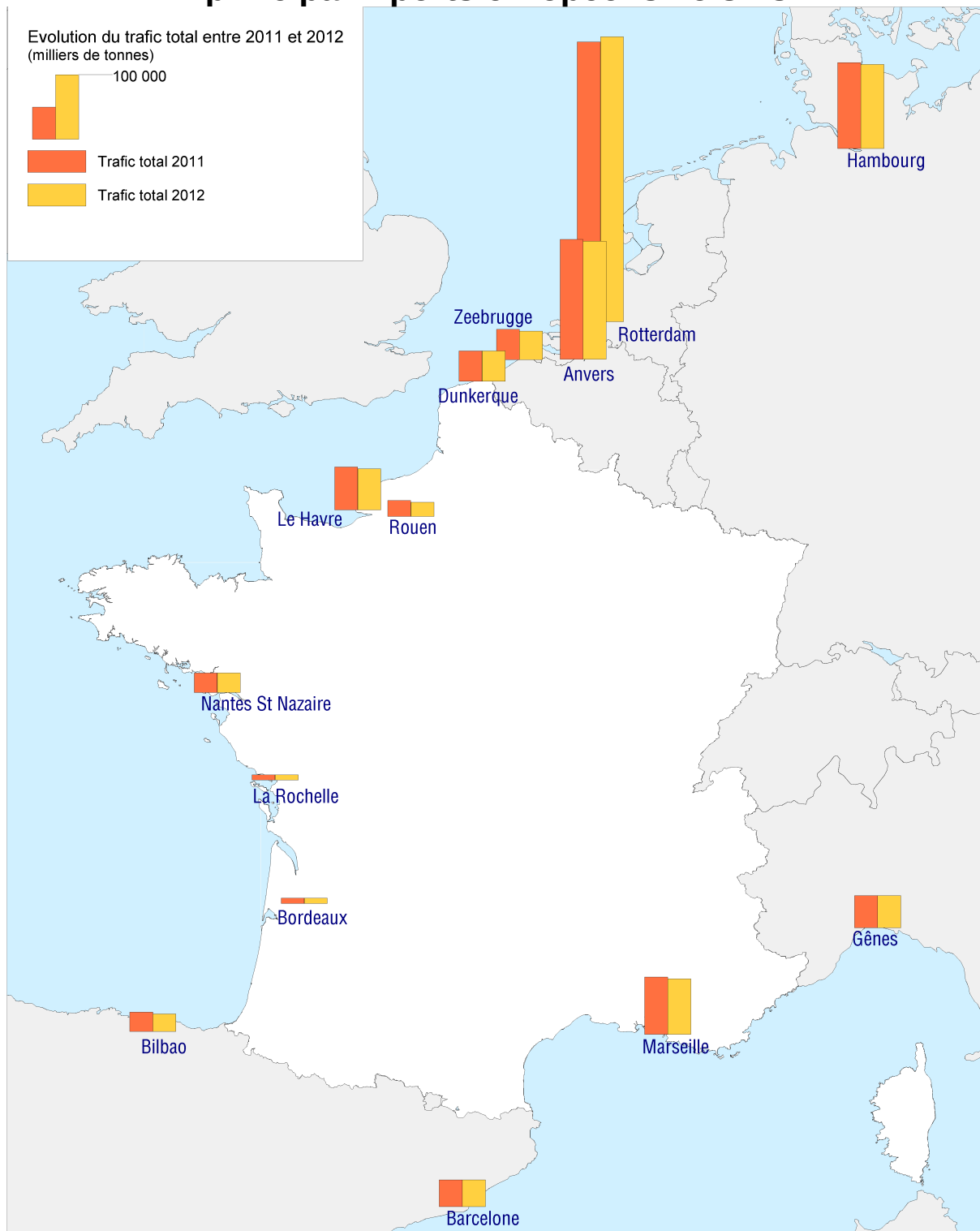
Trafics des ports de la façade Méditerranée

(en million de tonnes)	Année 2011	Année 2012	Évolution 2012/2011
ALGECIRAS	76,9 Mt	83,0 Mt	8%
Vracs liquides	23,0 Mt	22,7 Mt	-1%
<i>dont produits pétroliers</i>	21,0 Mt	21,0 Mt	0%
Vracs solides	1,6 Mt	2,0 Mt	25%
Marchandises diverses	52,3 Mt	58,4 Mt	12%
<i>dont conteneurs</i>	47,4 Mt	52,9 Mt	12%
BARCELONE	43,0 Mt	41,5 Mt	-4%
Vracs liquides	10,8 Mt	10,4 Mt	-3%
<i>dont produits pétroliers</i>	8,9 Mt	8,1 Mt	-10%
Vracs solides	3,5 Mt	4,7 Mt	33%
Marchandises diverses	28,8 Mt	26,4 Mt	-8%
<i>dont conteneurs</i>	19,9 Mt	17,4 Mt	-12%
CARTAGENA	22,7 Mt	30,1 Mt	33%
Vracs liquides	17,9 Mt	24,2 Mt	36%
<i>dont produits pétroliers</i>			
Vracs solides	3,7 Mt	4,9 Mt	33%
Marchandises diverses	1,1 Mt	1,0 Mt	-9%
<i>dont conteneurs</i>	0,9 Mt	0,8 Mt	-6%
GENOVA	50,4 Mt	50,2 Mt	0%
Vracs liquides	17,9 Mt	17,2 Mt	-4%
<i>dont produits pétroliers</i>	17,0 Mt	16,4 Mt	-4%
Vracs solides	5,0 Mt	4,2 Mt	-17%
Marchandises diverses	27,5 Mt	28,8 Mt	5%
<i>dont conteneurs</i>	18,9 Mt	20,6 Mt	9%
HUELVA	26,6 Mt	28,5 Mt	7%
Vracs liquides	21,7 Mt	22,9 Mt	6%
<i>dont produits pétroliers</i>	17,6 Mt	18,5 Mt	5%
Vracs solides	4,5 Mt	4,8 Mt	8%
Marchandises diverses	0,5 Mt	0,8 Mt	67%
<i>dont conteneurs</i>	0,0 Mt	0,0 Mt	0%
LA SPEZIA	17,1 Mt	15,4 Mt	-10%
Vracs liquides	1,9 Mt	1,5 Mt	-23%
<i>dont produits pétroliers</i>	1,8 Mt	1,2 Mt	-29%
Vracs solides	1,3 Mt	1,4 Mt	10%
Marchandises diverses	13,8 Mt	12,5 Mt	-9%
<i>dont conteneurs</i>	13,5 Mt	12,0 Mt	-11%
MARSEILLE	88,1 Mt	85,6 Mt	-3%
Vracs liquides	62,7 Mt	56,1 Mt	-10%
<i>dont produits pétroliers</i>	59,4 Mt	52,6 Mt	-11%
Vracs solides	9,8 Mt	12,3 Mt	25%
Marchandises diverses	15,6 Mt	17,2 Mt	11%
<i>dont conteneurs</i>	9,3 Mt	10,4 Mt	12%
VALENCE	75,5 Mt	65,7 Mt	-13%
Vracs liquides	4,5 Mt	3,7 Mt	-19%
<i>dont produits pétroliers</i>	0,7 Mt	1,0 Mt	28%
Vracs solides	2,4 Mt	2,2 Mt	-9%
Marchandises diverses	68,6 Mt	59,8 Mt	-13%
<i>dont conteneurs</i>	60,9 Mt	52,0 Mt	-15%

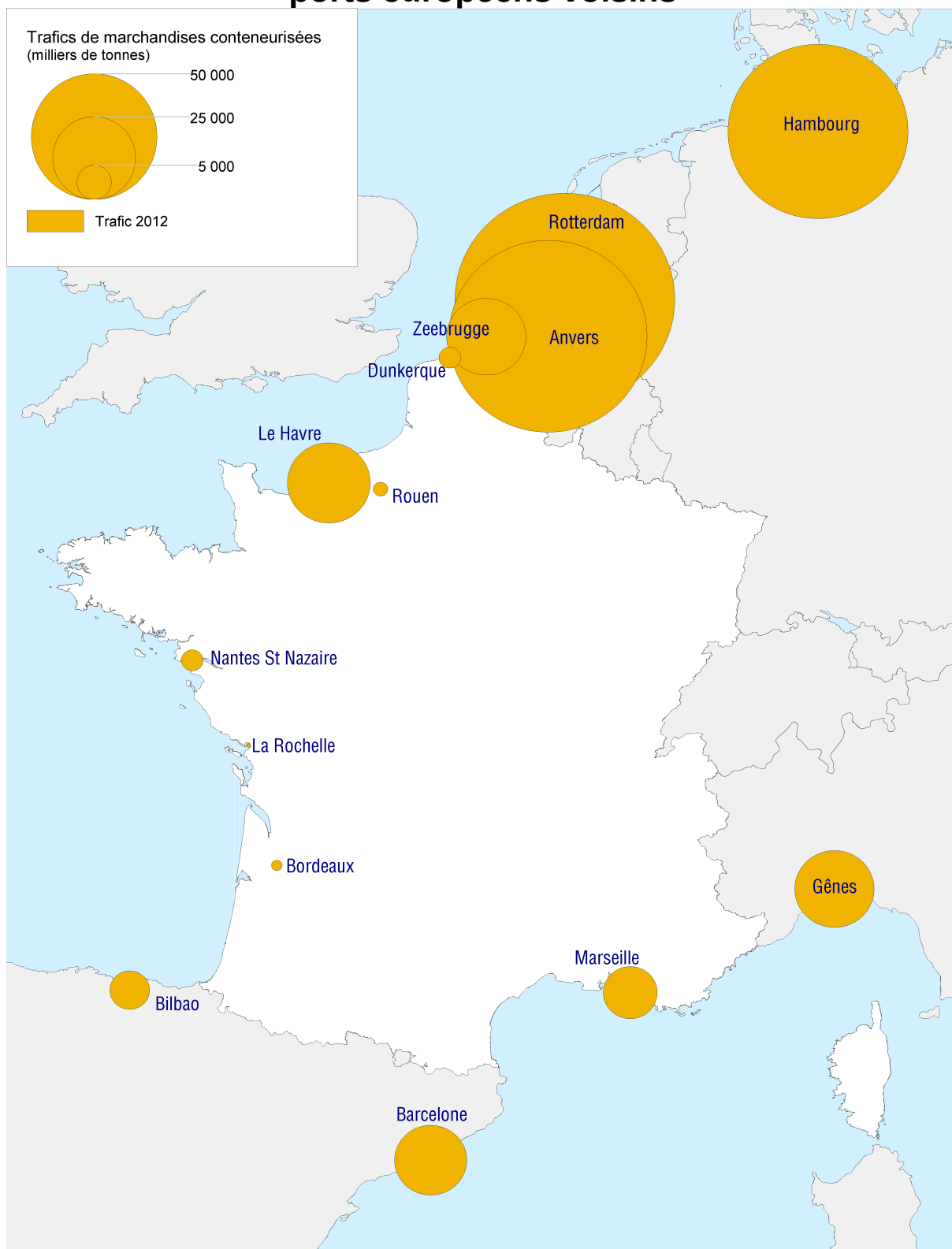
Traffics de marchandises en 2012 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins



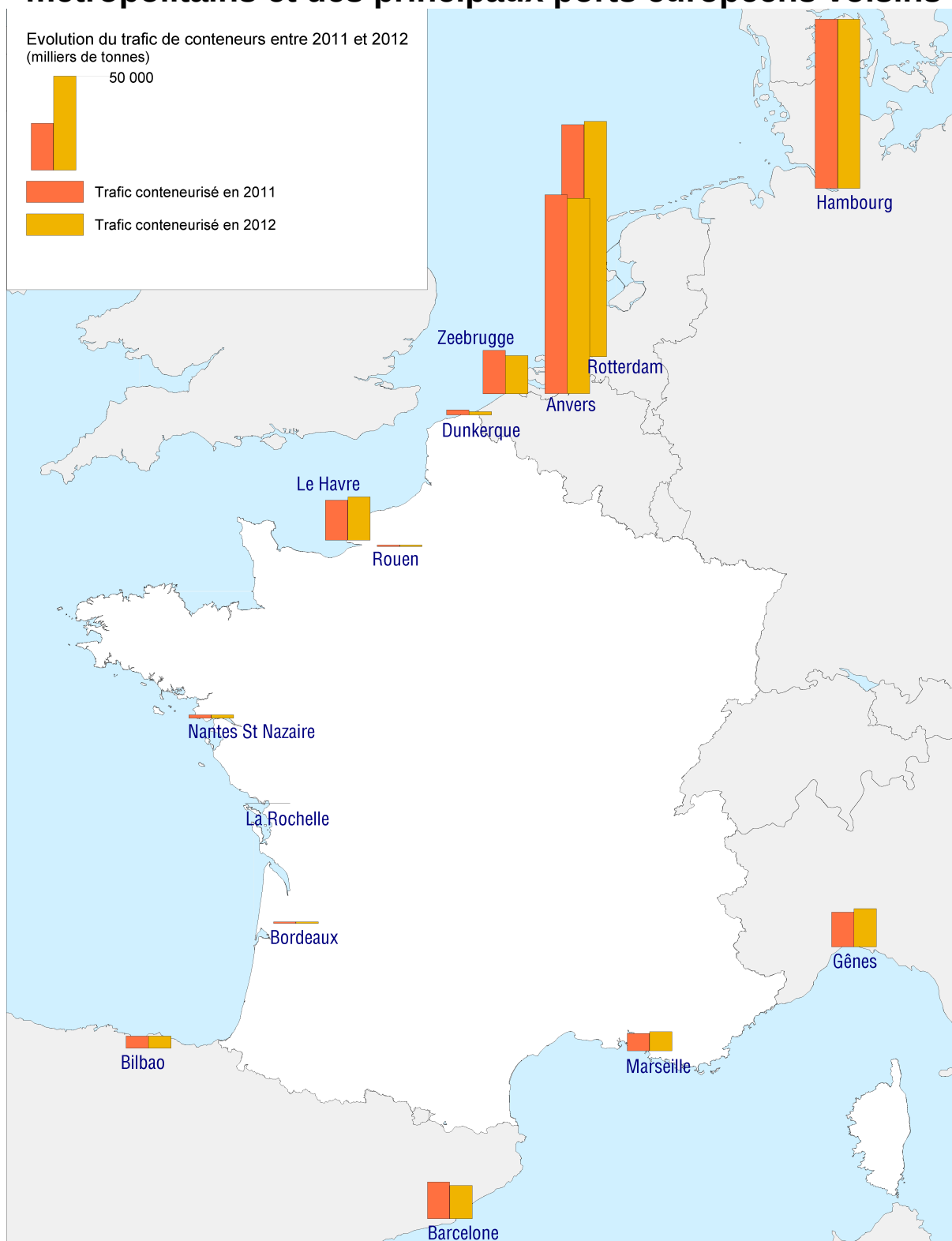
Evolution du trafic de marchandises entre 2011 et 2012 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens voisins



Trafics de marchandises conteneurisées en 2012 des grands ports français métropolitains et des principaux ports européens voisins



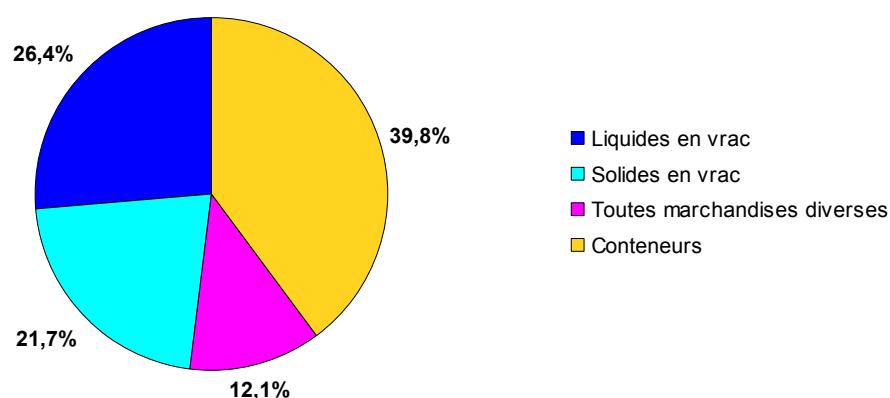
Evolution du trafic de marchandises conteneurisées entre 2011 et 2012 des grands ports maritimes français métropolitains et des principaux ports européens voisins



2 - Trafics des ports d'Outre-Mer

2.1 - Trafics de marchandises

Répartition des trafics des ports d'outre-mer par type de marchandises en 2012



Répartition et évolution des trafics dans les ports d'Outre-Mer entre 2011 et 2012

	2011	2012	évolution
Tonnage brut total (en Mt)	10,99	11,73	6,7%
Liquides en vrac (en Mt)	2,89	3,09	6,9%
Solides en vrac (en Mt)	2,66	2,54	-4,5%
Toutes marchandises diverses (en Mt)	5,44	6,09	11,9%
Conteneurs (en EVP)	562 454	609 833	8,4%

Les grands ports maritimes d'Outre-Mer, mis en place depuis le 1^{er} janvier 2013, ont réalisé un trafic global de 11,7Mt, en progression de 6,7%. Les marchandises diverses, dont les conteneurs, occupent la première place en termes de trafic, elles progressent de 11,9%. Les trafics de vracs liquides connaissent une hausse de 6,9%, notamment les produits pétroliers. En revanche, les vracs solides accusent une baisse de 4%, consécutivement à la chute des trafics de produits pondéreux associés au secteur du BTP.

GPM de Martinique

<i>(en million de tonnes)</i>	2011	2012	évolution
Tonnage brut total	2,88	3,11	12,7%
Liquides en vrac	1,19	1,46	22,7%
Solides en vrac	0,21	0,21	0%
Toutes marchandises diverses	1,49	1,44	-3,4%
Conteneurs	1,25	1,17	-6,4%

Le trafic du GPM de la Martinique a progressé de 8,0% pour atteindre 3,1 millions de tonnes. Cette progression provient essentiellement de la reprise des trafics de pétrole brut à destination de la raffinerie des Antilles (+22,7% à 1,46Mt). Les vracs solides stagnent compte-tenu des difficultés rencontrées dans le secteur du BTP. Les conteneurs baissent suite à la perte de trafic de transbordement au profit du GPM de la Guadeloupe.

GPM de Guadeloupe

<i>(en million de tonnes)</i>	2011	2012	évolution
Tonnage brut total	3,44	3,86	+12,2%
Liquides en vrac	0,72	0,64	-11,1%
Solides en vrac	1,00	0,95	-5,0%
Toutes marchandises diverses	1,73	2,27	31,2%
Conteneurs	1,54	1,75	13,6%

En 2012, le GPM de la Guadeloupe a enregistré un trafic de 3,8 millions de tonnes, en progression de plus de 12% par rapport à l'année précédente, ce qui constitue un record. Cette progression est portée par la forte hausse des trafics de conteneurs (212 000 EVP, +28%), notamment des opérations de transbordement réalisées par CMA CGM. Le transbordement représente 80 000 EVP et augmente de 86% suite à une réorganisation des lignes desservant les Caraïbes par l'armateur. En revanche les trafics domestiques de conteneurs ainsi que les trafics de vracs solides et liquides restent atones compte tenu de la situation économique de l'île.

GPM de La Réunion

<i>(en million de tonnes)</i>	2011	2012	évolution
Tonnage brut total	4,15	4,10	-1,2%
Liquides en vrac	0,83	0,79	-4,8%
Solides en vrac	1,37	1,31	-4,4%
Toutes marchandises diverses	1,94	2,01	3,6%
Conteneurs	1,86	1,92	+3,2%

En 2012, le trafic du GPM de la Réunion ne progresse pas et se maintient à 4,1 Mt. Il s'agit d'une conséquence directe de la crise économique qui impacte fortement l'île. Les vracs solides baissent, notamment le charbon, suite à une chute des besoins électriques. Les vracs liquides baissent également (-4,8%), y compris les trafics de produits pétroliers raffinés. Les marchandises diverses, y compris le trafic conteneurisé, enregistre une légère progression (+3,2%).

GPM de Guyane

<i>(en million de tonnes)</i>	2011	2012	évolution
Tonnage brut total	0,64	0,66	3,1%
Liquides en vrac	0,24	0,23	-4,2%
Solides en vrac	0,08	0,09	12,5%
Toutes marchandises diverses	0,32	0,34	6,3%
Conteneurs	0,32	0,34	6,3%

Le GPM de Guyane a enregistré une progression de son trafic en 2012 (+3,1% à 662 700 tonnes). Cette hausse provient d'une augmentation de 6,3% du trafic de conteneurs (31 000 EVP) et d'une hausse des vracs solides, notamment liés au BTP, compte tenu de la bonne tenue de ce secteur dans le DOM. En revanche, les vracs liquides, essentiellement des produits pétroliers, régressent de 4,2% environ.

2.2 - Trafics de passagers**Répartition par type de voyageurs dans les ports d'Outre Mer en 2012**

<i>(en passager)</i>	Martinique	Guadeloupe	Réunion
Total	323 143	900 199	48 918
Ferries et autres	117 562	741 909	21 105
Croisières	205 581	158 290	27 813

Évolution 2012/2011 des trafics de passagers dans les ports d'Outre Mer

<i>(en passager)</i>	2011	2012	évolution
Total	1 038 344	1 272 260	+22,5%
Ferries et autres	741 528	880 576	+18,8%
croisières	296 816	391 684	+32%

En 2012, le trafic passagers inter-îles et croisières des GPM d'Outre-Mer a connu une hausse de 22,5% pour atteindre plus de 1,2 millions de passagers. Cette progression est la conséquence des excellents résultats enregistrés par les GPM de la zone Caraïbes dans le secteur de la croisière. A contrario, ce secteur chute lourdement à la Réunion.

3 - Trafics de passagers des ports métropolitains

Trafics par catégories de passagers et par façades

<i>(en millier de passagers)</i>	passagers ferries		passagers croisières		passagers total		
	2011	2012	2011	2012	2011	2012	évolution
Dunkerque	2 601	2 499	0	0	2 601	2 499	-3,90%
Calais	10 063	9 345	4	0	10 067	9 345	-7,20%
Dieppe	259	167	0	0	259	167	-35,5%
Le Havre	345	214	370	407	715	621	-13,1%
Rouen	0	0	40	39	40	39	-2,5%
Caen	954	935	2	1	956	936	-2,1%
Cherbourg	625	522	75	58	700	580	-17,1%
Saint-Malo	814	969	28	26	842	994	18,1%
Roscoff	544	504	0	0	544	504	-7,5%
La Rochelle	0	0	77	70	77	70	-9,1%
Total Mer du Nord Manche Atlantique	16 205	15 155	596	601	16 801	15 755	-6,2%
Sète	170	127	42	15	212	142	-33,0%
Marseille	1 531	1 551	1 356	1 469	2 887	3 021	4,6%
Toulon	812	840	850	697	1 637	1 809	8,8%
Nice	1 219	1 244	418	565	1 662	1 538	-6,2%
Ajaccio	1 469	1 151	353	692	1 823	1 844	1,2%
Bastia	2 282	2 049	9	130	2 291	2 179	-4,9%
Calvi	154	169	63	0	217	169	-22,1%
Île-Rousse	366	385	0	0	366	385	5,2%
Bonifacio	241	243	20	20	261	263	0,8%
Propriano	94	117	40	44	134	161	20,1%
Porto-Vecchio	141	150	13	8	154	158	2,6%
Total Méditerranée	84 79	8 026	3 164	3 640	11 644	11 669	0,2%
Total général	24 684	23 181	3 760	4 241	28 445	27 423	-3,6%

En 2012, les ports métropolitains ont enregistré un trafic passagers de 27,4 millions de personnes, en baisse de 3,6% par rapport à 2011.

Les trafics de ferries à destination de la Grande Bretagne, de la Corse ou de l'Afrique du Nord absorbent 85% du trafic de passagers. Cette proportion diminue de 2 points par rapport à 2011. Toutes les destinations ont enregistré une baisse de trafic, conséquence de la crise économique.

Les croisiéristes représentent 15% du trafic passagers des ports métropolitains, cette proportion progresse de 2 points par rapport à 2011. En volume, le nombre de croisiéristes a progressé de 13% pour dépasser les 4 millions. Les ports de la façade méditerranéenne ont absorbé 86% de ce trafic, identique à 2011.

4 - Transport fluvial de marchandises

Par type de trafic

Type de trafics	En millier de tonnes			En million de tonnes-kilomètres		
	2011	2012	évolution	2011	2012	évolution
Intérieur	30 742,5	29 430,8	-4,3%	5 006,8	4 862,7	-2,9%
Export	14 836,4	16 240,7	9,5%	1 451,1	1 579,3	8,8%
Import	13 083,9	12 438,9	-4,9%	1 405,7	1 296,2	-7,8%
International	27 920,3	28 679,6	2,7%	2 856,8	2 875,5	0,7%
TOTAL	58 662,8	58 110,4	-0,9%	7 863,6	7 738,2	-1,6%

En 2012, le trafic fluvial, hors transit, a légèrement diminué de 2% pour atteindre 8 milliards de tonnes-kilomètres. Les deux tiers de ce trafic correspondent à des trafics intérieurs, qui accusent une baisse de plus de 3%, les exportations couvrent 20%, elles enregistrent une progression de plus de 8% et les trafics d'importations, qui représentent 16%, reculent de 8%.

Par type de marchandises

Chapitres N.S.T de marchandises	En tonne			En tonne-kilomètre		
	2011	2012	Variation	2011	2012	variation
0- Produits Agricoles	9 806 325	9 923 006	1,2%	1 719 779 805	1 651 263 504	-4,0%
1- Denrées alimentaires, Fourrages	3 498 209	3 328 348	-4,9%	491 386 442	454 546 161	-7,5%
2- Combustibles minéraux	3 773 767	3 901 525	3,4%	453 145 944	477 243 873	5,3%
3- Produits Pétroliers	5 543 393	4 923 336	-11,2%	616 834 678	545 769 461	-11,5%
4- Minerais, Déchets pour la métallurgie	3 085 968	2 483 309	-19,5%	311 698 015	282 247 168	-9,4%
5- Produits métallurgiques	2 061 081	1 906 843	-7,5%	348 994 343	325 753 992	-6,7%
6- Minéraux bruts , mat. de construction	23 169 548	23 278 190	0,5%	2 576 143 651	2 563 567 704	-0,5%
7- Engrais	1 170 909	1 239 352	5,8%	200 270 792	211 223 245	5,5%
8- Produits Chimiques	1 874 288	2 208 496	17,8%	330 369 439	378 953 047	14,7%
9- Machines, Véhicules, Transactions	4 679 351	4 918 026	5,1%	814 999 672	847 674 708	4,0%
TOTAL	58 662 839	58 110 431	-0,9%	7 863 622 781	7 738 242 863	-1,6%

Les vracs solides représentent la majeure partie du trafic fluvial national, ils enregistrent une baisse. Parmi ces vracs, les matériaux de construction occupent la première place en part de marché (40%), suivi par les vracs agricoles qui diminuent de 1,2%. Les combustibles minéraux (charbons) progressent à la différence des minerais métallurgiques grâce à la reconstitution des stocks des centrales thermiques EDF.

Les produits pétroliers diminuent de 11,2% en 2012 pour atteindre 5Mt. Cette chute résulte de la moindre utilisation du fluvial pour transporter ce genre de produits compte-tenu des exigences réglementaires.

Trafic fluvial de conteneurs entre 2008 et 2012 (en EVP)

2008	2009	2010	2011	2012	Evolution 2011/2012
399 399	443 103	490 061	531 964	668 680	+26%

Il faut noter la progression continue des conteneurs (+26% à près de 700 000 EVP). La part de marché du conteneur dans le fluvial approche des 10%. Ce type de produit progresse dans l'ensemble des voies navigables françaises.



**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

