

LES CHIFFRES DU **TRANSPORT** **FLUVIAL** EN 2016



FRET FLUVIAL :

LE RÉSEAU ET SES GABARITS DE VOIE

Le réseau des voies navigables dédié au fret fluvial peut être scindé en trois types de gabarit (grand, intermédiaire, petit), définis selon la taille des plus gros bateaux qui peuvent l'emprunter (longueur, largeur, tirant d'eau, tirant d'air) et donc leur capacité d'export des marchandises.

**Grand gabarit**

Bateaux de 90 m et plus

Gabarit maximal allant de 1 000 à 5 000 t

La Seine entre Le Havre et Rouen : gabarit maximal de 27 000 t

**Gabarit intermédiaire**

Bateaux de plus de 38,5 m et de moins de 90 m

Gabarit maximal allant de 400 à 1 000 t

**Petit gabarit**

Bateaux de 38,5 m et moins

Gabarit maximal allant de 250 à 400 t





ÉDITO

« En 2016, l'activité fluviale a lourdement pâti de la mauvaise récolte céréalière. La reprise progressive du secteur BTP et la croissance continue des filières émergentes suggèrent toutefois une relance en 2017. »

Pour la deuxième année consécutive, Voies navigables de France édite sa brochure sur les chiffres du transport fluvial. Ce document a pour objectif de rendre compte de manière synthétique de l'évolution de l'activité du fret fluvial.

En 2016, l'activité fluviale s'établit à 6,8 milliards de tonnes-kilomètres (t-km), soit un recul de 8,5 % par rapport à 2015. En volume, le trafic reste relativement stable avec 52,7 millions de tonnes transportées (- 1,1 %), soutenu notamment par les trafics intérieurs (+ 2,6 %).

L'activité a pâti principalement de la mauvaise récolte céréalière suite à des conditions climatiques dégradées. Ainsi, le secteur agricole, qui représente 30 % du trafic global, a enregistré une baisse notable de 19 % en t-km. À cela s'ajoute un recul prononcé des filières énergie et métallurgie.

Malgré cette contraction générale de l'activité, certains indicateurs suggèrent une relance en 2017. Les matériaux de construction,

portés par la reprise progressive du secteur BTP, affichent une tendance positive en 2016 avec + 5,4 % en t-km. Cette augmentation touche la quasi-totalité des bassins. À signaler également, un tonnage global en hausse pour le bassin de la Seine (+ 2,7 %) et le bassin rhénan (+ 2,4 %).

Le trafic fluvial devrait donc rebondir en 2017. Le dynamisme du secteur BTP et la progression continue des filières émergentes (bois, colis lourds, produits issus de l'économie circulaire...) augurent de belles perspectives. Cependant, la prochaine campagne céréalière conditionnera en grande partie la conjoncture future.

Nous espérons que cette brochure vous apportera un éclairage utile, et nous souhaitons vous rappeler la disponibilité des équipes de VNF pour vous accompagner dans vos projets de développement sur et autour de la voie d'eau.

Guillaume Dury, directeur du Développement de VNF





PANORAMA 2016 DU FRET FLUVIAL

UN RECU CONJONCTUREL

En 2016, le transport fluvial de marchandises enregistre une baisse de 1,1 % en tonnes, due principalement à une mauvaise récolte céréalière. En termes de prestations, le recul est de 8,5 %, avec 6,8 milliards de tonnes-kilomètres (t-km) réalisées. Toutefois, les filières matériaux de construction et conteneurs sur la Seine et dans le Nord-Pas-de-Calais augurent de belles perspectives en 2017.

Une activité fortement affectée par la baisse des rendements de l'agroalimentaire

La baisse globale du fret fluvial est en grande partie consécutive au fort recul conjoncturel du trafic des produits céréaliers (- 19 % en t-km). L'ensemble des bassins est touché : les bassins de la Seine et du Rhône, tournés vers la grande exportation, et les bassins du Nord, du Rhin et de la Moselle, plus orientés sur les expéditions directes vers l'Europe.

De même, les filières énergétique (charbon et pétrole) et métallurgique accusent toujours un déficit d'activité, avec respectivement - 13,6 % et - 10,4 % en t-km. La baisse des charbons, d'ordre structurel, s'explique par la fermeture des centrales thermiques franciliennes et lorraines, ainsi que par une demande en recul sur les sites sidérurgiques de Frouard et Illange.

Des signes encourageants sur des filières majeures pour le fluvial

La reprise des matériaux de construction se consolide (+ 5,4 % en t-km) dans un contexte de redressement progressif du BTP, avec une croissance remarquable sur le bassin rhénan (+ 23,5 %). Sur la Seine, la hausse de ces trafics

(+ 2,5 %) résulte principalement d'une reprise des flux entre carrières, en général sur courte distance, et de la hausse du transport de déblais liés aux travaux du Grand Paris (4,5 Mt en Île-de-France).

Le transport de conteneurs atteint 574 000 équivalents vingt pieds (EVP), en hausse de 2,6 % par rapport à 2015. La situation est favorable sur l'ensemble du réseau national à l'exception du bassin rhodanien. Le dynamisme de cette filière dans le Nord-Pas-de-Calais (+ 14,6 % pour 87 800 EVP) est principalement porté par le port de Dunkerque, très actif avec son arrière-pays. Sur le bassin de la Seine (+ 7,1 % pour 251 400 EVP), les bons résultats sont portés par la ligne Le Havre-Rouen (+ 54,7 %) et la desserte urbaine entre Bonneuil et Paris (+ 4,6 %), mise en œuvre pour Franprix depuis quatre ans.

Les résultats de la filière engrais-chimie restent stables (- 0,5 % en t-km), avec une évolution un peu plus favorable concernant la chimie (+ 0,4 % en t-km).

Une activité contrastée suivant les bassins

Dans un contexte de baisse globale de l'activité fluviale, les ports français rhénans affichent une certaine stabilité de leurs prestations (- 0,3 % en t-km). Leur volume de fret progresse même de 2,4 % grâce à une hausse des trafics d'agrégats, la

reprise du marché de la construction en Allemagne ayant conduit à des exportations plus importantes de graviers par voie fluviale.

De même, sur le bassin séquanien, les valeurs sont en hausse (+ 2,7 % en t-km) en raison d'une progression sensible des trafics de minéraux bruts sur courte distance. Cette tendance devrait perdurer et être renforcée par les perspectives de trafic liées aux grands chantiers (Grand Paris, Seine-Nord Europe, etc.). Toutefois, l'évolution s'opère sur des voyages courts, et les résultats des prestations en t-km sont entraînés à la baisse (- 10,3 %).

Sur le réseau du Nord-Pas-de-Calais, l'évolution des trafics est marquée par le recul de la filière agroalimentaire (- 12 % en t-km) et l'effondrement de l'activité des trafics pétroliers (- 40,9 % en t-km), notamment à destination de Dunkerque. En revanche, les matériaux de construction (+ 12,1 % en t-km) et les charbons tirent leur épingle du jeu.

Sur le Rhône (- 10,3% en t-km), outre la filière agroalimentaire, la quasi-totalité des produits enregistre une baisse majeure. La Moselle concède une diminution importante des trafics (- 11,9 % en t-km) en raison du recul du fret céréalier et des approvisionnements en ferraille pour l'industrie métallurgique.



-1,1%

C'EST L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL ENTRE 2015 ET 2016 (EN TONNES, HORS TRAFICS FLUVIO-MARITIMES ET TRANSIT RHÉNAN)...



... Soit **53 Mt**
DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES
SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS



+ 14,7%

C'EST LA HAUSSE DU TRAFIC GLOBAL ENREGISTRÉE POUR LA FILIÈRE MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION EN TONNES



23 PORTS

ONT ACCUEILLI DU TRAFIC FLUVIO-MARITIME EN 2016

**574 000
EVP**

TRANSPORTÉS SUR
LE RÉSEAU FRANÇAIS



**251 400
EVP**

TRANSPORTÉS SUR LE BASSIN DE LA SEINE EN 2016, SOIT UNE ÉVOLUTION DU TRAFIC DE CONTENEURS DE + 7,1 % ENTRE 2015 ET 2016



119 km

C'EST LA DISTANCE PARCOURUE EN MOYENNE PAR LES MATÉRIAUX DE CONSTRUCTION SUR LE BASSIN DE LA SEINE



227

BATEAUX FRANÇAIS DE PLUS DE 1 500 TONNES EN ACTIVITÉ

2 000 km

DE RÉSEAU À GRAND GABARIT VOUÉ PRIORITAIREMENT AU TRANSPORT FLUVIAL DE MARCHANDISES



1,1 Mtpl

(TONNES DE PORT EN LOURD), C'EST LA CAPACITÉ TOTALE DE TRANSPORT DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES FLUX

En 2016, le trafic intérieur consolide sa position et affiche un tonnage en hausse de 2,6 %. Malgré une diminution des échanges internationaux (- 4,9 %), près de 53 millions de tonnes de marchandises ont été transportées sur le réseau français. La très bonne performance du secteur BTP (+ 15 %) ne permet pas d'absorber les baisses globales dues à la conjoncture économique et à la crise céréalière. Les volumes transportés baissent de 1 % seulement.

LES PRINCIPAUX TYPES DE FLUX EN 2016

	Millions de tonnes	Évolution 2016/2015	Millions de t-km	Évolution 2016/2015
Importations	10,6	- 5,9%	1 170,1	- 8,2%
Exportations	14,8	- 4,1%	1 495,1	- 7,4%
Trafics intérieurs	27,4	2,6%	4 164,5	- 9,0%
Sous-total fluvial	52,7	- 1,1%	6 829,7	- 8,5%
Fluvio-maritime	1,0	- 51,4%	173,6	- 14,2%
Transit rhénan	11,5	9,0%	1 303,1	- 0,9%
Total	65,2	- 1,0%	8 306,4	- 7,5%

LE SAVIEZ-VOUS ?

La tonne-kilomètre (t-km)

est une unité de mesure correspondant au déplacement de 1 tonne de marchandises sur 1 kilomètre. Utilisée dans le domaine des transports, elle constitue la principale mesure d'activité des flux sur un réseau.

Le transport fluvio-maritime

concerne le réseau navigable intérieur, à grand gabarit principalement, où le trafic est réalisé par des navires

spécialement conçus à cet effet. D'un faible tirant d'eau et dimensionnés au gabarit du réseau navigable, ils peuvent charger jusqu'à 3 000 tonnes (plus d'informations en page 13).

Le transit rhénan

est le trafic fluvial empruntant le Rhin dont l'origine et la destination sont situées à l'étranger. Il est comptabilisé à l'écluse française de Gamsheim.

IMPORTATIONS/EXPORTATIONS : LES PRINCIPAUX FLUX



Produits agricoles
et denrées alimentaires



Matériaux
de construction



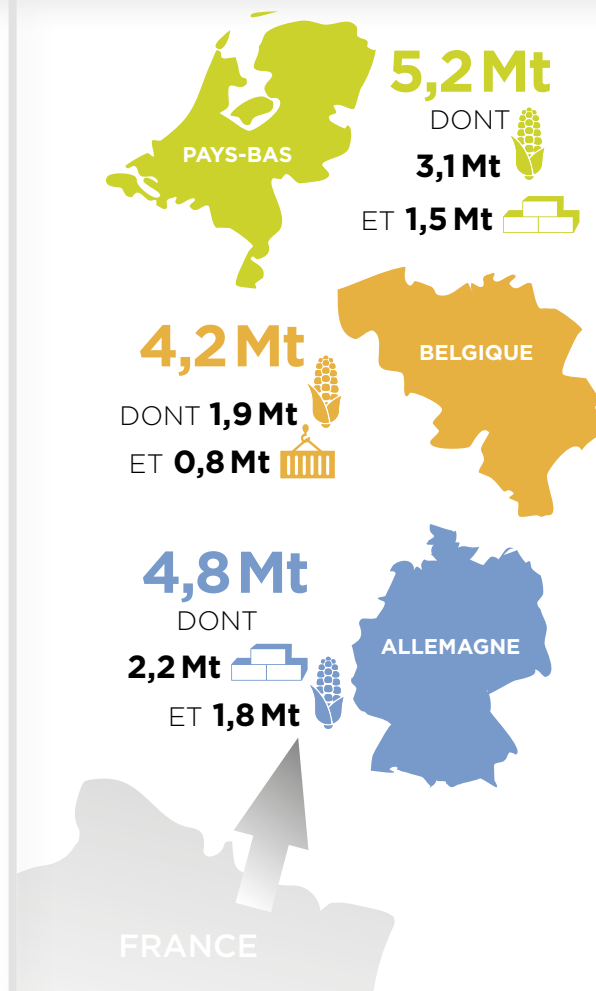
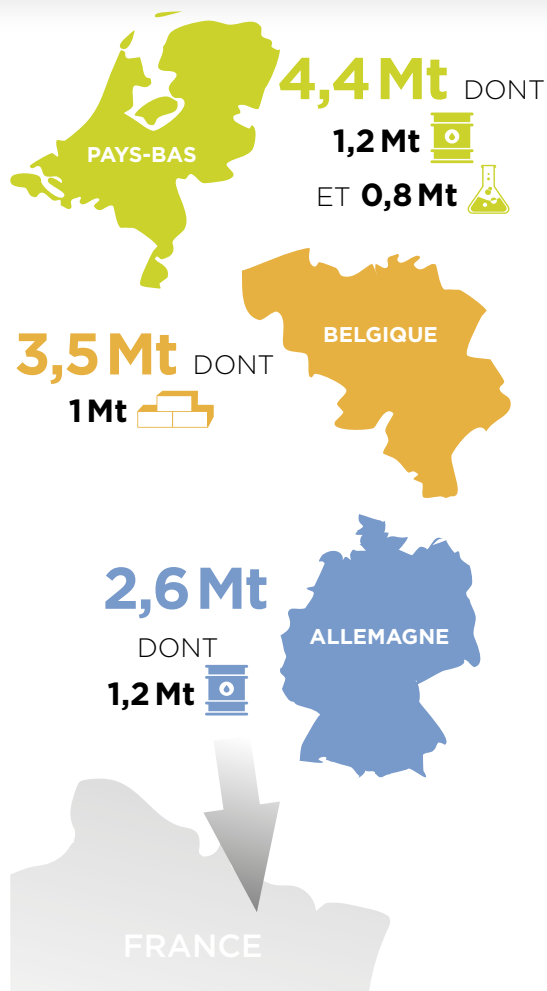
Produits
pétroliers



Produits
chimiques



Conteneurs
et colis lourds



ZOOM SUR...

Forte hausse du trafic de matériaux de construction

Le trafic fluvial de matériaux de construction a enregistré **une hausse de 15,2 % en 2016**, soit 21,8 millions de tonnes transportées. En termes de prestations, ce trafic a généré 2,1 milliards de t-km, ce qui représente **une progression de 5,4 %**. Portée par la reprise progressive du BTP, la tendance positive touche la quasi-totalité des bassins. Le secteur du BTP, dynamisé par la croissance du logement neuf, laisse entrevoir une poursuite de cette tendance dans les années à venir. Sur le bassin séquanien, le transport de matériaux de construction atteint 12,8 millions de tonnes, soit **une hausse de 18,2 %** par rapport à 2015. Des chiffres qui s'expliquent principalement par la montée en puissance des travaux de construction du Grand Paris. Ces derniers font croître significativement le transport de déblais de chantier par voie fluviale en 2016 (+ 33%).

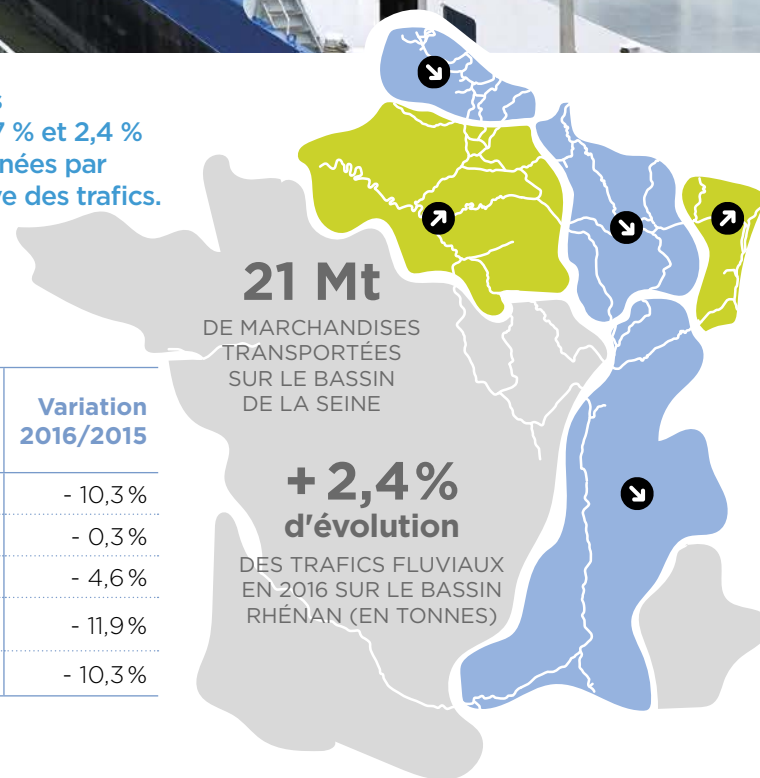
LES TRAFICS PAR BASSIN FLUVIAL ET PAR RÉGION

L'année 2016 a été marquée par une reprise de l'activité sur les bassins de la Seine et du Rhin, qui affichent respectivement des hausses de 2,7 % et 2,4 % de leur tonnage manutentionné. Parmi les huit grandes régions concernées par le transport fluvial, seule la Normandie connaît une progression positive des trafics.

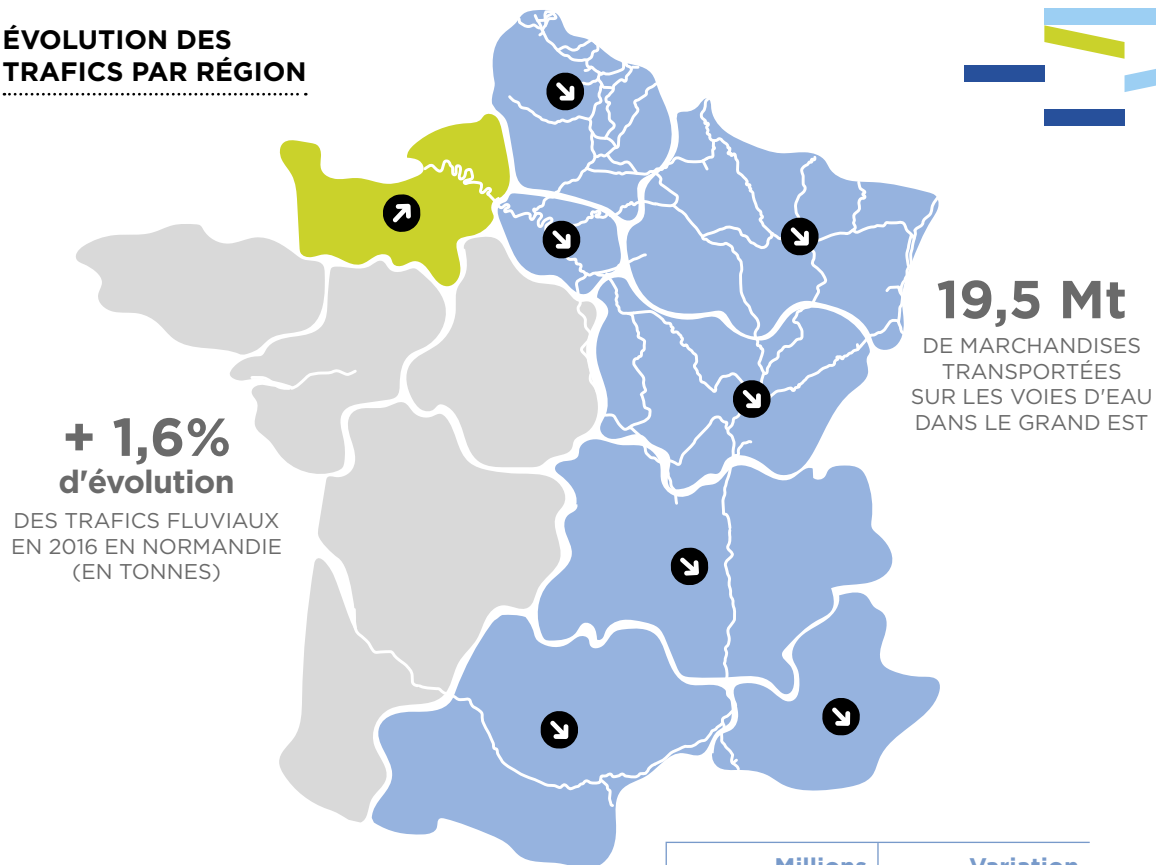
ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN*

Directions territoriales	Millions de tonnes	Variation 2016/2015	Millions de t-km	Variation 2016/2015
Bassin de la Seine	21,2	2,7%	3 475,7	- 10,3%
Strasbourg (ports français du Rhin)	12,8	2,4%	1 149,7	- 0,3%
Nord-Pas-de-Calais	8,9	- 4,1%	869,7	- 4,6%
Nord-Est	5,8	- 11,4%	431,8	- 11,9%
Rhône Saône	4,9	- 6,5%	1 125,7	- 10,3%

* Selon l'organisation administrative de VNF.



ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR RÉGION



	Millions de tonnes	Variation 2016/2015
Grand Est	19,5	- 2,7%
Île-de-France	15,2	- 1,0%
Hauts-de-France	11,5	- 3,6%
Normandie	10,5	1,6%
Auvergne-Rhône-Alpes	3,9	- 2,6%
PACA	3,0	- 7,8%
Bourgogne-Franche-Comté	1,4	- 19,1%
Occitanie	0,4	- 10,7%

ZOOM SUR...

Bassin rhénan : l'équilibre global résulte d'importantes disparités sectorielles

Les ports français du Rhin affichent une reprise du transport fluvial de marchandises en 2016, alors que le deuxième trimestre a été marqué par un épisode prolongé de basses eaux. Le trafic a ainsi connu **une croissance de 2,4%**, pour atteindre 12,8 millions de tonnes transportées. En termes de prestations, le trafic reste globalement stable sur le bassin (- 0,3%) avec 1,15 milliard de t-km générées.

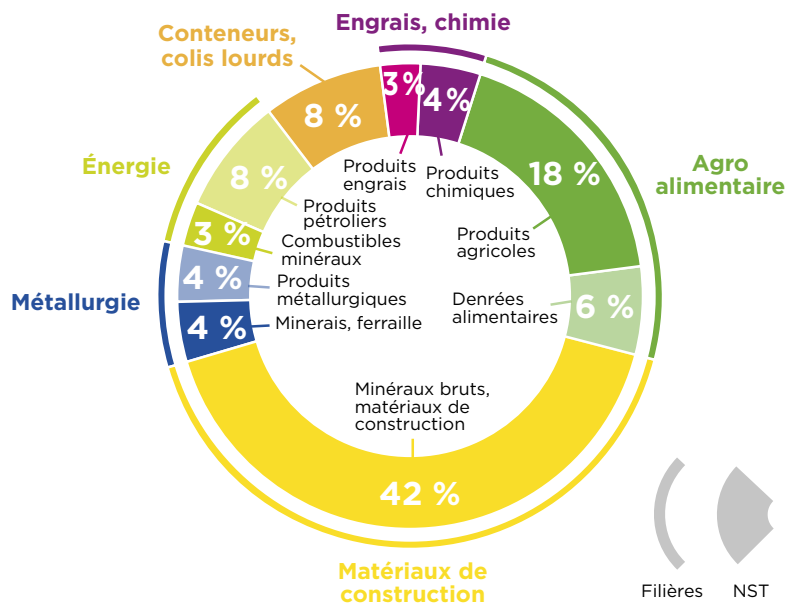
À signaler, la hausse de trafic enregistrée aux écluses de Gamsheim, où le tonnage chargé et déclaré par les bateaux a progressé de 4%.

La bonne tenue de la filière des matériaux de construction (+ 15%) mais aussi des filières métallurgique (+ 13,4%), engrais/chimie (+ 11,8%) et conteneurs (+ 5,2%) compense le déficit de la filière agroalimentaire (- 16,8% en tonnes), pénalisée par la crise céréalière conjoncturelle.

LES TRAFICS PAR FILIÈRE

En 2016, l'activité a été marquée par la croissance de la filière des matériaux de construction liée à la reprise progressive du secteur du BTP. Après deux années difficiles, les bons résultats du trafic de produits chimiques laissent entrevoir une relance du secteur.

RÉPARTITION DES TRAFICS FLUVIAUX PAR TYPES DE MARCHANDISE (EN TONNES)

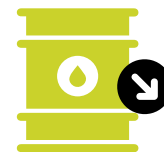


LES VARIATIONS PAR FILIÈRE ENTRE 2015 ET 2016 EN T-KM



AGRICOLE

- 19 %



ÉNERGIE

- 13,6 %



MÉTALLURGIE

- 10,4 %



MATÉRIAUX DE
CONSTRUCTION

+ 4 %



ENGRAIS,
CHIMIE

- 0,5 %



CONTENEURS,
COLIS LOURDS

- 6,2 %



ZOOM SUR...

Filière bois : un marché en pleine expansion

En 2016, les flux relatifs à la filière bois ont crû de 11,4%, soit 2,7 millions de t-km correspondant à 111 000 tonnes de bois transportées. Le volume est certes moins important que celui observé dans d'autres catégories de marchandises, mais **la filière a vu son trafic**

multiplié par sept au cours des dix dernières années.

Cette augmentation devrait s'intensifier dans les prochaines années, alimentée par les nombreux projets liés à la biomasse par combustion. C'est le cas dans les bassins de la Seine et du Rhône, qui verront

en 2017 la mise en service de centrales aux objectifs ambitieux. L'enjeu logistique associé au report modal sera déterminant. Il conditionnera la capacité du fluvial à répondre au développement de la biomasse en termes de coûts mais aussi de qualité de service.

ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR FILIÈRE ET PAR NST

	Tonnages		Prestations	
	Milliers de tonnes	Évolution 2016/2015	Millions de t-km	Évolution 2016/2015
Filière agricole (NST 0 + 1)	12 732,6	- 13,6%	2 046,2	- 19,0%
> 0 • Produits agricoles	9 726,4	- 16,9%	1 658,6	- 21,1%
> 1 • Denrées alimentaires, fourrages	3 006,2	- 0,7%	387,6	- 8,8%
Filière énergie (NST 2 + 3)	5 903,0	- 12,9%	736,9	- 13,6%
> 2 • Combustibles minéraux	1 429,4	- 18,8%	213,2	- 23,1%
> 3 • Produits pétroliers	4 473,6	- 10,9%	523,7	- 9,0%
Filière métallurgie (NST 4 + 5)	3 955,2	- 9,6%	597,6	- 10,4%
> 4 • Minerais, déchets pour la métallurgie	1 853,6	- 19,8%	216,6	- 26,4%
> 5 • Produits métallurgiques	2 101,6	1,9%	381,0	2,2%
Filière matériaux de construction (NST 6)	21 924,2	14,7%	2 146,4	4,0%
> 6a • Minéraux bruts, mat. de construction	21 801,9	15,2%	2 110,2	5,4%
> 6b • Sel	122,3	- 36,5%	36,2	- 39,8%
Filière engrais/chimie (NST 7 + 8)	3 731,1	- 2,6%	568,6	- 0,5%
> 7 • Engrais	1 495,7	- 12,7%	234,6	- 1,7%
> 8 • Produits chimiques	2 235,4	5,6%	334,0	0,4%
Filière conteneurs, colis lourds, automobile (NST 9)	4 480,3	- 0,1%	734,0	- 6,2%
Total	52 726,4	- 1,1%	6 829,7	- 8,5%

LE SAVIEZ-VOUS ?

LA NST (Nomenclature statistique des transports)

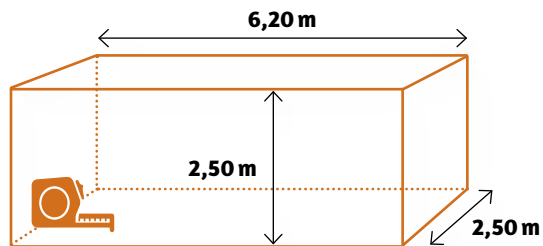
est la nomenclature officielle européenne codifiant la marchandise transportée. Elle regroupe les marchandises selon leur filière et la nature du transport qu'elles nécessitent.

LES TRAFICS CONTENEURISÉS

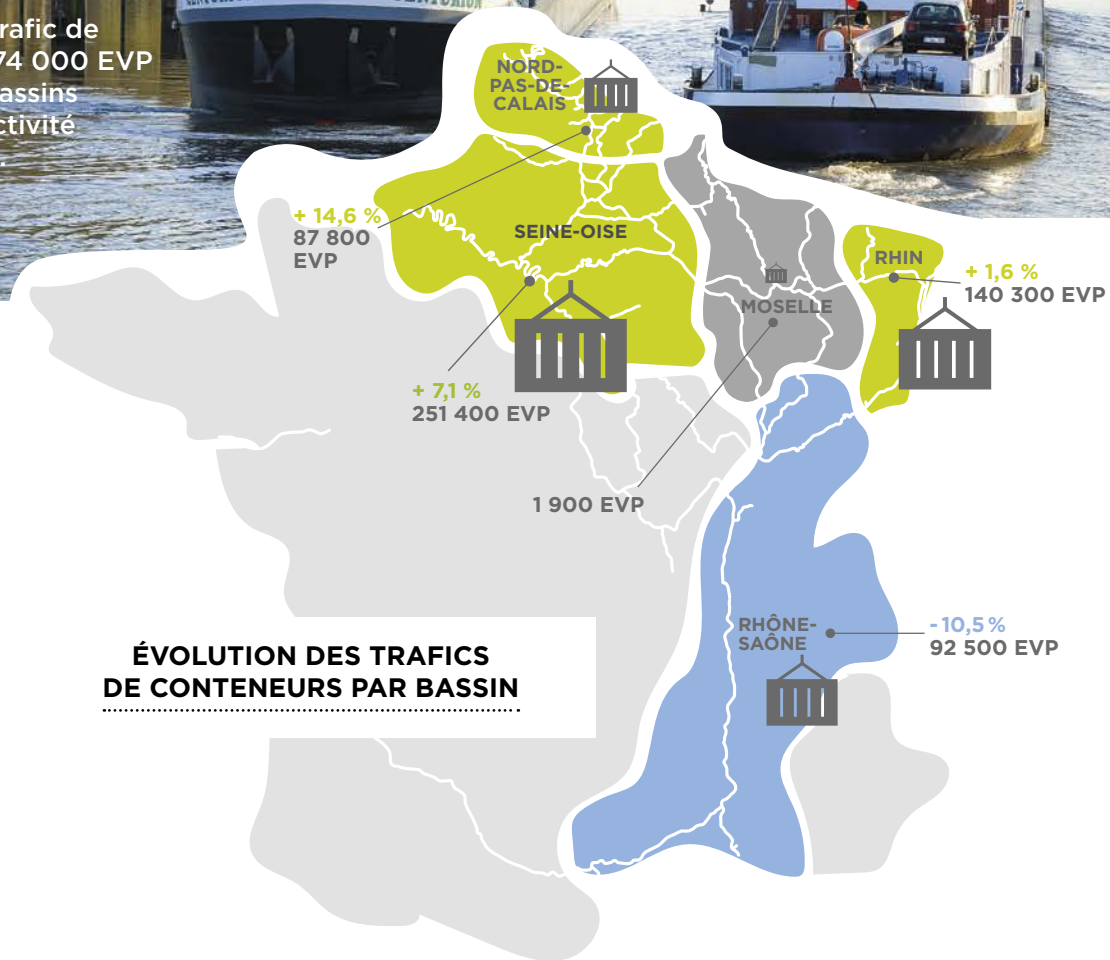
En hausse de 2,6 % par rapport à 2015, le trafic de conteneurs sur le réseau national atteint 574 000 EVP en 2016. Ce dynamisme est porté par les bassins Nord-Pas-de-Calais et Seine-Oise, dont l'activité a progressé respectivement de 15 % et 7 %.

LE SAVIEZ-VOUS ?

L'EVP (équivalent vingt pieds) est l'unité de mesure de conteneurs la plus usuellement utilisée, qui correspond à une boîte de 20 pieds, soit 6,20 m x 2,50 m x 2,50 m.

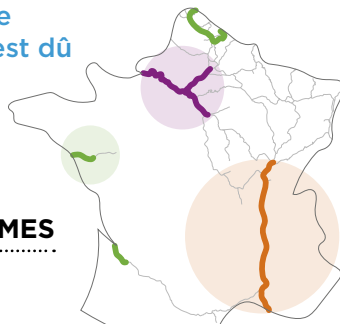


ÉVOLUTION DES TRAFICS DE CONTENEURS PAR BASSIN



LES TRAFICS FLUVIO-MARITIMES

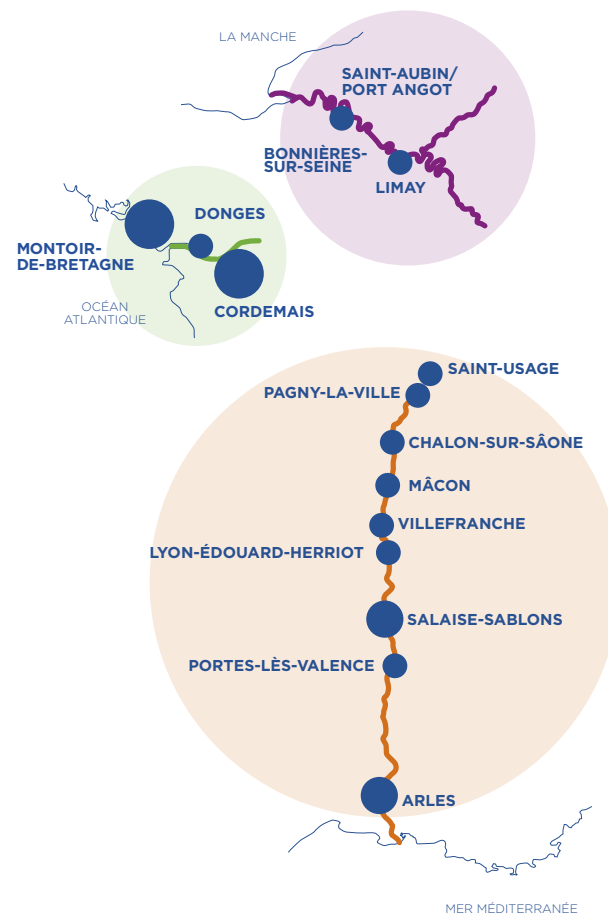
Malgré ses avantages logistiques et économiques, le fluvio-maritime affiche en 2016 une baisse de son activité de l'ordre de 14 %. Ce recul est dû principalement à la baisse du transport des minerais et déchets métallurgiques.



ÉVOLUTION DES TRAFICS FLUVIO-MARITIMES

Bassins	Milliers de tonnes	Évolution 2016/2015	Millions de t-km	Évolution 2016/2015
Seine-Oise	110,6	- 52,2%	23,7	- 49,9%
Rhône-Saône	593,9	- 11,8%	144,4	5,7%
Autres	268,5	- 75,5%	5,5	- 69,9%
Total	973,0	- 51,4%	173,6	- 14,2%

L'ACTIVITÉ DES PRINCIPAUX PORTS FLUVIO-MARITIMES



TRAFICS MANUTENTIONNÉS EN 2016 EN TONNES



LE SAVIEZ-VOUS ?

La navigation fluvio-maritime se définit comme celle d'un navire (unité inscrite au registre maritime) sur le réseau navigable intérieur. Ces trafics sont réalisés par des navires spécialement conçus à cet effet. D'un faible tirant d'eau et dimensionnés au gabarit du réseau navigable, ils peuvent charger jusqu'à 3 000 tonnes. Une navigation fluvio-maritime permet de relier deux ports de part et d'autre de la mer sans manutentions intermédiaires dans un port maritime.

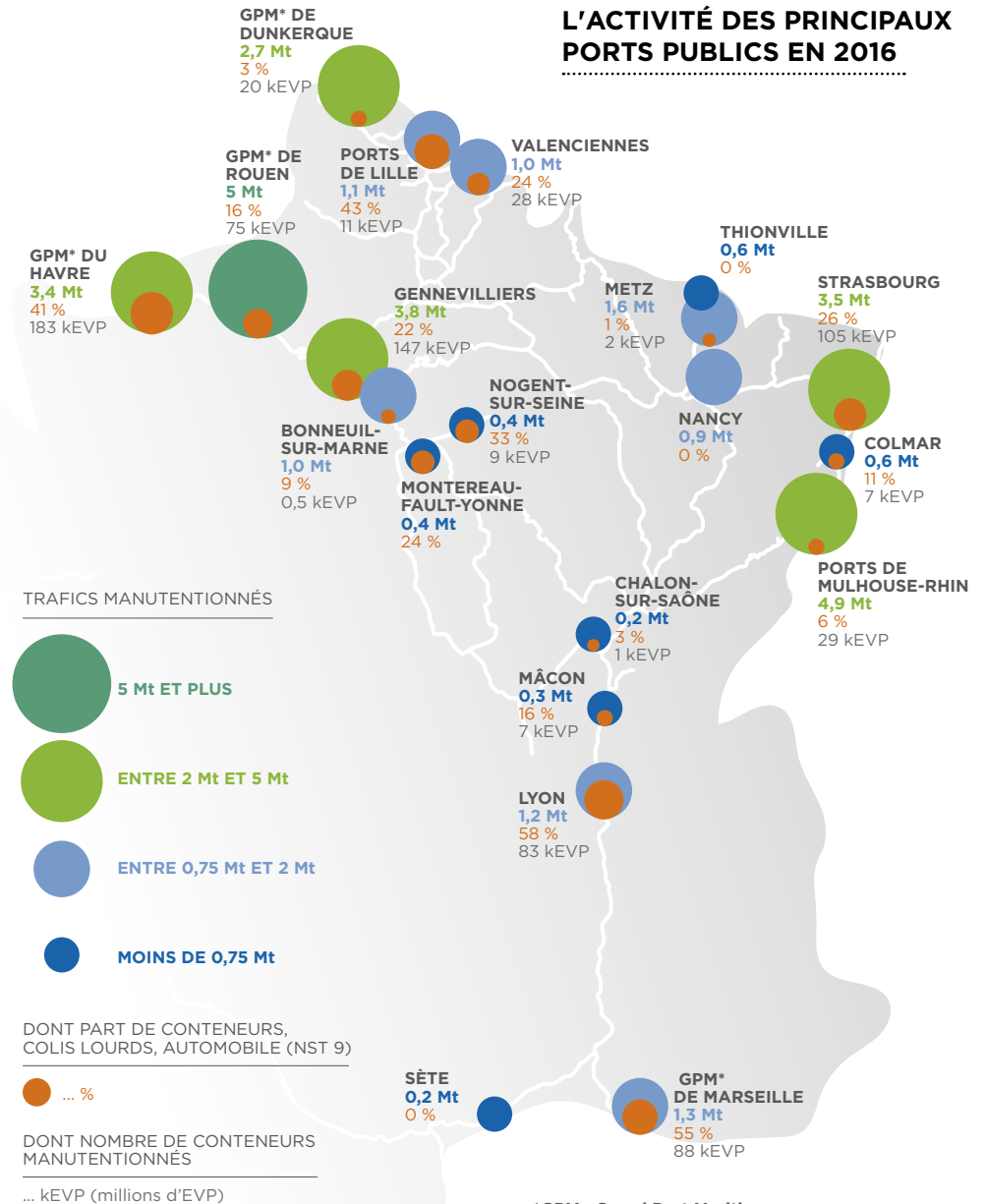
LES PORTS PUBLICS FLUVIAUX

Six ports publics ont manutentionné plus de 2 millions de tonnes de marchandises sur leurs terminaux vers le mode fluvial. Ils cumulent à eux seuls 23 millions de tonnes sur les 80 millions de tonnes traitées. Pour la première fois, en 2016, les sites du port de Valenciennes atteignent le million de tonnes manutentionnées.

LE SAVIEZ-VOUS ?

Un port public fluvial est une installation logistique implantée bord à voie d'eau et équipée pour effectuer de la manutention pour compte de tiers. Elle se compose généralement de quais, de terre-pleins voire d'entrepôts de stockage, et propose selon les sites une offre trimodale (route, fer, voie d'eau). Le port public s'oppose au port privé, dédié à un client unique.

L'ACTIVITÉ DES PRINCIPAUX PORTS PUBLICS EN 2016



L'ACTIVITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

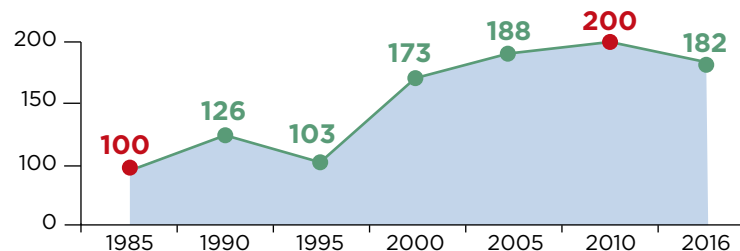
En 2016, la flotte fluviale française* est composée de 1 089 bateaux, dont la capacité moyenne de transport continue sa croissance pour dépasser les 1 000 tonnes.

* Sont considérés uniquement les barges et les bateaux automoteurs battant pavillon français ou en cours de francisation.

ÉTAT DES LIEUX ET ACTIVITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE

	Nombre d'unités	Milliers de tpl	Évolution tpl 2016/2015
1 500 t et plus	227	555,1	- 3,8 %
de 1 000 t à 1 499 t	128	159,2	- 3,8 %
de 400 t à 999 t	397	259,3	- 3,4 %
moins de 400 t	337	125,3	- 12,0 %
Total flotte fluviale	1 089	1 098,9	- 4,7 %
dont part de vrac sec	95 %	91 %	- 4,8 %
dont part de vrac liquide	5 %	9 %	- 3,6 %

INDICE DE PRODUCTIVITÉ MOYENNE DES BATEAUX FRANÇAIS (BASE 100 EN 1985)



LE SAVIEZ-VOUS ?

Le tonnage de port en lourd (tpl) est le poids maximal autorisé, exprimé en tonnes, qu'un bateau peut transporter d'après les documents de bord.

Le vrac sec est la marchandise non liquide, non conditionnée, transportée directement dans la cale du bateau. Sont considérés comme vrac sec les céréales, le charbon, le sable, etc.

Le vrac liquide est la marchandise liquide non conditionnée, transportée directement dans la cale du bateau-citerne. Sont considérés comme vrac liquide les hydrocarbures, les huiles, etc.

La productivité des bateaux est l'indicateur reflétant le trafic réalisé par un bateau au regard de sa capacité maximale théorique.



Voies navigables de France

175, rue Ludovic-Boutleux - CS 30820

62408 Béthune Cedex

Tél. : 03 21 63 24 24

www.vnf.fr

 www.facebook.com/vnf.fr

 [vnf_officiel](https://twitter.com/vnf_officiel)

Direction du Développement

Division Ports, Études et Stratégies

Courriel : division-ports-etudes-statistiques@vnf.fr