



Commissariat général au développement durable

L'activité des ports maritimes français repart en 2017

DÉCEMBRE 2018

sommaire

L'activité des ports maritimes français repart en 2017

- 05 - Les ports maritimes français sont plutôt importateurs**
 - Les entrées de marchandises dominées par les vrac liquides
 - Outre-mer, les conteneurs dominent le trafic
- 09 - Marseille en tête pour le tonnage total, Le Havre premier pour le trafic conteneurisé**
 - Déclin des vrac liquides depuis 20 ans au profit des conteneurs et rouliers
 - Le pétrole brut et les conteneurs se concentrent à Marseille et au Havre, tandis que les rouliers dominent à Dunkerque et Calais
- 13 - Marseille et Le Havre en concurrence avec les autres ports européens**
 - Une reprise plus tardive pour Le Havre par rapport aux ports du range nord européen
 - Marseille fortement concurrencé par les ports espagnols
- 17 - Échanges équilibrés avec l'Asie et le Royaume-Uni, mais déficitaires avec l'Afrique et l'Amérique du Sud**
 - Les entrées de marchandises proviennent surtout de pays producteurs de matières premières et énergétiques
 - Davantage de conteneurs et de produits raffinés du pétrole dans les sorties
- 21 - 81 % du trafic transmanche de passagers transite par Calais et Dunkerque**
 - Le trafic méditerranéen porté par le tourisme de croisières
- 24 - Données clés**
- 25 - Annexes**

Document édité par :
**Le service de la donnée
et des études statistiques (SDES)**

contributeurs

HL

Hélène Ly
helene.ly@developpement-durable.gouv.fr

JPM

Jean-Philippe Martin
jean-philippe.martin@developpement-durable.gouv.fr

avant-propos



près plusieurs années de stagnation consécutives à la crise financière de 2008, l'activité des ports maritimes français repart à la hausse en 2017.

Cette reprise a surtout favorisé les marchandises conteneurisées et en roulier. Les échanges se font principalement avec des ports européens, en particulier ceux du Royaume-Uni, qui est le premier partenaire de la France pour le commerce maritime. Concernant les autres continents, les échanges sont plutôt importateurs, sauf pour l'Asie où la balance est équilibrée avec un trafic dominé par les conteneurs. Malgré un déclin continu depuis de nombreuses années, les vracs pétroliers conservent une place importante en raison des besoins énergétiques de la France. En nombre de passagers, le trafic augmente régulièrement depuis plusieurs années en Méditerranée grâce aux activités de croisière.

Les données analysées dans cette publication sont collectées mensuellement et trimestriellement auprès d'une quarantaine de ports maritimes en France. Elles permettent de décrire l'activité des ports maritimes français en 2017 et de retracer leur évolution sur les vingt dernières années. Des diffusions trimestrielles viendront bientôt enrichir ce panorama.

— **Sylvain Moreau**

CHEF DU SERVICE DE LA DONNÉE ET DES ÉTUDES STATISTIQUES (SDÉS)

partie 1

Les ports maritimes français sont plutôt importateurs

— En 2017, les ports maritimes de métropole ont traité 229,1 Mt de marchandises en entrée et 123,4 Mt en sortie. Le volume des entrées, presque deux fois plus important, est dominé essentiellement par les vracs d'hydrocarbures. Il stagne néanmoins depuis plusieurs années. Outre-mer, les quatre grands ports maritimes (Guadeloupe, Martinique, Guyane, et La Réunion) ont traité un total de 12,8 Mt de marchandises.

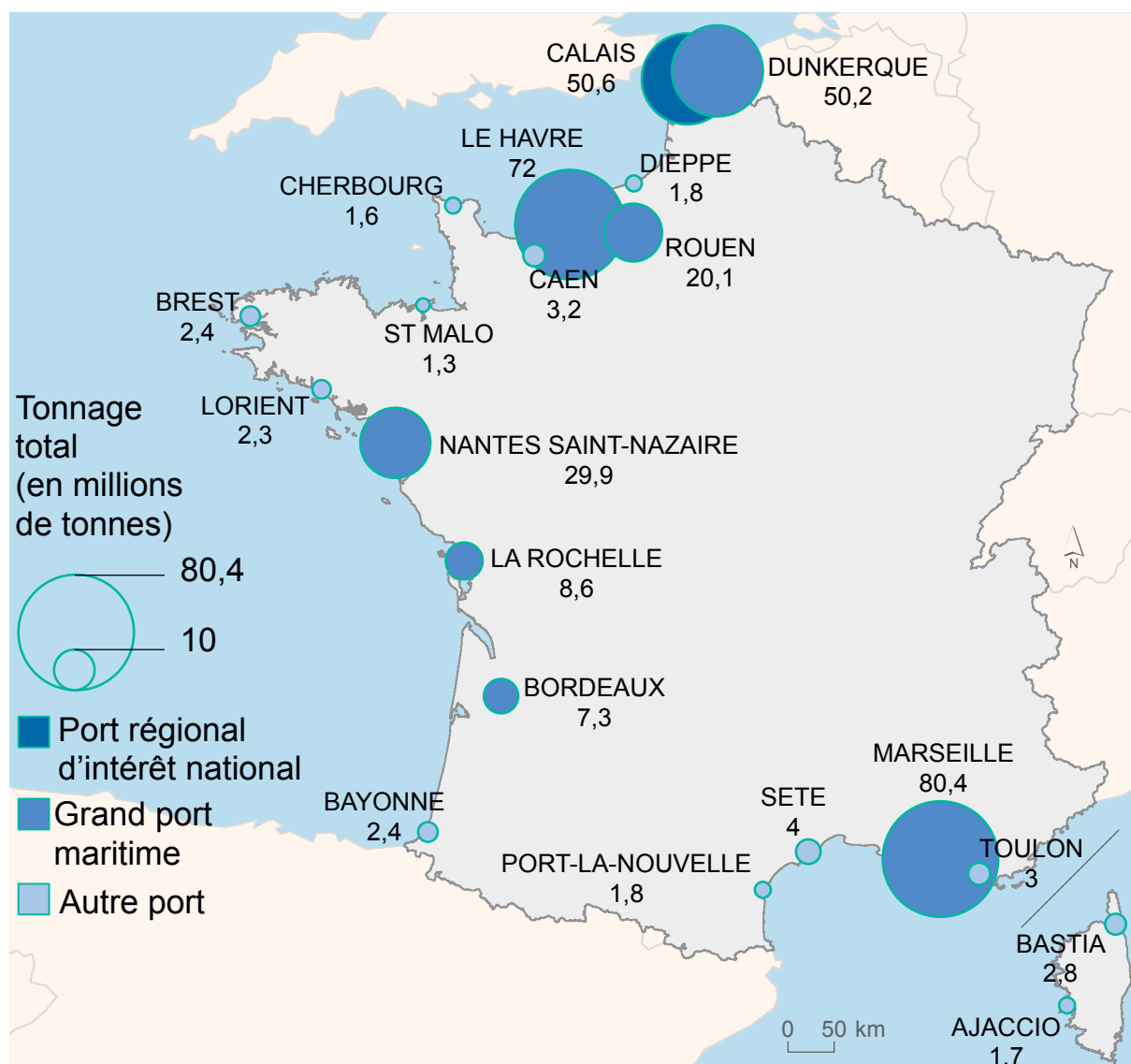


partie 1 : les ports maritimes français sont plutôt importateurs

Les grands ports maritimes¹ (GPM) et Calais (*carte 1*) correspondent aux ports français les plus importants, à la fois en termes de tonnage et d'envergure internationale. Ces huit

ports rassemblent à eux seuls 91 % du trafic métropolitain en 2017.

Carte 1 : les ports maritimes français en 2017



Champ : ports maritimes en France métropolitaine.
Source : SDES

¹ Voir glossaire pour plus de précisions sur la notion de grand port maritime.

partie 1 : les ports maritimes français sont plutôt importateurs

LES ENTRÉES DE MARCHANDISES DOMINÉES PAR LES VRACS LIQUIDES

Les vracs liquides représentent 47,8 % du trafic en entrée, contre seulement 20,3 % en sortie (*tableau 1*). Cet écart provient pour une large part des importations d'hydrocarbures : le pétrole brut et le gaz naturel liquéfié constituent ainsi 64 % des entrées de vrac liquide dans les ports maritimes français. À l'inverse, le trafic sortant est dominé par les marchandises conteneurisées et en roulier : elles représentent 59 % des sorties, contre 27 % des entrées.

Au cours des vingt dernières années, le trafic en entrée est marqué par une forte chute en 2009, avec une perte de 32 Mt en un an (- 12,4 %). Cet effondrement fait suite à la crise économique de 2008 qui a particulièrement touché le secteur des transports. Malgré la reprise de 2017 (+ 7,4 %), le tonnage en entrée est encore loin du niveau atteint en 2007 à 261 Mt (*graphique 1*).

En revanche, les sorties de marchandises ne semblent pas avoir été durablement affectées par la crise de 2008 et affichent une progression continue depuis 1997, malgré une stagnation entre 2009 et 2012.

Tableau 1 : répartition du tonnage traité en 2017 dans les ports de France métropolitaine

En millions de tonnes

		Entrées	Sorties	Total
Vrac liquide	Pétrole brut	59,6	0,5	60,1
	Autres hydrocarbures	42,7	20,5	63,2
	Autre vrac liquide	7,2	4,1	11,4
	Total vrac liquide	109,5	25,1	134,7
Vrac solide	Céréales	0,6	12,9	13,5
	Charbon et minéral	32,8	2,3	35,1
	Autre vrac solide	20,7	6,2	26,9
	Total vrac solide	54,1	21,4	75,5
Conteneurs		21,3	27,2	48,5
Rouliers		41,1	45,0	86,1
Autres marchandises diverses		3	4,7	7,7
Total		229,1	123,4	352,5

Note : l'arrondi de la somme n'est pas toujours égal à la somme des arrondis.

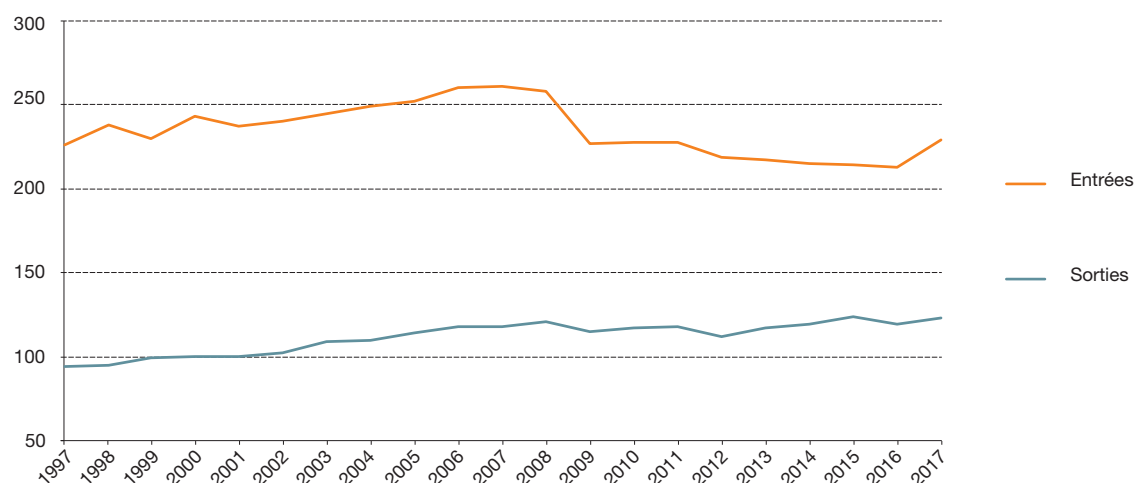
Champ : ensemble des ports maritimes de France métropolitaine.

Source : SDES

partie 1 : les ports maritimes français sont plutôt importateurs

Graphique 1 : évolution du trafic des ports maritimes (entrées/sorties) depuis 1997

En millions de tonnes



Champ : ports maritimes de France métropolitaine.

Source : SDES

OUTRE-MER, LES CONTENEURS DOMINENT LE TRAFIC

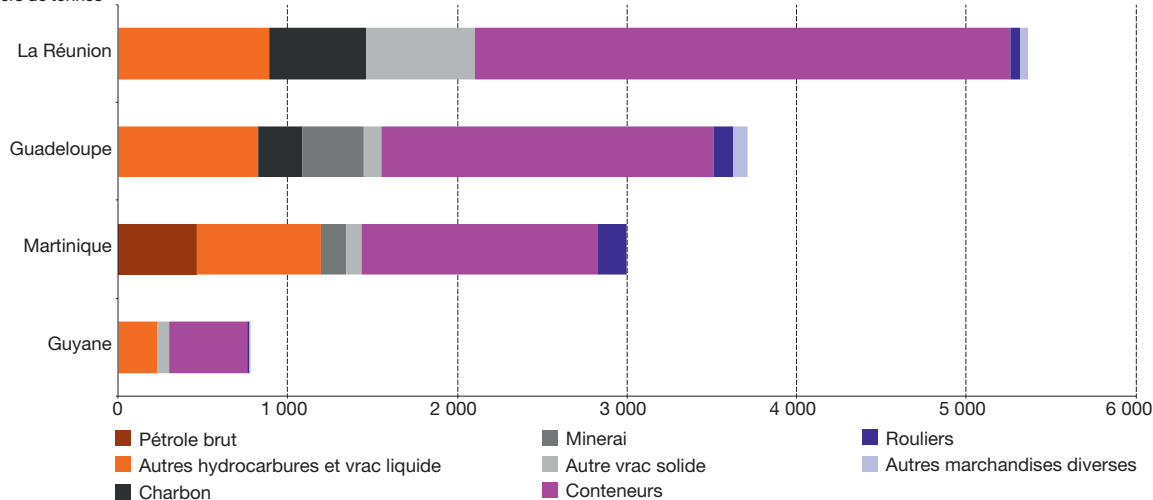
Dans les départements d'outre-mer, les quatre grands ports maritimes (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion) ont traité 12,8 Mt de marchandises en 2017. Comme en métropole, les entrées (9,7 Mt) prédominent par rapport aux sorties (3,1 Mt). Le trafic est essentiellement dominé par les conteneurs qui représentent 54 % du tonnage (*graphique 2*). Cette proportion atteint même 59 % en Guyane et à La

Réunion. La marchandise conteneurisée est en effet celle qui s'est le plus développée ces dernières années : la hausse est de + 28,9 % entre 2012 et 2017 sur l'ensemble des DOM, et atteint même + 64,4 % à La Réunion qui a bénéficié de la mise en place d'un important hub de transbordement pour les conteneurs.

La Martinique est le seul port ultra-marin à importer du pétrole brut, étant le seul DOM à disposer d'une raffinerie.

Graphique 2 : trafic des ports d'outre-mer en 2017

En milliers de tonnes



Source : SDES

partie 2

Marseille en tête pour le tonnage total, Le Havre premier pour le trafic conteneurisé

— Avec 318,9 Mt traités en 2017, les grands ports maritimes de métropole (GPM) et Calais représentent 91 % du trafic métropolitain. Alors que Marseille demeure le premier port français en tonnage total (80,4 Mt), Le Havre reste en tête pour le trafic de conteneurs, avec 28,4 Mt et 2,86 millions d'équivalent vingt pieds (EVP). Le trafic d'hydrocarbures concerne essentiellement les trois grands ports pétroliers que sont Marseille, Le Havre et Nantes Saint-Nazaire, où se situent les principales raffineries.



partie 2 : Marseille en tête pour le tonnage total, Le Havre premier pour le trafic conteneurisé

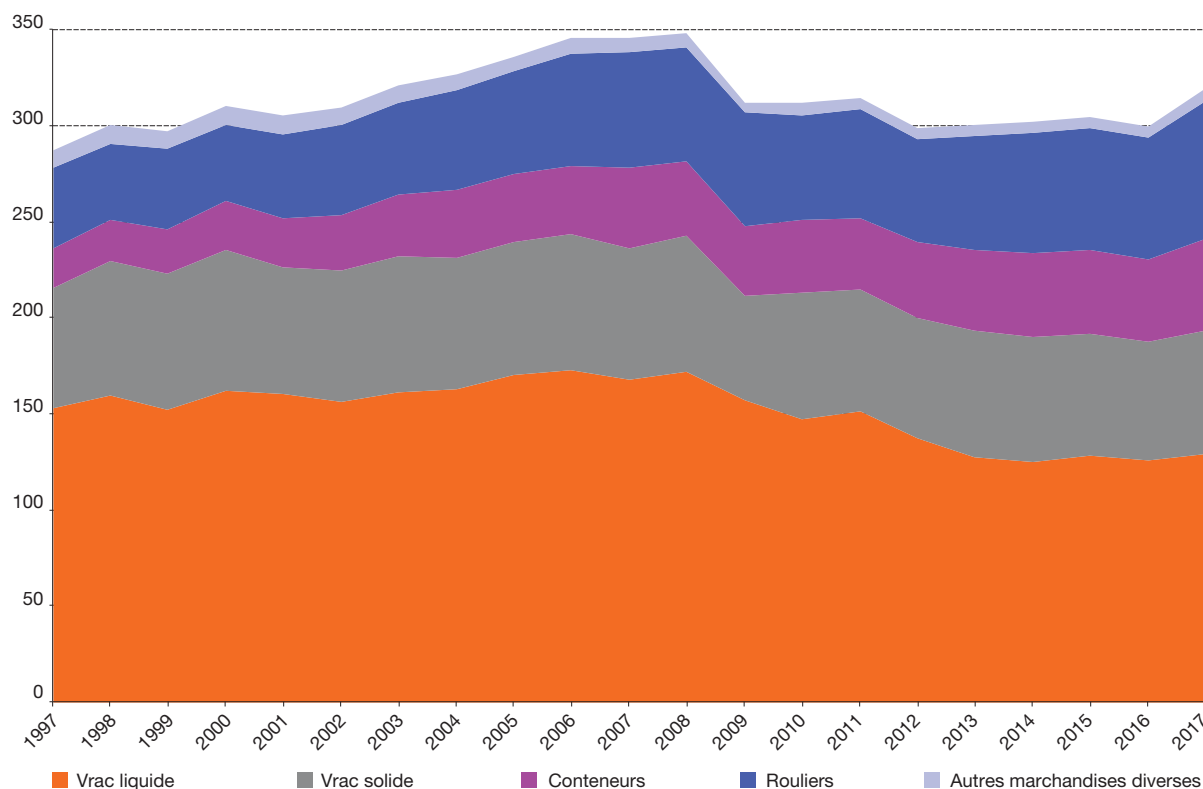
DÉCLIN DES VRACS LIQUIDES DEPUIS 20 ANS AU PROFIT DES CONTENEURS ET ROULIERS

Après une progression régulière entre 1998 et 2008 (+ 1,5 % en moyenne annuelle), le trafic maritime des principaux ports français a été fortement affecté, comme les autres secteurs d'activité, par la crise économique en 2009 (- 10,3 % sur

un an). La chute a été particulièrement prononcée sur le vrac solide (- 23,6 % en 2009), alors que le trafic conteneurisé et surtout de rouliers a mieux résisté (respectivement - 6,2 % et - 0,3 %). Au cours des 20 dernières années, la part du vrac liquide a fortement diminué (40 % du tonnage en 2017 contre 53 % en 1997) au profit des conteneurs et des rouliers (graphique 3).

Graphique 3 : évolution du trafic maritime des GPM de métropole et Calais

En millions de tonnes



Champ : GPM et Calais.

Source : SDES

Les produits énergétiques et les matières premières, traditionnellement transportés en grandes quantités dans les pétroliers et vraquiers, déclinent : le volume de pétrole brut importé dans les ports français a ainsi diminué de 42 % entre 1997 et 2017, passant de 102,7 Mt à 60 Mt. Cette chute n'a pas été compensée par la progression des produits raffinés (+ 16,1 Mt sur la même période). Cette forte baisse s'explique par l'abandon progressif du fioul domestique comme mode de chauffage dans les habitations et comme combustible dans l'industrie. Dans les transports, la consommation de carburants pétroliers, pourtant largement utilisés dans ce

secteur, n'a pas augmenté pendant cette période (- 0,2 % en moyenne chaque année entre 1997 et 2016²) : les améliorations considérables en matière d'efficacité énergétique ont en effet compensé l'expansion du parc automobile.

Sur la même période, le trafic de rouliers a été multiplié par 2 et celui de conteneurs par 2,4, consacrant l'essor général de ce mode d'échange pour les produits manufacturés : en effet, d'après les données de la Banque mondiale, le trafic de conteneurs a triplé entre 2000 et 2016 sur l'ensemble des ports du monde entier.

² L'année 2016 est la dernière année disponible dans les bilans correspondant à ces trafics.

partie 2 : Marseille en tête pour le tonnage total, Le Havre premier pour le trafic conteneurisé

Après plusieurs années de stagnation entre 2012 et 2016 (+ 0,1 % en moyenne annuelle), le trafic maritime repart à la hausse en 2017 (+ 6,5 %), essentiellement porté par les conteneurs (+ 11,6 %) et les rouliers (+ 12,6 %).

Le pétrole brut et les conteneurs se concentrent à Marseille et au Havre, tandis que les rouliers dominent à Dunkerque et Calais.

Marseille et Le Havre concentrent 86 % du trafic de conteneurs et 84 % des arrivées de pétrole brut en métropole (graphique 4). Avec Nantes, ils forment les trois grands pôles pétroliers de métropole. Ils ont réceptionné un total de

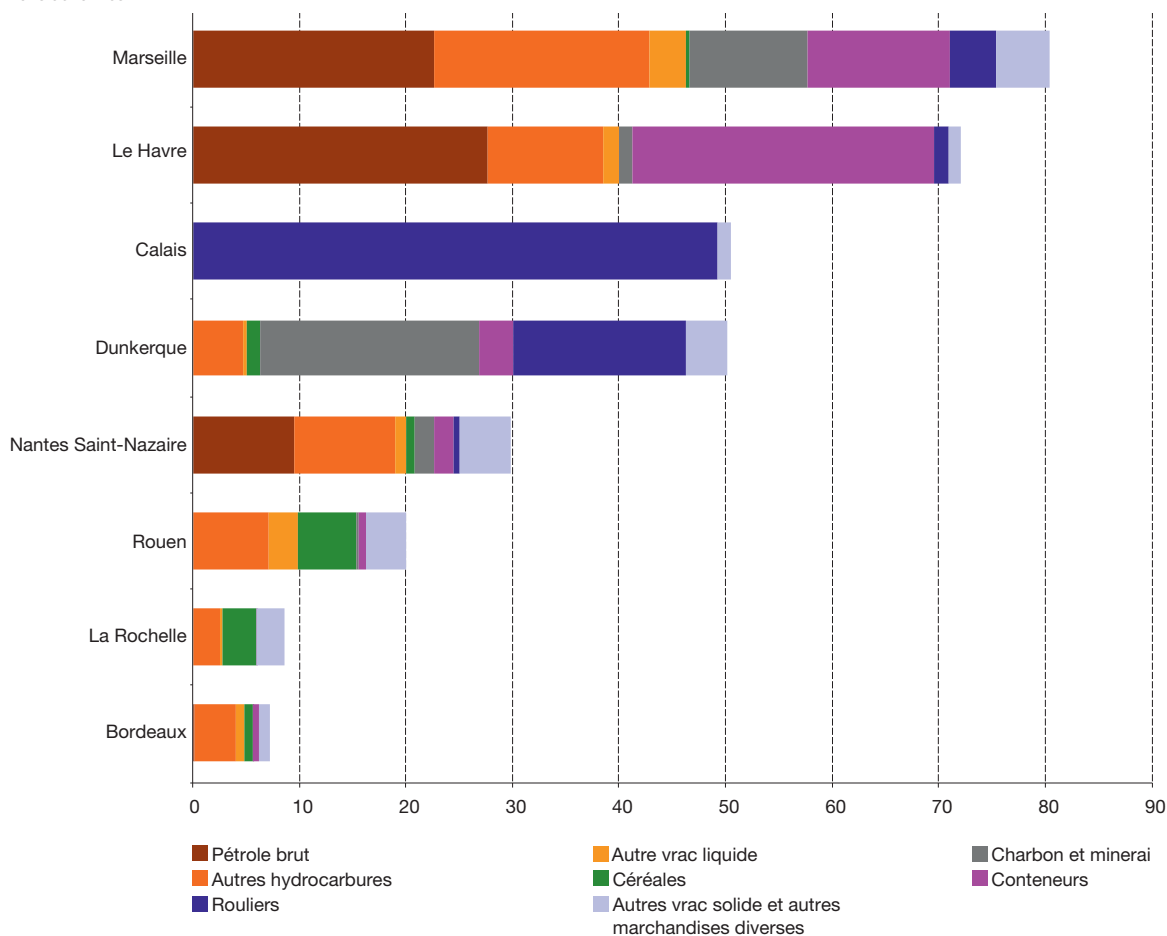
59,6 Mt de pétrole brut en 2017, dont 58,5 Mt d'importations d'origine étrangère et 1,1 Mt d'origine nationale (Bordeaux et Bayonne).

Le trafic de rouliers est surtout implanté à Dunkerque (32 % du tonnage) et à Calais (97 %) en raison des échanges avec le Royaume-Uni.

Les trafics des ports de Rouen et de La Rochelle se caractérisent, quant à eux, par une part importante des céréales, qui représentent respectivement 28 % et 37 % de leur tonnage en 2017.

Graphique 4 : structure du trafic des GPM de métropole et Calais en 2017

En millions de tonnes



Champ : GPM et Calais.

Source : SDES

partie 2 : Marseille en tête pour le tonnage total, Le Havre premier pour le trafic conteneurisé

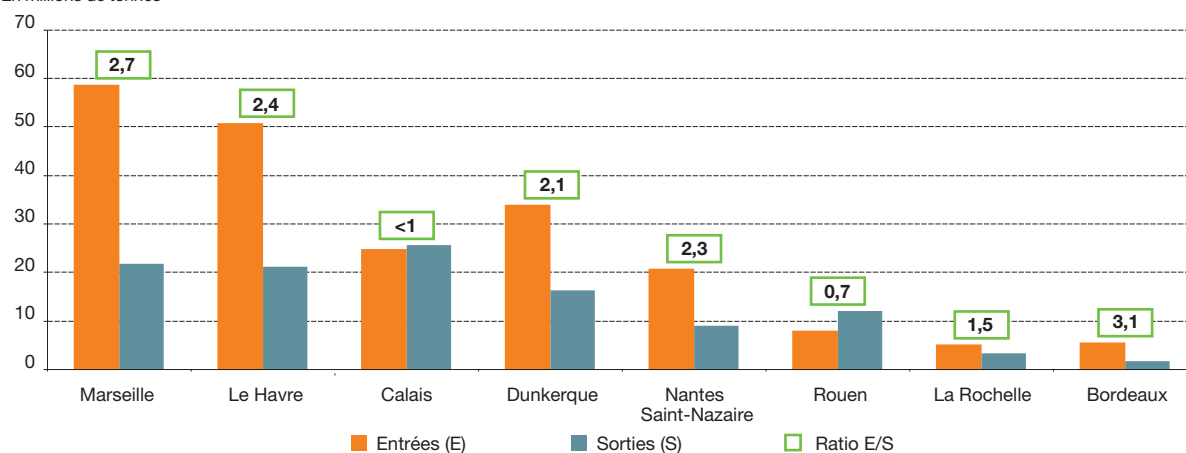
La plupart des GPM déclarent davantage de marchandises entrantes que sortantes : ils sont donc majoritairement « importateurs » (graphique 5). Ces ports importent de grandes quantités d'hydrocarbures (Marseille, Le Havre, Nantes) ou de matières premières (Dunkerque). Le ratio entrées/sorties y est supérieur à 2 et monte même à 2,7 pour

Marseille, alors qu'il s'établit à 1,9 en moyenne sur l'ensemble des ports.

Seuls Calais et Rouen présentent un profil exportateur, avec davantage de sorties que d'entrées. Calais se caractérise en effet par un trafic de rouliers important vers le Royaume-Uni et Rouen par ses exportations de céréales.

Graphique 5 : entrées et sorties de marchandises des GPM de métropole et Calais

En millions de tonnes



Lecture : en 2017, le port de Bordeaux a enregistré un volume de marchandises 3,1 fois plus important en entrée qu'en sortie.

Champ : GPM et Calais.

Source : SDES

Les ports en plus forte croissance entre 2012 et 2017 sont ceux qui ont développé leur trafic de conteneurs comme Le Havre (+ 2,6 % en moyenne annuelle sur 5 ans), ou de rouliers comme Calais (+ 8,2 % en moyenne sur 5 ans). Les ports de Rouen et La Rochelle, qui dépendent fortement du trafic céréalier, ont pâti en 2016 et 2017 des intempéries qui ont engendré des mauvaises récoltes et une baisse des tonnages

(tableau 2). La forte progression de Nantes en 2017 (+ 17,3 %) correspond plutôt à un retour à la normale pour les vracs pétroliers après deux années de ralentissement sur ces trafics : fermeture de la raffinerie de Donges au printemps 2015 pour maintenance, suivie d'une année 2016 marquée par les grèves et blocages de dépôts au printemps.

Tableau 2 : les évolutions récentes du trafic des GPM et Calais

Port	Niveaux (en millions de tonnes)						Évolutions (%)			Évolution en moyenne annuelle (2017/2012)
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2015/2014	2016/2015	2017/2016	
Marseille	85,6	80,0	78,5	81,7	80,6	80,4	4,1	- 1,4	- 0,3	- 1,3
Le Havre	63,5	67,2	66,9	68,3	65,4	72,0	2,1	- 4,3	10,2	2,6
Calais	34,1	41,2	43,3	41,9	43,0	50,6	- 3,2	2,7	17,6	8,2
Dunkerque	47,6	43,6	47,1	46,6	46,7	50,2	- 1,1	0,2	7,5	1,1
Nantes Saint-Nazaire	29,9	27,6	26,5	25,4	25,5	29,9	- 4,2	0,3	17,3	0,0
Rouen	21,2	22,4	21,7	22,5	21,0	20,1	3,9	- 6,7	- 4,5	- 1,1
La Rochelle	8,3	9,7	9,4	9,8	9,2	8,6	4,4	- 5,9	- 7,3	0,5
Bordeaux	8,2	9,1	8,5	8,4	7,8	7,3	- 1,7	- 6,5	- 7,3	- 2,4

Source : SDES

partie 3

Marseille et Le Havre en concurrence avec les autres ports européens

— Par rapport à leurs homologues européens, les deux ports français, Marseille et Le Havre, se caractérisent par la prépondérance des vrac liquides qui constituent près des deux tiers de leur trafic en 2016, héritage d'une situation historique de port pétrolier, inséré au sein d'une aire industrielle et de raffinage. Sur la façade atlantique et de la mer du Nord, le port du Havre arrive en 5^e position sur le plan du volume annuel de marchandises. En Méditerranée, Marseille arrive en 2^e position derrière Algésiras.



partie 3 : Marseille et Le Havre en concurrence avec les autres ports européens

UNE REPRISE PLUS TARDIVE POUR LE HAVRE PAR RAPPORT AUX PORTS D'EUROPE DU NORD

Sur la façade Atlantique Manche et mer du Nord, le port du Havre est distancé par ses homologues du range nord³, en

particulier Rotterdam et Anvers qui bénéficient d'un large hinterland sur l'embouchure du Rhin (*tableau 3*). Avec 2,86 millions d'EVP, Le Havre n'arrive qu'en 5^e position pour les conteneurs, loin derrière le trio de tête (Rotterdam, Anvers, Hambourg). Ces derniers totalisent plus de 30 millions d'EVP.

Tableau 3 : les principaux ports européens du range nord

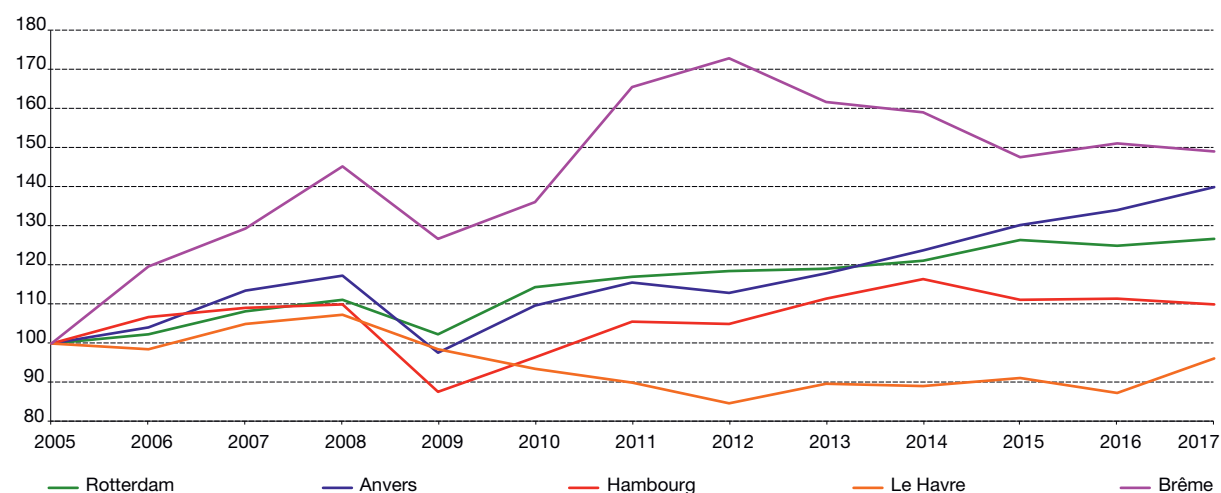
Port	Pays	Volume traité en 2017 (en Mt)	Part des principaux types de fret en % (en 2016)				Trafic conteneurs 2017 (en milliers d'EVP)
			Vrac liquide	Vrac solide	Marchandises conteneurisées	Marchandises en roulier	
Rotterdam	Pays-Bas	467,4	50,0	17,9	24,6	0,9	13 734
Anvers	Belgique	223,7	34,4	6,3	51,4	0,7	10 451
Hambourg	Allemagne	136,5	11,9	25,3	61,5	0,3	8 815
Brême	Allemagne	74,2	1,0	0,2	88,9	7,4	5 509
Le Havre	France	72,0	62,6	3,1	32,8	1,3	2 859

Sources : SDES ; Eurostat

Si la crise financière a porté un coup d'arrêt au trafic de tous les ports en 2008-2009, ceux de la mer du Nord ont renoué avec la croissance dès 2010 et présentent depuis une progression régulière et continue sur 2009-2017 : + 2,7 % en moyenne annuelle pour Rotterdam, + 4,6 % pour Anvers et

+ 2,9 % pour Hambourg, contre - 0,3 % au Havre sur la même période (*graphique 6*). En effet, le tonnage du port du Havre a continué à décroître après 2009 jusqu'en 2012. Il remonte ensuite, avec une progression annuelle moyenne de + 2,5 % entre 2012 et 2017.

Graphique 6 : évolution du tonnage des principaux ports du range nord européen (base 100 en 2005)



Source : SDES

³ Le range nord européen désigne les grands principaux ports d'Europe du Nord-Ouest au bord de la Manche et la mer du Nord (voir glossaire).

partie 3 : Marseille et Le Havre en concurrence avec les autres ports européens

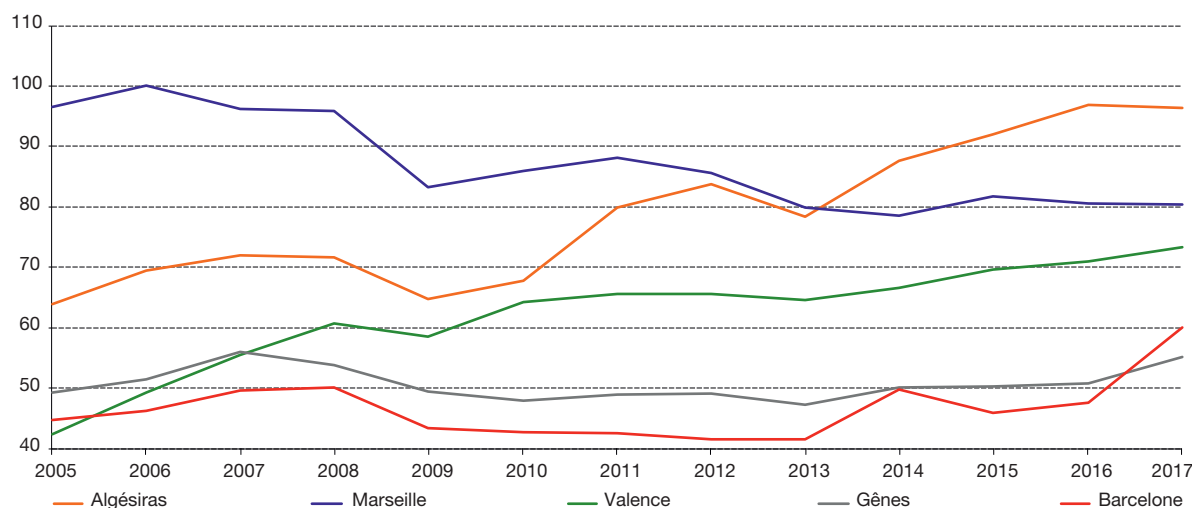
MARSEILLE FORTEMENT CONCURRENCÉ PAR LES PORTS ESPAGNOLS

En Méditerranée, le port de Marseille a perdu près de 20 % de son trafic en une décennie : il est passé de plus de 100 Mt en 2006 à un peu plus de 80 Mt en 2017. Marseille a ainsi perdu sa place de premier port régional en 2014 au profit

d'Algésiras en Espagne (*graphique 7*). Ce port s'est à l'inverse remarquablement développé en une décennie, profitant de sa situation stratégique non loin du détroit de Gibraltar : de 64,7 Mt en 2009, il passe à plus de 96 Mt en 2017, soit + 5,1 % en croissance annuelle moyenne. C'est aussi le cas du port de Valence, en hausse annuelle moyenne de + 5,1 % sur la même période.

Graphique 7 : évolution du tonnage des principaux ports méditerranéens

En millions de tonnes



Source : SDES

Algésiras et Valence captent l'essentiel du trafic conteneurisé, avec 9,2 millions d'EVP à eux deux en 2017, contre 1,36 million seulement pour le port de Marseille, également devancé par les ports de Barcelone et de Gênes (*tableau 4*). Malgré la forte progression de Marseille sur les conteneurs (+ 5,5 % en moyenne chaque année entre 2009

et 2017), Algésiras a été encore plus dynamique sur ce marché (+ 6,0 % en moyenne annuelle). Le port de Marseille n'a pas pu compenser par les échanges d'hydrocarbures, les vracs liquides ayant nettement diminué sur la même période (- 3,2 % en moyenne annuelle, contre + 3,8 % à Algésiras).

Tableau 4 : les principaux ports méditerranéens

Port	Pays	Volume traité en 2017 (en Mt)	Part des principaux types de fret en % (en 2016)				Trafic conteneurs 2017 (en milliers d'EVP)
			Vrac liquide	Vrac solide	Marchandises conteneurisées	Marchandises en roulier	
Algésiras	Espagne	96,3	32,9	1,9	60,4	0,7	4 388
Marseille	France	80,4	64,6	17,0	12,4	0,9	1 361
Valencia	Espagne	73,2	6,6	4,3	75,5	2,4	4 832
Gênes	Italie	55,2	36,1	3,1	41,8	6,4	2 604
Barcelone	Espagne	60,1	29,5	11,3	41,9	5,7	2 969

Sources : SDES ; Eurostat

partie 4

Échanges équilibrés avec l'Asie et le Royaume-Uni, mais déficitaires avec l'Afrique et l'Amérique du Sud

— Hormis les échanges entre ports français, qui représentent 7 % du trafic, les ports maritimes de métropole échangent principalement avec les autres pays de l'espace économique européen qui rassemble les 28 pays de l'Union européenne, plus la Norvège et l'Islande (36 % du tonnage total). Parmi eux, le trafic avec le Royaume-Uni occupe une place privilégiée puisqu'il représente à lui seul 14 % de l'ensemble du tonnage échangé dans le monde.



partie 4 : échanges équilibrés avec l'Asie et le Royaume-Uni, mais déficitaires avec l'Afrique et l'Amérique du Sud

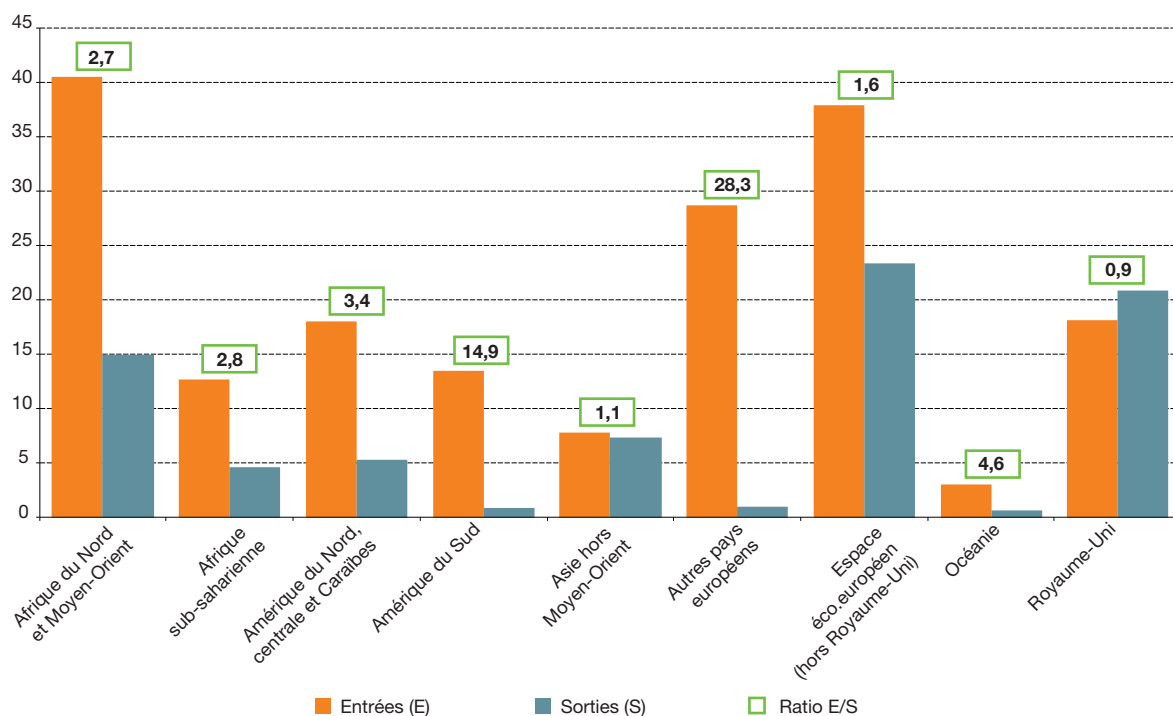
Le trafic à destination ou en provenance du Royaume-Uni concerne principalement les ports de Calais et Dunkerque, et plus généralement tous les ports ayant un trafic de ferries vers le Royaume-Uni (Roscoff, Saint-Malo, Dieppe...). Il s'agit donc essentiellement de marchandises en roulier.

Pour les autres parties du monde, les entrées sont largement supérieures aux sorties, sauf pour l'Asie, où le trafic concerne surtout des conteneurs. La balance est particulièrement déficitaire pour l'ensemble des « autres pays

européens » avec un tonnage 28,3 fois plus important en entrée qu'en sortie (*graphique 8*). Ce déséquilibre s'explique par les volumes importants d'hydrocarbures acheminés depuis la Russie (pétrole brut et gaz liquéfié). Le déficit entrées-sorties est également important pour l'Amérique du Sud (14,9 fois plus d'entrées que de sorties), en raison cette fois des grandes quantités de charbon et de minerai importés de Colombie et du Brésil.

Graphique 8 : répartition du trafic par continent d'échange

En millions de tonnes



Lecture : les entrées venant d'Afrique du Nord et du Moyen-Orient représentent un tonnage 2,7 fois plus élevé que les sorties vers cette même zone.
Source : SDES

LES ENTRÉES DE MARCHANDISES PROVIENNENT SURTOUT DE PAYS PRODUCTEURS DE MATIÈRES PREMIÈRES ET ÉNERGÉTIQUES

Les dix premiers ports de provenance des marchandises concentrent un volume de 58,7 millions de tonnes, ce qui représente 29 % du total des arrivées par la mer en France métropolitaine (*tableau 5*). Ces arrivées correspondent principalement à des produits énergétiques et des matières premières, à l'exception du port de Douvres qui achemine

quasi-exclusivement des rouliers. Pour les ports russes, il s'agit essentiellement de pétrole brut : Novorossiysk sur la mer Noire et Mourmansk sur l'océan Arctique, ce dernier expédiant également du charbon vers les ports français. Le minerai est quant à lui acheminé depuis le Canada et le Brésil. D'importantes quantités de pétrole brut sont aussi acheminées depuis l'Égypte, l'Iran et le port d'Arzew en Algérie (ce dernier correspond à un important terminal d'hydrocarbures, avec importation également de gaz liquéfié).

partie 4 : échanges équilibrés avec l'Asie et le Royaume-Uni, mais déficitaires avec l'Afrique et l'Amérique du Sud

Tableau 5 : entrées dans les ports français, les 10 premiers ports de provenance

Port	Pays	Volume (en milliers de tonnes)	Principaux types de fret observés
Novorossiysk	Russie	11 373	Pétrole brut (86 %)
Douvres	Royaume-Uni	10 787	Rouliers (99,8 %)
Port-Cartier	Canada	6 391	Minerai (98,5 %)
Arzew	Algérie	5 926	Pétrole brut (45 %), Gaz liquéfié (45 %)
Sidi Kerir	Égypte	5 224	Pétrole brut (99,4 %)
Khark Island	Iran	5 106	Pétrole brut (100 %)
Rotterdam	Pays-Bas	3 795	Produits pétroliers raffinés (61 %), Autre vrac liquide (17 %)
Primorsk (Koivisto)	Russie	3 558	Pétrole brut (54 %), Produits pétroliers raffinés (44 %)
Ponta da Madeira	Brésil	3 308	Minerai (95 %)
Mourmansk	Russie	3 279	Pétrole brut (63 %), Charbon (32 %)

Source : SDES

DAVANTAGE DE CONTENEURS ET DE PRODUITS RAFFINÉS DU PÉTROLE DANS LES SORTIES

Les sorties de marchandises sont dominées par les exports de rouliers vers le Royaume-Uni, en particulier le port de Douvres situé en face de Calais et Dunkerque, mais également Portsmouth sur la côte sud : avec 15,6 millions de tonnes annuels, le port de Douvres concentre à lui seul 17,5 % des sorties de marchandises en France métropolitaine. L'ensemble des dix premiers ports de destination rassemble

au total 32 millions de tonnes, ce qui représente 36 % des sorties des ports métropolitains (*tableau 6*).

Un important trafic de produits pétroliers raffinés s'exerce vers les ports de la mer du Nord : Anvers, Rotterdam et Amsterdam. Le port de Brême en Allemagne se démarque par d'importants volumes de minerai envoyés depuis les ports français. Enfin, les destinations où domine la marchandise conteneurisée correspondent à des ports d'Extrême-Orient : Singapour et Shanghai pour la Chine.

Tableau 6 : sorties des ports français, les 10 premiers ports de destination

Port	Pays	Volume (en milliers de tonnes)	Principaux types de fret observés
Douvres	Royaume-Uni	15 650	Rouliers (100 %)
Anvers	Belgique	3 541	Produits raffinés du pétrole (74 %)
Rotterdam	Pays-Bas	2 890	Produits raffinés du pétrole (77 %)
Alger	Algérie	2 269	Autres vrac solide et marchandises diverses (78 %)
Brême	Allemagne	1 704	Minerai (89 %)
Singapour	Singapour	1 395	Conteneurs (97 %)
Amsterdam	Pays-Bas	1 229	Produits raffinés du pétrole (96 %)
Portsmouth	Royaume-Uni	1 174	Rouliers (99 %)
Shanghai	Chine	1 159	Conteneurs (100 %)
New York	États-Unis	1 064	Conteneurs (74 %), Produits raffinés du pétrole (20 %)

Source : SDES

partie 5

81 % du trafic transmanche de passagers transite par Calais et Dunkerque

— En 2017, 26,9 millions de passagers ont transité par les ports français de métropole, dont 3,5 millions de croisiéristes. 98,5 % du trafic se concentre sur 17 ports : 9 pour la façade méditerranéenne et 8 sur la façade Atlantique mer du Nord. Côté Atlantique, Manche et mer du Nord, le trafic est constitué quasi-exclusivement de ferries (passagers hors croisière) qui représentent 97 % des passagers. Il s'agit surtout d'échanges avec les îles britanniques et vers les îles anglo-normandes.



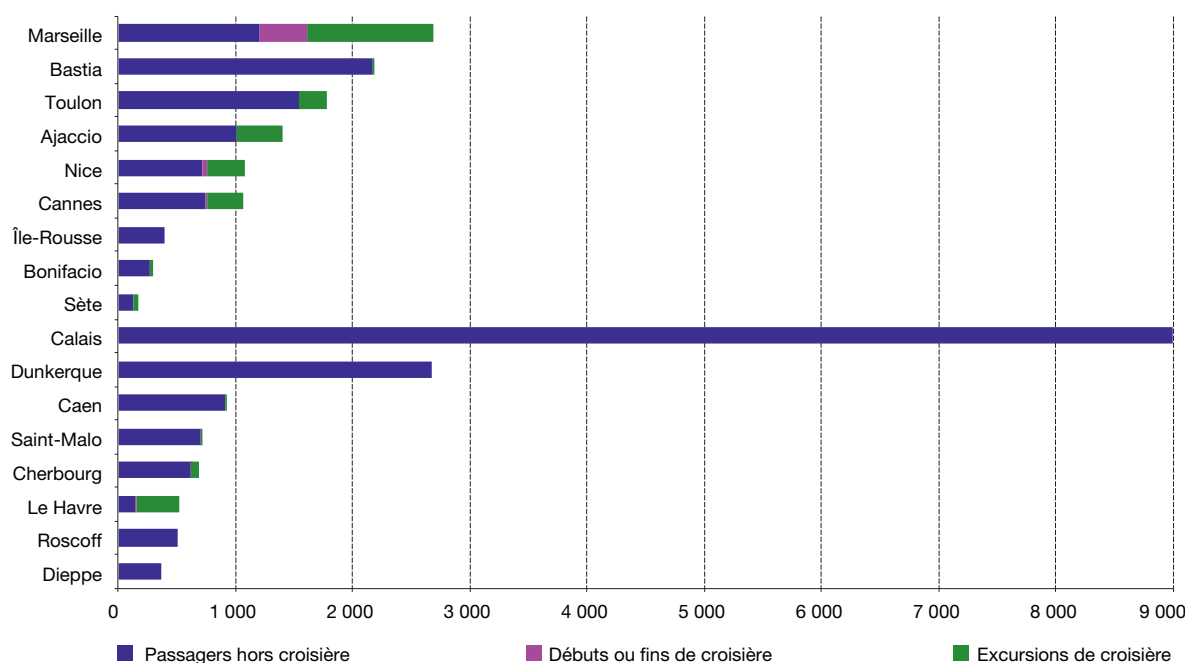
partie 5 : 81 % du trafic transmanche de passagers transite par Calais et Dunkerque

Du fait de leur proximité avec le Royaume-Uni, les ports de Calais et Dunkerque concentrent la plus grosse partie du trafic transmanche et représentent à eux seuls 81 % des passagers hors croisière sur cette façade maritime (*graphique 9*). Les croisiéristes ne représentent qu'une infime minorité du trafic, sauf au port du Havre, où 71 % des passagers sont des croisiéristes en excursion.

Sur la façade méditerranéenne, davantage tournée vers le tourisme estival, les croisières prennent une place croissante, représentant 26 % du trafic passagers en 2017. Il s'agit essentiellement d'excursions, sauf à Marseille, où 15 % du trafic correspond à des débuts ou des fins de croisière.

Graphique 9 : principaux ports de passagers en 2017

En milliers de passagers



Source : SDES

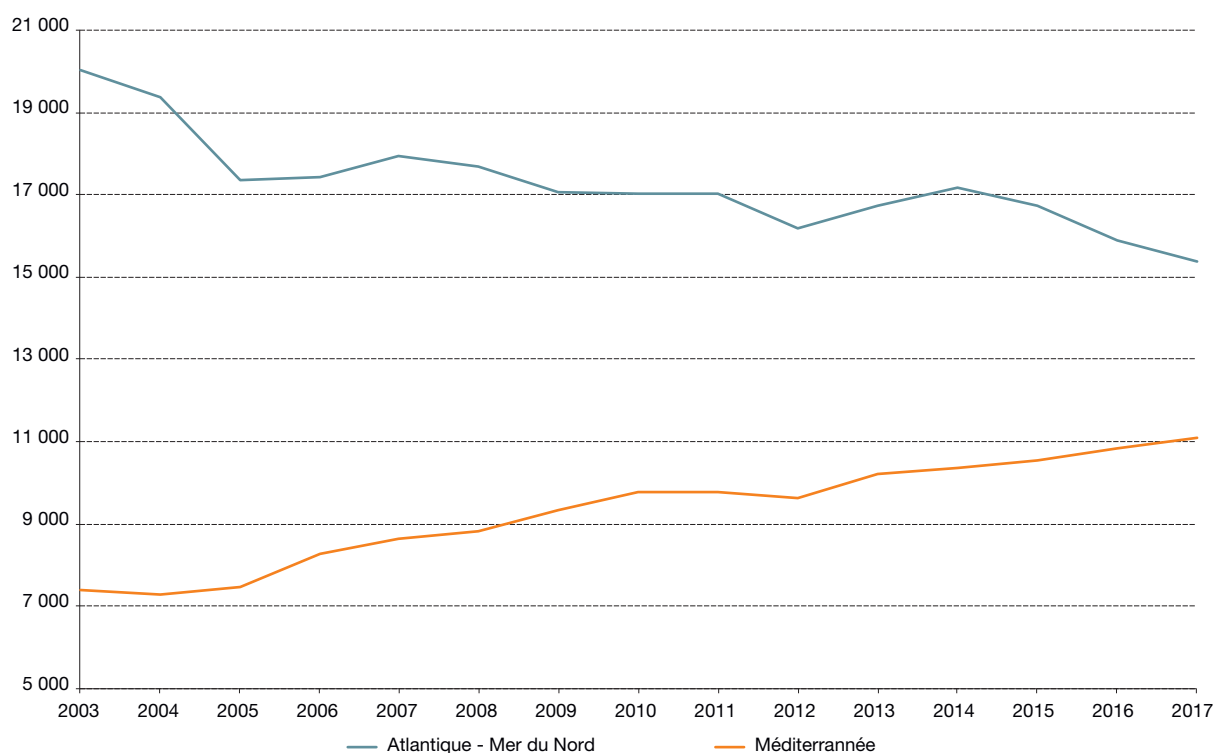
LE TRAFIC MÉDITERRANÉEN PORTÉ PAR LE TOURISME DE CROISIÈRES

Après un pic à 27,5 millions de passagers en 2014, le trafic de passagers s'essouffle depuis 2015, à - 1,3 % chaque

année en moyenne (*graphique 10*). Cette perte affecte surtout le trafic transmanche (Atlantique - Mer du Nord), avec - 5,1 % en 2016, suivi de - 3,2 % en 2017, alors que l'activité reste dynamique en Méditerranée : + 2,2 % en 2017 après + 3,0 % en 2016.

Graphique 10 : évolution du trafic passagers depuis 2003

En milliers de passagers



Champ : principaux ports français de passagers.

Source : SDES

C'est la même tendance qui s'inscrit sur longue période : alors que le trafic transmanche représentait 73 % du trafic passagers en métropole en 2003, il ne représente plus que 58 % en 2017. En effet, contrairement à la Manche, le trafic reste dynamique en Méditerranée grâce aux croisières qui se sont fortement développées ces dernières années : le nombre de croisiéristes a ainsi presque doublé en sept ans, passant de 1,7 million en 2009 à 3 millions en 2016.

La progression a particulièrement été forte en 2016 (+ 15,8 %) : un certain nombre d'opérateurs ont en effet privilégié le nord de la Méditerranée (Corse, Côte d'Azur, Italie...) au détriment de la rive sud au regard de questions de sécurité. Malgré une diminution en 2017 (- 4,8 %), le trafic de croisiéristes se maintient à un niveau élevé, soit 2,9 millions, dont 2,4 millions de passagers en excursions.

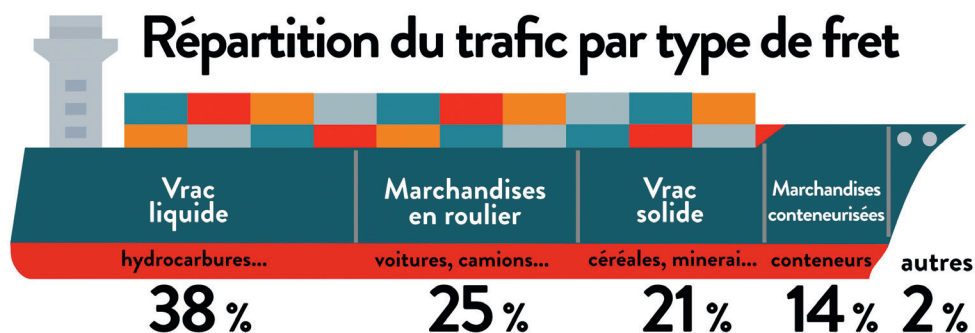
Données clés

Volume des marchandises traitées dans les ports maritimes en 2017



36 %

Part des échanges dans l'espace économique européen (dont 15% avec le Royaume-Uni)



Annexes

— Définitions et méthode



Définitions et méthode

La directive européenne 2009/42/CE a mis en place une collecte régulière des statistiques pour les ports maritimes. Elle prévoit que les tonnages annuels soient transmis au moins une fois par an, ainsi qu'une transmission trimestrielle plus détaillée pour les ports les plus importants (trafic commercial supérieur à 1 million de tonnes ou plus de 200 000 passagers par an). Cette directive a été transposée dans le droit français par l'arrêté du 24 octobre 2012 imposant aux ports français une transmission mensuelle des tonnages et trimestrielle pour les ports au-dessus du seuil.

Les données mensuelles permettent un chiffrage par type de fret détaillé et par sens de transport (entrée dans le port si la marchandise est débarquée, sortie si la marchandise est embarquée). Les données trimestrielles fournissent des détails supplémentaires sur le port et le pays d'échange de la marchandise, ainsi que sur la nature des produits et marchandises acheminés. Les chiffres mensuels incluent la tare des conteneurs et des rouliers alors que les données trimestrielles ne fournissent que le poids de la cargaison contenue.

Grand port maritime (GPM) : statut créé lors de la réforme portuaire de 2008 et qui succède à la notion de port autonome. Ce type de port correspond aux plus grands ports français dont l'envergure est européenne et qui se positionnent sur le marché mondial. Ils sont sous tutelle de la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de la Transition écologique et solidaire. Ils sont au nombre de 7 en métropole (Marseille, Le Havre, Dunkerque, Nantes, Rouen, La Rochelle, Bordeaux) et 4 dans les départements d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane, La Réunion).

Type de fret/type de marchandises : il convient de bien distinguer le type de fret, qui indique la manière dont la cargaison est acheminée et manutentionnée, du type de marchandises, qui donne des informations sur la nature même de la cargaison et des produits transportés. Un même produit de nature liquide (par exemple le gazole) peut être tout aussi bien transporté par conteneurs qu'en vrac dans un pétrolier, et pourra ainsi être classé dans deux types de fret différents.

Vrac liquide : regroupe tous les produits directement transportés sous forme liquide dans des navires adaptés (pétroliers, méthaniers, chimiquiers...). Cette catégorie rassemble aussi bien les hydrocarbures (pétrole brut, produits pétroliers, carburants...) que le gaz naturel transporté sous forme liquide dans des méthaniers, ainsi que les produits chimiques à l'état liquide.

Vrac solide : il s'agit de produits à l'état solide ou de granulats qui ne sont pas emballés ou arrimés et qui sont transportés en grande quantité. Cette catégorie regroupe principalement des matières premières ou énergétiques (charbon, minerai...), ainsi que des produits agricoles (céréales, engrais...), qui sont directement manutentionnés (sans conditionnement extérieur) dans les cales de navires adaptés (vraquiers la plupart du temps).

Marchandises conteneurisées/Conteneurs : il s'agit des produits transportés à l'intérieur des conteneurs de plus de 20 pieds. Les chiffres mensuels incluent la tare des conteneurs, alors que les données trimestrielles ne comptabilisent que le poids de la cargaison contenue.

Marchandises en roulier : il s'agit des marchandises contenues dans les véhicules de transport qui sont chargés sur les navires de commerce. Il s'agit généralement de véhicules routiers (camions, remorques et semi-remorques...), plus rarement de wagons de chemin de fer ou de barges. Les véhicules destinés à la vente sont également comptés dans cette catégorie.

Autres marchandises diverses : rassemble les cargaisons qui ne sont pas classées dans les catégories précédentes et qui nécessitent une manutention par levage. Cette catégorie inclut également les conteneurs de moins de 20 pieds.

EVP : équivalent vingt pieds, mesure du nombre de conteneurs. Par exemple, un conteneur de 20 pieds compte pour 1 EVP, alors qu'un conteneur de 40 pieds compte pour 2 EVP. Cet indicateur permet de mesurer l'importance du trafic de conteneurs.

Mt : millions de tonnes.

Range nord européen : désigne la concentration des principaux ports en Europe du Nord-Ouest, qui sont alignés sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord, et qui servent de façade maritime à un vaste territoire centré sur l'Europe rhénane. Le port du Havre, qui se caractérise par un important trafic de conteneurs, est souvent comparé à cet ensemble de ports qui présentent un profil similaire, en particulier : Rotterdam, Anvers, et Hambourg, qui forment le trio de tête en Europe.

Croisiéristes : au sein des passagers de croisière, on distingue généralement les débuts ou fins de croisière, qui correspondent à des passagers embarquant ou débarquant dans un navire pour une période de plusieurs nuitées consécutives correspondant à la durée de la croisière. Cette catégorie s'oppose aux excursions de croisière, qui rassemble les passagers débarqués dans un port pour une escale d'une journée : ils ne restent dans la ville et ses alentours que pour visiter et rembarquent le soir même sur le navire de croisière.

Conditions générales d'utilisation

Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans le présent ouvrage, faite sans l'autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (3, rue Hautefeuille - 75006 Paris), est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective, et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère scientifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées (loi du 1^{er} juillet 1992 - art. L.122-4 et L.122-5 et Code pénal art. 425).

Dépôt légal : décembre 2018

ISSN : 2555-7580 (imprimé)

2557-8138 (en ligne)

Impression : Bialec, Nancy (France), utilisant du papier issu de forêts durablement gérées.

Directeur de la publication : Sylvain Moreau

Rédactrice en chef : Anne Bottin

Coordination éditoriale : Amélie Glorieux-Freminet

Infographie : Bertrand Gaillet

Maquettage et réalisation : Chromatiques, Paris



En 2017, le trafic maritime français s'établit à 352,5 Mt de marchandises traitées dans les ports métropolitains, ce qui représente une progression de + 6 % par rapport à 2016. Elle intervient après plusieurs années de stagnation consécutives à la crise économique de 2008 : entre 2011 et 2016, le tonnage traité dans les ports maritimes français a diminué en moyenne de 0,8 % chaque année. Cette reprise est essentiellement portée par le trafic de rouliers et de conteneurs.

En 2017, Marseille demeure le premier port français (80,4 Mt), devant Le Havre (72 Mt), Calais (50,6 Mt) et Dunkerque (50,2 Mt). Marseille et Le Havre maintiennent depuis plusieurs dizaines d'années leur position à la tête du système portuaire français. Ils subissent néanmoins la concurrence des autres ports européens, en particulier pour Le Havre ceux de la mer du Nord (Rotterdam, Anvers, Hambourg).

Les ports français échangent avec tous les continents, même si le marché européen représente naturellement une part importante du trafic (36 %).

L'activité des ports maritimes français repart en 2017



Commissariat général au développement durable

Service de la donnée et des études statistiques
Sous-direction des statistiques des transports
Tour Séquoia
92055 La Défense cedex
Courriel : diffusion.sdes.cgdd@developpement-durable.gouv.fr

www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE
ET SOLIDAIRE