

LESTRAFICS PORTUAIRES MÉTROPOLITAINS EN 2000

Charles BERGANO, Sébastien FAIVRE*



Le transport maritime représente une part importante de l'acheminement du commerce extérieur français : un cinquième de la valeur des échanges extérieurs de marchandises de la France et plus de deux cinquièmes de leur tonnage. Particulièrement important sur des transports à longue distance, il assure également des transports avec des îles proches et se développe entre pays de l'Union européenne : le cabotage représente aujourd'hui les deux cinquièmes du trafic des ports français.

Les sept ports les plus importants pour le transport de marchandises sont les six ports autonomes et le port d'intérêt national de Calais. Les produits pétroliers, les charbons et les minerais constituent la plus importante catégorie de produits transitant par les ports français, surtout à l'importation mais les céréales constituent une part importante des exportations. Les transports conteneurisés continuent de croître fortement et représentent désormais plus du quart des « marchandises diverses ».

Originalité et importance du transport maritime en France

Le transport maritime occupe une place originale dans les chaînes de transport de marchandises, puisque c'est le seul mode de transport qui permette l'acheminement massif de marchandises entre deux points non reliés de manière terrestre, le coût du fret aérien restant prohibitif pour les gros volumes de marchandises. Il joue de ce fait un rôle stratégique dans l'approvisionnement de la France en matières premières, notamment énergétiques, se révélant indispensable pour la livraison de pétrole, de charbon ou de minerais (essentiellement du fer et du manganèse) à l'industrie pétrolière ou sidérurgique. Pour autant, le fret maritime ne se limite pas au seul transport de produits de base : avec le développement du transport conteneurisé, la voie maritime est également utilisée depuis de nombreuses années pour l'acheminement intercontinental de marchandises diverses à forte valeur ajoutée. En 2000, plus des deux cinquièmes du tonnage (42,9 %) et le cinquième de la valeur (20,1 %) du commerce extérieur de la France ont été acheminés en utilisant les services d'un port maritime français.

Au niveau des transports intérieurs, les liaisons maritimes régulières avec la Corse assurent une continuité territoriale entre le continent et l'île, tandis que les services côtiers permettent le ravitaillement des îles de la façade Manche-Mer du Nord et de l'Atlantique. Enfin, les pouvoirs publics français et européens accordent désormais une importance toute particulière au développement du transport maritime à courte distance (les « autoroutes de la mer »), comme une alternative possible (en plus du ferroviaire) au transport par camion pour désengorger, par exemple, les axes routiers transalpins et transpyrénéens. Le cabotage communautaire entre les ports français et les ports des différents pays appartenant à l'Union européenne (France comprise) représente de l'ordre de 40 % du total des trafics des ports.

Les ports français métropolitains : trois types de statut suivant le profil du port

Le volume et la nature des trafics maritimes sont étroitement liés aux infrastructures portuaires. La France compte en tout plus de 70 ports publics, classés en trois catégories :

- six ports autonomes qui possèdent le statut d'établissements publics disposant d'une autonomie de gestion des infrastructures portuaires. Il s'agit de

* Mission études et recherches statistiques à la direction du transport maritime, des ports et du littoral.

PORTS

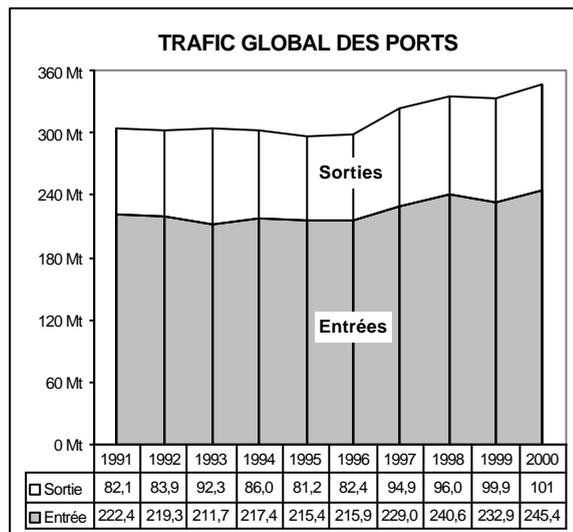
Dunkerque, le Havre, Rouen, Nantes, Bordeaux et Marseille. Ils ont concentré, en 2000, plus des trois quarts (78 %) des trafics de marchandises des ports français, traitant notamment un volume important de marchandises en vrac, liquide ou solides ;

- dix-sept ports d'intérêt national qui relèvent directement de l'État par l'intermédiaire des services maritimes des directions départementales de l'Équipement, mais dont l'exploitation des superstructures est la plupart du temps concédée à une Chambre de Commerce et d'Industrie. Le plus important port d'intérêt national est Calais, quatrième port français pour le trafic de marchandises avec 32 millions de tonnes en 2000 et premier pour les passagers. Viennent ensuite la Rochelle et Bayonne ;
- des ports décentralisés, administrés par des collectivités locales qui relèvent des départements pour les ports de commerce et de pêche ou des communes pour les ports de plaisance.

Le niveau des trafics portuaires français : un triplement des échanges sur les quarante dernières années

Au cours des quarante dernières années, les trafics portuaires ont plus que triplé, passant de 94,0 millions de tonnes en 1961 à 346,4 millions de tonnes en 2000. Après une progression relativement régulière au cours des années 60 et 70, les trafics ont atteint un pic en 1979 à la veille du second choc pétrolier avec 330,5 millions de tonnes, puis sont brutalement redescendus à 266,6 millions de tonnes en 1983 par suite de la forte baisse des vracs liquides, avant d'amorcer une reprise pratiquement continue à partir de cette date.

Le graphique ci-dessous retrace l'évolution des trafics portuaires sur les dix dernières années.



On constate, sur les dix dernières années, une certaine stabilité du niveau des trafics entre 1991 et 1996, puis une progression relativement régulière à partir de 1997 dans le contexte de la reprise de l'activité économique, à l'exception d'une baisse conjoncturelle de 1,1 % enregistrée en 1999, suite à un recul des trafics de vracs liquides. En 2000, le volume global des échanges portuaires a augmenté de 4,0 %, retrouvant ainsi un rythme de croissance comparable à celui enregistré en 1998.

On note par ailleurs un déséquilibre important entre les entrées et les sorties, puisque les entrées atteignent plus du double des sorties : cela s'explique par la nature des trafics maritimes, essentiellement composés en tonnage de marchandises en vrac qui relèvent beaucoup plus des importations (entrées de pétrole, de charbon,...) que des sorties, la France n'exportant pas de grandes quantités de vracs à l'exception notable des trafics céréaliers.

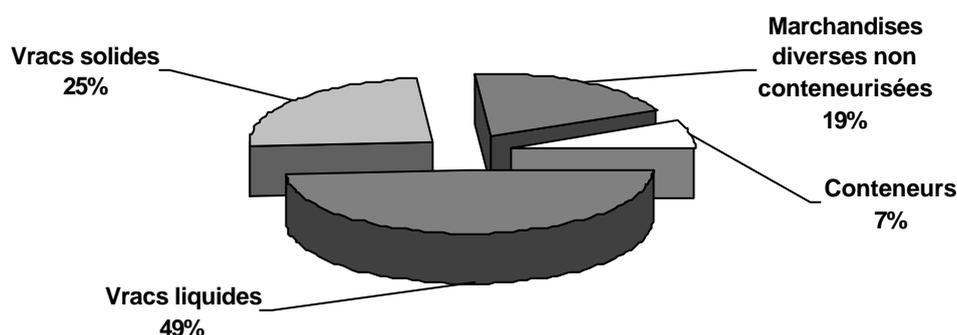
PORTS

La nature des trafics maritimes : une part prépondérante des trafics en vrac dans les échanges portuaires exprimés en tonnage, et notamment des produits pétroliers

Les trafics portuaires sont classés en trois grandes catégories suivant leur conditionnement :

- les vracs liquides (composés pour la plus grande part de produits pétroliers, mais aussi de vracs chimiques ou alimentaires) ;
- les vracs solides (charbons, minerais, céréales et engrais essentiellement) ;
- les marchandises diverses, formées par les trafics conteneurisés (y compris tares des conteneurs transportés), les trafics de marchandises en roulier (qui prennent en compte également les tares des camions transportés ainsi que le poids des véhicules de tourisme accompagnant les passagers) et le conventionnel qui regroupe les trafics restants.

Le graphique ci-dessous donne la ventilation des trafics portuaires français par catégorie de conditionnement en 2000.



Les vracs liquides, formés pour l'essentiel des produits pétroliers, constituent près de la moitié du tonnage traité par les ports français. Les vracs solides en représentent le quart, ce qui fait que les vracs forment au total les trois quarts du commerce maritime français en tonnage. Les marchandises diverses, avec 26 % du tonnage total, atteignent un volume légèrement supérieur à celui des vracs solides. A l'intérieur de cette catégorie, les conteneurs, qui ont connu un développement spectaculaire sur les dix dernières années, représentent désormais 7 % du total des échanges.

Entre 1990 et 2000, la croissance des trafics s'est répercutée sur l'ensemble des catégories de marchandises, la hausse étant cependant plus forte pour les marchandises diverses (+ 35 %) en raison du très fort développement des trafics conteneurisés (25,4 Mt en 2000 contre 16,2 Mt) et du trafic trans-Manche, que pour les vracs liquides (+ 11 %) et les vracs solides (+ 11 %). Les marchandises diverses, dont le tonnage était, jusqu'en 1993, inférieur à celui des vracs solides, les ont dépassés à partir de cette date, tandis que la part des vracs liquides s'est légèrement érodée depuis 1990.

Les sept principaux ports français : des ports au profil varié qui concentrent 87 % du trafic maritime de la France

Les trafics métropolitains sont réalisés pour plus de 87 % dans les sept premiers ports français, qui sont les six ports autonomes métropolitains et le port d'intérêt national de Calais. On trouvera ici une brève présentation des trafics marchandises de ces sept ports classés par ordre de tonnage. Les chiffres d'activités correspondent au trafic réalisé sur l'année 2000.

PORTS

Marseille **(94,1 millions** **de tonnes)**

Marseille est le premier port de France. Les deux tiers du trafic du port sont constitués de vracs liquides (65,1 Mt) et notamment de produits pétroliers. A l'intérieur de cette catégorie, les entrées de pétrole brut (46,5 Mt) représentent près de la moitié du tonnage total du port : le pétrole est avant tout destiné aux raffineries portuaires locales, mais une partie correspond à des trafics de transit à destination du sud de l'Allemagne et de la Suisse. Le port traite également un volume important de vracs solides (15,5 Mt) formés pour l'essentiel d'entrées de matières premières destinées à la sidérurgie, charbons (4,7 Mt) et minerais (8,6 Mt), le charbon importé n'étant cependant pas exclusivement destiné à l'activité sidérurgique. Enfin, les échanges de marchandises diverses (13,5 Mt) sont constitués pour plus de la moitié par des trafics conteneurisés (7,2 Mt) : Marseille est ainsi le deuxième port français pour les conteneurs derrière le Havre. Viennent ensuite le roulier (3,6 Mt, avec des flux importants à destination de la Corse, dans le cadre de la continuité territoriale) et le conventionnel, qui comprend entre autres les sorties de produits sidérurgiques.

En 2000, les trafics du port de Marseille ont progressé de 4,3 % grâce notamment à la hausse des vracs solides.

Le Havre **(67,5 millions** **de tonnes)**

Les échanges de vracs liquides (44,6 Mt) occupent une place importante dans les trafics du port du Havre en raison de la présence des raffineries de la basse Seine qui sont toutes alimentées en pétrole brut à partir de ses terminaux, mais le Havre est surtout le premier port français de conteneurs. Les entrées de pétrole brut (34,4 Mt), qui utilisent notamment le terminal d'Antifer, représentent près de la moitié du tonnage du port. Les trafics de produits raffinés atteignent 7,9 millions de tonnes, le niveau des entrées et des sorties variant suivant le niveau d'activité des raffineries.

Les marchandises diverses (17,1 Mt) sont constituées principalement de trafics conteneurisés (13,8 Mt), dont une partie de trafics de transbordements (et notamment de transbordements de conteneurs en provenance d'Europe et à destination des USA). Le port du Havre concentre plus de la moitié du trafic conteneurisé des ports français. Le roulier (3,2 Mt) se compose d'échanges trans-Manche et d'un trafic de voitures neuves.

Les vracs solides, moins importants en tonnage (5,8 Mt), sont constitués entre autres de charbons (3,3 Mt) utilisés pour l'alimentation de centrales thermiques.

En 2000, le trafic du port du Havre a progressé de 5,6 % avec une hausse du même ordre des trois catégories de marchandises.

Dunkerque **(45,3 millions** **de tonnes)**

Les vracs solides (25,7 Mt) forment plus de la moitié des trafics du port. Il s'agit pour l'essentiel de minerais (fer et manganèse) destinés à la sidérurgie (13,8 Mt) et de charbons (7,5 Mt) importés pour l'industrie sidérurgique ou transbordés vers l'Angleterre. Dunkerque est ainsi le premier port français pour les trafics de vracs solides devant Marseille. Viennent ensuite les vracs liquides (14,8 Mt), le pétrole importé (7,1 Mt) servant notamment à alimenter la raffinerie de Mardycq. Le niveau des trafics de produits raffinés est élevé (6,4 Mt).

Les trafics de marchandises diverses ont atteint 4,8 Mt en 2000 : ils se répartissent entre conventionnel (1,9 Mt), trafics conteneurisés (1,3 Mt) et trafics rouliers. La liaison trans-Manche Norfolkline, ouverte en mars 2000, a généré un trafic de 1,6 million de tonnes en 2000.

En 2000, le port de Dunkerque a connu un niveau d'activité record grâce à une forte croissance de ses échanges (+ 18,3 %), avec entre autres une progression spectaculaire (+ 22,5 %) des trafics conteneurisés.

PORTS

Calais **(31,9 millions** **de tonnes)**

La quasi-totalité des trafics du port est constituée par les échanges trans-Manche (30,2 Mt). En conséquence, le port de Calais est fortement soumis à la vive concurrence du tunnel, qui a encore accru ses performances récemment par la mise en service de nouvelles navettes pour diminuer les temps d'attente à l'entrée du tunnel.

Le port de commerce traditionnel, d'importance plus modeste, a traité 1,7 million de tonnes en 2000, composées notamment de minerais de zinc et de sable en entrée, et de pierres concassées, de sucre raffiné et d'acide sulfurique en sortie.

En 2000, les trafics marchandises du port de Calais ont reculé de 9,7 % à cause essentiellement de la baisse des échanges trans-Manche.

Nantes-Saint-Nazaire **(31,9 millions** **de tonnes)**

Le trafic du port de Nantes-Saint-Nazaire est constitué pour l'essentiel de vracs. Les vracs liquides (20,2 Mt) forment près des deux tiers des échanges du port. Les entrées de pétrole brut (10,1 Mt) permettent d'alimenter la raffinerie de Donges, qui exporte en retour une partie de sa production par voie maritime : les échanges de produits raffinés atteignent 4,5 millions de tonnes, dont 3,7 millions de tonnes en sortie. Le trafic de gaz énergétique (4,9 Mt) a connu un développement important ces dernières années suite entre autres au développement des flux en provenance du Nigeria.

La filière agro-alimentaire occupe une place importante dans les trafics du port : les sorties de céréales s'élèvent à 1,3 million de tonnes tandis que les importations de nourritures animales, constituées notamment de tourteaux de soja et de colza, atteignent 2,2 millions de tonnes. A cela s'ajoutent les trafics de charbon (2,4 Mt) destinés à l'alimentation des centrales thermiques et ceux d'engrais (0,4 Mt). Au total, les vracs solides représentent 8,8 millions de tonnes. Les marchandises diverses se répartissent entre conteneurs (1,2 Mt), roulier (0,9 Mt) et conventionnel (0,8 Mt) formé notamment de bois en grume.

En 2000, le trafic du port de Nantes a progressé de 10,7 % et atteint un niveau record, améliorant ainsi le précédent record qui datait de 1998.

Rouen **(22,8 millions** **de tonnes)**

Contrairement aux autres ports autonomes français, le trafic de Rouen est plus élevé en sortie qu'en entrée, grâce aux exportations de céréales (6,7 Mt, essentiellement de l'orge et du blé) : Rouen est le premier port céréalier français. S'y ajoutent également, en sortie, des trafics importants de graines oléagineuses.

Rouen n'important pas de pétrole brut, le trafic de vracs liquides (9,6 Mt) est constitué pour l'essentiel de produits raffinés (6,8 Mt) et de vracs liquides non pétroliers (2,4 Mt). Les marchandises diverses (3,5 Mt) sont constituées en presque totalité par 1,2 million de tonnes de trafics conteneurisés et 2,3 millions de tonnes de trafics conventionnels, avec entre autres des trafics de sacherie (farine et sucre en sac).

En 2000, les trafics du port de Rouen ont reculé de 5,3 %, suite notamment à une baisse des sorties de céréales dans le contexte d'une campagne céréalière 2000-2001 en retrait comparé à la très bonne campagne 1999-2000.

Bordeaux **(9,3 millions** **de tonnes)**

Les échanges de vracs liquides (5,1 Mt) représentent plus de la moitié des trafics du port. La structure des échanges du port de Bordeaux est bien spécifique, puisque le port exporte du pétrole brut (0,4 Mt). Ce trafic a cependant souffert en 2000 d'une décroissance de production des gisements locaux. Il importe en revanche des produits raffinés (3,9 Mt), pour approvisionner, entre autres, la région de Toulouse.

PORTS

Les vracs solides s'élevaient à 3,0 millions de tonnes. Ils sont constitués avant tout par des céréales (1,8 Mt), essentiellement du maïs en sortie, des engrais (0,4 Mt) et des nourritures animales (0,3 Mt) en entrée.

Les marchandises diverses (1,2 Mt) sont formées de trafics conteneurisés (0,5 Mt) et de trafics conventionnels (0,7 Mt), qui comprennent notamment des sorties de bois.

Les trafics du port de Bordeaux ont progressé de 3,9 % en 2000, tirés vers le haut par les exportations exceptionnelles de bois liées à la tempête de décembre 1999.

BILAN RAPIDE DES TRAFICS PORTUAIRES EN 2000 PAR TYPE DE MARCHANDISES

Les hydrocarbures : une bonne reprise de l'activité en 2000 après un repli conjoncturel en 1999

Après avoir connu une baisse de 9,2 % en 1999, les importations françaises de pétrole brut se sont partiellement redressées au cours de l'année 2000, totalisant 85,6 millions de tonnes en progression de 4,3 % par rapport à 1999. De même, les exportations de produits raffinés (20,8 Mt) ont augmenté de 15,6 % en 2000 après un recul de 6,6 % en 1999, tandis que les importations de produits raffinés se sont maintenues à 26,9 millions de tonnes.

Cette bonne conjoncture s'est répercutée sur les trafics portuaires français d'hydrocarbures, dont la composante principale (en dehors des trafics pétroliers de transit et de transbordement) est constituée par les trafics de produits pétroliers importés ou exportés : les entrées de produits pétroliers (137,0 Mt) ont augmenté de 4,7 % et les sorties (20,9 Mt), principalement constituées de produits pétroliers raffinés, se sont accrues de 16,8 %, ce qui représente au total une hausse de 6,2 % des trafics portuaires de produits pétroliers.

Les trafics de produits pétroliers sont notamment en hausse dans chacun des six ports autonomes métropolitains, qui concentrent plus de 90 % des trafics français d'hydrocarbures :

1) A Marseille, les trafics de produits pétroliers en vracs liquides (61,7 Mt), qui représentent près des deux tiers du trafic total du port, ont progressé de 2,7 % par rapport à 1999. La bonne reprise de l'activité des raffineries, après une année 1999 difficile, a entraîné une hausse des entrées de pétrole brut et des sorties de produits raffinés qui ont permis de compenser la baisse du transit de pétrole brut par le pipe-line sud - européen.

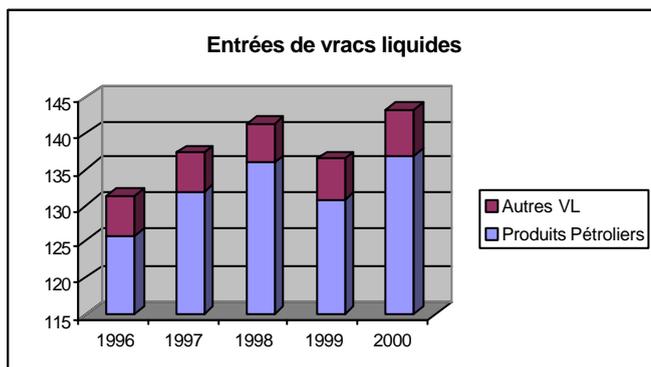
2) Les importations de pétrole brut par Le Havre (34,1 Mt) sont demeurées stables comparées à 1999, l'activité élevée au cours du dernier trimestre de l'année ayant permis de rattraper les pertes liées à la fermeture temporaire de deux raffineries au cours du deuxième trimestre. Les échanges de produits raffinés ont augmenté d'un tiers (+ 33,6 %), avec une hausse simultanée des entrées (+ 40,3 %) et des sorties (+ 28,5 %).

3) Le trafic d'hydrocarbures, principale composante du trafic du port de Nantes-Saint-Nazaire, a enregistré une progression importante de 10,0 %, grâce avant tout à la hausse des entrées de pétrole brut (+ 12,8 %) et des sorties de produits raffinés (+ 8,6 %) par rapport à une année 1999 défavorable au cours de laquelle les trafics avaient notamment été pénalisés par un arrêt technique de deux mois de la raffinerie de Donges durant l'automne. Les entrées de produits raffinés ont connu en revanche, une baisse de 28,3 %, tandis que celles de gaz naturel ont progressé de 22,0 % grâce à la mise en place d'un nouveau trafic en provenance du Nigeria.

PORTS

4) C'est à Dunkerque que la progression des trafics pétroliers a été la plus élevée (+ 20,2 %), avec une augmentation conjointe des entrées de brut (+ 14,8 %), des produits raffinés (+ 26,2 %) et des gaz énergétiques (+ 39,7 %). Cette hausse doit cependant être nuancée par le fait que les trafics pétroliers avaient diminué en 1999, suite à un arrêt prolongé pour maintenance de la raffinerie de Mardyck.

5) Enfin, les trafics d'hydrocarbures ont progressé à Rouen (+ 10,9 %) ainsi qu'à Bordeaux (+ 6,7 %), où l'augmentation des entrées de produits raffinés (+ 9,4 %) induite par la reprise d'une partie des approvisionnements terrestres de la région de Toulouse a permis de compenser la baisse des sorties de pétrole brut liée au déclin de la production des gisements locaux.



**Les minerais
et charbons :
une filière
en hausse
dans un contexte
économique
favorable**

Exception faite des trafics de transbordement, les importations de charbon sont destinées aux centrales thermiques d'EDF et à la sidérurgie. Les importations de minerais ne concernent que la sidérurgie.

En ce qui concerne le secteur de la sidérurgie, l'année 2000 a été, au niveau mondial, une année record, avec une production d'acier brut en augmentation de 7,4 % par rapport à 1999 grâce à une hausse de l'activité dans l'ensemble des régions du monde. Au niveau de l'Union européenne, la production est en hausse de 5,1 % par rapport à 1999 et atteint son niveau le plus élevé depuis 1979, avec cependant des évolutions contrastées suivant les Etats, la France connaissant pour sa part une croissance de 3,7 %, avec une production de 21,0 millions de tonnes.

Les importations de charbon par EDF, avec 8,2 millions de tonnes, ont fortement augmenté en 2000 (+ 15,5 % par rapport à 1999), dépassant ainsi légèrement leur niveau record de 1998.

Tous ces éléments ont contribué à tirer vers le haut les entrées maritimes de charbon dans les principaux ports importateurs, à l'exception notable du Havre où en 2000 elles n'ont atteint que 3,3 millions de tonnes, enregistrant une baisse de 3,6 % par rapport à 1999.

Nantes-Saint-Nazaire, avec 2,4 millions de tonnes et un taux de hausse de 15,0 %, a ainsi bénéficié de la reprise de la demande d'EDF, tandis que les importations de Marseille, avec 4,7 millions de tonnes, avant tout liées à la sidérurgie, ont progressé de 26,6 %.

A noter enfin qu'un trafic de transbordement de charbon d'outre-mer à destination de l'Angleterre a été mis en place en 2000 à Dunkerque, générant un trafic supplémentaire de 1,5 million de tonnes et portant le trafic total de charbon du port à 7,5 millions de tonnes ce qui représente une progression de 39,9 %.

En ce qui concerne les entrées de minerais, elles se sont élevées à 8,6 millions de tonnes à Marseille enregistrant une progression de 9,5 % ; et elles ont atteint 13,8 millions de tonnes à Dunkerque, en hausse de 5,7 % par rapport à 1999 qui était en retrait par rapport à 1998.

PORTS

Vracs agroalimentaires ou liés à l'activité agricole : des trafics en baisse suite aux résultats décevants de la campagne céréalière 2000-2001

Les sorties de vracs solides sont essentiellement constituées de céréales. Ces trafics ont connu des évolutions très variables liées à l'environnement économique (production, mais aussi réglementation européenne) : après les chocs céréaliers de 1994 et 1996, les sorties de céréales avaient connu une forte hausse de 23 % en 1997, puis une stabilité des trafics en 1998 (- 0,3 %) suivie d'une hausse de un tiers (+ 33,3 %) en 1999, avec un volume atteignant 19,8 millions de tonnes, comparable à celui antérieur aux chocs céréaliers. Avec 16,5 millions de tonnes, les trafics sont cette année en baisse de 17 % par rapport à 1999, conséquence d'une campagne 2000-2001 décevante.

Rouen, leader sur ce créneau, spécialisé dans le blé et dans l'orge, connaît ainsi une diminution d'un quart de ses sorties de céréales par rapport à 1999.

Marchandises diverses : une stabilité des trafics en 2000, résultats de l'évolution divergente des différentes composantes de la filière

Les trafics de marchandises diverses sont constitués principalement par les trafics conteneurisés et par les trafics rouliers trans-Manche. En 1999, l'augmentation du trafic de marchandises diverses s'est confirmée avec un taux de 3 %, portant le tonnage traité à 88,8 millions de tonnes. Il est resté stable en 2000.

Trafics conteneurisés : une progression régulière des trafics confirmée en 2000

Représentant désormais plus du quart du tonnage des marchandises diverses, les trafics conteneurisés ont atteint 25,4 millions de tonnes en 2000, en progression de 7,3 %, confirmant ainsi les taux de croissance des années précédentes (+ 6,2 % en 1999, + 7,2 % en 1998, + 12,9 % en 1997, année exceptionnelle à cause de la fermeture aux camions du tunnel sous la Manche).

Trafics trans-Manche : une baisse des échanges en 2000 suite à une concurrence accrue du tunnel

Soumis à la concurrence du tunnel sous la Manche, les trafics trans-Manche se sont recentrés depuis quelques années sur l'axe Calais - Douvres, qui accueille aujourd'hui plus des deux tiers du trafic. Ce trafic avait fortement progressé en 1997 (+ 16,3 %), à cause notamment de la fermeture du tunnel sous la Manche suite à l'incendie intervenue en novembre 1996 dans le tunnel, puis avait légèrement diminué en 1998 (- 1,4 %). Le trafic trans-Manche a diminué au total de 5,7 % en 2000, suite notamment à une baisse des échanges de 10,5 % à Calais qui enregistre un trafic de 30,2 millions de tonnes au cours de cette année : le port subit, en effet, une concurrence accrue du tunnel qui a développé ses capacités de fret par la mise en service de nouvelles navettes. Le volume global des échanges trans-Manche reste cependant à un niveau élevé, avec 41,1 millions de tonnes.

