

Bilan annuel des ports maritimes et voies navigables

Résultats 2010 provisoires¹



Photo : M. Loiseau / Crédit photo : M. Loiseau / Marseille



Ressources, territoires, habitats et logement
Énergies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

Présent
pour
l'avenir

Ministère de l'Écologie, du Développement durable
des Transports et du Logement

www.developpement-durable.gouv.fr

¹ Résultats connus au 8 mars 2011

Sommaire

1. Trafics de marchandises de l'ensemble des ports maritimes français	3
2. Trafics de marchandises des Grands ports maritimes	6
2.1 Ensemble des Grands ports maritimes	6
2.2 Marseille	10
2.3 Le Havre	12
2.4 Dunkerque	14
2.5 Nantes Saint-Nazaire	16
2.6 Rouen	19
2.7 Bordeaux	21
2.8 La Rochelle	23
2.9 Comparaison des trafics de marchandises entre Grands ports maritimes et quelques autres ports européens	25
3. Trafics de marchandises des ports maritimes de métropole hors Grands ports maritimes	35
4. Trafics de marchandises des ports maritimes d'outre-mer	41
5. Trafics de passagers	45
5.1 Ports de métropole	46
5.2 Ports de départements d'outre-mer	49
6. Transport fluvial de marchandises	50
6.1 Trafic fluvial sur le territoire national	50
6.2 Analyse du trafic fluvial par nature de marchandise (en t.km)	52
6.3 Évolution du trafic fluvial conteneurisé (en nombre d'EVP)	53
6.4 Évolution des prix du transport fluvial de marchandises	53
7. La flotte fluviale de transport de marchandises	54
Annexe 1	55
Annexe 2	59

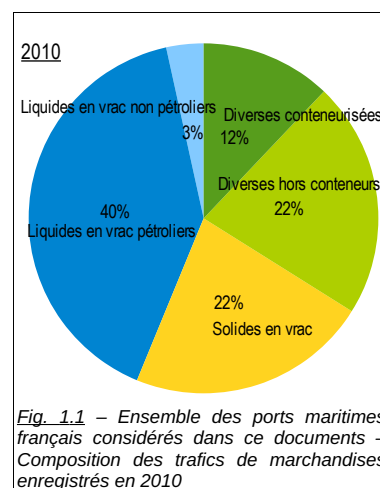
1. Trafics des ports maritimes de métropole et d'outre-mer

Les données chiffrées¹ des trafics de marchandises enregistrés au terme des années 2009 et 2010 par les ports² de France métropolitaine et d'outre-mer et classés selon les grandes catégories de fret – liquides en vrac, solides en vrac, marchandises diverses avec les sous-catégories des liquides en vrac pétroliers et des marchandises diverses conteneurisées –, sont portées en Annexe 1.

Les ports n'ayant pas encore communiqué leurs trafics de fret et / ou de passagers établis en 2010, n'ont pas été pris en compte dans la construction des figures de ce document provisoire.

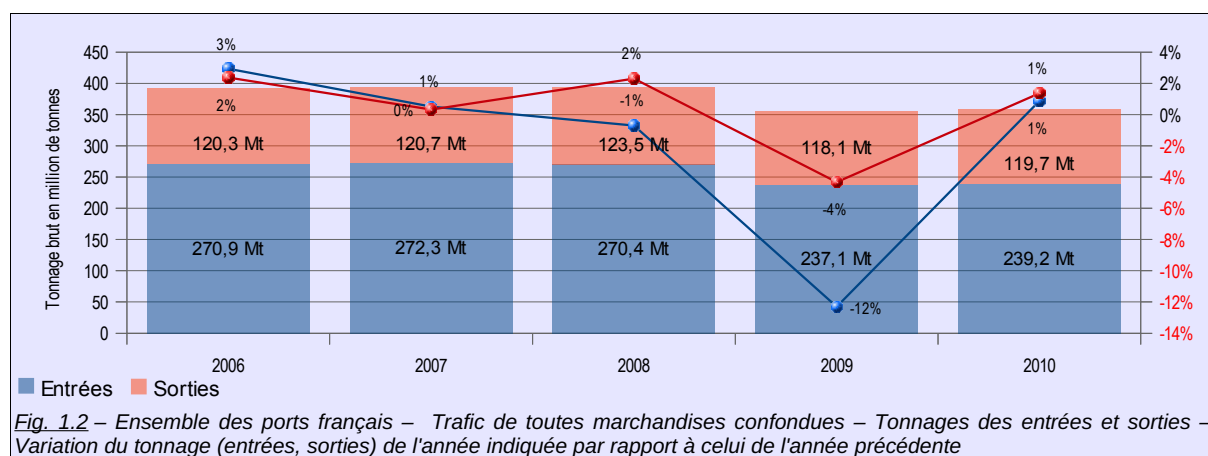
Les trafics de marchandises enregistrés en 2010 par l'ensemble des ports français considérés dans ce document, se composent (Fig. 1.1) :

- de marchandises liquides en vrac (157,1 millions de tonnes (Mt) soit 44 % du total) fortement dominées par les produits pétroliers en vrac (144,8 Mt soit 40 % du tonnage brut total) ;
- de marchandises solides en vrac (80,1 Mt soit 22 % du total) ;
- de toutes marchandises diverses (121,7 Mt soit 34 % du total) dont 43,3 Mt sont conteneurisées (soit 12 % du total).

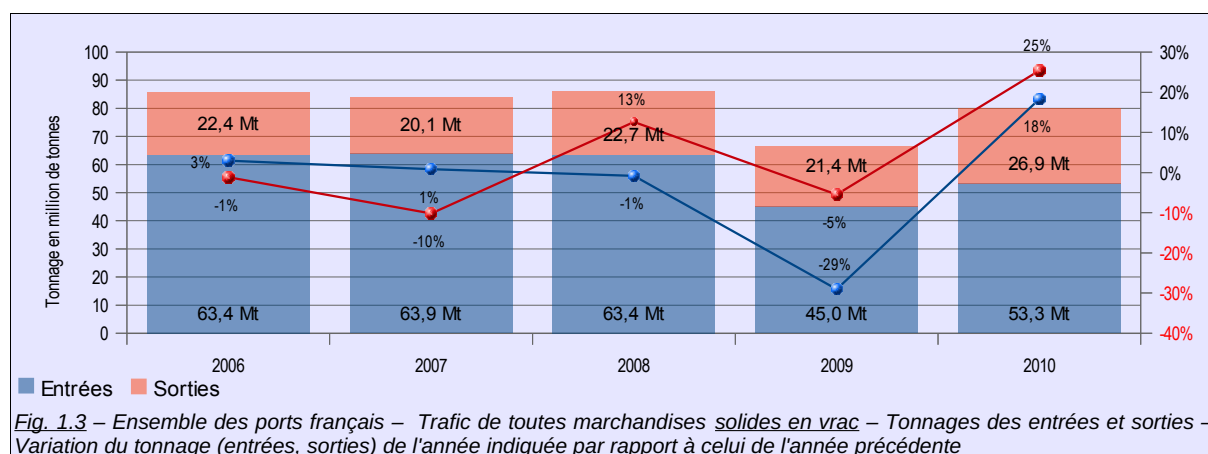


1 Source : Autorités portuaires dans le cadre des articles L. 153-1, L.153-2, R. 154-1 et R. 154-2 du Code des ports maritimes
2 Sept Grands ports maritimes : Bordeaux, Dunkerque, La Rochelle, Le Havre, Marseille, Nantes Saint-Nazaire, Rouen ; trente-sept ports de France métropolitaine : Ajaccio, Bastia, Bayonne, Bonifacio, Boulogne-sur-Mer, Brest, Caen, Calais, Calvi, Cherbourg, Dieppe, Douarnenez, Fécamp, Granville, L'Île-Rousse, Landerneau, Le Légué (Saint-Brieuc), Le Tréport, Les Sables-d'Olonne, Lézardrieux, Lorient, Pontrioux, Port-Joinville (L'Île-d'Yeu), Port-la-Nouvelle, Port-Vendres, Porto-Vecchio, Propriano, Quimper, Redon, Rochefort, Roscoff, Saint-Malo, Sète, Tonnay-Charente, Toulon, Tréguier, Vannes ; quatre ports de départements d'outre-mer : Dégrad-des-Cannes, Fort-de-France, Guadeloupe, Port Réunion ; deux ports de Collectivités d'outre-mer : Mayotte – qui deviendra un département d'outre-mer le 31 mars 2011 –, Saint-Pierre et Miquelon regroupés en une seule entité au même titre que Nantes Saint-Nazaire.

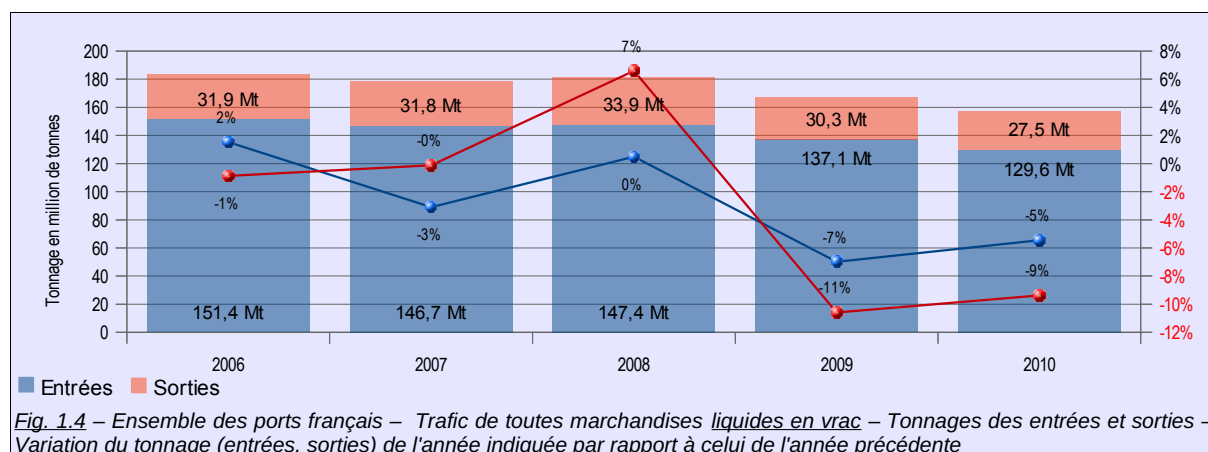
Le trafic global enregistré l'année dernière par l'ensemble des ports français considérés dans ce document, s'élève à 358,9 Mt, en progression de 1 % par rapport à l'exercice 2009. Les marchandises déchargées des navires de commerce sur les quais (239,2 Mt) et celles chargées des quais à bord des navires (119,7 Mt) sont en hausse de 1 % par rapport aux tonnages de 2009 qui régressaient respectivement de 12 et 4 % par rapport à ceux de 2008 (Fig. 1.2).



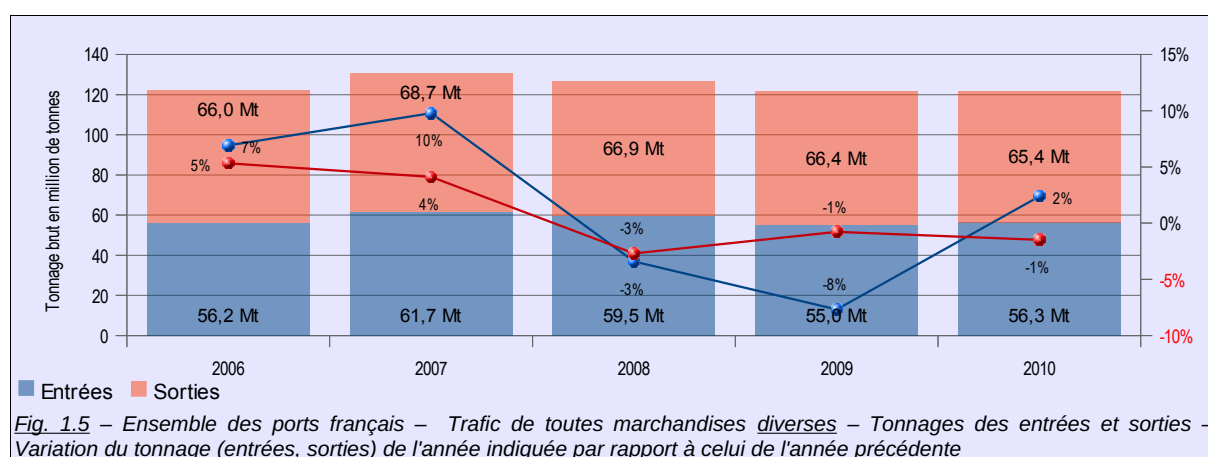
La progression de 1 % du trafic global en 2010 par rapport à 2009 est principalement imputable aux trafics de solides en vrac ; ils progressent en effet de 21 % avec des hausses de 25 % pour les sorties et 18 % pour les entrées (Fig. 1.3).



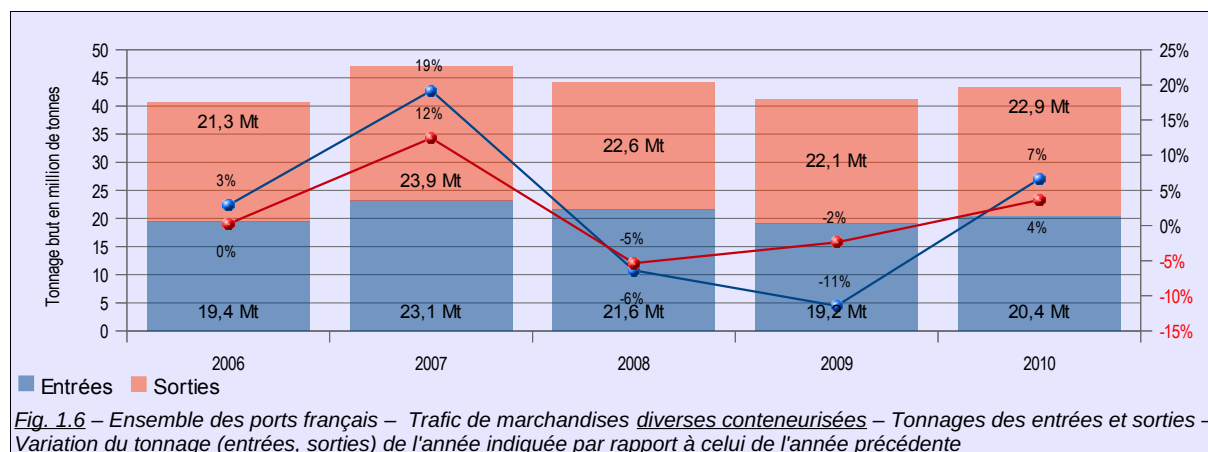
Le trafic de toutes marchandises liquides en vrac atteint 157,1 Mt en 2010, en baisse de 6 % par rapport à 2009, les sorties (27,5 Mt) régressant plus fortement (- 9 %) que les entrées (129,6 Mt ; - 5 %) (Fig. 1.4).



Le tonnage brut des marchandises diverses enregistré l'année dernière par l'ensemble des ports français (121,7 Mt) est stable (+ 0,3 %), comparaison faite avec le résultat établi un an plus tôt ; comme l'indique la figure 1.5, la hausse de 2 % des entrées (56,3 Mt) est compensée par la baisse de 1 % des sorties (65,4 Mt).



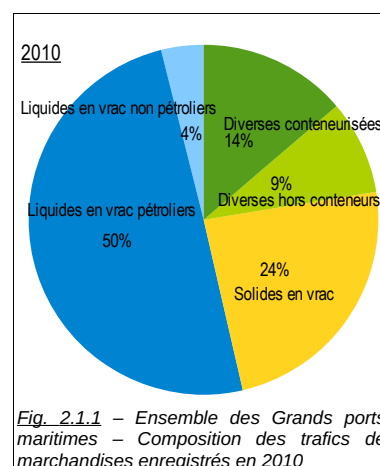
Après deux années de baisse consécutive – 44,3 Mt en 2008 soit - 6 % par rapport à 2007 et 41,3 Mt en 2009 soit - 7 % par rapport à 2008 –, le trafic de conteneurs a progressé l'année dernière de 5 % pour atteindre 43,3 Mt ; les entrées de conteneurs (20,4 Mt) ainsi que les sorties (22,9 Mt), progressent de 7 % pour les premières et de 4 % pour les secondes (Fig. 1.6).



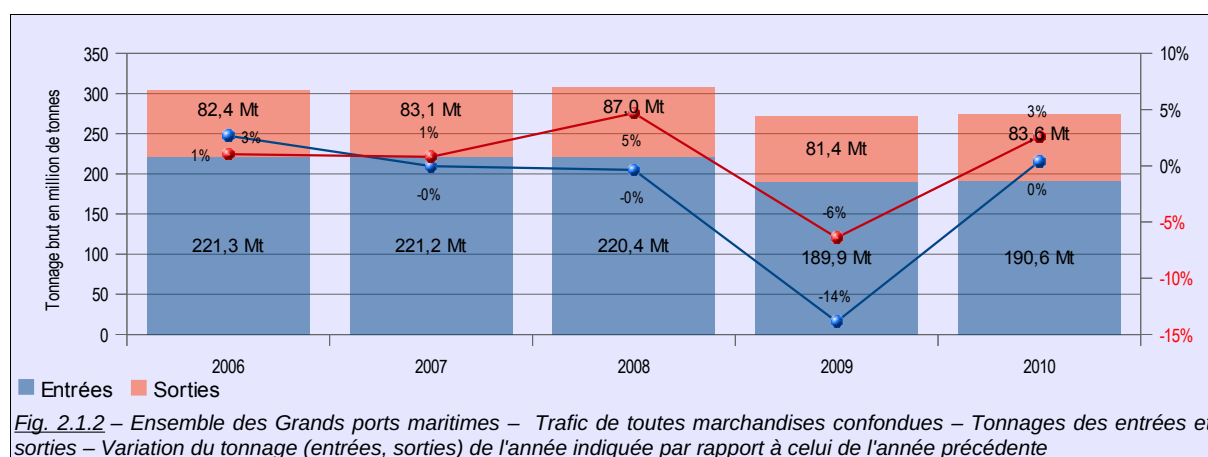
2. Trafics de marchandises des Grands ports maritimes

2.1 Ensemble des Grands ports maritimes

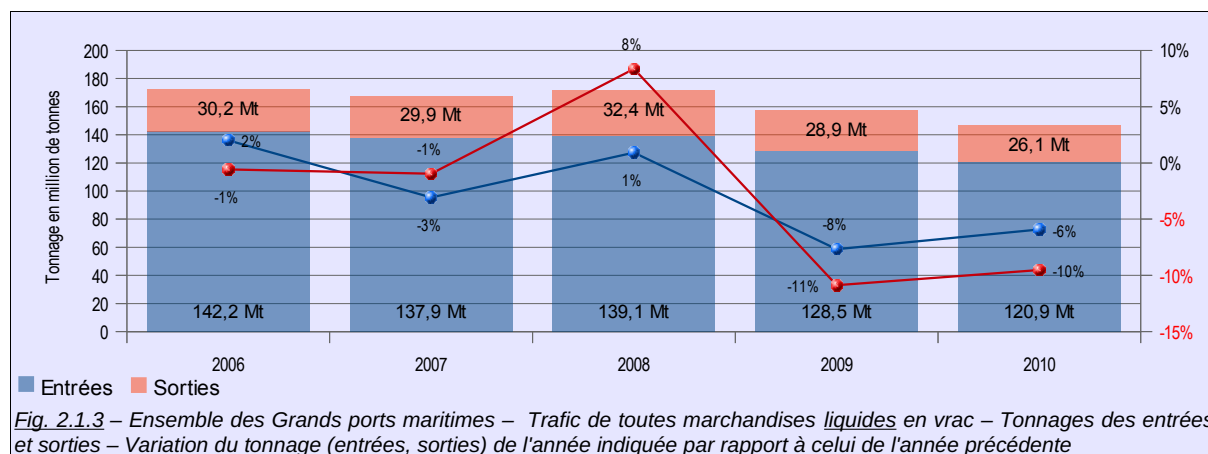
Comme indiqué sur la figure 2.1.1, les trafics de l'ensemble des Grands ports maritimes en 2010 sont dominés par les produits pétroliers (136,3 Mt) qui représentent environ la moitié du trafic global (271,1 Mt). Les deux autres grands types de trafics que sont les solides en vrac (65,6 Mt) et les marchandises diverses (61,5 Mt), sont à peu près de même importance puisqu'ils représentent chacun environ le quart du total. Les marchandises diverses conteneurisées (37,7 Mt) occupent 14 % du trafic total.



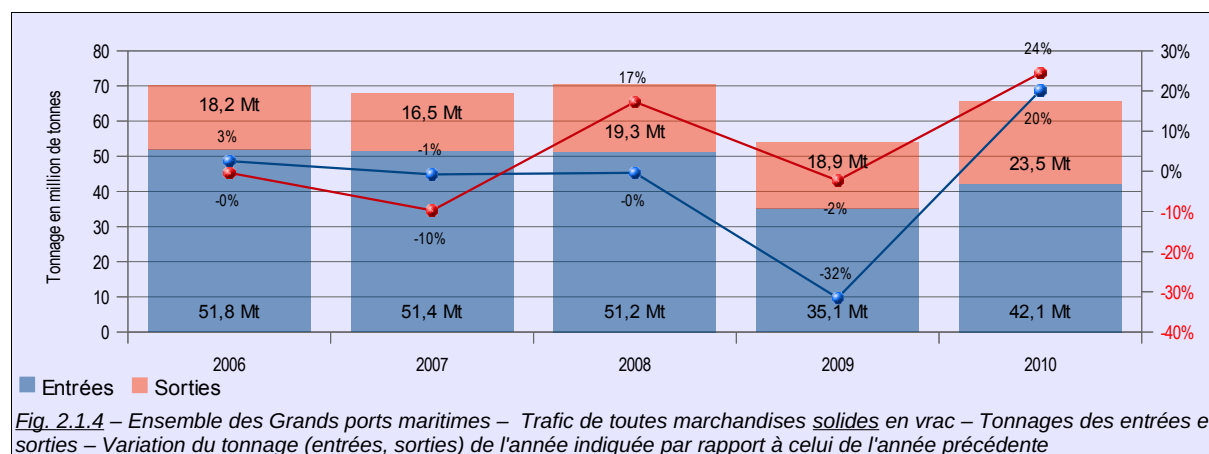
Le trafic global de l'ensemble des Grands ports maritimes progresse de 1 % entre 2009 et 2010. Seules les sorties de marchandises sont en hausse de 3 % à 83,6 Mt ; le volume des entrées stagne en n'augmentant que de 0,7 Mt comme l'indique la figure 2.1.2. Il apparaît sur cette même figure que le trafic annuel global se situe au niveau des 300 Mt de marchandises traitées entre 2006 et 2008 ; il est en 2009 – année de crise économique – et en 2010 – année de sortie de crise –, environ 10 % en-dessous de ce seuil des 300 Mt habituellement atteint.



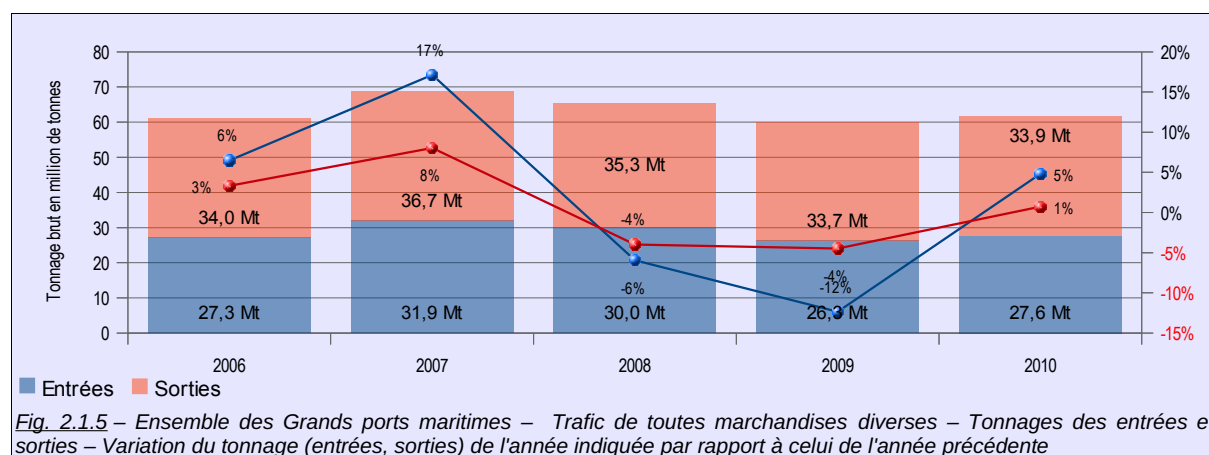
Le trafic de toutes marchandises liquides en vrac s'est élevé l'année dernière à 147,0 Mt, en baisse de 7 % par rapport au résultat de 2009. Le recul est constaté (Fig. 2.1.3) pour les entrées (120,9 Mt ; - 6 %) mais également pour les sorties (26,1 Mt ; - 10 %). Le volume des produits pétroliers traité en 2010 vaut 136,3 Mt, soit 6 % de moins que celui de 2009, les entrées (114,6 Mt) et les sorties (21,7 Mt) fléchissant toutes deux de 6 et 11 % respectivement.



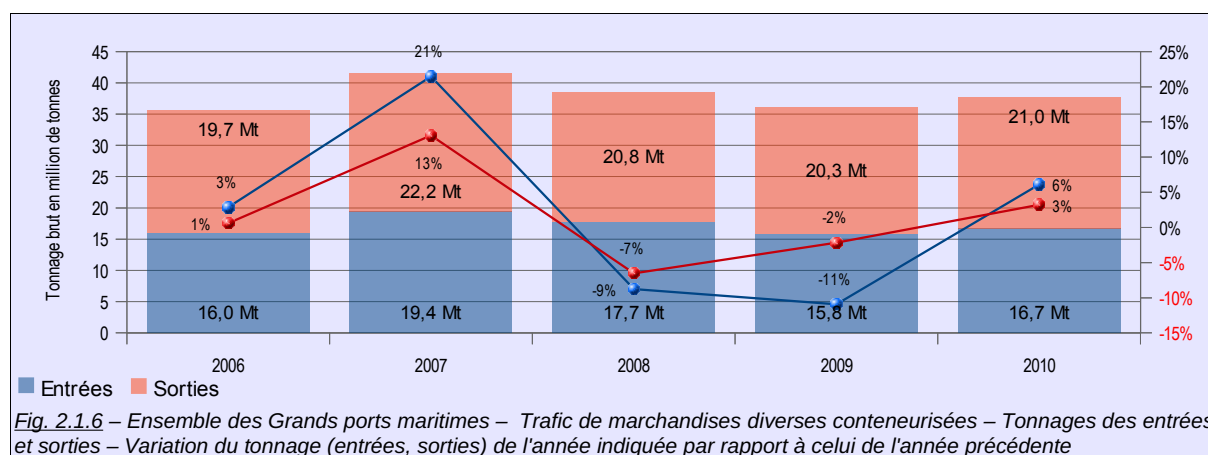
L'ensemble des Grands ports maritimes a traité au terme de l'année 2010, 65,6 Mt de marchandises solides en vrac, résultat en forte hausse (+ 22 %) par rapport à l'exercice 2009 dont les entrées avaient chuté de 32 %, comparaison faite avec le résultat obtenu un an auparavant. Les entrées (42,1 Mt) et plus encore les sorties (23,5 Mt) enregistrent en 2010 des augmentations de respectivement 20 et 24 % (Fig. 2.1.4).



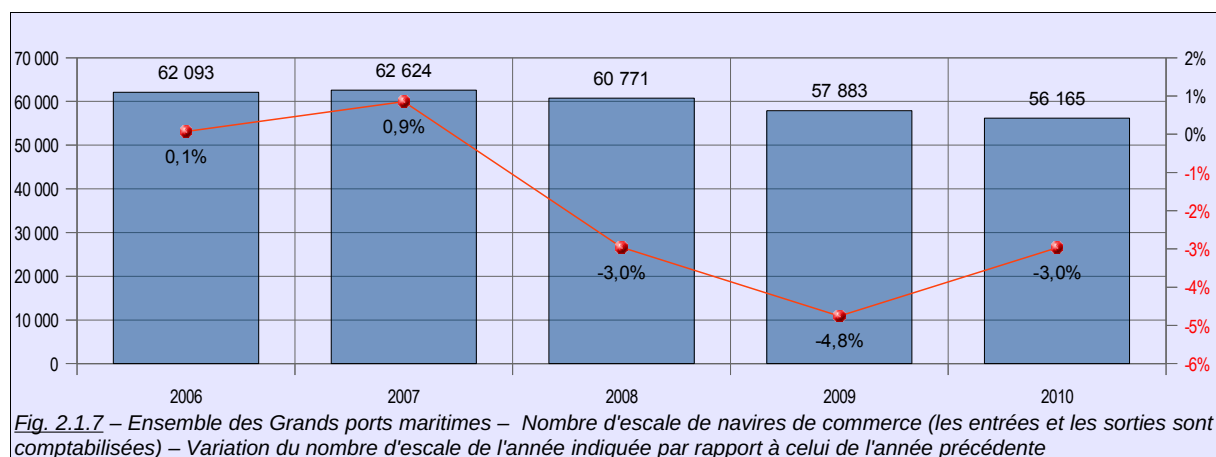
Le trafic de toutes les marchandises diverses incluant d'abord tout le trafic *roll-on roll-off* – somme des véhicules destinés au transport de marchandises (camion, semi-remorque, etc.) et de ceux non destinés au transport de marchandises (véhicule de tourisme, autocar pour passagers, etc.) –, ensuite tout le trafic des conteneurs – roulés ou levés –, et enfin tout le divers non classés ailleurs, atteint l'année dernière, la valeur de 61,5 Mt, soit 3 % de mieux que le tonnage enregistré un an plus tôt. Comme indiqué sur la figure 2.1.5, les entrées (27,6 Mt) et les sorties (33,9 Mt) sont positivement orientées en affichant des croissances de respectivement 5 et 1 %.



Le trafic de conteneurs de vingt pieds et plus, levés ou roulés, avec ou sans cargaison, progresse de 5 % en 2010 par rapport à 2009. Il s'établit à 37,7 millions de tonnes, se répartissant en 16,7 Mt pour les conteneurs déchargés des navires sur les quais et 21,0 Mt pour les conteneurs chargés des quais à bord des navires (Fig. 2.1.6). Les entrées progressent plus fortement que les sorties, respectivement de 6 et 3 %. Le tonnage des conteneurs en 2010 est proche de celui établi en 2008 (38,5 Mt) mais bien inférieur (- 9 %) à celui enregistré en 2007 (41,6 Mt).

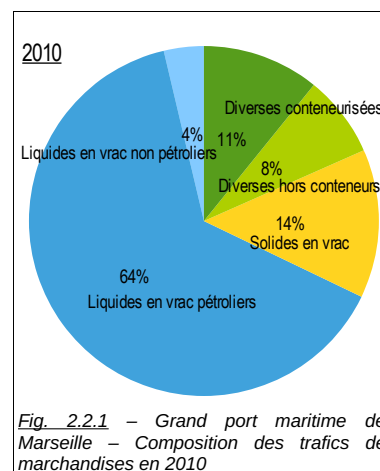


Le nombre de navires ayant effectué une escale dans l'ensemble formé des sept Grand ports maritimes entre 2006 et 2010, est indiqué sur la figure 2.1.7. Un premier fléchissement apparaît en 2008, année marquée par les mouvements sociaux dans les ports contre la réforme portuaire ; un second tassement intervient l'année suivante pour cause de marasme économique généralisé.



2.2 Grand port maritime de Marseille

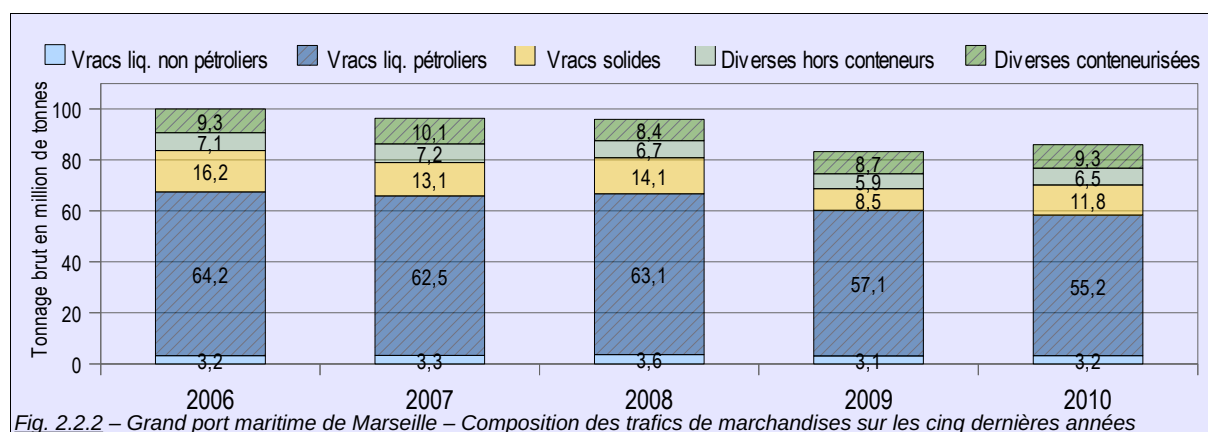
Le trafic portuaire de marchandises à Marseille est très largement dominé par les liquides pétroliers en vrac qui représentent environ en 2010 les deux tiers en tonnage du trafic global (Fig. 2.2.1). Les marchandises diverses occupent le second poste avec 18 % en tonnage du trafic global. La part du trafic des solides en vrac est de 14 %, elle n'était que de 10 % en 2009.



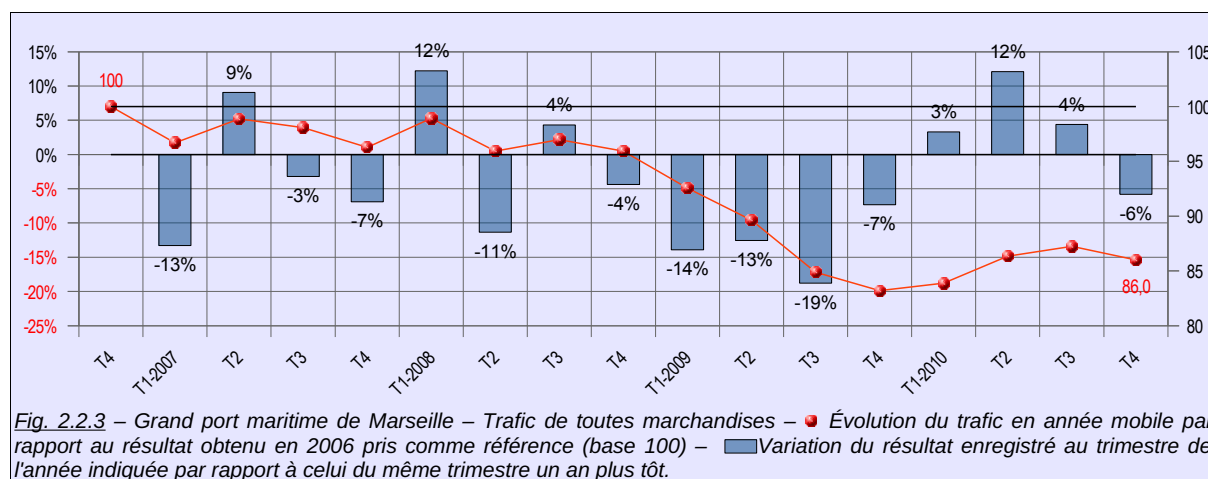
Le port de Marseille a enregistré l'année dernière un tonnage brut total de 86,0 Mt soit 3 % de mieux que le résultat de 2009, hausse à relativiser dans la mesure où le trafic global du port phocéén s'est contracté de 13 % de 2008 à 2009. Seules les entrées de marchandises (66,1 Mt) connaissent une croissance (+ 4 %), les sorties (19,9 Mt) demeurant stables (+ 0,1 %). Le trafic de liquides en vrac (58,4 Mt) baisse de 3 % entre 2009 et 2010, les solides en vrac (11,8 Mt) et les marchandises diverses (15,8 Mt) connaissent de fortes progressions de 40 et 9 % respectivement. Marseille réalise en 2009 un tonnage brut total de 83,2 Mt qui lui fait perdre une place dans le classement des plus importants ports européens au profit du port d'Amsterdam (86,9 Mt) ; en 2010, le port néerlandais conserve sa quatrième place et accroît même son avance face au port phocéén de 5 %, l'écart un an plus tôt étant de 4 %.

Au terme du premier semestre 2010, le résultat global du port marseillais reste satisfaisant puisqu'il se situe 8 % au-dessus de celui de la même période de 2009, une progression pas trop éloignée de celle constatée pour les autres ports européens : + 13 % à Anvers, + 1 % à Barcelone, + 4 % à Gênes, + 8 % à Hambourg, + 15 % à Rotterdam, + 5 % à Valence, + 21 % à Zeebruges, etc. Les mouvements sociaux du second semestre 2010 ont pénalisé l'activité du port français qui fléchit sur cette période de 1 % par rapport à 2009, alors que dans le même temps les autres ports européens continuent d'enregistrer des croissances à deux chiffres pour la plupart d'entre eux : + 13 % à Anvers, + 4 % à Barcelone, + 10 % à Gênes, + 11 % à Hambourg, + 8 % à Rotterdam, + 16 % à Valence, + 2 % à Zeebruges. La captation des trafics initialement prévus pour Marseille par les autres ports de Méditerranée apparaît clairement. Le nombre d'escales de navires de commerce qui a d'ailleurs chuté à Marseille de 3 % entre 2008 et 2009 pour cause de crise économique généralisée, chute à

nouveau de 4 % entre 2009 et 2010 pour cause de troubles sociaux ralentissant l'activité du port. Les multiples annulations d'escales constatées en 2010 n'ont néanmoins pas affecté le trafic de marchandises diverses qui enregistre une hausse de 9 % par rapport à 2009 portée par des échanges croissants avec l'Algérie et dans une moindre mesure par l'émergence d'une nouvelle ligne commerciale avec la Turquie qui a fortement contribué à la hausse de 7 % du trafic *roll-on roll-off*. Le trafic de conteneurs enregistre lui aussi une hausse de 7 % en 2010 après celle de 3 % observée en 2008. Le trafic des solides en vrac en 2010 atteint 11,8 Mt soit 40 % de mieux que le résultat établi en 2009. La reprise de l'activité de l'industrie sidérurgique ArcelorMittal à Fos-sur-Mer explique en partie la hausse de 61 % du trafic de charbon (3,9 Mt) et celle de 39 % des minerais. Le trafic de céréales (0,8 Mt) ne progresse que de 1 % en 2010 par rapport à 2009. Les produits pétroliers totalisent 55,2 Mt en 2010, en recul de 3 % relativement au résultat établi un an auparavant ; seul le gaz énergétique (0,7 Mt) est en hausse de 5 % dû à l'ouverture du nouveau terminal de Fos Cavaou, le pétrole brut (37,0 Mt) et les produits pétroliers raffinés (10,9 Mt) enregistrant respectivement des baisses de 4 et 6 %. Ce recul des produits pétroliers affiché par le port phocéen a profité l'année dernière au port italien de Trieste qui se présente désormais comme un concurrent pour l'approvisionnement des raffineries du centre de l'Europe. Le nombre de navires de commerce faisant escale à Marseille ne cesse de décroître entre 2008 et 2010 : de 2007 à 2008 ce nombre recule de 5,4 %, de 2008 à 2009 le repli est de 2,7 % et enfin de 2009 à 2010 le port enregistre un nouveau fléchissement de 3,6 %.



La Fig. 2.2.3 présente le suivi du trafic global du port de Marseille en année mobile sur chacun des trimestres du début 2007 à la fin de 2010 par rapport au résultat de 2006 pris comme référence et fixé sur le graphe à la valeur 100 ; la valeur de l'indice atteinte au terme de l'année 2010 est 14 % inférieure au seuil 100.

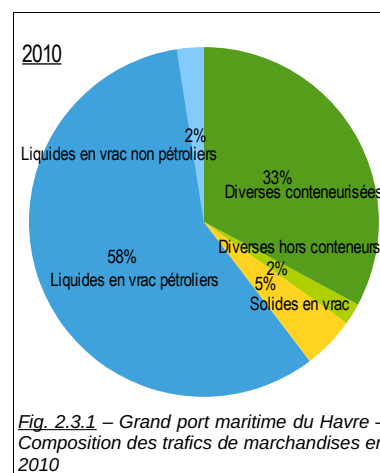


2.3 Grand port maritime du Havre

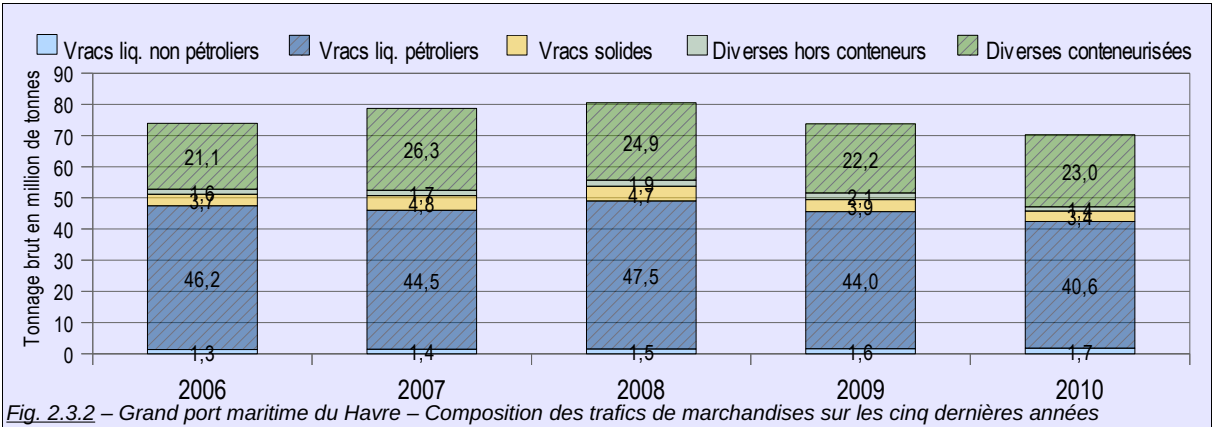
Le trafic de marchandises au Havre est, comme à Marseille, dominé par les produits pétroliers. Un tiers du tonnage brut total du port est le fait des seuls conteneurs. Produits pétroliers et conteneurs représentent en 2010, à eux seuls, 90 % de l'activité du port en tonnage.

Le trafic global du port havrais atteint 70,2 Mt l'année dernière, en recul de 5 % par rapport à 2009, les sorties de marchandises (18,1 Mt ; - 7 %) régressant plus fortement que les entrées (52,1 Mt ; - 4 %). Les trafics des liquides en vrac (42,4 Mt) et solides en vrac (3,4 Mt) enregistrent des baisses de volume en tonnage de 7 et 12 % entre 2009 et 2010, tandis que dans le même temps le trafic de toutes marchandises diverses (24,4 Mt) affiche une hausse de 1 %.

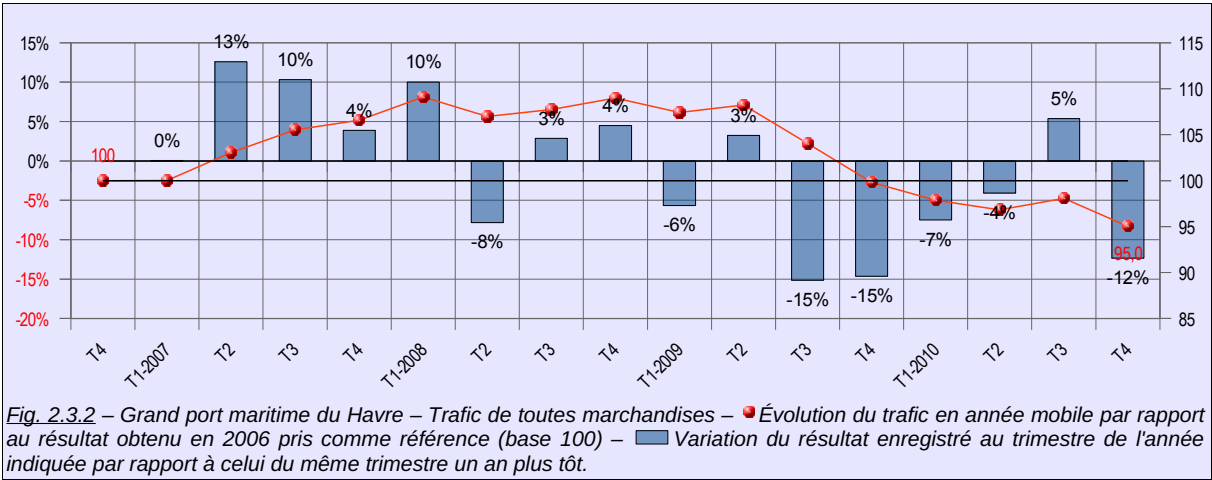
Les entrées de pétrole brut (28,1 Mt) s'effondrent de - 11 %, les produits pétroliers raffinés (12,0 Mt) de - 1 % alors que le gaz naturel liquéfié (0,6 Mt) progresse de 6 %. Toujours dans les liquides en vrac, l'activité croissante des industries pétrochimiques du bassin de la Basse-Seine, a fortement dynamisé le trafic des produits chimiques (1,7 Mt ; + 9 %) sur la



zone portuaire du Havre. Dans les solides en vrac, les entrées de charbon (2,1 Mt) fléchissent de 7 %. La baisse du trafic de toutes les marchandises diverses est essentiellement imputable au trafic des rouliers (10,5 Mt) qui perd 16 % entre 2009 et 2010 ; en cause notamment une baisse du trafic transmanche directement liée à la réduction de moitié de la capacité d'emport du fret sur les nouveaux navires de l'armement LD Lines ; cette baisse n'a pas été comblée par la forte hausse de 33 % du trafic de véhicules neufs notamment des entreprises Kia et BMW. Le trafic d'Eurotunnel qui est resté atone tout au long de l'année 2009 suite à l'incendie du 11 septembre 2008, a retrouvé en 2010 ses parts de marché, affaiblissant de fait le trafic transmanche. Le trafic de conteneurs au Havre progresse entre 2009 et 2010 de 4 % en tonnage (23,0 Mt) et de 5 % en nombre de conteneurs exprimé en Équivalent Vingt Pieds (2,4 millions d'EVP), résultats encourageants dans la mesure où les mouvements sociaux de l'année dernière, avaient particulièrement affecté l'activité des terminaux à conteneurs. En tonnage, les entrées de conteneurs s'élèvent à 10,6 Mt et les sorties à 12,5 Mt, toutes deux en hausse de 4 %. Le Havre tire peu à peu profit des infrastructures de Port 2000 dont cinq postes sont actuellement en opération sur les dix initialement prévus, lui permettant d'accueillir aujourd'hui des porte-conteneurs de très grande capacité : des navires de plus de dix mille EVP de dernière génération des armements Maersk, MSC et CMA CGM escalent chaque semaine au Havre. De nouvelles lignes à conteneurs ont vu le jour en 2010 : lignes entre le Vietnam et Le Havre assurées par les armements Hanjin et CMA CGM, lignes entre l'Asie et Le Havre assurées par New World Alliance et son service CEX, lignes entre des ports méditerranéens et Le Havre assurées par le service Eurolev de l'armement Maersk, lignes entre l'Irlande et Le Havre par l'armement MSC qui a fait du Havre son hub pour le marché irlandais, etc. La progression du trafic de conteneurs au Havre en 2010 est également à mettre au crédit du fort dynamisme des échanges de marchandises conteneurisées qu'il réalise avec des pays comme l'Inde, la Corée du Sud et le Brésil. Le contexte international de l'offre de transport des conteneurs a été favorable en 2010 ; en effet, selon le prestataire de services en conseil Alphaliner, les vingt premiers armateurs mondiaux de ligne régulière, ont augmenté l'année dernière l'offre de transport de 1,2 million d'EVP à 12,3 Mevp. La hausse du nombre de conteneurs constatée en 2010 au Havre a, en partie, entraîné une augmentation de 8 % des acheminements de conteneurs par voies ferroviaires et fluviales entre le port normand et le bassin des marchés de consommation franciliens. A l'instar du port de Marseille, le port du Havre enregistre entre 2007 et 2010, un nombre d'escales de navires de commerce sans cesse décroissant : - 3,1 % de 2007 à 2008, - 2,2 % de 2009 à 2008 et - 6,9 % de 2009 à 2010.

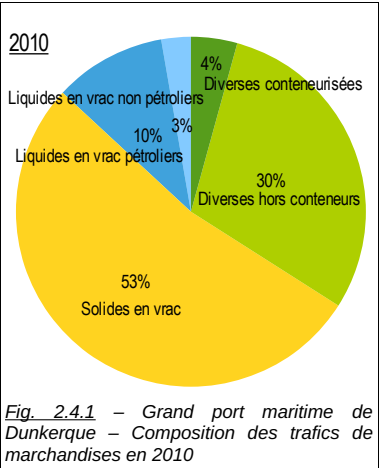


L'indice du suivi du trafic global du port du Havre en année mobile sur chacun des trimestres de 2007 à la fin de 2010 par rapport au résultat annuel de 2006, atteint la valeur 95 comme l'indique la Fig. 2.3.2.

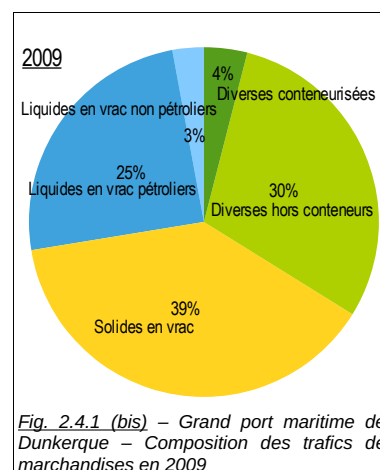


2.4 Grand port maritime de Dunkerque

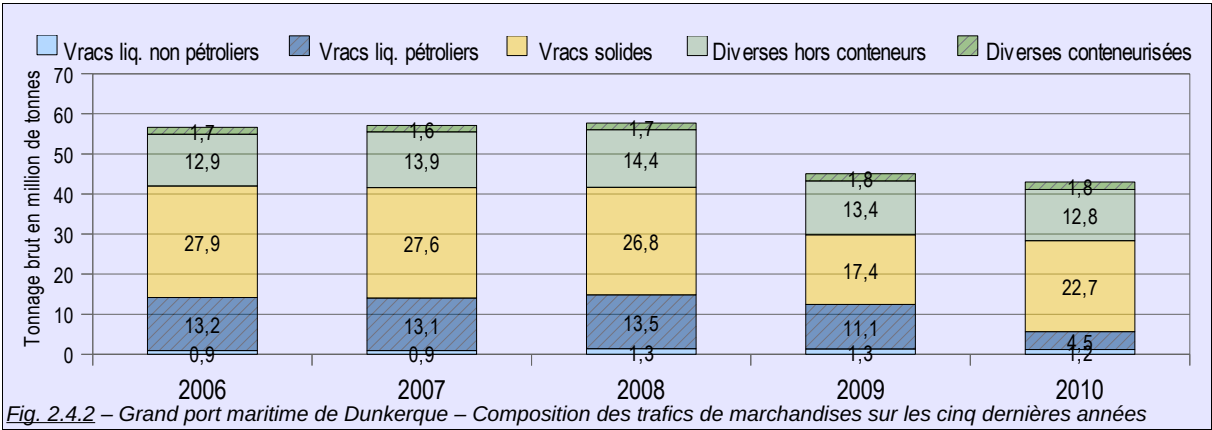
Le trafic global du port de Dunkerque est composé en 2010 pour moitié de vracs solides, d'un tiers de marchandises diverses, le reste étant des liquides en vrac dont 10 % sont des produits pétroliers (Fig. 2.4.1) ; le tonnage de ces mêmes produits pétroliers représentait en 2009 un quart du tonnage global du port (Fig. 2.4.1 (bis)).



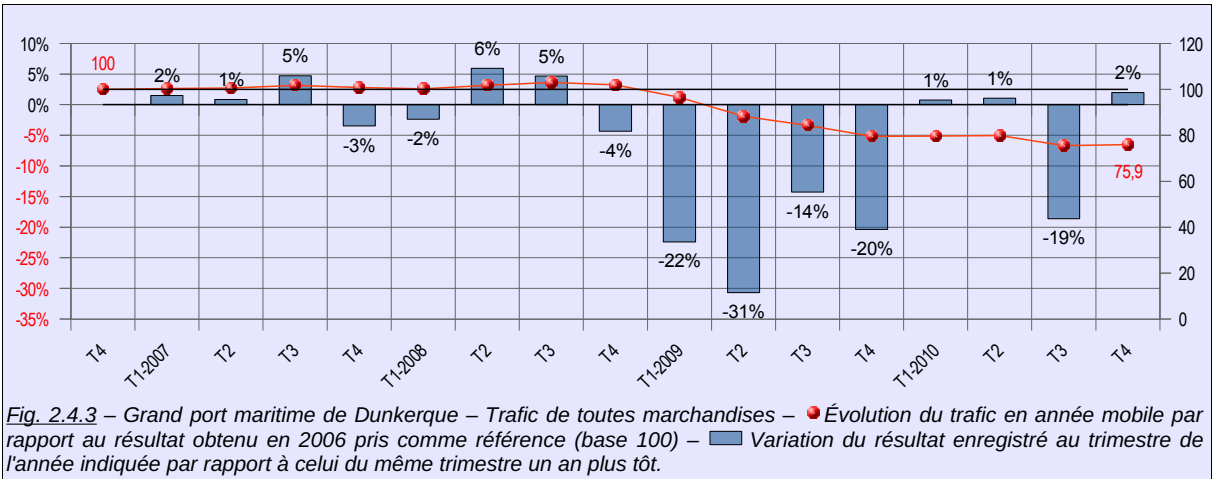
Le port de Dunkerque a traité l'année dernière 43,0 Mt de marchandises, soit 5 % de moins que le résultat de 2009 lui-même en retrait de 22 % par rapport à celui de 2008. Entrées (29,2 Mt) et sorties (13,8 Mt) de marchandises affichent des baisses de 4 % pour les premières et de 6 % pour les secondes. Les liquides en vrac (5,6 Mt) et toutes les marchandises diverses (14,6 Mt) se contractent de respectivement 55 % et 4 %, alors que les solides en vrac (22,7 Mt) croissent de 31 %.



La spectaculaire baisse des liquides en vrac l'année dernière trouve son origine d'abord dans la disparition du pétrole brut – 4,1 Mt en 2009, rien en 2010 –, liée à la fermeture de la raffinerie des Flandres du Groupe Total en arrêt depuis septembre 2009, ensuite au recul de 41 % des produits pétroliers raffinés (4,0 Mt) dû aux arrêts techniques des entreprises SRD et Polimeri Europa, et enfin dans une moindre mesure à la baisse de 10 % des produits chimiques et des huiles (1,2 Mt). La hausse du trafic des solides en vrac s'explique par les croissances du trafic de céréales (1,7 Mt ; + 64 %), du trafic de charbon (6,5 Mt ; + 9 %), du trafic de minerais (11,3 Mt ; + 45 %) et des autres solides en vrac (3,1 Mt ; + 32 %). En dépit du non fonctionnement à plein régime des installations d'ArcelorMittal des sites de Grande-Synthe et Mardyck tout au long de l'année 2010, le vrac sidérurgique dans son ensemble – charbon et minerais confondus – progresse de 29 % par rapport à 2009. Le trafic de rouliers hors conteneurs – 10,5 Mt, donnée provisoire transmise par le port au ministère –, baisse de 16 % entre 2009 et 2010, dû notamment à une conjoncture économique défavorable observée au Royaume-Uni, mais aussi à une forte concurrence entre compagnies de ferries reliant la Grande-Bretagne aux trois ports de la Région Nord Pas-de-Calais, sans oublier l'augmentation des fréquences des navettes d'Eurotunnel reliant Calais à Folkestone. Le trafic de conteneurs atteint 1,8 Mt en 2010, soit 2 % de progression par rapport à 2009 s'expliquant en partie par de dynamiques entrées, d'une part de bananes et autres fruits des Caraïbes et d'Afrique de l'Ouest, d'autre part d'agrumes du Maroc, mais aussi à un nouveau service hebdomadaire conteneurisé entre Dunkerque et Saint-Petersbourg mis en place depuis février 2010 par l'armement Delta Shipping. Le nombre de navires de commerce ayant fait escale à Dunkerque progresse de 1,0 % entre 2007 et 2008 mais recule une première fois de 8,3 % entre 2008 et 2009 et une seconde fois de 7,0 % entre 2009 et 2010.

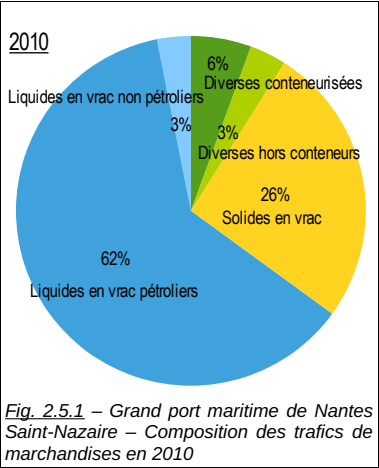


L'indice du suivi du trafic global du port de Dunkerque en année mobile sur chacun des trimestres de 2007 à la fin de l'année dernière, par rapport au résultat annuel de 2006, atteint la valeur 75,9 comme l'indique la Fig. 2.4.3.



2.5 Grand port maritime de Nantes Saint-Nazaire

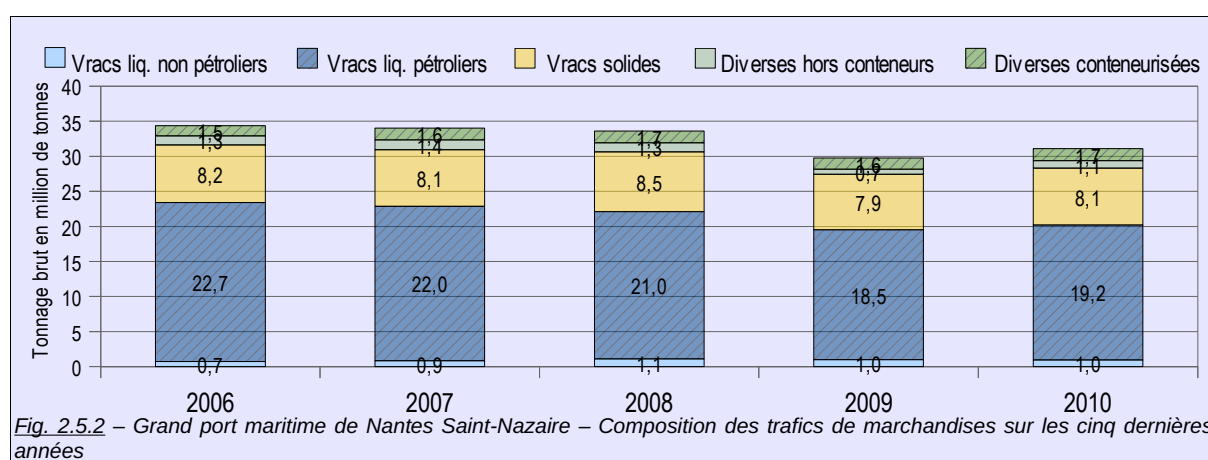
La structure des trafics de marchandises du port de Nantes Saint-Nazaire en 2010 se décompose pour les deux tiers de vrac liquides très largement occupés par les produits pétroliers à hauteur de 62 %, d'un quart de vrac solides, le reste étant des diverses dont la moitié sont des conteneurs (Fig. 2.5.1).



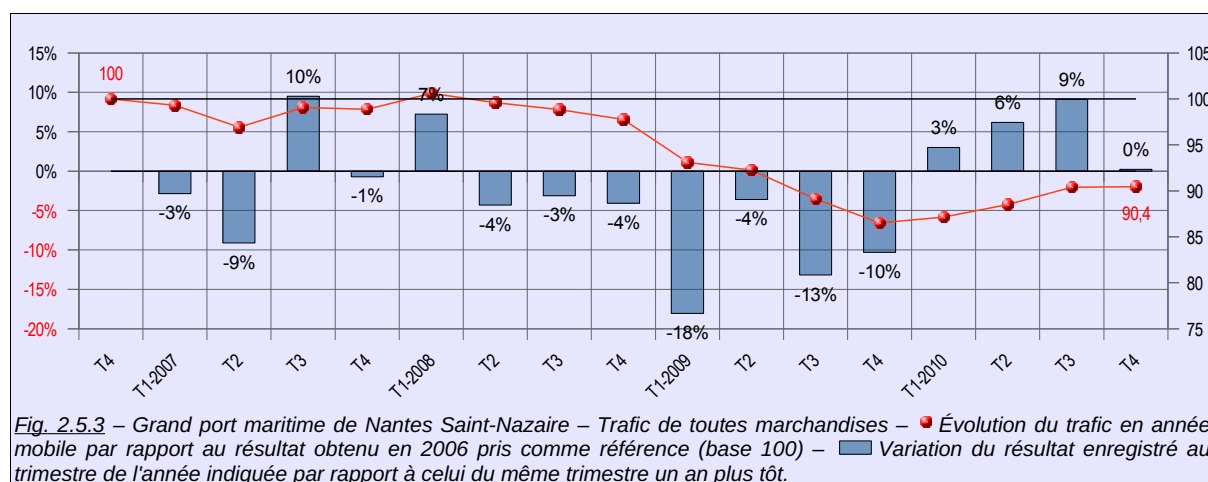
Après une année 2009 au terme de laquelle le tonnage brut total du port ligérien régresse de 12 %, le port termine 2010 sur une hausse du trafic global de 5 % pour atteindre 31,1 Mt de marchandises traitées contre 29,8 Mt un an plus tôt. Les sorties de marchandises (8,4 Mt ; + 13 %) progressent plus fortement que celles déchargées sur les quais du port (22,7 Mt ; + 2 %). Les trois grandes catégories de fret affichent des hausses : + 4 % pour tous les vracs liquides (20,2 Mt), + 2 % pour tous les vracs solides (8,1 Mt) et + 21 % pour toutes les marchandises diverses (2,8 Mt).

Les produits pétroliers totalisent 19,2 Mt l'année dernière, en hausse de 4 % par rapport à 2009. Les approvisionnements en pétrole brut progressent de 5 % pour atteindre 8,0 Mt. Les produits raffinés connaissent eux aussi une hausse qui s'élève à 3 % entre 2009 et 2010, hausse due exclusivement aux sorties (4,6 Mt ; + 14 %) notamment de la raffinerie de Donges vers les autres ports de la façade Atlantique, les entrées (1,8 Mt) régressant sur la même période de 18 %. Les entrées d'hydrocarbures gazeux liquéfiés ou comprimés sont également en hausse de 4 % à 4,9 Mt. A l'instar des autres ports céréaliers de métropole, profitant d'une bonne campagne du même nom, les exportations de céréales à partir de Nantes Saint-Nazaire croissent de 15 % pour atteindre 1,5 Mt. L'arrêt de tranches de la centrale nucléaire de Flamanville en 2009 a nécessité un approvisionnement exceptionnel en charbon de la centrale thermique de Cordemais qui utilise annuellement entre 0,8 et 2,5 Mt de charbon ; il y a deux ans, le volume des entrées de charbon au port de Nantes Saint-Nazaire a donc été pour la circonstance très important (2,3 Mt) ; la centrale nucléaire de Flamanville ayant retrouvé l'année dernière son taux habituel de production d'électricité, le trafic de charbon du port ligérien en 2010 s'est de facto contracté de 21 % par rapport au 2,3 Mt atteintes un an auparavant. Le volume de déchets ferreux destinés aux aciéries a connu l'année dernière une forte hausse s'expliquant notamment par une demande soutenue de nombreuses unités de broyage installées sur les bords de la Loire ; ces déchets ferreux ont contribué à la hausse de 2 % entre 2009 et 2010 du trafic des autres solides en vrac non classés ailleurs, représentant l'année dernière le volume significatif de 2,5 Mt. Les récentes liaisons maritimes entre les terminaux de Montoir-de-Bretagne et les ports de Rotterdam, Valence ou encore Tanger Méd au Maroc, ont contribué à ce que le trafic de conteneurs du port ligérien progresse de 11 % en 2010 par rapport à 2009. Le trafic *roll-on roll-off* hors conteneurs (0,5 Mt) a enregistré 21 % de croissance en 2010 portée par de dynamiques importations de véhicules neufs, mais aussi par la nouvelle ligne Montoir / Gijón opérée par LD-Lines lancée en septembre dernier visant à désengorger les axes routiers en reportant, par voie maritime, une partie des flux transitant via la France entre la péninsule ibérique et

l'Europe du nord. Le trafic des autres marchandises diverses non classées ailleurs, atteint 0,6 Mt en 2010, soit 72 % de mieux que celui de 2009, hausse notamment imputable aux quelque 200 éoliennes ayant transité sur les quais du port. La figure 2.5.3 montre la rupture de croissance survenue au quatrième trimestre 2010 en raison des mouvements sociaux très suivis sur la place portuaire qui ont fortement affecté l'activité du port avec l'annulation d'une trentaine d'escales ; ce nombre d'escale progresse de 6,8 % entre 2009 et 2010, après avoir chuté une première fois de 3,7 % entre 2007 et 2008, et une seconde fois de 6,5 % entre 2008 et 2009.

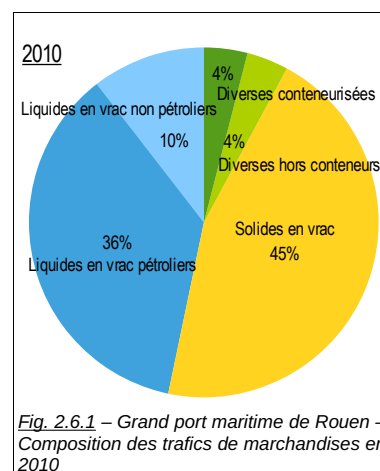


L'indice du suivi du trafic global du port de Nantes Saint-Nazaire en année glissante par rapport au résultat de 2006, est environ 10 % inférieur à la valeur 100 de référence (Fig. 2.5.3).



2.6 Grand port maritime de Rouen

Les marchandises solides en vrac occupent le premier poste en tonnage du port de Rouen ; la part des solides en vrac dans le tonnage brut total du port est passée de 34 % en 2007 à 41 % en 2008 puis à 42 % en 2009 pour atteindre 45 % l'année dernière. La part des liquides en vrac dans le trafic total est d'environ 45 %, les 10 % restants sont des marchandises diverses se répartissant pour moitié en conteneurs et en marchandises hors conteneurs.

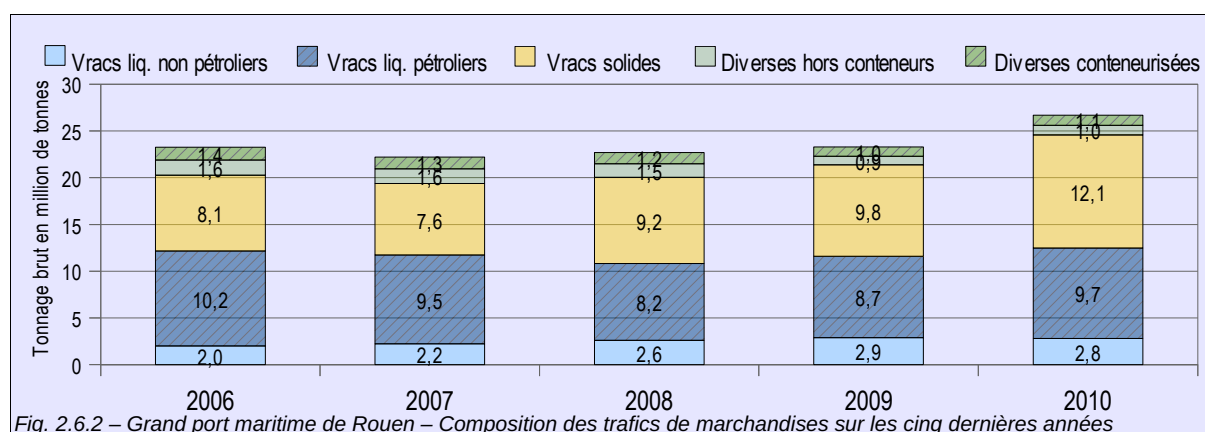


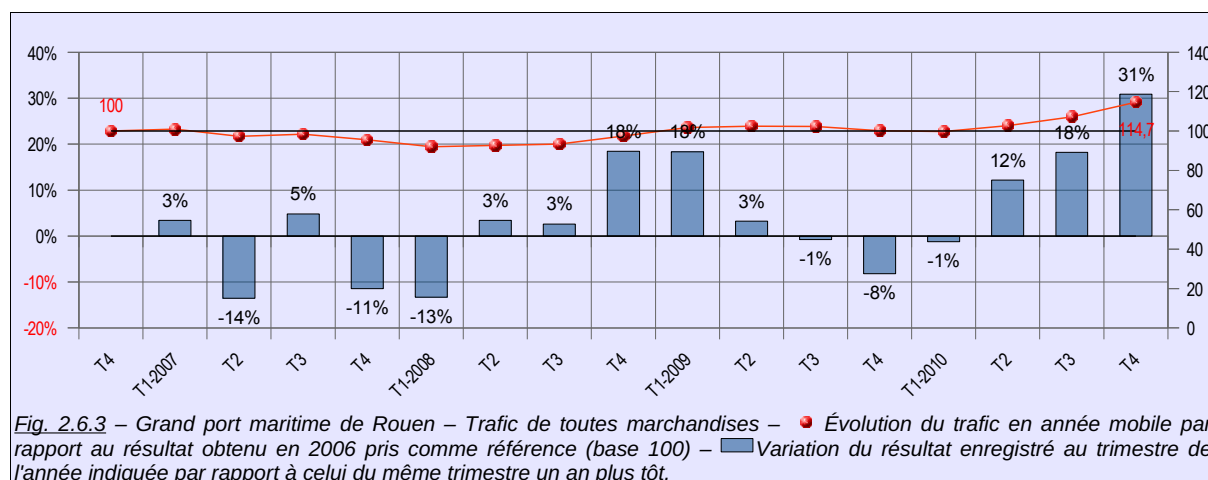
Le port de Rouen affiche depuis les trois dernières années un trafic global en hausse : de + 2 % enregistré en 2008 par rapport à 2007, le port augmente ses trafics l'année suivante de 3 % pour les augmenter à nouveau l'année dernière de 15 %. Au terme de l'année 2010, le trafic global s'élève à 26,7 Mt, avec 9,4 Mt de marchandises déchargées des navires sur les quais du port, soit 6 % de mieux que le résultat de 2009, et 17,3 Mt chargées des quais sur les navires, soit 20 % de hausse par rapport à l'année précédente. Le tonnage de chacune des trois grandes catégories de marchandises progresse de 2009 à 2010 : + 8 % pour les liquides en vrac (12,5 Mt), + 24 % pour les solides en vrac (12,1 Mt) et + 9 % pour toutes les marchandises diverses (2,1 Mt).

Les produits pétroliers atteignent l'année dernière 9,7 Mt, en hausse de 11 % par rapport à 2009, conséquence de l'effet combiné des progressions des entrées (4,2 Mt ; + 8 %) et des sorties (5,2 Mt ; + 14 %) de produits raffinés (9,4 Mt ; + 12 %) dont l'importance historique à Rouen s'explique par la présence de deux raffineries et de nombreuses sociétés de stockage. Le faible volume des hydrocarbures gazeux (0,3 Mt) progresse lui aussi de 5 %. Le tonnage des liquides non énergétiques (2,8 Mt) diminue de 3 % entre 2009 et 2010. Au premier rang en Europe pour l'exportation de céréales, le port de Rouen en a exporté 8,9 Mt l'année dernière, soit 31 % de plus que le résultat de 2009 lui même en hausse de 9 % par rapport à celui établi en 2008, ce dernier ayant été supérieur de 23 % au résultat de 2007. Le tonnage du trafic des solides en vrac non classés ailleurs, arrive à 2,2 Mt en 2010, soit 18 % de plus que le résultat de l'année précédente, les entrées (1,3 Mt ; + 10 %) progressant moins vite que les sorties (0,9 Mt ; + 33 %) ; dans ces solides divers, se trouvent notamment des granulats dont les quantités traitées par le port normand ne cesse de croître en raison du ralentissement des extractions effectuées dans la région. Le trafic de conteneurs s'établit

à 1,1 Mt en 2010, avec 0,3 Mt pour les entrées qui fléchissent de 1 % et 0,8 Mt pour les sorties qui augmentent de 10 %, soit une progression globale de 6 % ; ce dynamisme dans le trafic de conteneurs trouve en partie son origine dans un développement de la logistique du port lui permettant désormais de combiner d'une part le traitement de conteneurs de ses lignes maritimes avec l'Afrique de l'Ouest, les Antilles, la Guyane, l'Irlande, etc., et d'autre part le traitement des conteneurs transportés par barges. Le trafic de diverses non conteneurisées et hors trafic de rouliers – marchandises ensachées, ferrailles, bois équarris en provenance principalement de Finlande, produits papetiers, etc. –, représente l'année dernière un tonnage brut de 0,9 Mt qui augmente de 12 % par rapport à 2009, hausse due uniquement aux entrées (0,6 Mt ; + 10 %) puisque les sorties (0,9 Mt) reculent de 6 %. Après une baisse du nombre d'escales de navires de commerce de 6 % constatée en 2009 par rapport à 2008, le port de Rouen a accueilli l'année dernière, 6 % de navires de plus que le nombre de 2009. Le port offre actuellement le long de la Seine, un total de 33 terminaux accessibles à 80 % de la flotte mondiale et envisage un arasement des points hauts de la Seine qui lui permettra d'accueillir dans un avenir proche des navires à fort tirant d'eau.

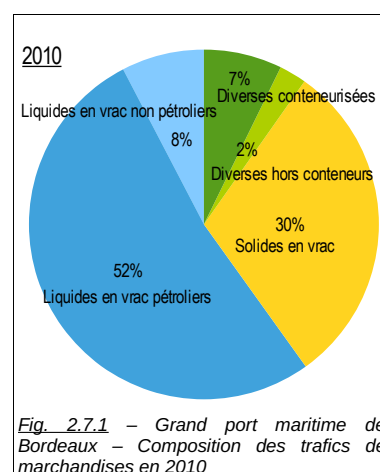
Le tonnage brut total du port de Rouen enregistré en 2010 et comparé à celui de 2006 pris comme tonnage de référence, arrive au terme du quatrième trimestre 2010 à l'indice 114,7 (Fig. 2.6.3).





2.7 Grand port maritime de Bordeaux

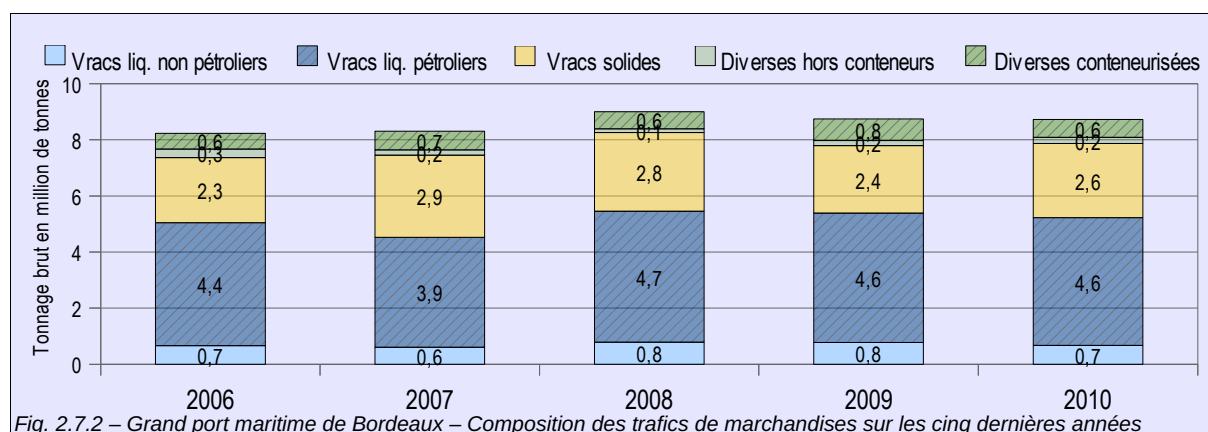
La moitié du trafic total du port de Bordeaux l'année dernière est occupée par les liquides énergétiques. La part des solides en vrac occupe 30 %, les marchandises diverses et les vracs liquides non pétroliers se partageant les 20 % restants (Fig. 2.7.1). On retrouve la même structure des trafics un an plus tôt pendant la crise.



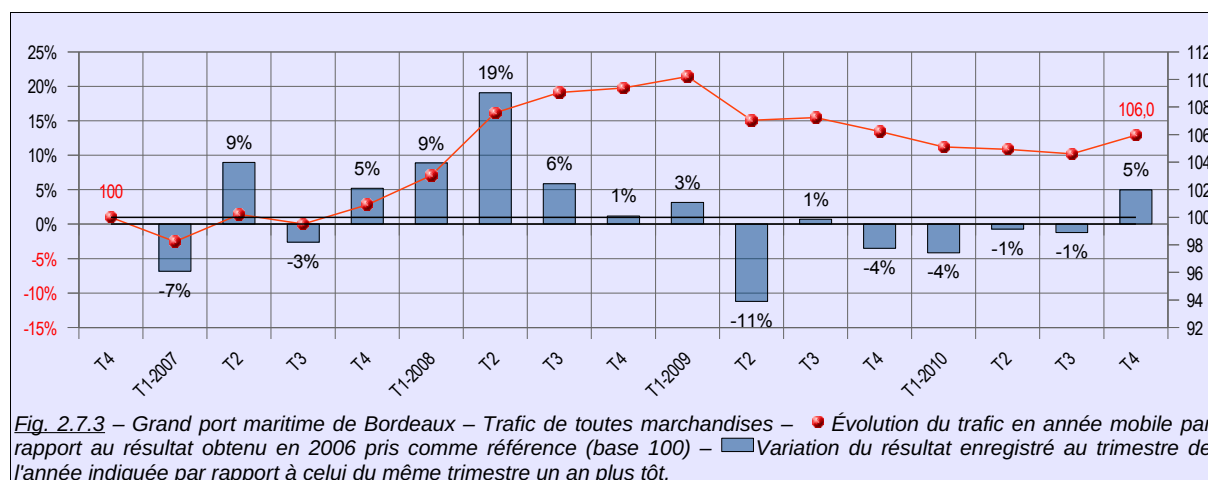
Le port de Bordeaux achève 2010 sur un tonnage brut total de 8,7 Mt, bilan stable par rapport à l'exercice 2009 qui affichait un recul de 3 % par rapport à 2008. Stabilité constatée en 2010 à la fois pour les entrées (6,3 Mt ; - 0,3 %) et les sorties (2,4 Mt ; - 0,2 %) de toutes marchandises confondues, comparaisons faites avec les résultats obtenus un an auparavant. Les baisses combinées du trafic des liquides en vrac (5,2 Mt ; - 3 %) et du trafic de toutes marchandises diverses (0,9 Mt ; - 11 %) sont comblées par la hausse du trafic des vracs solides (2,6 Mt ; + 10 %).

Les produits pétroliers (4,6 Mt) composés quasi exclusivement de produits pétroliers raffinés (4,2 Mt), régressent de 1 % l'année dernière ; le ralentissement des entrées de raffinés (4,1 Mt ; - 1 %) en 2010 est à mettre en parallèle avec les déstockages de cuves pour la réalisation d'opérations de nettoyage. Les exportations de céréales (1,2 Mt) progressent de

15 % entre 2009 et 2010 ; la dernière campagne céréalière française qui fut satisfaisante, le gel en 2010 des exportations de blé de Russie, pays touché par une canicule ayant entraîné de mauvaises récoltes, la baisse de l'euro face à la monnaie américaine au printemps dernier, constituent des facteurs expliquant grandement le dynamisme des exportations de céréales l'année dernière constatées d'une manière générale dans tous les ports français présentant ce type de trafic. Le trafic de conteneurs atteint 0,6 Mt à la fin de 2010, en repli de 18 % par rapport à 2009, année caractérisée par un trafic en hausse de 27 % dû aux massives exportations de bois expédié en conteneurs et provenant des dégâts occasionnés par la tempête Klaus qui s'est abattue sur le sud ouest de la France fin janvier 2009. L'effondrement des sorties de conteneurs (0,4 Mt ; - 28 %) en 2010 à Bordeaux ne doit pas occulter le dynamisme des entrées (0,2 Mt ; + 8 %) observé sur la même période. Le nombre de navires de commerce ayant fait une escale au port de Bordeaux a augmenté de 6 % en 2008 par rapport à 2007, mais un repli de 2 % est observé d'abord en 2009 puis en 2010, comparaison faite d'une année à l'autre.



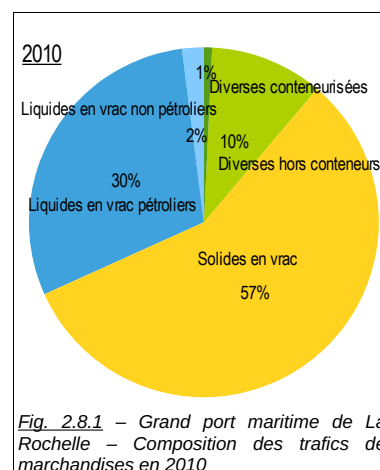
Le suivi du trafic global du port de Bordeaux en année mobile du premier trimestre 2007 au dernier trimestre 2010, comparé au trafic de 2006 pris comme donnée de référence, est présenté sur la figure 2.7.3. L'indice atteint à la fin de 2010 est de 106, résultat à relativiser dans la mesure où le bilan 2006 du port de Bordeaux n'a pas été particulièrement satisfaisant puisqu'il régressait de 5 % par rapport au résultat de 2005.



2.8 Grand port maritime de La Rochelle

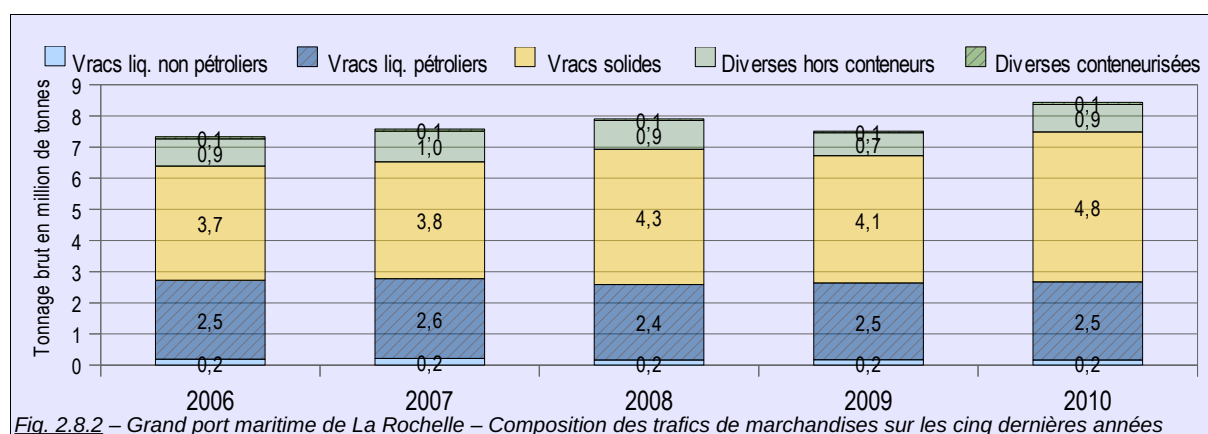
La structure des trafics du port de La Rochelle est restée stable de 2009 à 2010. Le trafic des solides en vrac constitue en tonnage le premier pôle d'activité du port, suivi par les énergies fossiles liquides en vrac et les conteneurs (Fig. 2.8.1).

Après une baisse du tonnage brut total de 5 % entre 2008 et 2009, les terminaux rochelais enregistrent l'année dernière une hausse de 12 % de toutes les marchandises traitées, atteignant 8,4 Mt. Les flux de marchandise entrant (4,8 Mt) et ceux sortant (3,7 Mt) sont favorablement orientés puisqu'ils progressent de 8 et + 18 % respectivement. Le trafic de liquides en vrac (2,7 Mt) qui ne présente en 2010 que des entrées, augmente de 2 %, tout comme les trafics de solides en vrac (4,8 Mt ; + 18 %) et de toutes marchandises diverses (0,9 Mt ; + 20 %).

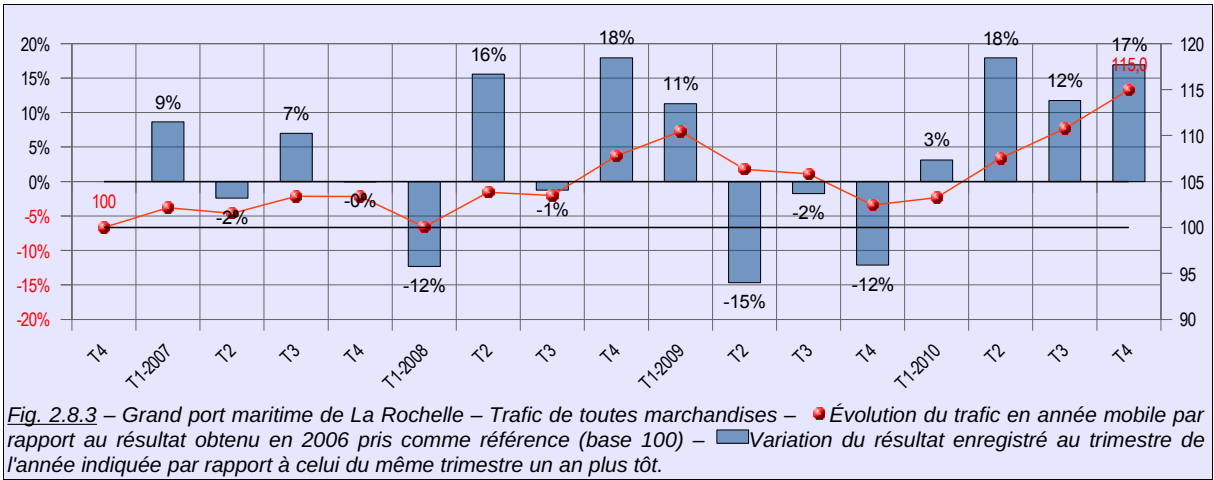


Le trafic des produits pétroliers (2,5 Mt) se résume à La Rochelle pratiquement aux seules entrées des raffinés (2,3 Mt) dont le tonnage diminue de 1 % entre 2009 et 2010. Cette baisse est compensée par les entrées d'hydrocarbures gazeux liquéfiés (0,163 Mt) qui augmentent sur la même période de 62 % de sorte que les produits pétroliers affichent de 2009 à 2010 une hausse de 2 %. Le trafic de céréales à l'export s'élève à 3,6 Mt et à l'instar

des autres ports céréaliers français, La Rochelle affiche une spectaculaire hausse de 20 %. Le trafic des engrais (0,3 Mt) ainsi que celui des nourritures animales (0,2 Mt) sont eux aussi très favorablement orientés avec des croissances de respectivement 42 % et 17 % entre 2009 et 2010 alors que dans le même temps, les solides en vrac non classés ailleurs (0,7 Mt) incluant les sables, le vrac industriel, etc., ont été stables (- 0,4 %). Le trafic de conteneurs augmente de 11 %, le tonnage traité restant très modeste (0,06 Mt). Les diverses hors conteneurs non manutentionnées par unités *roll-on roll-off*, regroupant les produits papetiers, les bois travaillés, etc., représentent l'année dernière, un tonnage brut de 0,9 Mt dont 0,8 sont des entrées ; ces diverses sont globalement en hausse de 21 % et de 22 % pour les seules entrées. Le nombre d'escales de navires de commerce au port de La Rochelle qui avait lourdement chuté de 25 % en 2008 puis à nouveau de 10 % en 2009, a progressé de 2 % l'année dernière par rapport à 2009.



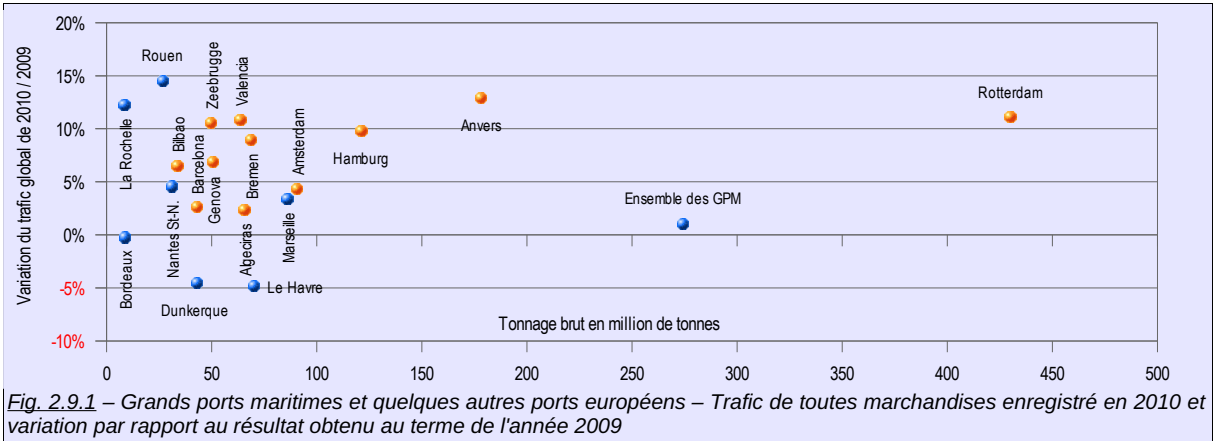
Le suivi indicé du trafic global du port de La Rochelle en année mobile par rapport au résultat annuel de 2006 pris comme référence, indique qu'il décroît à partir du deuxième trimestre 2009 mais ne cesse ensuite de progresser tout au long de 2010 pour atteindre la valeur 115 (Fig. 2.8.3).



2.9 Comparaison entre Grands ports maritimes et quelques autres ports européens

Les données chiffrées³ des trafics des ports européens non français⁴ considérés dans ce document sont portées en Annexe 2.

La Fig. 2.9.1 indique que seuls les ports de Bordeaux, de Dunkerque et du Havre présentent un trafic global négativement orienté entre 2009 et 2010. A l'inverse, Rouen apparaît comme le port européen qui affiche sur la même période, la plus forte croissance devant Anvers et Rotterdam.

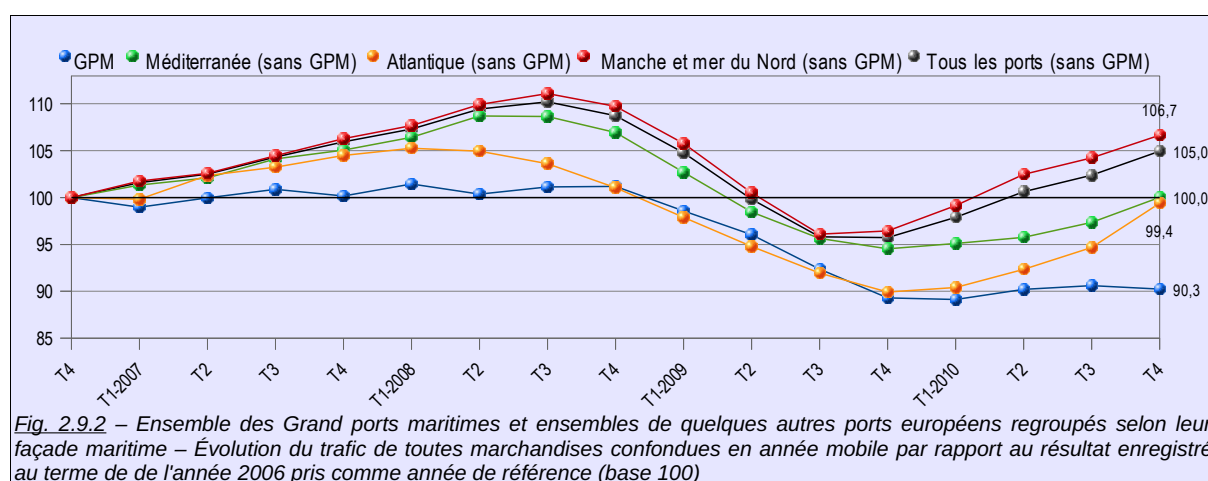


L'ensemble des Grands ports maritimes ne sort pas de la crise économique à la même vitesse que l'ensemble formé des autres ports européens : en effet, le trafic global du premier ensemble progresse de 1,1 % entre 2009 et 2010 alors que dans le même temps le

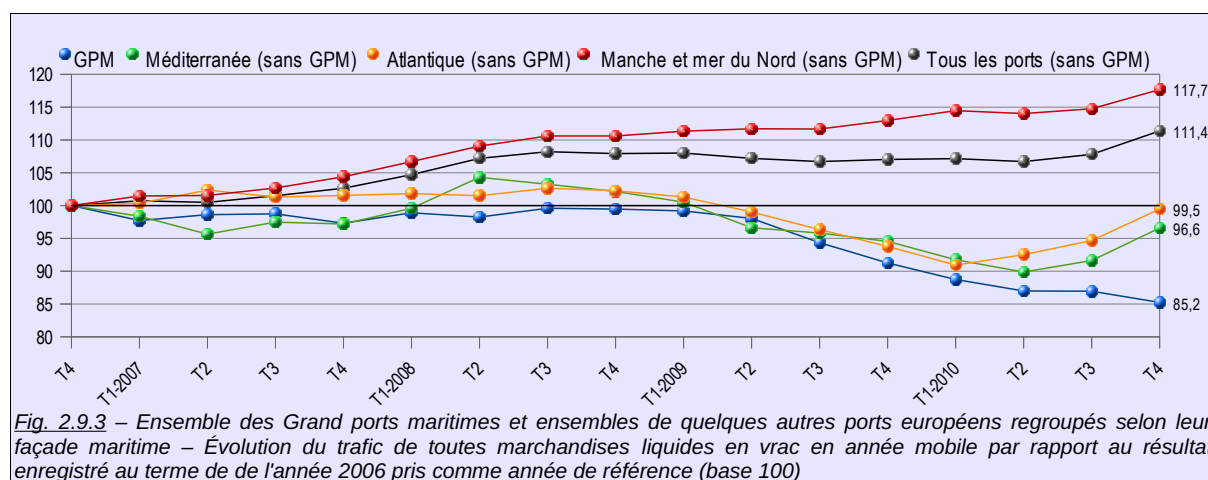
3 Source : Autorités portuaires dans le cadre du « Rapid Exchange System » de l'ESPO
4 Ports européens non français considérés dans ce document : Algeciras, Amsterdam, Anvers, Barcelone, Bilbao, Bremen (Bremerhaven), Carthagène, Gand, Gênes, Hambourg, Huelva, La Corogne, La Spezia, Leixões, Lisbonne,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

second affiche une croissance de 9,6 %. L'ensemble des sept ports français semble pourtant avoir mieux résisté à la crise économique que le second, puisque son trafic global a régressé de 11,7 % de 2008 à 2009, alors que pour l'ensemble européen concurrent, la chute a été de 12,1 % ; en réalité, le trafic global des ports français est à un niveau faible – comparativement à celui des autres ports européens –, bien avant que le marasme économique généralisé ne débute ; la chute du trafic global des ports français en 2009 est en conséquence moins douloureuse que celle des autres ports, ces derniers tombant de moins haut.

Les ports européens non français sont regroupés selon qu'ils appartiennent aux façades maritimes ouvertes sur la Méditerranée, l'Atlantique ou au regroupement de la Manche et de la mer du Nord. Le trafic global de chacun de ces quatre ensembles de ports auxquels viennent s'ajouter l'ensemble des ports non français et l'ensemble des Grands ports maritimes, est suivi en année mobile par rapport au trafic de l'année 2006 qui est choisie comme année de référence car suffisamment éloignée des années de tumultes économiques qui suivront. La figure 2.9.2 indique que le trafic global de l'ensemble des ports français stagne en 2007 et 2008, alors que dans le même temps tous les autres ensembles de ports orientent leur trafic global à la hausse ; les ports non français semblent affectés par la crise économique dès le quatrième trimestre 2008, ce qui n'est pas le cas des ports français. La sortie de crise des ensembles de ports non français survient clairement dès le premier trimestre 2010, alors que pour l'ensemble des Grands ports maritimes, le trafic global tend à nouveau à stagner.

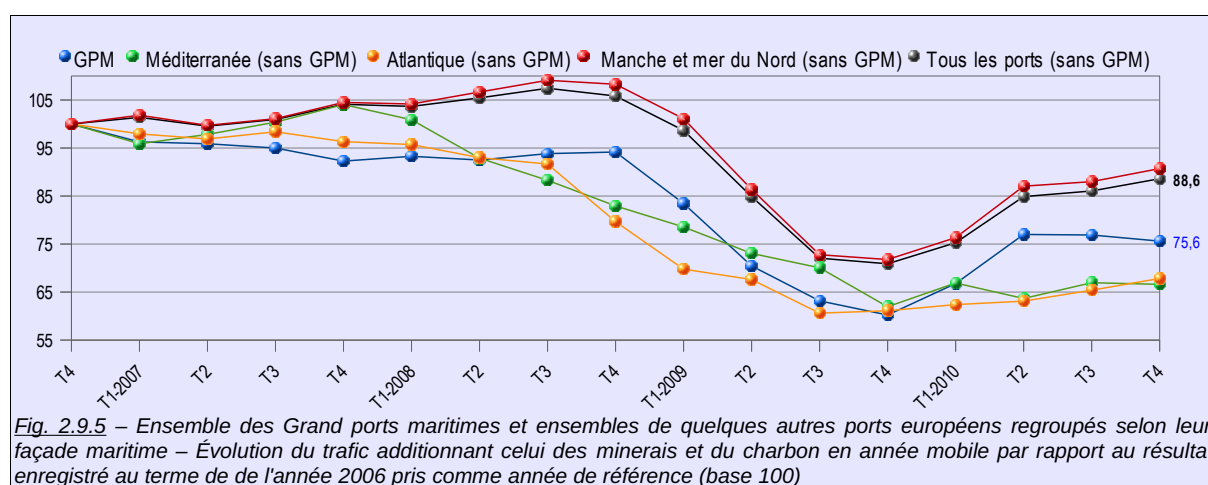


Le même suivi réalisé pour le trafic global au niveau de la figure 2.9.2, est fait pour le trafic des marchandises liquides en vrac au niveau de la figure 2.9.3. On constate que l'ensemble des ports de la zone Nord européenne présente un trafic de liquides en vrac non affecté par la crise économique, observation qui n'est plus vraie si on considère les ports méditerranéens et ceux ouverts sur l'Atlantique. La courbe des ports français est quelque peu biaisée dans la mesure où Dunkerque perd 4 Mt de pétrole brut en 2010 pour cause de fermeture de la raffinerie des Flandres du Groupe Total.



trafic des solides en vrac est spectaculaire : la demande des industries sidérurgiques en minerai et en charbon s'est considérablement ralentie dès le début de la crise au quatrième trimestre 2008, entraînant une baisse des échanges, des taux d'affrètement des vraquiers, une diminution des effectifs dans les industries, des restrictions de projets d'expansion. La situation s'améliore au premier trimestre 2010 avec une évolution orientée à la hausse dans les prix et la production de l'acier pour satisfaire une demande soutenue des pays émergents qui ont renoué avec des croissances observées avant la crise de 2009.

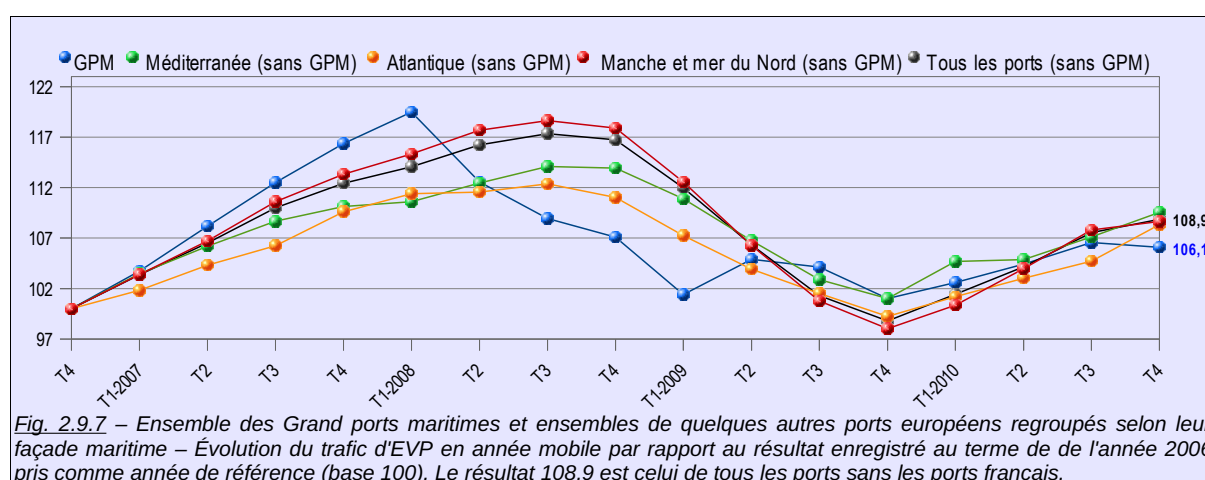
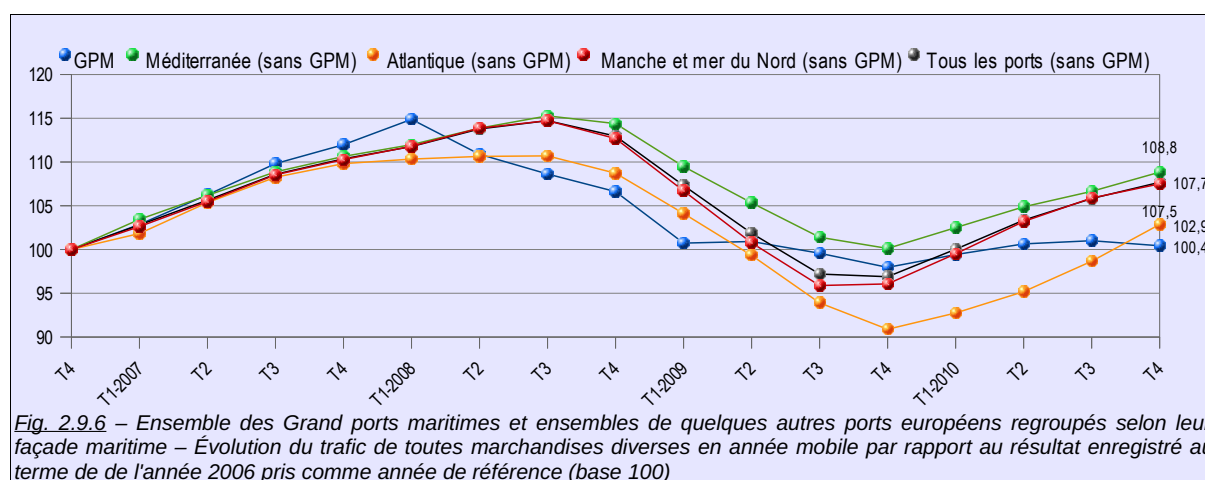
Après une forte remontée du trafic des vracs sidérurgiques au premier semestre 2010 observée pour l'ensemble des Grands ports maritimes et pour celui des ports Nord européens, le second semestre se caractérise par un fléchissement modéré du trafic français et une croissance ralentie pour celui de la zone Nord Europe (Fig. 2.9.5). L'activité portuaire française des vracs sidérurgiques se dégrade donc à nouveau au second semestre 2010 alors que dans le même temps celle de l'ensemble des autres ports Nord européens poursuit une croissance qui le mènera probablement dans les mois à venir à des niveaux atteints avant la crise de 2009.



La part du trafic de conteneurs dans le trafic de toutes marchandises diverses de l'ensemble des Grands ports maritimes entre 2006 et 2010, est de l'ordre de 60 % ; les conteneurs y sont donc dominants et les figures 2.9.6 et 2.9.7 concernant les ports français présentent en conséquence une forte similitude dans le suivi des trafics.

Les mouvements sociaux de 2008 très suivis sur les places portuaires des sept Grands ports maritimes contre la réforme portuaire, entraîne dès le deuxième trimestre de cette année, un très net décrochage du nombre de conteneurs manutentionnés en France par rapport à celui

des autres ports européens (Fig. 2.9.7). Les ports européens non français amorcent une légère baisse des trafics de conteneurs au dernier trimestre 2008, fléchissement qui ira crescendo jusqu'à la fin de l'année 2009 ; dans le même temps, les ports français qui sont déjà au début de l'année 2009 à un niveau très bas, maintiendront pendant toute cette année de marasme économique généralisé, une relative stabilité de leur trafic de conteneurs qui les conduira en fin d'année 2009 à être positionnés à un niveau légèrement au-dessus des autres ports. La dernière période, celle de 2010, se caractérise pour les ports français par un trafic de conteneurs à faible croissance qui bascule dans la décroissance au dernier trimestre pour cause de grèves très suivies en octobre dernier dans certains Grands ports maritimes ; ces grèves ont provoqué la violente contraction de 30 % du trafic global de l'ensemble des Grands ports maritimes en octobre 2010, comparaison faite avec le tonnage du même mois établi un an auparavant. Tous les autres ensembles de ports européens sortent nettement de la crise dès le premier trimestre 2010 et retrouvent des croissances qui les mèneront probablement dans un avenir proche à des niveaux atteints avant la récession d'il y a deux ans.



Les parts de marché calculées en 2010 pour chacun des quatre ensembles de ports européens considérés dans ce document en terme de trafics d'EVP, sont indiquées sur la figure 2.9.8. La part de marché de l'ensemble des Grands ports maritimes qui était de 7,7 % en 2007, est tombée à 6,9 % en 2008 pour cause de perturbations sociales contre la réforme portuaire. Elle remonte l'année suivante à 7,6 %, Le Havre (2,2 Mevp ; - 10 %) et Marseille (0,9 Mevp ; + 3 %) offrant une meilleure résistance à la crise économique qui provoque l'effondrement du trafic d'EVP à Hambourg

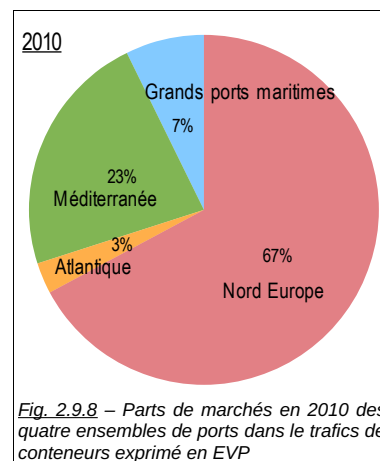
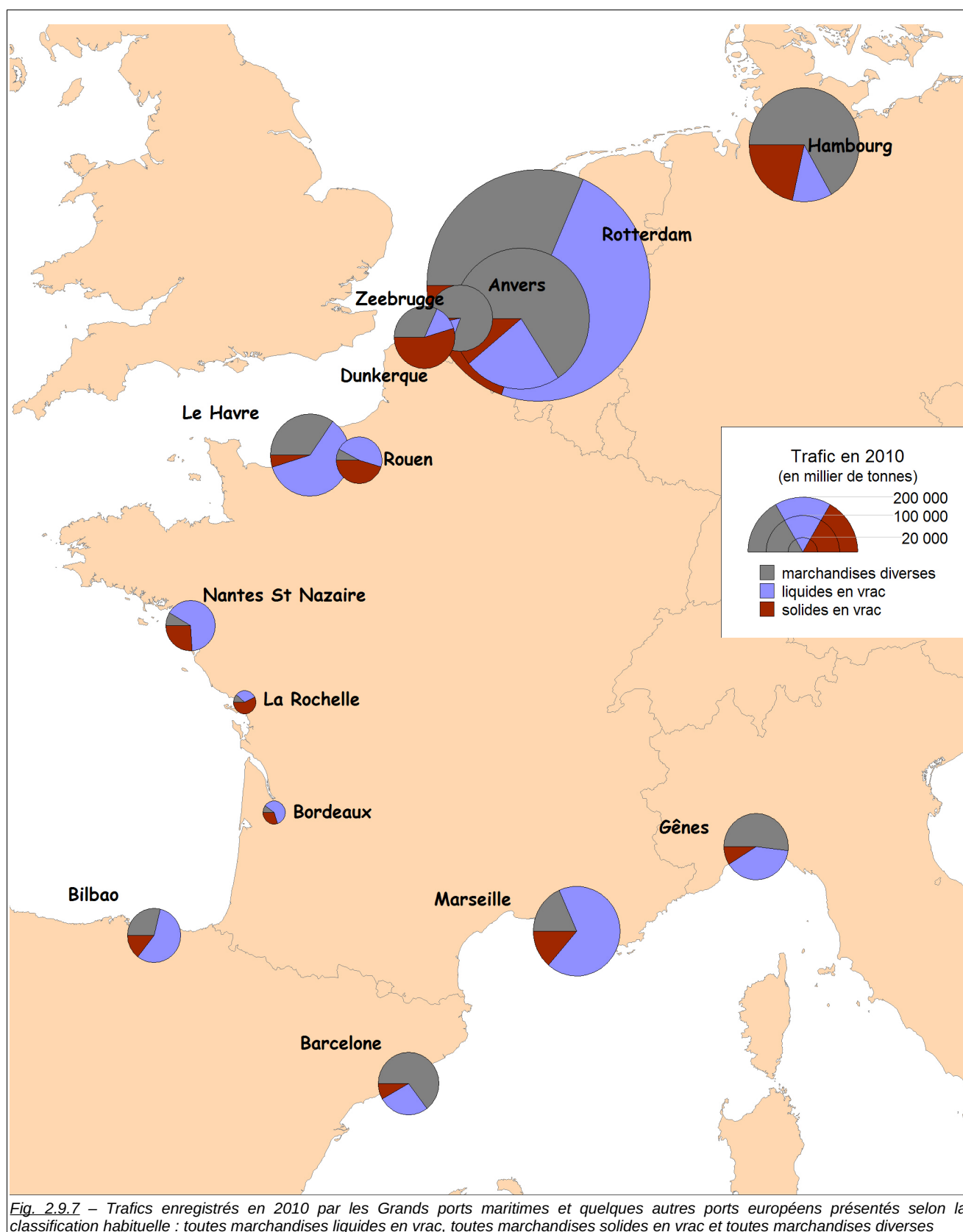
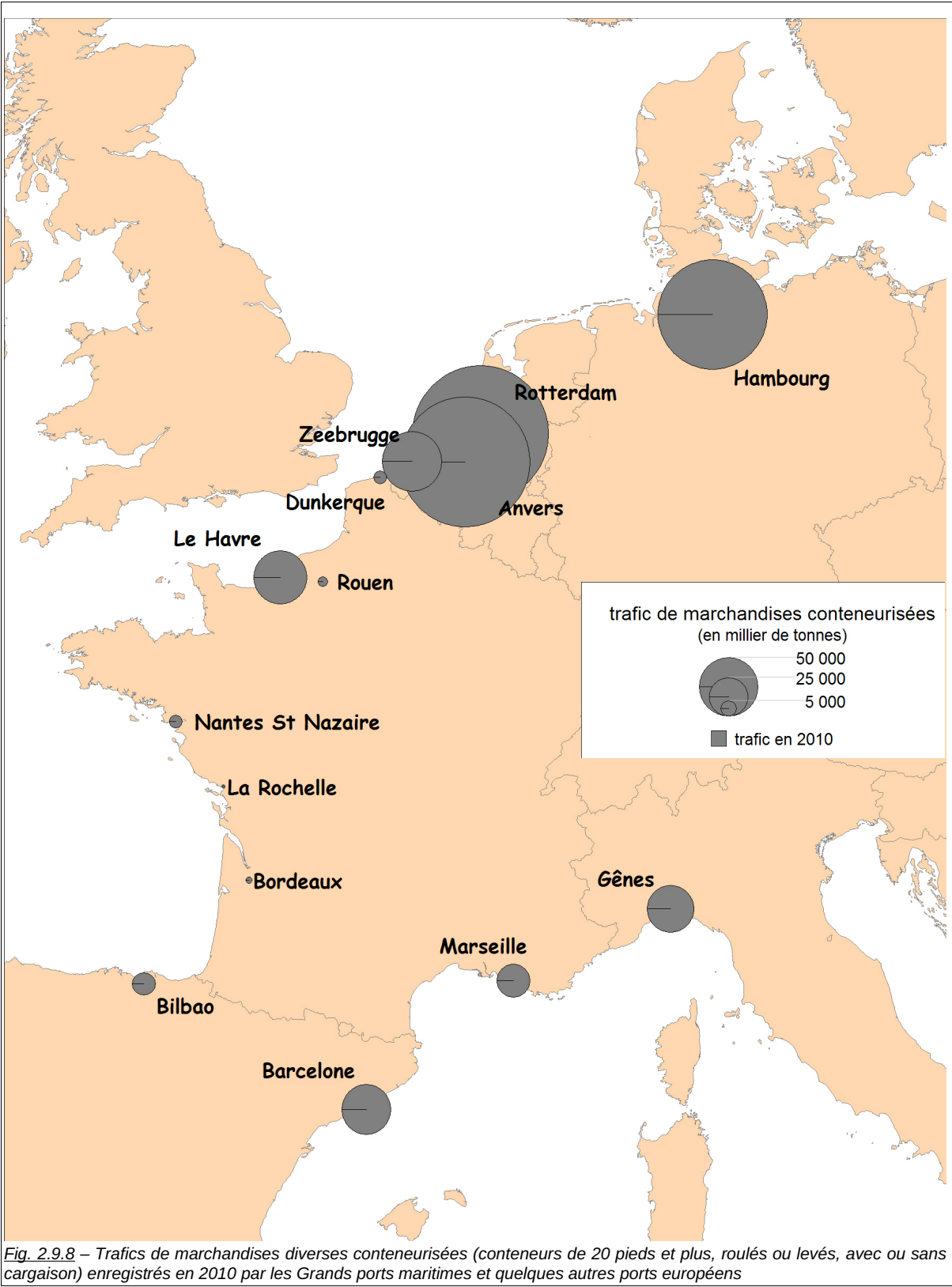


Fig. 2.9.8 – Parts de marchés en 2010 des quatre ensembles de ports dans le trafics de conteneurs exprimé en EVP

(7 Mevp ; - 28 %), à Bremen / Bremerhaven (4,6 Mevp ; - 17 %), à Barcelone (1,8 Mevp ; - 30 %), à Las Palmas (1,1 Mevp ; - 24 %), à La Spezia, (1,0 Mevp ; - 16 %) et à Londres (0,8 Mevp ; - 28 %) pour ne citer que les ports dont la chute a été la plus spectaculaire. L'année dernière, la part de marché des ports français régresse de 4 % pour atteindre 7,3 %, les annulations d'escales – baisse de 3 % entre 2009 et 2010 (Fig. 2.1.7) – ont vraisemblablement contribué aux détournements de certains trafics vers les ports Nord européens dont la part de marché passe de 66,5 % à 67,2 % correspondant à une augmentation de 1 % sur un volume de l'ordre de 35 millions d'EVP. Premier port français pour son trafic de marchandises conteneurisées, Le Havre rétrograde de quatre place dans le classement mondial des ports à conteneurs, pour occuper le 48^e rang ; Zeebruges devance désormais Le Havre dans ce classement, le port belge ayant traité l'année dernière 26,4 Mt de marchandises conteneurisées contre 23,0 Mt pour le concurrent français.

Ci-après, quatre cartes illustrant les trafics et leurs évolutions par rapport à 2009, de toutes marchandises liquides en vrac, de toutes marchandises solides en vrac, de toutes marchandises diverses et des marchandises diverses conteneurisées, enregistrés l'année dernière au niveau de quelques ports français et européens.





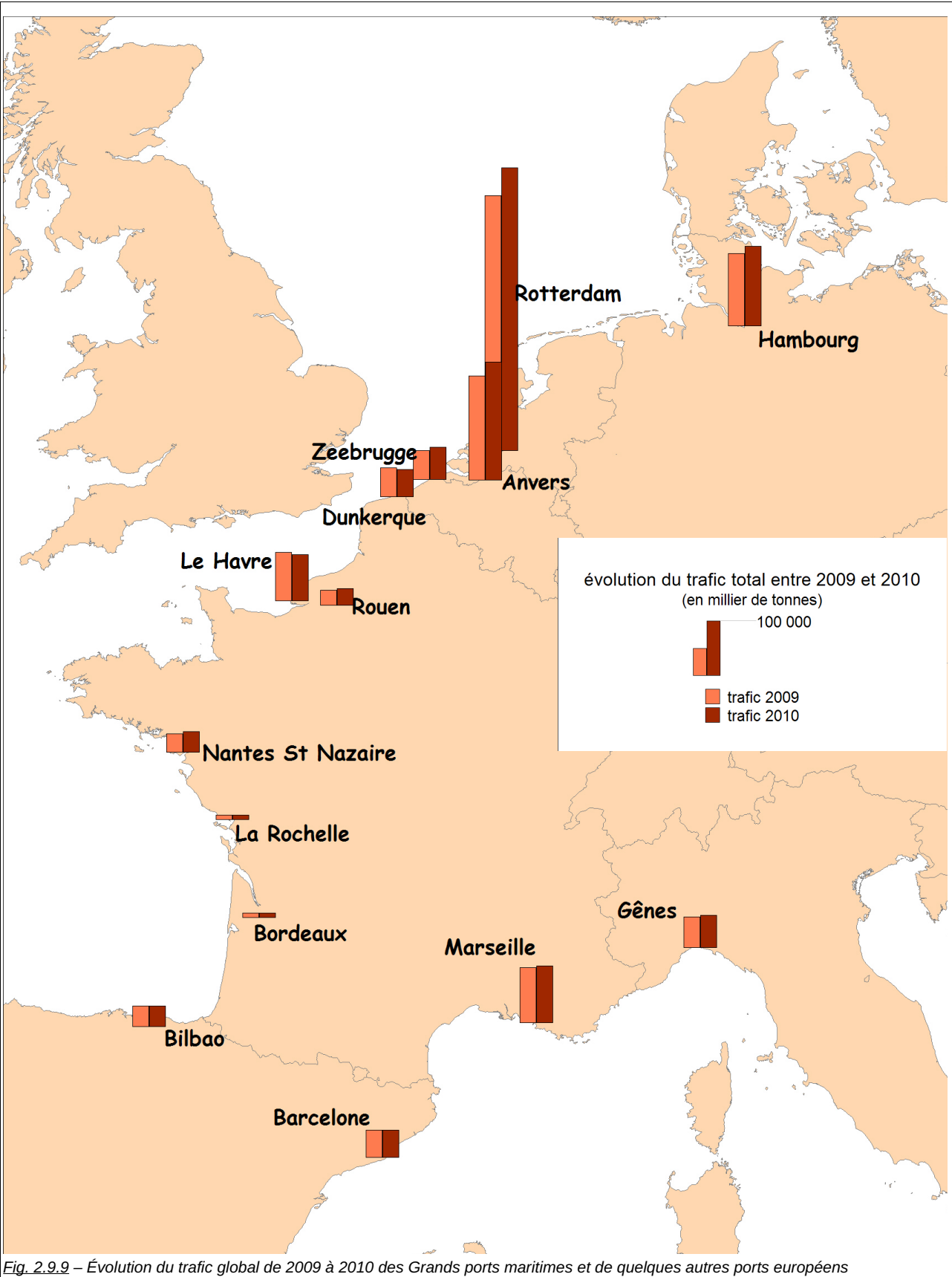
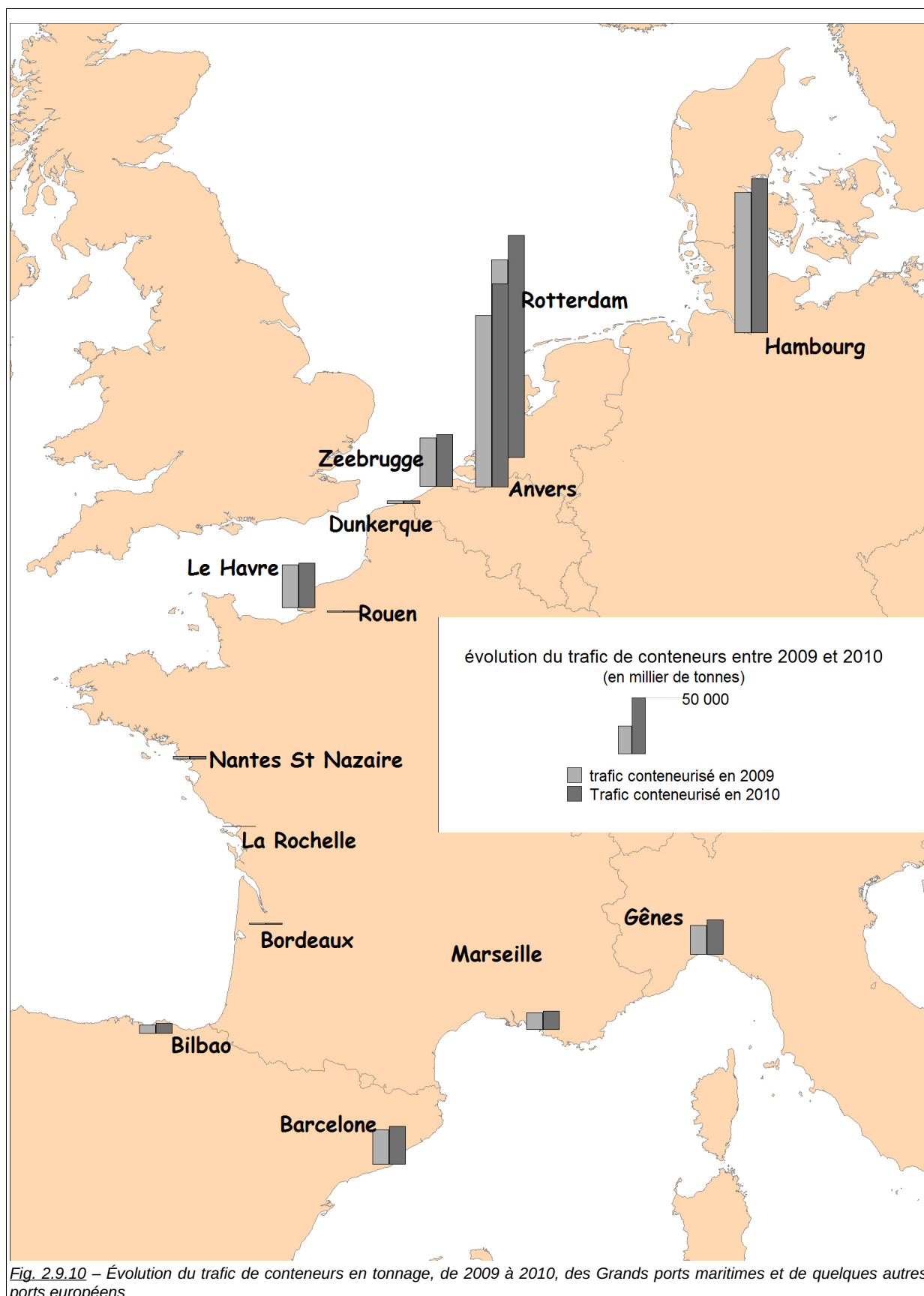
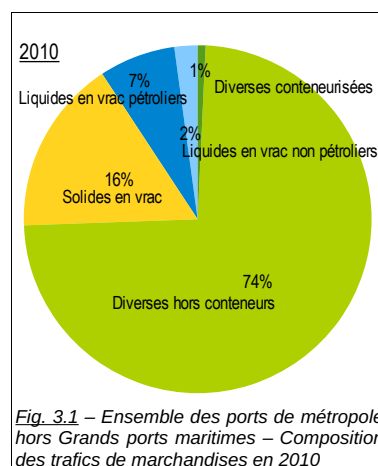


Fig. 2.9.9 – Évolution du trafic global de 2009 à 2010 des Grands ports maritimes et de quelques autres ports européens

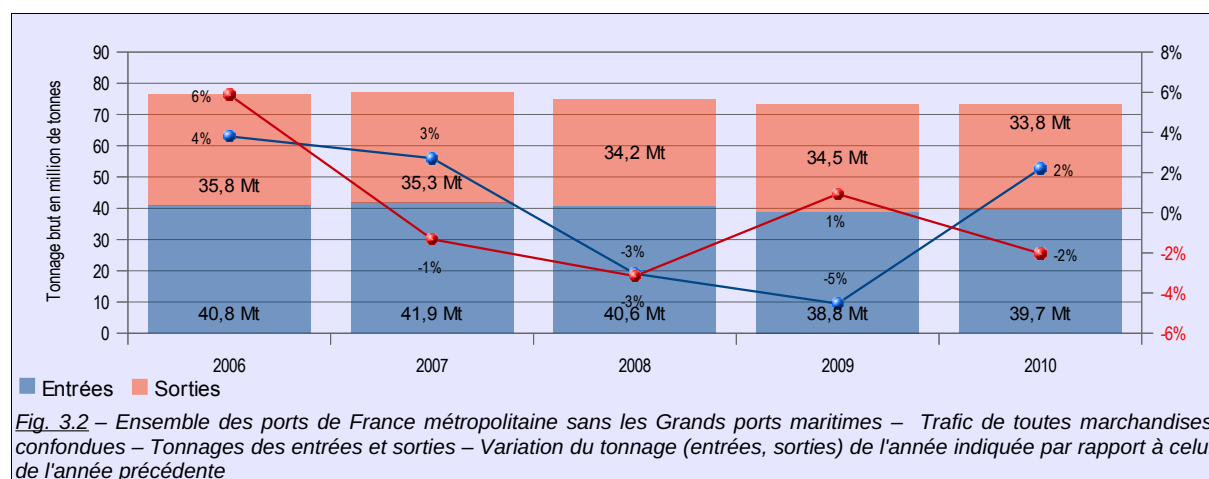


3. Trafics de marchandises des ports maritimes de métropole à l'exclusion des Grands ports maritimes

Le trafic global de marchandises de l'ensemble des ports de France métropolitaine hors Grands ports maritimes s'élève en 2010 à 73,4 Mt, celui du port de Calais à 37,8 Mt soit environ à lui seul la moitié du trafic total. La composition du trafic de fret en France métropolitaine hors Grands ports maritimes, est donc fortement déterminée par celle du seul port de Calais dont le trafic de marchandises se résume quasi exclusivement au trafic *roll-on roll-off*.



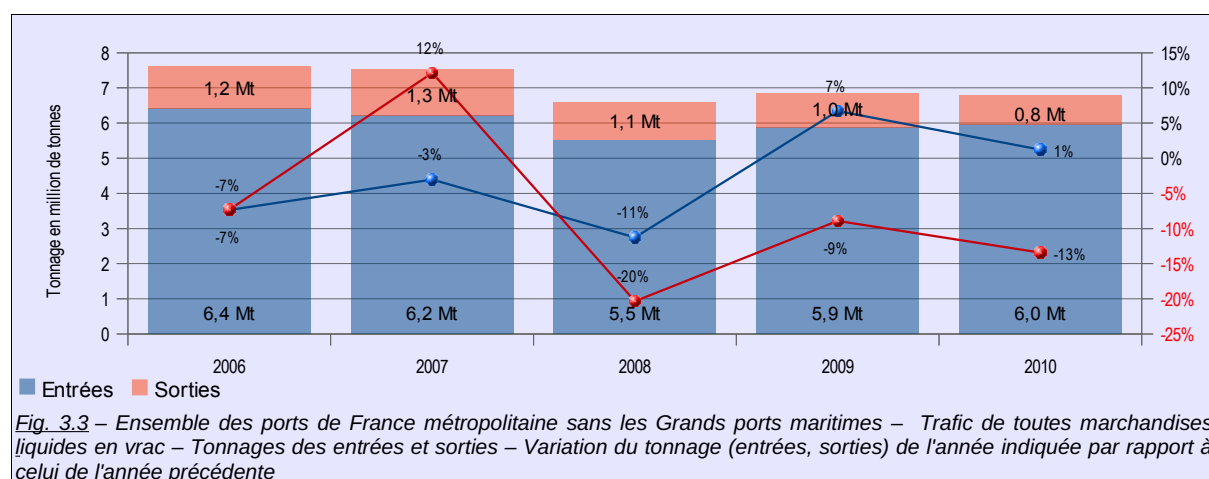
Comme indiqué ci-dessus, le tonnage brut de toutes marchandises traitées l'année dernière par l'ensemble des ports de métropole hors Grands ports maritimes atteint 73,4 millions de tonnes, résultat qualifié de stable (+ 0,2 %) par rapport à celui de 2009. Cette stabilité fait suite à deux contractions successives des volumes en tonnage, - 2 % en 2009 et - 3 % de 2007 à 2008. En 2010, la hausse des entrées (39,7 Mt ; + 2 %) annule la baisse des sorties (33,8 Mt ; - 2 %) de toutes marchandises confondues traitées, d'où la stabilité du trafic global observée (Fig. 3.2).



Calais, avec 37,8 Mt de toutes marchandises confondues ayant transité sur ces quais l'année dernière, perd 7 % de son trafic global par rapport à 2009, les entrées (17,0 Mt) et les sorties (20,8 Mt) affichant toutes deux des fléchissements de 6 et 8 % respectivement. Bayonne, deuxième port après Calais pour son tonnage brut total, régresse l'année dernière

de 3 % et atteint 4,2 Mt, le port ayant été pénalisé plus par ses entrées (1,5 Mt ; - 6 %) que ses sorties (2,7 Mt ; - 1 %). Les cinq ports qui suivent enregistrent tous des trafics orientés à la hausse, Caen (3,8 Mt; + 18 %), Sète (3,4 Mt ; + 16 %), Bastia (3,3 Mt ; + 11 %), Brest (2,9 Mt ; + 5 %) et Lorient (2,6 Mt ; + 2 %).

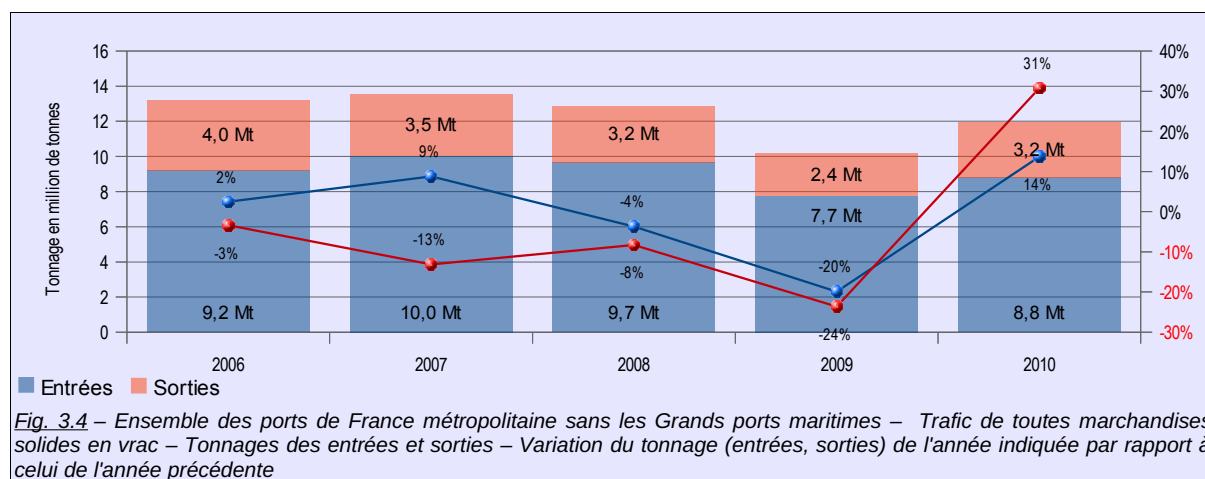
Le trafic de toutes marchandises liquides en vrac de l'ensemble formé des ports métropolitains à l'exclusion des Grands ports maritimes, recule de 1 % entre 2009 et 2010 pour atteindre l'année dernière 6,8 Mt ; les entrées qui composent l'essentiel du trafic global avec 6,0 Mt, sont en hausse de 1 %, tandis que les sorties diminuent fortement de 13 % (Fig. 3.3). Ce recul de 1 % du vrac liquide en 2010 fait suite à une hausse de 4 % en 2009 précédée de trois baisses, - 7 % en 2006, - 1 % en 2007 et - 13 % en 2008.



Le port de Sète avec 1,8 Mt de marchandises liquides traitées, soit un peu plus de la moitié du trafic total du port, est en hausse de 13 % due aux résultats positifs de tous les liquides en vrac sauf le diester ; les hydrocarbures à 1,3 Mt progressent de 10 % grâce essentiellement aux produits pétroliers raffinés et notamment au coke de pétrole. Le port de Port-la-Nouvelle avec 1,2 Mt de marchandises liquides en vrac, composées principalement d'hydrocarbures, de biocarburants et d'alcools, perd 2 % entre 2009 et 2010, conséquence des produits pétroliers (1,1 Mt) défavorablement orientés à - 7 %. Brest, premier port de commerce de Bretagne, totalise 1,1 Mt de vrac liquide l'année dernière, soit une hausse de 3 % par rapport à 2009 due notamment aux dynamiques importations de produits raffinés, aux entrées de biocarburants qui n'ont cessé d'augmenter depuis septembre 2009 date à laquelle débute ce nouveau trafic pour le port. Le port de Lorient atteint un million de tonnes de vrac liquide l'année dernière, un résultat en repli de 6 % par rapport à la même période un an plus tôt à cause de la baisse de 8 % du tonnage des produits pétroliers atteignant 0,9 Mt. La baisse de la consommation en produits pétroliers d'avitaillement des bateaux de pêche

du port du Morbihan, peut en partie expliquer cette baisse du trafic lorientais des hydrocarbures. Le port de Bayonne, avec 0,6 Mt de liquides en vrac traités en 2010, perd 31 % de son tonnage par rapport à 2009, conséquence notamment de la fermeture de l'usine Célanèse il y a un peu plus d'un an qui alimentait un trafic sur le port basque de produits chimiques – acide acétique, acétate de vinyle monomère et méthanol – dont l'intensité s'est réduite l'année dernière de 62 %. Le trafic de pétrole brut au port Bayonne est passé en 2009 de 0,138 Mt à 0,122 Mt en 2010, soit 12 % de baisse à mettre notamment sur le compte de l'épuisement proche du gisement de Lacq. Le soufre, extrait lui aussi du gisement de Lacq, transporté sous forme liquide, est en hausse de 3 % à 0,215 Mt.

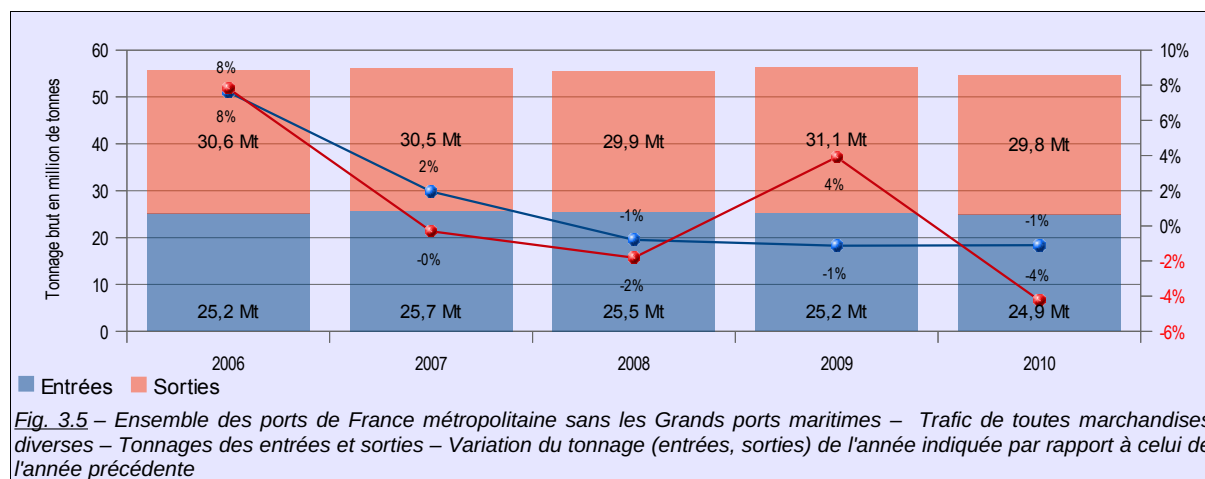
Le trafic des solides en vrac de l'ensemble des ports métropolitains auquel ont été retirés les Grands ports maritimes, s'élève en 2010 à 12,0 millions de tonnes. Ce résultat progresse de 18 % par rapport à 2009, fruit des hausses constatées à la fois pour les entrées (8,8 Mt) et les sorties (3,2 Mt), dont les taux de croissance sont respectivement de 14 et 31 % comme indiqué sur la figure 3.4. Le résultat satisfaisant de 2010 ne doit pas faire oublier les performances négatives constatées en 2008 et 2009 ; en 2008 le trafic des solides en vrac avait diminué de 5 % avec des décroissances observées pour les entrées (- 4 %) et les sorties (- 8 %), et en 2009 ce même trafic perdait 21 % de son tonnage, avec des entrées à - 20 % et des sorties à - 24 %.



Le port de Bayonne, premier port en tonnage pour les solides en vrac, en a traité 1,6 Mt soit 6 % de moins que le tonnage de 2009. Le dynamisme (+ 2 %) des entrées pourtant dominantes (1,2 Mt), a été contrebalancé par le fort repli (- 25 %) des sorties (0,3 Mt). Dans la liste des trafics ayant régressé, on trouve notamment celui des produits ferreux en vrac et celui des sorties de maïs dont la baisse trouve son origine dans une concurrence routière exacerbée vers l'Espagne qui s'additionne à une demande croissante au niveau local pour

d'une part l'alimentation avicole et d'autre part pour la fabrication de bioéthanol. Dans la liste des solides en vrac ayant progressé, on trouve les engrais (0,5 Mt) qui, après avoir sévèrement chuté en 2009 de 36 % globalement et de 50 % en entrées, doublent en tonnage en affichant + 97 % de hausse : progression de 87 % pour l'urée (0,177 Mt), et très fortes hausses également pour de plus petites quantités d'engrais comme le di-ammonium phosphate, les phosphates naturels et la potasse. Le trafic de solides en vrac enregistré l'année dernière au port de Lorient progresse de 7 % pour atteindre 1,6 Mt. Ce résultat satisfaisant est essentiellement dû au dynamisme des trafics de vracs alimentaires – blé, soja, notamment – et de matériaux de construction. Le trafic des solides en vrac à Brest a représenté l'année dernière 1,4 million de tonnes, en progression de 3 % par rapport à 2009. L'augmentation des prix du vrac alimentaire liée à une forte demande au niveau mondial, a entraîné l'année dernière un ralentissement des importations dans le port breton de graines et de tourteaux de soja ; en revanche, le vrac solide non alimentaire essentiellement composé à Brest de ciment, produits ferreux, pierres ponce et charbon lavé, a fortement progressé amenant le port au pourcentage de hausse de 3 % ci-dessus mentionné. Le trafic de solides en vrac en 2010 au port de Saint-Malo atteint 1,1 Mt, soit 47 % d'augmentation par rapport à 2009, conséquence de la dynamique insufflée sur le port par le trafic d'engrais (0,7 Mt ; + 48 %) dominés par les importations (0,6 Mt ; + 43 %), par le trafic de minerais (0,2 Mt ; + 66 %) et dans une moindre mesure par le trafic des nourritures animales (0,2 Mt ; + 19 %). Le port de Saint-Malo avait affiché deux baisses consécutives de son trafic de solides en vrac, - 6 % en 2007 et - 17 % l'année suivante ; la spectaculaire hausse de l'année dernière vient donc combler ce déficit creusé en 2007 et 2008. Le port de Sète termine l'année 2010 sur un trafic de solides en vrac augmentant de 10 % à 1,1 million de tonnes après avoir régressé de 23 % de 2008 à 2009. L'augmentation de 2010 est principalement la conséquence des tendances haussières constatées pour les entrées d'engrais (0,3 Mt ; + 114 %) et pour les sorties de céréales (0,1 Mt ; + 36 %) ; le vrac sidérurgique du port héraultais, charbon et minerai dont de la bauxite, augmentent eux-aussi entre 2009 et 2010, mais les quantités concernées sont moins significatives que celles des autres trafics. L'augmentation du trafic des vracs solides enregistré par le port sétois en 2010, ne doit pas faire oublier les quatre baisses consécutives de ce même trafic entre 2006 et 2009 : - 8 % en 2006, - 12 % en 2007, - 10 % en 2008 et - 23 % en 2009.

Le trafic de toutes les marchandises diverses de l'ensemble formé des ports de métropole sans les sept Grands ports maritimes, est présenté sur la figure 3.5. Ce trafic s'élève en 2010 à 54,7 Mt, en baisse de 3 % par rapport à l'exercice 2009, conséquence des reculs concomitants des entrées (24,9 Mt ; - 1 %) et des sorties (29,8 Mt ; - 4 %) de marchandises. Au terme de l'année 2009 marquée par la crise économique, ce trafic des diverses progresse de + 2 % pour s'établir à 56,3 Mt.



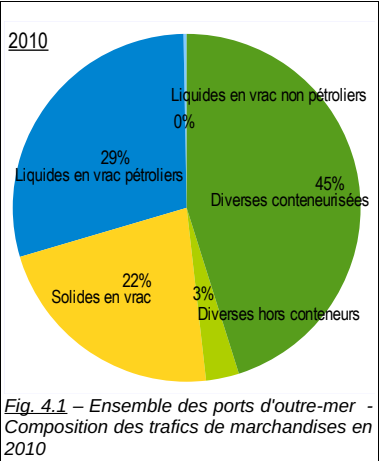
Le port de Calais, premier port de France pour les marchandises diverses incluant celles conteneurisées, celles transportées par unités *roll-on roll-off* et celles hors conteneurs et hors trafic de rouliers, affiche l'année dernière, un trafic en chute de 8 % à 37,4 Mt, résultat des baisses simultanées des entrées (16,8 Mt ; - 7 %) et des sorties (20,6 Mt ; - 8 %). Calais a été en 2009, avec Caen et Le Havre, un des seuls ports de la Manche dont le trafic de rouliers a été orienté à la hausse ; en 2010, ce trafic atteint 37,3 Mt, soit 8 % de moins qu'en 2009 ; en cause, le nombre de poids lourds sur la ligne Calais-Douvres qui diminue de 10 %, les tumultes du marasme de 2009 sur l'économie britannique n'ayant à l'évidence pas été complètement résorbés l'année dernière. A contrario des véhicules destinés au transport de marchandises, le nombre de véhicules de tourisme progresse de 2 % entre 2009 et 2010. Le trafic des marchandises diverses entre 2009 et 2010 augmente au port de Caen de 6 % pour s'établir à 3,1 Mt, avec des entrées (1,3 Mt ; + 11 %) plus favorablement orientées que les sorties (1,8 Mt ; + 3 %). Ce trafic avait régressé en 2008 (- 8 %) puis à nouveau en 2009 (- 7 %). Le trafic des rouliers au terminal de Ouistreham s'élève en 2010 à 3,0 Mt, somme de 1,3 Mt pour les entrées (+ 11 %) et de 1,7 Mt pour les sorties (+ 3 %), le total affichant une hausse de 6 %. Le raffermissement du trafic des rouliers survient au printemps dernier et correspond à un report significatif de passagers contraints de voyager par mer en provenance ou à destination de Portsmouth pour cause d'éruption du volcan islandais

Eyjajöll ayant cloué les avions sur les tarmacs de nombreux aéroports européens. Le trafic de marchandises diverses à Bastia se résume qu'au trafic des rouliers. Il atteint l'année dernière le tonnage brut de 2,9 Mt, en hausse de 11 %, résultat de l'effet cumulé des hausses observées pour entrées (1,9 Mt ; + 14 %) et les sorties (1,0 Mt ; + 8 %). C'est la cinquième année consécutive que le trafic des rouliers progresse à Bastia : 2006 (+ 1 %), 2007 (+ 7 %), 2008 (+ 15 %) et 2009 (+ 2 %). Le port Corse propose quotidiennement six escales vers le continent avec les ports de Toulon, Nice et Marseille et jusqu'à sept vers l'Italie avec les ports de Livourne, Gênes, Savone-Vado et Piombino. Cet équilibre entre les rotations des ferries vers les ports français et italiens contribue probablement au dynamisme du port bastiais ; l'offre pérenne de l'armement Moby Lines sur la première ligne à passagers avec Toulon devant celles avec Nice et Marseille, est également un facteur participant à la hausse de 11 % du trafic des rouliers. Le trafic de toutes marchandises diverses au port de Bayonne, se résume qu'aux diverses ni conteneurisées ni transportées sur unités *roll-on roll-off*. Ce trafic s'élève en 2010 à 2,0 Mt, soit un tonnage brut 15 % supérieur à celui établi un an plus tôt. Cette hausse est essentiellement à mettre sur le compte des exportations de grumes de pins issues de la forêt landaise grandement ravagée fin janvier 2009 par la tempête Klaus qui s'est abattue sur le sud ouest de la France. Le trafic de toutes marchandises diverses au port de Cherbourg en 2010 se contracte de 15 % à 1,8 Mt, conséquence des baisses concomitantes observées pour les entrées (0,804 Mt ; - 12 %) et les sorties (0,952 Mt ; - 18 %). Le trafic des rouliers (1,7 Mt) régresse de 15 % entre 2009 et 2010, celui des conteneurs qui reste anecdotique (0,007 Mt) progresse de 38 % et le trafic des diverses non classé ailleurs (0,035 Mt) régresse de 7 %. Cela fait huit années consécutives que le trafic portuaire de toutes les diverses à Cherbourg est en baisse. Le recul du trafic des rouliers en 2010 à Cherbourg est imputable au trafic transmanche vers l'Angleterre uniquement. En effet, les trois rotations hebdomadaires entre Cherbourg et l'Irlande par le Norman Voyager de l'armement Celtic Link, ainsi que la politique agressive en matière de prix des titres de transport adoptée par Irish Ferries, ont entraîné des hausses du trafic de fret et de passagers à destination et en provenance d'Irlande. Le port de Boulogne-sur-Mer affiche l'année dernière un tonnage brut de son trafic de toutes marchandises diverses égal à 1,6 Mt, en hausse de 140 % par rapport à l'exercice 2009 ; les entrées (0,771 Mt) et les sorties (0,871 Mt) sont en augmentation de 165 et 121 % respectivement. Cette embellie dans les résultats est la conséquence directe de la mise en exploitation pendant un peu plus d'un an, dont les huit premiers mois de 2010, d'une succession de différents types de navires de l'armement LD Lines, pour assurer les liaisons avec Douvres. Le dernier navire de LD Lines ayant effectué ces rotations avec Douvres, le Norman Trader, a définitivement quitté début septembre 2010 le nouveau terminal transmanche de

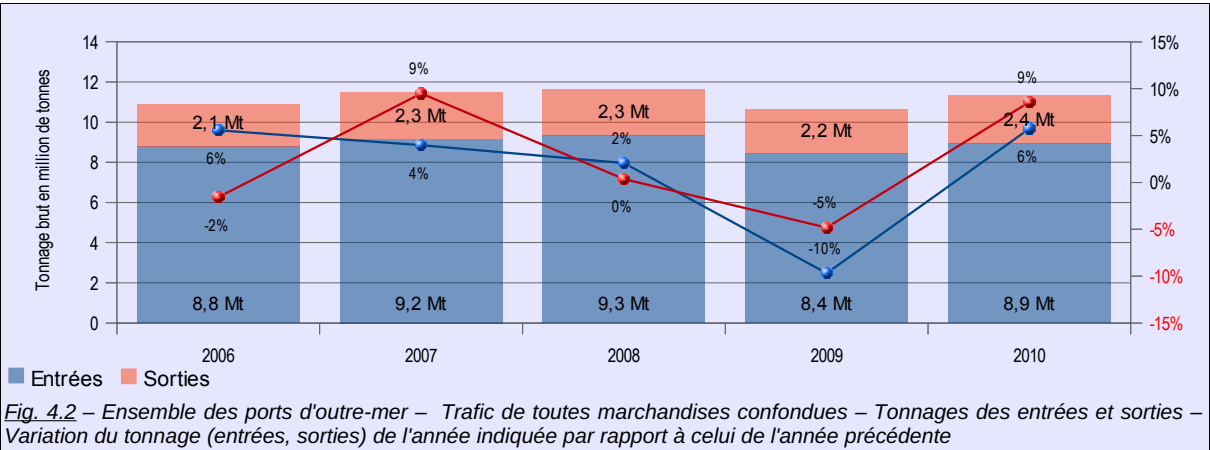
Boulogne-sur-Mer inauguré un an plus tôt en septembre 2009.

4. Trafics de marchandises des ports maritimes d'outre-mer

La composition du trafic de marchandises des ports⁵ d'outre-mer est indiquée sur la figure 4.1. Les marchandises diverses conteneurisées dominent le trafic global puisqu'elles représentent 45 % en tonnage du trafic total ; résultat attendu dans la mesure où les ports d'outre-mer de La Réunion, de la Martinique et de la Guadeloupe sont des ports dont les nombres de conteneurs traités sont comparables à ceux des Grands ports maritimes ; Port Réunion, avec un trafic de marchandises conteneurisées en 2010 de 1,9 Mt, est devenu le troisième port à conteneurs de France derrière Le Havre et Marseille ; Fort-de-France et la Guadeloupe occupent la cinquième et sixième place dans le classement de tous les ports français.



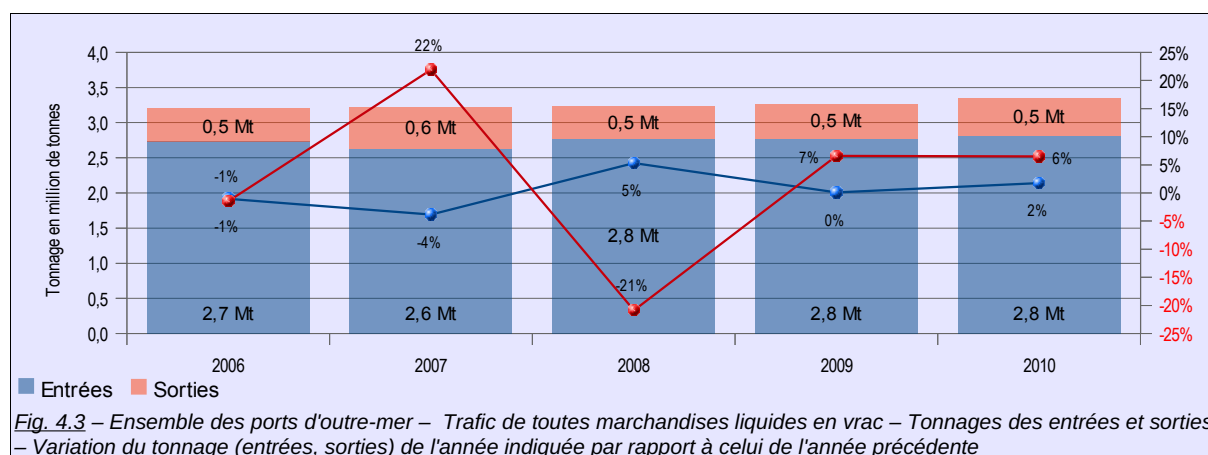
Le trafic de toutes marchandises confondues enregistré en 2010 par l'ensemble formé des cinq ports d'outre-mer considérés dans ce document, est en hausse de 9 % par rapport à 2009 et s'élève à 11,3 Mt ; les entrées, majoritaires dans le trafic global, sont en hausse de 6 % à 8,9 Mt, tout comme les sorties (2,4 Mt) qui augmentent de 9 % (Fig. 4.2).



5 Liste des ports considérés : Dégrad-des-Cannes, Fort-de-France, Port autonome de la Guadeloupe, Port Réunion, Saint-Pierre et Miquelon réunis en une seule entité.

Le port de Fort-de-France a traité l'année dernière 3,2 millions de tonnes de toutes marchandises confondues, un résultat progressant de 6 % par rapport à celui de 2009 grâce à la combinaison des hausses des entrées (2,1 Mt) et des sorties (1,1 Mt) de 4 et 11 % respectivement. Le résultat satisfaisant de Fort-de-France obtenu en 2010, fait suite à trois baisses consécutives du trafic global, - 2,4 % en 2007, - 1,5 % en 2008 et - 2,3 % en 2009. Une même tendance haussière est constatée l'année dernière au port autonome de la Guadeloupe dont le trafic global atteint 3,1 Mt soit 5 % de mieux que le résultat établi un an auparavant, augmentation essentiellement portée par les entrées de marchandises (2,6 Mt) qui ont été plus favorablement orientées (+ 6 %) que les sorties (0,6 Mt ; + 1 %). La hausse de 5 % enregistrée en 2010 par le port guadeloupéen intervient après le recul de 16 % du trafic portuaire global de 2008 à 2009, le port étant impacté non seulement par la crise économique mondiale, mais aussi par une crise sociale dont l'ampleur a grandement paralysé l'économie de l'île tout au long du premier trimestre. De 2004 à 2008, on observe une croissance soutenue du trafic global enregistré au port autonome, portée principalement par un essor très significatif du trafic de transbordement. Le tonnage brut total en 2010 de Port Réunion vaut 2,1 Mt, son augmentation de 9 % par rapport à 2009, est uniquement la conséquence des très dynamiques sorties de marchandises (0,8 Mt ; + 35 %) comblant la contre performance des entrées (1,3 Mt ; - 3 %). En 2010, Port Réunion retrouve en tonnage son trafic global de 2008, l'année 2009 étant marquée par une baisse de 9 % égale en valeur absolue à la hausse enregistrée en 2010.

Le trafic de tous les liquides en vrac de l'ensemble formé par les ports d'outre-mer progresse en 2010 de 7 % à 3,3 Mt ; ce résultat favorable est surtout dû aux liquides non pétroliers

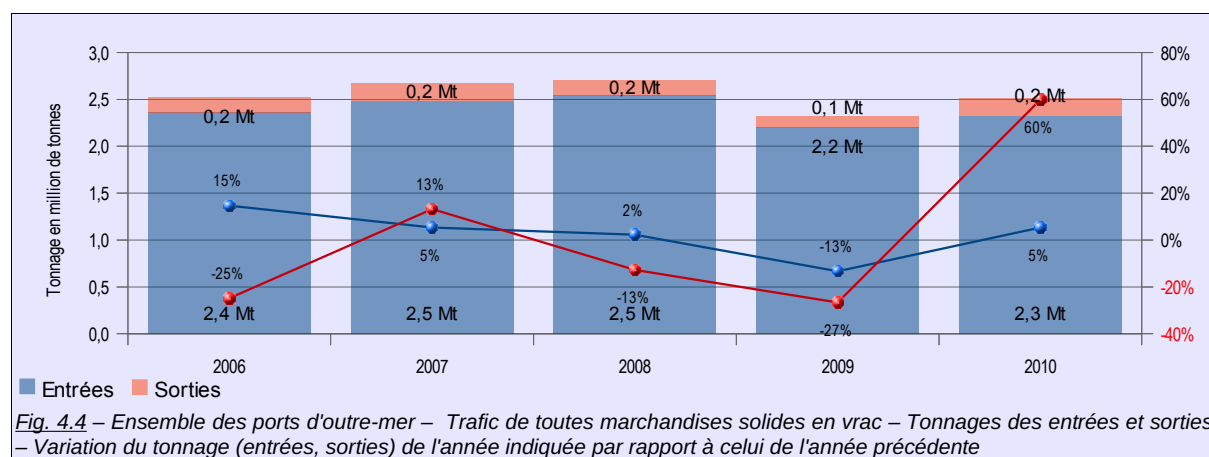


puisque le tonnage des produits pétroliers ne croît que de 4 %. Les entrées (2,8 Mt) et les sorties (0,5 Mt) de toutes les marchandises liquides sont en hausse de 2 et 6 %

respectivement (Fig. 4.3). Ce trafic de vracs liquides avait été en hausse de 7 % un an auparavant mais avait fortement régressé de 21 % entre 2007 et 2008.

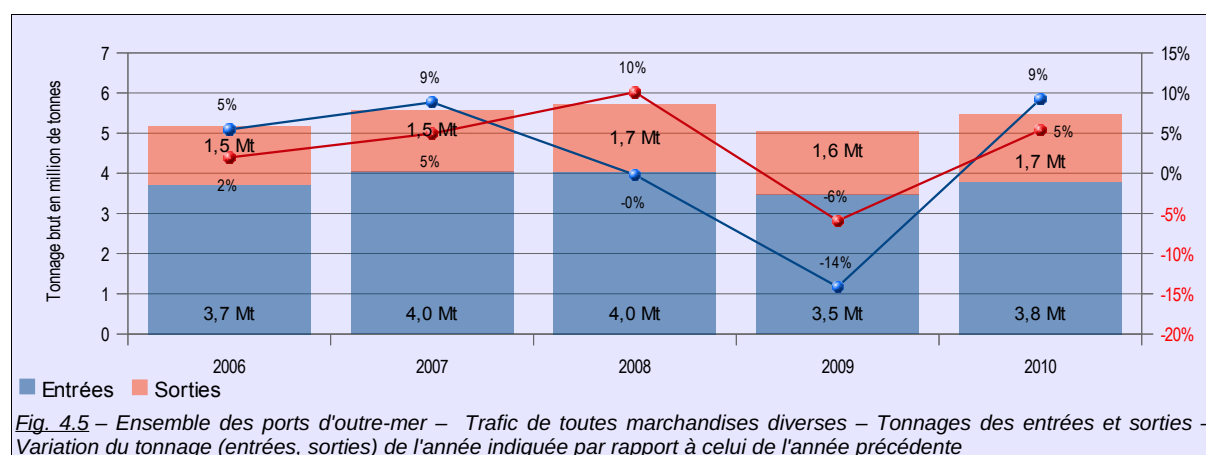
Le port martiniquais de Fort-de-France est le premier port d'outre-mer pour les liquides en vrac ; il en a traité 1,5 Mt l'année dernière, un résultat en hausse de 6 % porté par des entrées (1,0 Mt ; + 3 %) et des sorties (0,5 Mt ; + 13 %) toutes deux en augmentation. Les liquides en vrac traité en 2010 au principal port de Martinique sont exclusivement des produits pétroliers composés d'une part, d'entrées de pétrole brut (0,7 Mt) et d'autre part, de produits pétroliers raffinés que l'on trouve plus en export (0,5 Mt) qu'en import (0,3 Mt) ; les entrées de pétrole brut et les exports de produits pétroliers raffinés augmentent l'année dernière de 18 et 13 % respectivement, tandis que l'import de raffinés régresse dans le même temps de 20 %. Second port d'outre-mer pour les liquides en vrac, Port Réunion enregistre 2 % de baisse en 2010 et atteint le tonnage de 1,2 Mt, composé pour l'essentiel d'entrées de produits pétroliers raffinés (1,1 Mt) qui chutent de 7 % ; les fortes hausses des hydrocarbures gazeux liquéfiés et des liquides en vrac non pétroliers atténuent la baisse de 7 % des raffinés de sorte que le trafic des liquides en vrac pris dans sa globalité, ne perd que 2 % entre 2009 et 2010. Une stabilité (+ 0,7 %) du trafic des liquides en vrac (0,8 Mt) a été constatée l'année dernière au port autonome de la Guadeloupe, la progression des entrées (0,7 Mt ; + 5 %) étant annulée par la forte baisse des sorties (0,02 Mt ; - 59 %). Les entrées de produits pétroliers raffinés (0,7 Mt) qui constituent l'essentiel du trafic des vracs liquides en Guadeloupe, restent stables (- 0,4 %) de 2009 à 2010.

Le trafic de toutes marchandises solides en vrac est présenté sur la figure 4.4 qui indique une double progression du volume en tonnage d'une part des entrées (2,3 Mt) avec + 4 % de croissance et d'autre part des sorties (0,2 Mt) avec + 60 %.

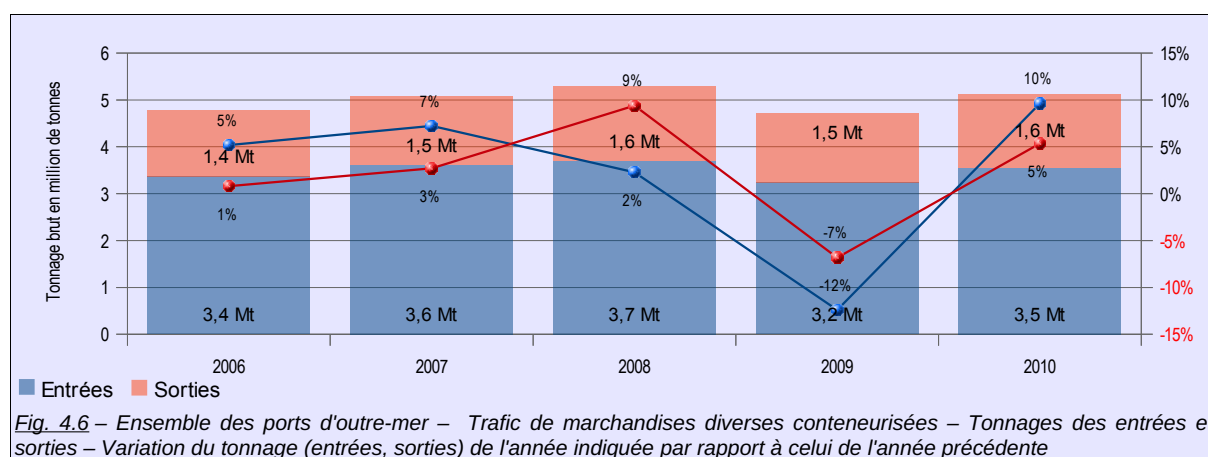


Ce trafic des solides s'était fortement contracté de 14 % un an plus tôt. Au terme de l'année 2010, Port Réunion enregistre par rapport à 2009, un accroissement de 28 % de son tonnage de marchandises solides en vrac (0,799 Mt), sous l'effet combiné de l'essor des entrées (0,1 Mt ; + 18 %) et des sorties (0,7 Mt ; + 31 %). Les trafics responsables de ces hausses, sont principalement les sorties de céréales (0,6 Mt ; + 27 %) et les entrées d'engrais (0,08 Mt ; + 42 %) ainsi que le vrac solide divers (0,046 Mt) composé notamment de ciment, clinker et gypse qui bondit de 586 %, l'année 2009 ayant été marquée par un brusque ralentissement de l'économie locale du BTP. Deuxième port d'outre-mer pour les marchandises solides en vrac, la Guadeloupe enregistre l'année dernière, un trafic de 0,793 Mt qui augmente de 3 % par rapport à 2009, avec des entrées (0,744 Mt ; + 2 %) et des sorties (0,049 Mt ; + 7 %) favorablement orientées. Le trafic de céréales, uniquement des importations, progresse de 2 % à 0,060 Mt, celui du charbon, lui aussi uniquement constitué d'entrées, croît de 25 % à 0,158 Mt ; ces hausses se trouvent être atténuées par le fléchissement de 4 % des entrées des minerais (0,515 Mt) et l'absence de ces mêmes minerais en sorties dont le volume en 2009 s'élevait à 0,029 Mt. Le trafic portuaire des solides en vrac en Martinique a représenté l'année dernière 0,2 Mt, soit 5 % de moins que le résultat de 2009.

Le marasme économique de 2009 a fait chuter le trafic de toutes les marchandises diverses de l'ensemble formé par les cinq ports d'outre-mer considérés dans ce document de 12 %, et de 11 % pour celles en conteneurs. Les évolutions de 2009 à 2010 redeviennent positives : + 8 %, à la fois pour le trafic global des marchandises diverses et pour celui des conteneurs. Les entrées des marchandises diverses (3,8 Mt) se renchérissent de 9 % et les sorties (1,7 Mt) de 5 % (Fig. 4.5).



Pour le trafic de conteneurs, les entrées (3,5 Mt) s'accroissent de 10 % et les sorties (1,6 Mt) de 5 % (Fig. 4.6). Le port autonome de la Guadeloupe a traité l'année dernière 1,6 Mt de marchandises diverses, en hausse de 8 % par rapport à l'exercice 2009, conséquence de l'embellie affichée d'une part, par les marchandises débarquées des navires sur les quais (1,1 Mt ; + 9 %) et d'autre part par celles embarquées des quais vers les navires (0,5 Mt ; + 6 %). Le trafic guadeloupéen de conteneurs qui représente neuf dixième du trafic global des marchandises diverses du port autonome, progresse l'année dernière de 7 % pour s'établir à 1,4 Mt dont 0,977 million de tonnes sont traitées en entrées (+ 8 %) et 0,447 Mt en sorties (+ 4 %). Le port de Fort-de-France a enregistré l'année dernière 0,1 Mt de marchandises diverses de plus qu'en 2009, soit 8 % de hausse qui le place à 1,54 Mt traitées, fruit d'une revalorisation des entrées (0,925 Mt) et des sorties (0,615 Mt) de 8 % chacune par rapport aux tonnages de 2009. La part du trafic guadeloupéen des conteneurs dans le trafic global des diverses du port autonome est de 95 %. Le tonnage des conteneurs manutentionnés l'année dernière s'élève à 1,4 Mt et progresse de 8 % en entrées (0,9 Mt), de 9 % en sorties (0,6 Mt) et de 8 % globalement.



5. Transport de passagers par mer

Les passagers transportés par mer sont classés en deux grandes catégories, la seconde catégorie présentant deux-sous-catégories :

- les passagers de navires à l'exclusion des navires de croisière⁶ ;
- les passagers de navires de croisière communément désignés sous le nom de

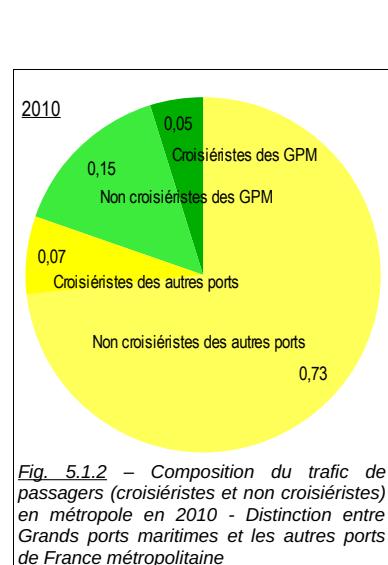
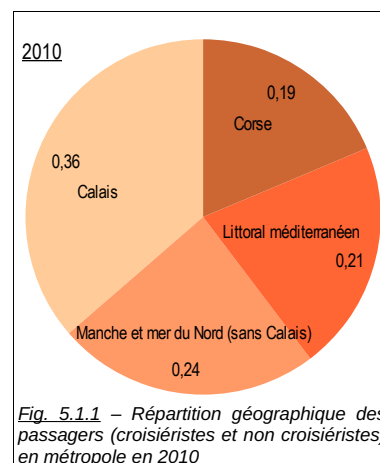
6 La directive européenne 2009/42/CE donne la définition des navires de croisière : « navire à passagers destiné à fournir une expérience touristique complète aux passagers. Tous les passagers disposent d'une cabine. Sont incluses des installations d'animation à bord. Sont exclus les navires assurant des services réguliers de transport par transbordeur, même si certains passagers considèrent ce service comme une croisière. Sont également exclus les navires transportant du fret et qui accueillent un nombre très limité de passagers disposant de leur cabine. Sont exclus les navires prévus uniquement pour les excursions journalières ».

croisiéristes, comprennent :

- les passagers de navires de croisière commençant ou terminant une traversée ;
- les passagers de navires de croisière effectuant une excursion⁷.

5.1 Ports de métropole

Le nombre total de passagers transportés par mer l'année dernière en métropole⁸ atteint 28,2 millions, dont 24,8 ne sont pas des croisiéristes (88 % du total). Calais, avec 10,2 millions de passagers (Mp), exclusivement des non croisiéristes, représente à lui seul un peu plus du tiers du total des passagers de France métropolitaine (Fig. 5.1.1). Les ports ouverts sur l'Atlantique, la Manche et la mer du Nord à l'exclusion du port de Calais, totalisent 6,7 Mp soit environ le quart du total, 95 % de ces passagers ne sont pas des croisiéristes. Les ports du littoral méditerranéen comprenant les ports de Marseille, Nice-Villefranche, Toulon et Sète, ont enregistré l'année dernière 5,9 Mp soit 21 % du total, 38 % de ces passagers sont des croisiéristes, le taux le plus élevé de métropole. Viennent enfin les passagers transportés par mer en provenance ou à destination des ports d'Ajaccio, de Bastia, de Bonifacio et de Calvi ; leur nombre atteint 5,3 Mp soit 19 % du total, résultat logiquement de même ordre de grandeur que celui des ports du sud de la métropole, au regard du nombre élevé des rotations des ferries entre les deux zones géographiques ; la part des passagers de navires de croisière en Corse atteint 15 % des 5,3 millions.



La répartition des passagers, croisiéristes et non croisiéristes, entre d'une part l'ensemble des Grands ports maritimes et d'autre par l'ensemble des ports décentralisés est présenté sur la figure 5.1.2. La part des croisiéristes dans les ports décentralisés incluant Calais, atteint 7 % du nombre total des passagers de métropole (28,2 Mp). Ce taux est de 5 % dans

⁷ La directive européenne 2009/42/CE donne la définition d'une excursion de passagers d'un bateau de croisière : « brève visite d'un site touristique associé à un port par des passagers d'un navire de croisière conservant une cabine à bord. ».

⁸ Dix-huit ports maritimes à passagers de métropole sont considérés dans ce document : Ajaccio, Bastia, Bonifacio, Boulogne-sur-Mer, Caen et Ouistreham réunis, Calais, Calvi, Cherbourg, Dieppe, Dunkerque, L'Île-Rousse, Le Havre, Marseille, Nice et Villefranche-sur-Mer réunis, Roscoff, Saint-Malo, Sète et Toulon.

l'ensemble des trois Grands ports maritimes.

La répartition des passagers de croisière et hors navires de croisière pour les trois Grands ports maritimes en 2010 est présentée sur la figure 5.1.3. Les 4,2 millions de non croisiéristes représentent les trois-quart des passagers des Grands ports maritimes (5,5 Mp) ; ils sont principalement à Dunkerque (46 %) et à Marseille (25 %), le premier port assurant des échanges quotidiens par ferries avec la Grande-Bretagne et le second avec la Corse. Les deux types de passagers font part égale au Havre. Le pourcentage à zéro des croisiéristes à Dunkerque (Fig. 5.1.3) correspond à 828 passagers du même nom déclarés par le port en 2010.

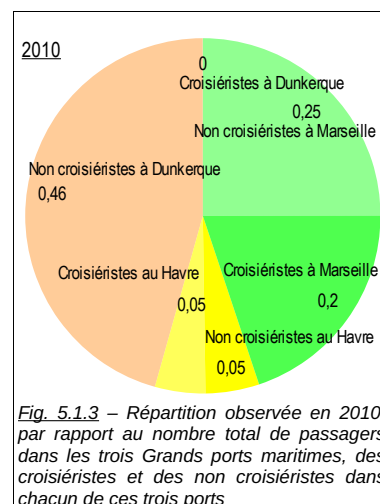


Fig. 5.1.3 – Répartition observée en 2010, par rapport au nombre total de passagers dans les trois Grands ports maritimes, des croisiéristes et des non croisiéristes dans chacun de ces trois ports

Le trafic total des passagers enregistré l'année dernière par les ports décentralisés est porté sur la figure 5.1.4. Le trafic transmanche de Calais représente 45 % du trafic total des ports de métropole hors Grands ports maritimes.

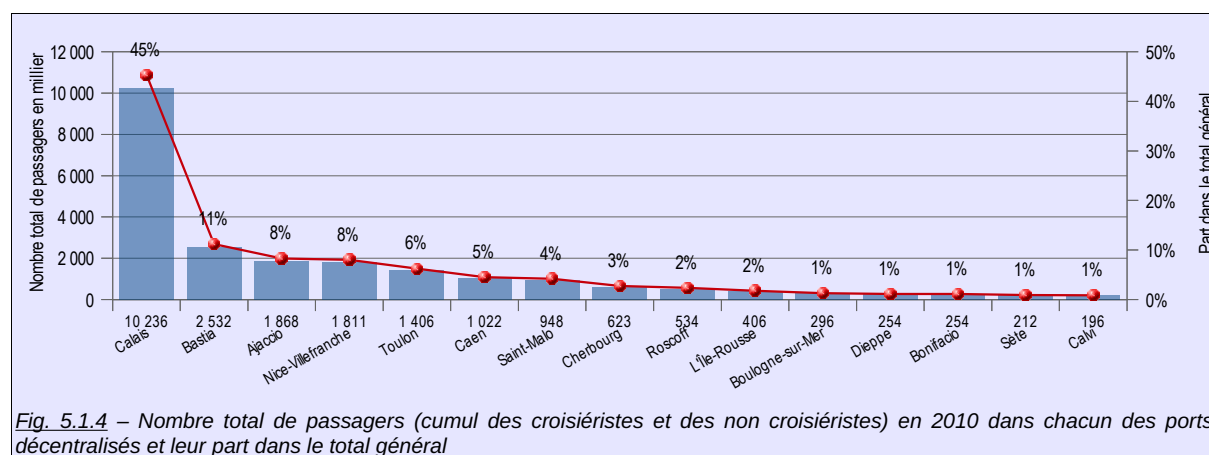
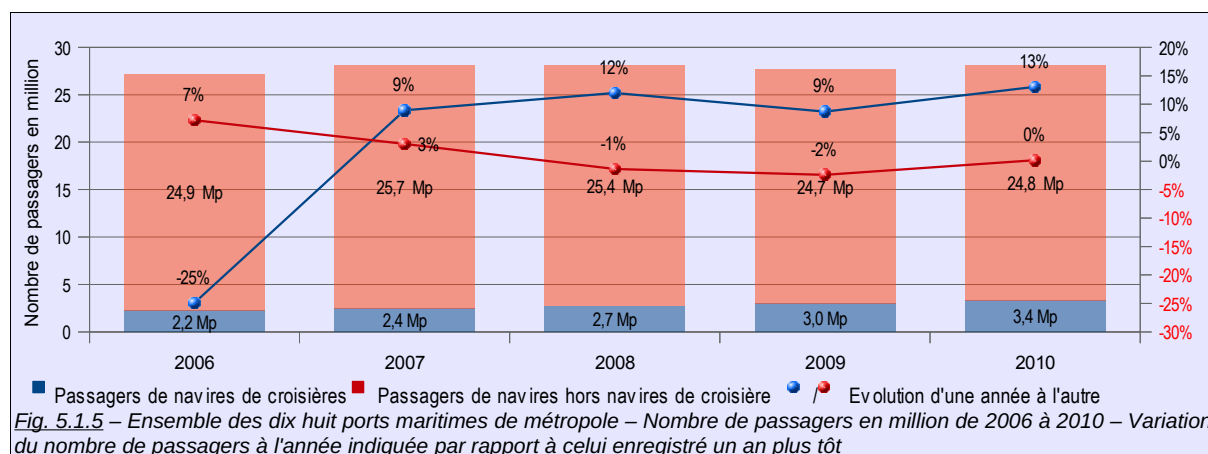


Fig. 5.1.4 – Nombre total de passagers (cumul des croisiéristes et des non croisiéristes) en 2010 dans chacun des ports décentralisés et leur part dans le total général

L'évolution des mouvements de passagers enregistrés par l'ensemble formé des dix huit ports de métropole considérés dans ce document est présentée sur la figure 5.1.5. Le trafic global qui s'élève à 28,2 millions de passagers l'année dernière, progresse de 2 % par rapport à 2009, uniquement dû au trafic des passagers de croisière dont le nombre (3,4 Mp) augmente de 13 %. La dépression économique de 2009 a épargné le secteur de la croisière dont les quatre premiers ports de France métropolitaine sur ce type de trafic – Marseille, Nice-Villefranche, Ajaccio et Le Havre – ont chacun enregistré une hausse du nombre de

croisiéristes par rapport à 2009. A Marseille, premier port français pour les croisières en Méditerranée devant Nice depuis 2009, les opérateurs historiques que sont Costa Croisières et MSC Croisières, ont multiplié l'année dernière les escales aux quatre postes mis à disposition des armateurs par le port ; le nombre de croisiéristes à Marseille devrait d'ailleurs à l'avenir poursuivre sa progression avec le projet de reconversion d'un terminal fruitier à l'arrêt depuis 2009 par un terminal croisière dont la gestion sera assurée par les armements Costa Croisières, MSC Croisières et Louise Cruises. Le port de Nice-Villefranche augmente en 2010 son trafic global de passagers de 2 % en orientant à la hausse à la fois son trafic de croisiéristes (0,894 Mp ; + 2,0 %) et de non croisiéristes (0,916 Mp ; + 2,2 %). Le port d'Ajaccio (1,868 Mp) tire aujourd'hui pleinement profit de la mise en service il y a un peu plus de deux ans, d'un quai dédié aux grands paquebots, quai pouvant simultanément en accueillir quatre ; il progresse fortement (+ 20 %) en 2010 essentiellement grâce aux navires de croisière, ces derniers demeurant toujours anecdotiques à Bastia. Progression de 1 % l'année dernière du trafic passagers (2,532 Mp) au port de Bastia ; le port a affiché une hausse de 8 % un an auparavant, dopé par une augmentation de son trafic d'une part avec Nice et d'autre part avec Livourne, cette dernière ligne ayant été il y a deux ans, la ligne maritime la plus fréquentée de Corse.



Le trafic de passagers transmanche au Havre (0,270 Mp) régresse de 16 % entre 2009 et 2010 contrairement à celui tourné vers la croisière (0,256 Mp ; + 48 %). Le repli de 16 % trouve en partie son explication dans l'avarie survenue sur le catamaran à grande vitesse Norman-Arrow de LD Lines à la fin de la saison estivale 2009, navire assurant la ligne Le Havre-Portsmouth à fort succès commercial. Les jours de grève en 2010 des officiers du port de Calais, ceux du personnel de la compagnie SeaFrance, la concurrence des navettes ferroviaires du tunnel sous la Manche ajoutée aux rotations d'un ferry de l'armement LD Lines entre Boulogne-sur-Mer et Douvres jusqu'au début du mois de septembre dernier, sont

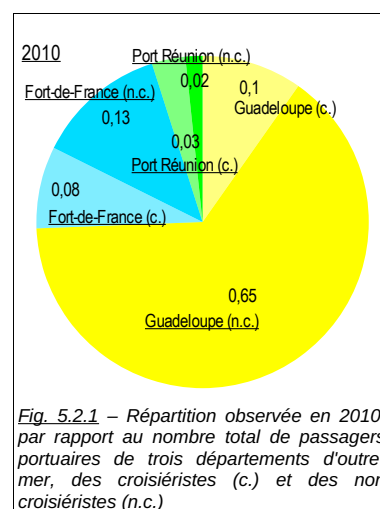
probablement quelques facteurs expliquant en partie le résultat stable (+ 0,3 %) du trafic de passagers obtenu l'année dernière par le port Calais. Après avoir progressé de 10 % en 2009, le trafic de passagers à Dunkerque (2,527 Mp) est à nouveau favorablement orienté en 2010 avec 4 % de croissance par rapport à 2009 ; le dynamisme du danois DFDS qui a supplanté Norfolkline courant 2010 sur la ligne Dunkerque-Douvres a été un des facteurs ayant contribué au résultat positif obtenu par le Grand port maritime. Après avoir progressé de 13 % en 2009, la croissance du trafic de passagers observée l'année dernière à Toulon décélère à + 1 % ; le nombre de croisiéristes diminue de 3 % alors que ceux empruntant les navires des armements Corsica Ferries et Moby Lines effectuant les rotations avec l'île de Beauté progressent de 2 %.

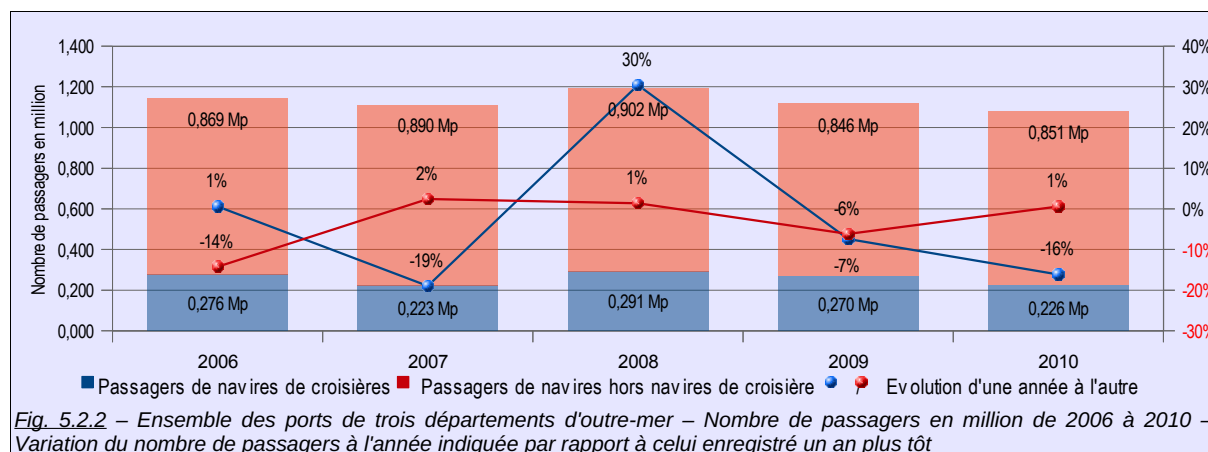
5.2 Ports de département d'outre-mer

La composition des trafics de passagers dans les départements d'outre-mer de la Guadeloupe, de la Martinique et de La Réunion est présentée sur la figure 5.2.1. Les passagers de navires de croisière comptabilisés l'année dernière atteignent 0,226 million, soit environ 20 % du total des passagers (1,078 Mp). Ils se répartissent en majorité en Guadeloupe et en Martinique, les Caraïbes étant le premier bassin de croisière au monde et Miami son premier port mondial. La Réunion affiche en 2010 un nombre de passagers de navires de croisière (0,035 Mp) environ deux fois supérieur à celui des non croisiéristes (0,018 Mp).

Le nombre de croisiéristes à La Réunion reste très faible par rapport à ceux des deux autres ports français des Caraïbes, la croisière demeurant encore aujourd'hui à un stade embryonnaire dans cette zone de l'Océan Indien.

Alors que la croissance du trafic de passagers en métropole a été portée en 2010 uniquement par les croisiéristes, le trafic de passagers de l'ensemble des trois départements d'outre-mer (1,078 Mp) est en repli de 4 % à cause des croisiéristes (0,226 Mp ; - 16 %) les autres passagers (0,851 Mp ; + 0,6 %) affichant une stabilité (Fig. 5.2.2).





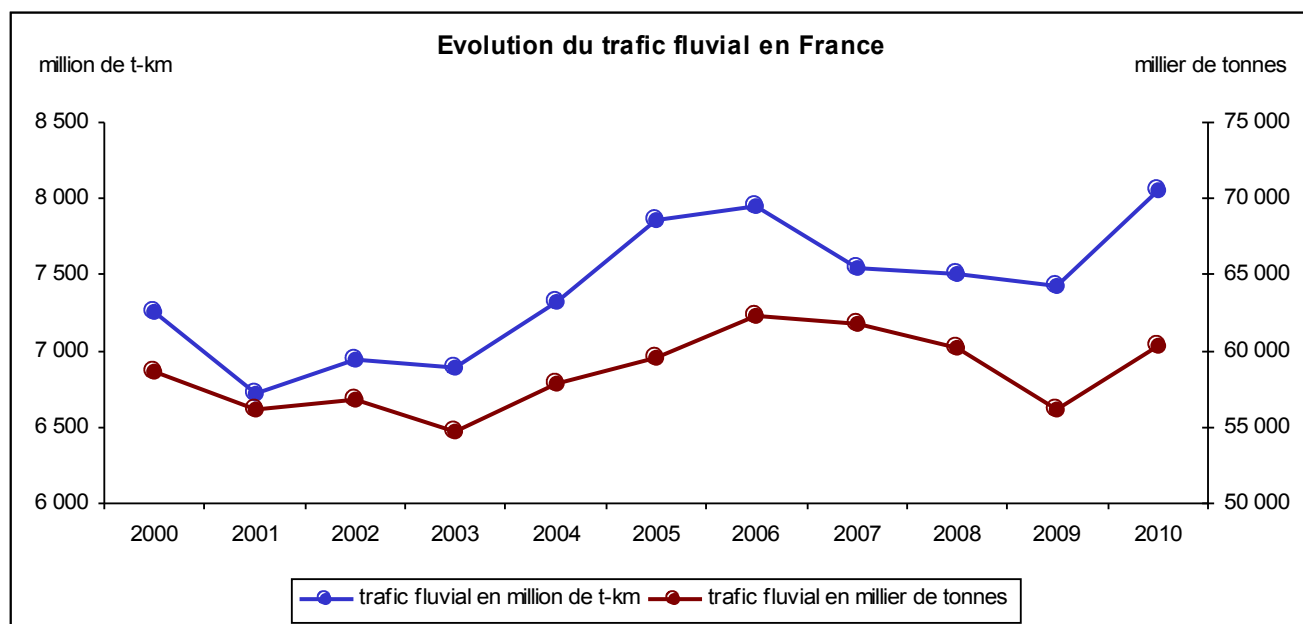
Le nombre de passagers de navires de croisière en Guadeloupe (0,105 Mp) chute de 6 % l'année dernière par rapport à 2009 ; en cause, de multiples annulations de croisières, conséquence des mouvements sociaux qui ont très fortement perturbé l'économie de l'île à partir de janvier 2009 ; en trois mois de pleine saison touristique, à peine cinq navires de croisière ont escalé l'année dernière. Dans le même temps, le nombre de passagers de navires de croisière à Fort-de-France (0,086 Mp) augmente de 23 %. Le nombre de non croisiéristes en Guadeloupe croît de 2 % en 2010 pour atteindre 0,696 million, tendance haussière également constatée en Martinique (0,137 Mp ; 1 %). Globalement, le nombre de passagers enregistré en 2010 en Guadeloupe (0,802 Mp) est stable (+ 0,7 %), tandis que celui de l'autre département des Caraïbes (0,223 Mp) en perd 10 % entre 2009 et 2010. Le nombre total de passagers de La Réunion en 2010 (0,053 Mp) est en fort repli (- 27 %) par rapport au résultat de 2009, conséquence des replis combinés du nombre de croisiéristes (0,035 Mp ; - 25 %) et des autres passagers (0,018 Mp ; - 32 %).

6. Transport fluvial de marchandises⁹

6.1 Trafic fluvial sur le territoire national

Après une année 2009, en baisse de 7 % par rapport à l'année précédente, le mode fluvial a transporté 60 millions de tonnes en 2010 et a réalisé 8,1 milliards de tonnes-kilomètres (t.km) sur le territoire national. Cette évolution positive permet au trafic fluvial d'atteindre son plus haut niveau depuis l'année 2000.

⁹ Source : « Voies Navigables de France »



Le trafic intérieur exprimé en tonne, augmente de 1 % à 30,3 millions de tonnes et progresse un peu plus fortement en tonne-kilomètre (5 milliards de t.km soit + 4 %). Le trafic à l'exportation progresse en tonnes de 6 % à 16,7 millions de tonnes contre 15,7 en 2009 et en tonnes-km (1,7 milliard de t.km contre 1,5 en 2009). Enfin, les importations après la forte chute de 2009 retrouvent leur niveau de 2008.

	million de tonnes				variation	milliard de t.km				variation
	2008	2009	2010	2010/2009		2008	2009	2010	2010/2009	
Trafic intérieur	29,6	30	30,3	1%		4,5	4,8	5,0	4%	
Export	16,8	15,7	16,7	6%		1,6	1,5	1,7	13%	
Import	13,8	10,4	13,4	29%		1,4	1,1	1,4	27%	
Total	60,1	56,1	60,4	8%		7,5	7,4	8,1	9%	

Le trafic de la Moselle, du Nord et du Rhône sont en forte croissance, alors que le trafic rhénan et de la Seine et Oise présente un taux de croissance plus faible.

Unité : en millier de t.km	Trafic 2009	Trafic 2010	variation 2010 / 2009
Moselle	482,2	611	26,7%
Nord	791,3	921,1	16,4%
Rhin	1 089,5	1162,5	6,7%
Rhône	1 242,3	1400,1	12,7%
Seine-Oise	3 598,8	3748,1	4,2%
réseau régional	211,9	216,80	2,3%
Ensemble des réseaux	7 416,1	8059,6	8,6%

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

L'ensemble des trafics est orienté à la hausse, à l'exception des trafics de combustibles minéraux. Les produits de la catégorie 9 (Machines, véhicules et transactions) progressent de 8 % après une hausse de près de 25 % en 2009 sous l'effet du trafic de conteneurs qui reste dynamique.

Unité : en millier de t.km	Trafic 2008	Trafic 2009	variation 2009/2008	Trafic 2010	variation 2010/2009
0- Produits agricoles	1 471	1 777	20,8%	1 931	8,7%
1- Denrées alimentaires et fourrage	498	479	-3,8%	494	3,1%
2- Combustibles minéraux	665	584	-12,2%	572	-2,1%
3 - Produits pétroliers	563	540	-4,1%	645	19,4%
4- Minerais, déchets métallurgiques	249	212	-14,9%	315	48,6%
5- Produits métallurgiques	368	240	-34,8%	314	30,8%
6- Minéraux bruts/Matériaux de construction	2 452	2 392	-2,4%	2 453	2,6%
7- Engrais	264	159	-39,8%	188	18,2%
8 - Produits chimiques	391	312	-20,2%	359	15,1%
9- Machines, véhicules et transactions	583	726	24,5%	785	8,1%
TOTAL	7 504	7 423	-1,1%	8 060	8,6%

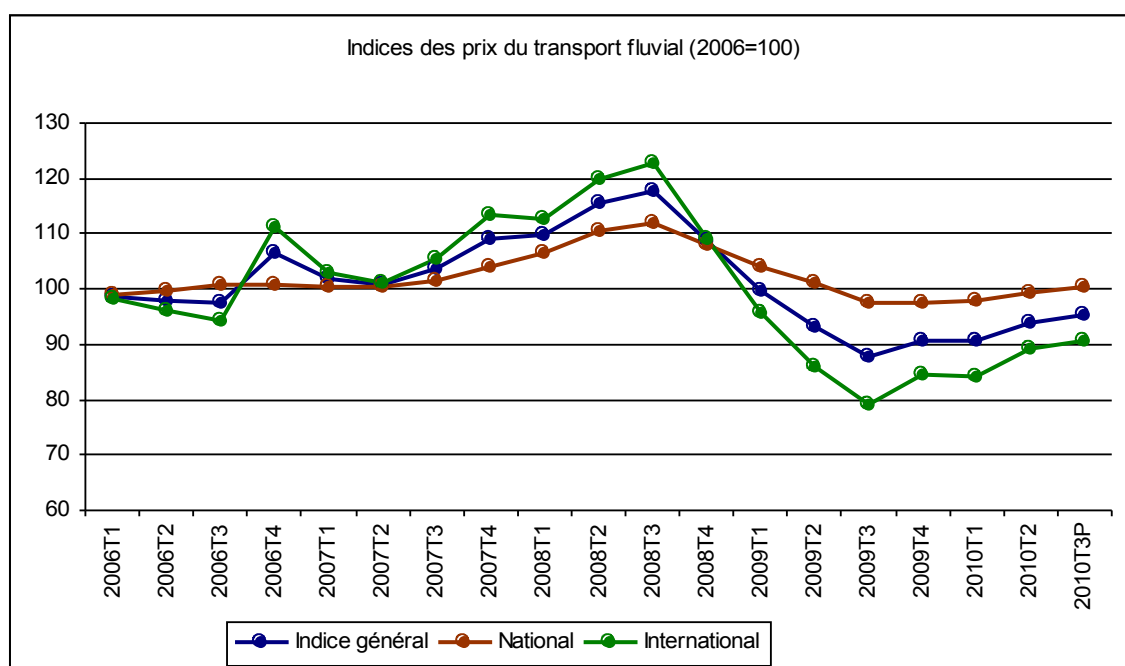
6.3 Évolution du trafic fluvial conteneurisé (en nombre d'EVP)

Les trafics conteneurisés ont fortement progressé au cours de l'année 2009 où ils retrouvent pratiquement leur niveau de 2007, malgré un trafic en baisse dans les ports maritimes. En 2010, la croissance du trafic se concentre sur le Rhin et dans une bien moindre mesure sur le Rhône, les autres axes sont en baisse sur les trois premiers trimestres connus.

Réseau	Trafics 2009 (9 mois)	Trafics 2010 (9 mois)	Variation 2010 / 2009
Rhône	45 442	46 904	3,2%
Seine	144 689	141 621	-2,1%
Nord	42 739	37 697	-11,8%
Rhin	101 626	135 507	33,3%
TOTAL	334 496	361 729	8,1%

6.4 Évolution des prix du transport fluvial de marchandises

Après une augmentation des prix du transport fluvial très marquée pour les trois premiers trimestres 2008, la tendance s'inverse avec une chute brutale des prix fin 2008 et début 2009. A partir du dernier trimestre 2009 les prix se redressent, mais leur niveau demeure plus bas qu'en 2006.



	2006	2007				2008				2009				2010		
		1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T	4T	1T	2T	3T
National	100	100,5	100,5	101,5	104,2	106,4	110,6	112	108,1	104,1	101,1	97,4	97,5	104,1	101,1	97,4
International	100	103,1	101,1	105,3	113,4	112,6	119,9	122,7	109	95,8	85,8	79,2	84,6	95,8	85,8	79,2
Indice général	100	101,9	100,8	103,5	109	109,7	115,5	117,6	108,6	99,7	93,1	87,9	90,7	99,7	93,1	87,9

7. La flotte fluviale de transport de marchandises

La flotte fluviale de transport de marchandises est stable en 2009.

Nombre de bateaux en unité	2008	Variation 2008 / 2007	2009	Variation 2009 / 2008
Bateaux en activité	1 372	2,0%	1 336	-1,3%
Dont marchandises générales	1 289	-2,0%	1 253	-2,8%
Dont marchandises liquides	83	7,8%	83	0,0%

Annexe 1

Trafics de marchandises enregistrés en 2010 de quelques ports de France métropolitaine et d'outre-mer

Remarques :

- Les tonnages provisoires des marchandises exprimés ci-dessous en million de tonnes sont bruts ; ils incluent le poids des emballages, les tares de toutes les unités *roll-on roll-off* – celles destinées au transport de marchandises (camion, semi-remorque, remorque non accompagnée, etc.) et celles qui ne le sont pas (véhicule de tourisme, autocar pour passagers, véhicule agricole, véhicule industriel, véhicule de travaux publics, etc.) – ainsi que les tares des conteneurs.
- Les trafics d'avitaillement effectués à l'intérieur de la zone de compétence de chacun des ports ne sont pas comptabilisés.
- Les pourcentages ont été calculés en prenant les tonnages exprimés en tonne.
- Les ports n'ayant pas communiqué leurs trafics enregistrés au terme de l'année 2010 n'ont pas été pris en compte dans les totaux et la construction des graphes de ce document.
- n. c. : information non communiquée par l'autorité portuaire ; n. s. : pourcentage non significatif.

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises liquides en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises solides en vrac		Toutes marchandises diverses		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var. ¹	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Ajaccio	1,367		0,260		0,260		0,034		1,073		0,000	
	1,699	24,3%	0,258	-0,9%	0,258	-0,9%	0,038	13,6%	1,403	30,7%	0,000	–
Bastia	2,984		0,297		0,297		0,051		2,635		0,000	
	3,296	10,5%	0,310	4,1%	0,310	4,1%	0,053	3,7%	2,933	11,3%	0,000	–
Bayonne	4,320		0,916		0,258		1,670		1,733		0,000	
	4,212	-2,5%	0,637	-30,5%	0,216	-16,3%	1,577	-5,6%	1,998	15,3%	0,000	–
Bonifacio	0,036		0,000		0,000		0,000		0,036		0,000	
	0,023	-36,8%	0,000	–	0,000	–	0,000	–	0,023	-36,8%	0,000	–
Bordeaux	8,746		5,384		4,613		2,408		0,953		0,772	
	8,723	-0,3%	5,225	-3,0%	4,557	-1,2%	2,649	10,0%	0,850	-10,8%	0,632	-18,0%
Boulogne-sur-Mer	0,775		0,048		0,048		0,043		0,685		0,000	
	1,755	126,4%	0,072	52,0%	0,072	52,0%	0,041	-4,2%	1,642	139,7%	0,000	–
Brest	2,816		1,072		0,903		1,374		0,370		0,304	
	2,944	4,6%	1,108	3,4%	0,931	3,1%	1,411	2,7%	0,424	14,8%	0,385	26,7%

1 Variation du résultat enregistré en 2010 par rapport à celui de 2009.

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises <u>liquides</u> en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises <u>solides</u> en vrac		Toutes marchandises <u>diverses</u>		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Caen	3,250		0,000		0,000		0,345		2,906		0,000	
	3,847	18,4%	0,015	–	0,000	–	0,741	114,9%	3,091	6,4%	0,000	-70,0%
Calais	40,785		0,000		0,000		0,301		40,484		0,000	
	37,799	-7,3%	0,000	–	0,000	–	0,361	19,9%	37,438	-7,5%	0,000	–
Calvi	0,064		0,000		0,000		0,000		0,064		0,000	
	n. c.	–	n. c.	–	n. c.	–	n. c.	–	n. c.	–	0,000	–
Cherbourg	2,073		0,000		0,000		0,004		2,069		0,005	
	1,808	-12,8%	0,001	n. s.	0,001	n. s.	0,051	n. s.	1,756	-15,2%	0,007	38,6%
Dégrad-des-Cannes	0,617		0,249		0,249		0,076		0,292		0,265	
	0,607	-1,7%	0,248	-0,8%	0,248	-0,8%	0,064	-16,5%	0,296	1,4%	0,277	4,5%
Dieppe	1,700		0,084		0,000		0,361		1,255		0,000	
	1,764	3,7%	0,095	13,1%	0,000	–	0,480	32,7%	1,190	-5,2%	0,000	–
Douarnenez	0,068		0,057		0,057		0,000		0,011		0,000	
	0,065	-5,2%	0,057	-1,0%	0,057	-1,0%	0,000	–	0,008	-26,7%	0,000	–
Dunkerque	45,023		12,423		11,123		17,369		15,231		1,801	
	42,980	-4,5%	5,626	-54,7%	4,450	-60,0%	22,724	30,8%	14,629	-4,0%	1,835	1,9%
Fécamp	0,188		0,009		0,000		0,085		0,095		0,000	
	0,171	-9,2%	0,010	19,8%	0,000	–	0,085	0,0%	0,076	-20,2%	0,000	–
Fort-de-France	3,055		1,415		1,415		0,211		1,430		1,358	
	3,245	6,2%	1,505	6,3%	1,505	6,3%	0,200	-5,1%	1,540	7,7%	1,468	8,1%
Granville	0,127		0,000		0,000		0,127		0,000		0,000	
	0,064	-50,0%	0,000	–	0,000	–	0,064	-50,0%	0,000	–	0,000	–
Guadeloupe	3,011		0,751		0,751		0,773		1,487		1,334	
	3,156	4,8%	0,756	0,7%	0,745	-0,7%	0,793	2,7%	1,607	8,0%	1,424	6,7%
L'Île-Rousse	0,147		0,002		0,002		0,026		0,118		0,074	
	0,161	10,0%	0,002	3,7%	0,002	3,7%	0,023	-10,7%	0,136	14,7%	0,078	4,9%
La Rochelle	7,512		2,637		2,465		4,087		0,788		0,057	
	8,432	12,2%	2,678	1,6%	2,509	1,8%	4,809	17,7%	0,944	19,9%	0,063	11,0%
Landerneau	0,008		0,000		0,000		0,008		0,000		0,000	
	0,008	-2,6%	0,000	–	0,000	–	0,008	-2,8%	0,000	–	0,000	–
Le Havre	73,768		45,581		43,977		3,877		24,310		22,196	
	70,217	-4,8%	42,388	-7,0%	40,643	-7,6%	3,396	-12,4%	24,433	0,5%	23,049	3,8%
Le Légué (Saint-Brieuc)	0,261		0,000		0,000		0,227		0,035		0,000	
	0,246	-5,8%	0,000	–	0,000	–	0,246	8,7%	0,000	n. s.	0,000	–
Le Tréport	0,180		0,013		0,000		0,167		0,000		0,000	
	0,295	63,9%	0,029	117,6%	0,000	–	0,266	59,6%	0,000	–	0,000	–
Les Sables-d'Olonne	0,817		0,000		0,000		0,741		0,076		0,051	
	0,878	7,5%	0,000	–	0,000	–	0,829	11,9%	0,049	-35,6%	0,000	n. s.
Lézardrieux	0,020		0,000		0,000		0,020		0,000		0,000	
	0,021	2,9%	0,000	–	0,000	–	0,021	2,9%	0,000	–	0,000	–

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises <u>liquides</u> en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises <u>solides</u> en vrac		Toutes marchandises <u>diverses</u>		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Lorient	2,550		1,087		1,030		1,463		0,000		0,000	
	2,592	1,6%	1,022	-6,0%	0,948	-8,0%	1,569	7,3%	0,001	n. s.	0,000	-
Marseille	83,194		60,200		57,084		8,473		14,521		8,667	
	85,997	3,4%	58,371	-3,0%	55,191	-3,3%	11,825	39,6%	15,801	8,8%	9,300	7,3%
Mayotte	0,647		0,097		0,097		0,049		0,501		0,446	
	n. c.	-	n. c.	-	n. c.	-	n. c.	-	n. c.	-	n. c.	-
Nantes Saint-Nazaire	29,752		19,511		18,508		7,938		2,304		1,570	
	31,107	4,6%	20,214	3,6%	19,238	3,9%	8,103	2,1%	2,790	21,1%	1,737	10,6%
Pontrieux	0,090		0,000		0,000		0,090		0,000		0,000	
	0,087	-3,8%	0,000	-	0,000	-	0,087	-3,8%	0,000	-	0,000	-
Port Réunion	3,912		0,832		0,766		1,260		1,819		1,741	
	4,261	8,9%	0,819	-1,6%	0,796	4,0%	1,451	15,2%	1,991	9,4%	1,919	10,2%
Port-Joinville (L'Île-d'Yeu)	0,089		0,012		0,012		0,038		0,038		0,000	
	0,092	3,3%	0,012	-3,7%	0,011	-4,0%	0,038	-0,5%	0,042	9,4%	0,000	-
Port-la-Nouvelle	1,905		1,193		1,191		0,622		0,090		0,000	
	2,073	8,8%	1,169	-2,0%	1,104	-7,3%	0,799	28,4%	0,105	16,1%	0,000	-
Port-Vendres	0,306		0,000		0,000		0,000		0,306		0,026	
	0,310	1,2%	0,000	-	0,000	-	0,000	-	0,310	1,2%	0,000	n. s.
Porto-Vecchio	0,209		0,033		0,000		0,000		0,176		0,000	
	0,177	-15,2%	0,037	14,0%	0,000		0,001	n. s.	0,138	-21,4%	0,000	-
Propriano	0,133		0,000		0,000		0,000		0,133		0,000	
	0,132	-0,5%	0,000	-	0,000	-	0,001	n. s.	0,132	-0,9%	0,000	-
Quimper	0,228		0,000		0,000		0,228		0,000		0,000	
	0,193	-15,7%	0,000	-	0,000	-	0,193	-15,7%	0,000	-	0,000	-
Redon	0,071		0,000		0,000		0,071		0,000		0,000	
	0,060	-15,0%	0,000	-	0,000	-	0,060	-15,0%	0,000	-	0,000	-
Rochefort	0,298		0,104		0,000		0,182		0,102		0,000	
	0,482	61,7%	0,031	115,1%	0,000	-	0,331	82,1%	0,121	18,1%	0,000	-
Roscoff	0,461		0,000		0,000		0,074		0,387		0,000	
	0,485	5,1%	0,000	-	0,000	-	0,083	13,2%	0,401	3,5%	0,000	-
Rouen	23,303		11,585		8,698		9,787		1,931		1,012	
	26,688	14,5%	12,474	7,7%	9,675	11,2%	12,114	23,8%	2,100	8,8%	1,077	6,4%
Saint-Malo	1,630		0,145		0,000		0,742		0,744		0,000	
	1,973	21,0%	0,101	-29,9%	0,000	-	1,094	47,4%	0,778	4,6%	0,000	-
Saint-Pierre et Miquelon	0,046		0,018		0,018		0,004		0,024		0,020	
	0,047	0,8%	0,019	0,8%	0,019	0,8%	0,004	0,8%	0,024	0,8%	0,021	0,9%
Sète	2,933		1,613		1,180		0,996		0,324		0,005	
	3,396	15,8%	1,829	13,4%	1,293	9,5%	1,092	9,7%	0,475	46,5%	0,066	n. s.
Tonnay-Charente	0,380		0,000		0,000		0,000		0,380		0,000	
	0,299	-21,3%	0,000	-	0,000	-	0,299	n. s.	0,000	n. s.	0,000	-

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises <u>liquides</u> en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises <u>solides</u> en vrac		Toutes marchandises <u>diverses</u>		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Toulon	1,040	—	0,000	—	0,000	—	0,000	—	1,040	—	0,003	—
	n. c.		n. c.		n. c.		n. c.		n. c.		n. c.	
Tréguier	0,083	-50,7%	0,000	—	0,000	—	0,083	-50,7%	0,000	—	0,000	—
	0,041		0,000		0,000		0,041		0,000		0,000	
Vannes	0,025	—	0,000	—	0,000	—	0,025	—	0,000	—	0,000	—
	n. c.		n. c.		n. c.		n. c.		n. c.		n. c.	
Total des Grands ports maritimes	271,298	1,0%	157,320	-6,6%	146,468	-7,0%	53,940	21,7%	60,037	2,5%	36,075	4,5%
	271,143		146,976		136,264		65,620		61,547		37,693	
Total des ports de France métropolitaine sans les GPM	73,291	0,2%	6,855	-0,9%	5,181	0,4%	10,172	17,8%	56,264	-2,8%	0,466	14,9%
	73,446		6,796		5,203		11,982		54,688		0,536	
Total des ports d'outre-mer	10,641	6,3%	3,266	2,5%	3,200	3,5%	2,323	8,1%	5,051	8,0%	4,718	8,3%
	11,315		3,346		3,312		2,512		5,457		5,109	
Total général	355,230	1,0%	167,441	-6,2%	154,849	-6,5%	66,436	20,6%	121,353	0,3%	41,260	5,0%
	358,904		157,118		144,779		80,114		121,672		43,338	

Annexe 2

Trafics de marchandises enregistrés en 2010 de quelques ports européens

Les remarques de l'Annexe 1 s'appliquent à l'Annexe 2.

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises <u>liquides</u> en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises <u>solides</u> en vrac		Toutes marchandises <u>diverses</u>		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var. ¹	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Algeciras	64,165	2,3%	20,106	18,5%	18,483	22,5%	1,750	-15,7%	42,309	-4,6%	37,841	-5,3%
	65,652		23,823		22,646		1,476		40,354		35,823	
Amsterdam	86,874	4,3%	38,250	-2,2%	35,756	-2,4%	41,539	12,6%	7,084	-8,3%	1,868	-55,6%
	90,645		37,396		34,912		46,753		6,495		0,830	
Anvers	157,807	12,9%	39,522	3,7%	29,821	-0,4%	17,384	13,8%	100,901	16,3%	87,248	17,5%
	178,168		40,996		29,691		19,779		117,393		102,539	
Barcelone	41,782	2,6%	11,756	-1,7%	9,996	-1,8%	3,914	-9,6%	26,112	6,4%	17,612	9,0%
	42,878		11,558		9,813		3,540		27,780		19,191	
Bilbao	31,604	6,5%	20,497	-3,6%	16,543	-5,4%	3,828	16,3%	7,279	29,8%	4,558	17,5%
	33,661		19,763		15,651		4,452		9,446		5,357	
Bremen / Bremerhaven	63,036	9,0%	1,327	4,4%	1,327	4,4%	6,530	18,9%	55,179	7,9%	48,681	6,0%
	68,690		1,386		1,386		7,763		55,541		51,605	
Carthagène	20,513	-6,9%	16,169	-6,5%	15,393	-7,9%	3,616	-15,8%	0,729	28,5%	0,590	25,5%
	19,105		15,122		14,176		3,046		0,937		0,741	
Gênes	47,454	6,8%	20,310	-3,0%	19,387	-2,9%	3,684	25,1%	23,459	12,5%	15,180	16,3%
	50,702		19,697		18,831		4,608		26,398		17,656	
Gand	20,787	31,1%	3,725	13,8%	1,426	8,2%	12,960	36,7%	4,102	29,3%	0,419	33,4%
	27,258		4,240		1,543		17,714		5,304		0,559	
Hambourg	110,381	9,8%	14,390	-1,9%	11,347	2,3%	22,379	16,8%	73,612	9,9%	71,170	10,1%
	121,186		14,116		11,606		26,142		80,929		78,356	
Huelva	17,525	26,6%	13,042	26,3%	10,028	29,4%	4,167	30,6%	0,316	-10,4%	0,000	—
	22,191		16,466		12,972		5,442		0,283		0,000	
La Corogne	11,494	3,3%	6,820	11,2%	6,618	11,4%	3,216	-1,0%	1,458	-24,6%	0,125	-25,6%
	11,868		7,586		7,372		3,183		1,099		0,093	
La Spezia	14,328	25,3%	1,927	18,4%	1,909	15,0%	1,107	57,7%	11,294	23,3%	10,716	25,7%
	17,950		2,281		2,195		1,746		13,923		13,466	
Leixões	14,143	3,0%	7,098	-5,2%	6,830	-5,4%	2,086	6,9%	4,959	13,2%	4,546	9,8%
	14,570		6,729		6,464		2,229		5,612		4,992	
Lisbonne	11,712	2,7%	1,924	-4,5%	1,369	-3,1%	4,410	6,2%	5,378	2,3%	5,007	3,4%
	12,027		1,838		1,327		4,685		5,504		5,177	

1 Variation du résultat enregistré en 2010 par rapport à celui de 2009.

	Trafic global (tous types de marchandises)		Toutes marchandises <u>liquides</u> en vrac		Liquides en vrac pétroliers		Toutes marchandises <u>solides</u> en vrac		Toutes marchandises <u>diverses</u>		Trafics de conteneurs de 20' et plus, levés ou roulés	
	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.	2009	Var.
	2010		2010		2010		2010		2010		2010	
Londres	45,442		18,686		17,889		12,892		13,864		7,272	
	48,062	5,8%	19,998	7,0%	19,171	7,2%	12,318	-4,5%	15,746	13,6%	7,602	4,5%
Oslo	5,275		2,081		2,072		1,065		2,129		1,175	
	5,408	2,5%	2,086	0,2%	2,077	0,2%	1,019	-4,3%	2,303	8,2%	1,303	10,9%
Rotterdam	386,947		198,090		168,608		66,618		122,239		100,280	
	429,974	11,1%	209,358	5,7%	177,880	5,5%	84,599	27,0%	136,017	11,3%	112,293	12,0%
Valence	57,504		5,768		0,768		3,523		48,213		42,482	
	63,741	10,8%	5,171	-10,4%	0,905	17,8%	2,590	-26,5%	55,980	16,1%	49,030	15,4%
Zeebruges	44,867		7,994		7,387		1,598		35,275		24,895	
	49,601	10,6%	7,997	0,0%	7,742	4,8%	1,694	6,0%	39,910	13,1%	26,404	6,1%
Méditerranée	245,745		76,036		65,936		17,594		152,115		124,422	
	260,028	5,8%	77,652	2,1%	68,565	4,0%	17,006	-3,3%	165,371	8,7%	135,907	9,2%
Atlantique	86,478		49,382		41,389		17,706		19,389		14,235	
	94,317	9,1%	52,383	6,1%	43,786	5,8%	19,991	12,9%	21,943	13,2%	15,619	9,7%
Manche et de la mer du Nord	921,416		324,065		275,633		182,966		414,385		343,008	
	1 018,992	10,6%	337,573	4,2%	286,008	3,8%	217,781	19,0%	463,638	11,9%	381,491	11,2%
Total général	1 253,639		449,482		382,958		218,266		585,890		481,665	
	1 373,337	9,5%	467,608	4,0%	398,359	4,0%	254,777	16,7%	650,952	11,1%	533,017	10,7%

Ressources, territoires, habitats et logement
Energies et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**
