

# Le transport de fret est omniprésent dans la Vallée de la Seine, notamment sur la route et le fleuve

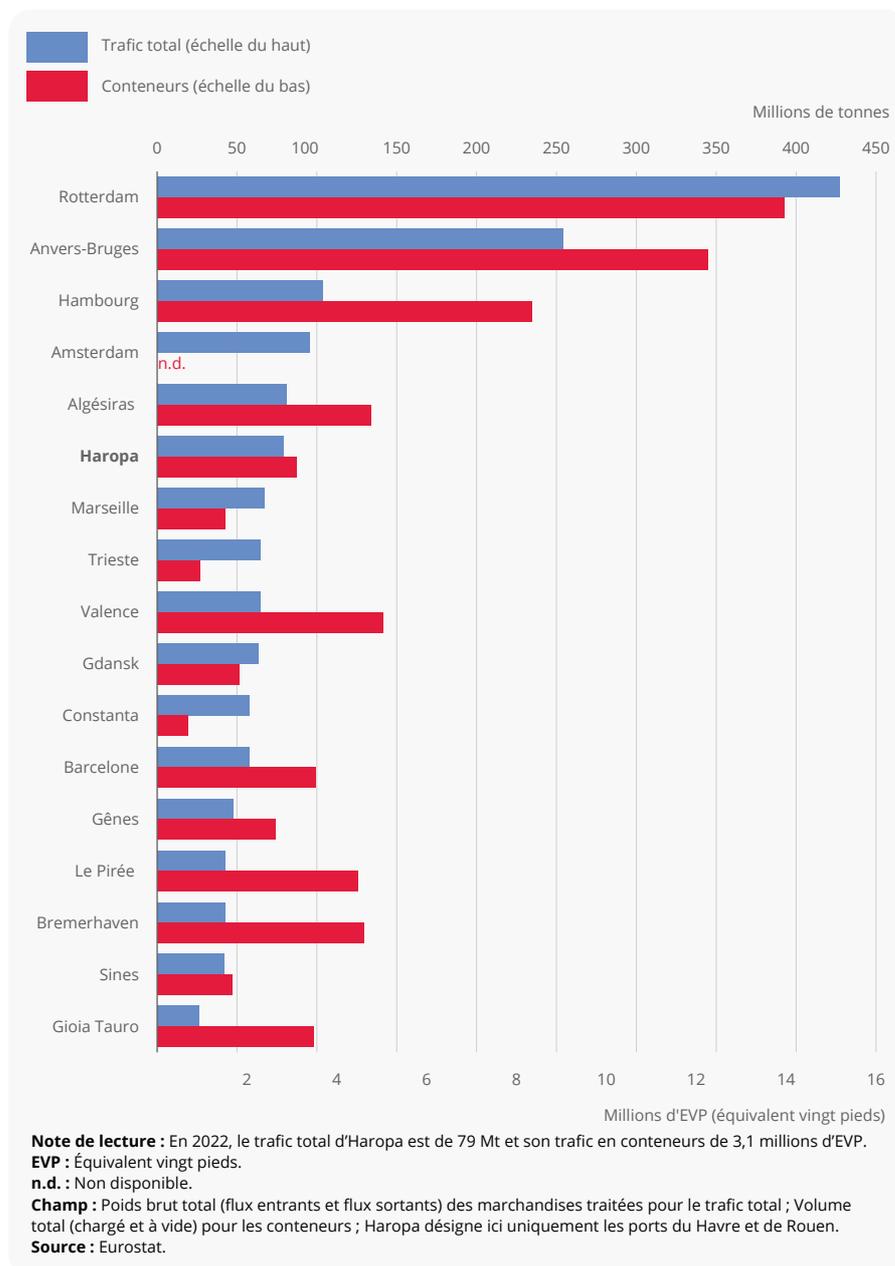
La Vallée de la Seine dispose, au Havre, du premier port de France pour les conteneurs et, à Rouen, du premier port d'Europe pour les céréales. Combinés à l'ensemble portuaire fluvial de Paris, ils constituent Haropa Port, premier port de France et sixième port européen pour le fret. Structurant l'espace logistique de la vallée, les infrastructures routières et fluviales voient passer le trafic de marchandises parmi les plus importants de France, spécialement entre la Normandie et l'Île-de-France. Le trafic ferroviaire est sensiblement en retrait sur le territoire, tandis que l'aéroport de Paris Charles-de-Gaulle est le principal aéroport de fret français.

## Haropa Port, premier port de fret en France et sixième port européen

Les ports du Havre, de Rouen et de Paris font partie depuis le 1<sup>er</sup> juin 2021 d'Haropa Port, un établissement public de l'État qui leur assure une gouvernance commune. Avec un trafic de marchandises de 79 millions de tonnes en 2022 ► **figure 13**, cet ensemble portuaire constitue le premier port français et le sixième port européen en termes de tonnage le plaçant juste derrière Amsterdam et Algésiras (96 et 81 millions de tonnes) et devant Marseille (67 millions de tonnes). Les trois ports offrent des profils complémentaires du point de vue logistique. Le port maritime du Havre permet à Haropa de figurer au premier rang des ports français pour les conteneurs, avec 3,1 millions d'équivalents vingt pieds (EVP) en 2022, et à celui de 10<sup>e</sup> port européen. Le port maritime de Rouen, historiquement spécialisé dans le transport de céréales, fait de Haropa le premier port exportateur de céréales en Europe de l'Ouest. Au cœur du bassin parisien, le port de Paris est largement accessible par la voie fluviale et offre un débouché important pour l'ensemble des marchandises.

Comme pour la plupart des grands ports français, à l'exception de celui de Dunkerque, le trafic total de Haropa a diminué au cours de la décennie passée ► **figure 14**. La crise sanitaire a provoqué une rupture particulièrement marquée en 2020, compensée en grande partie par une forte reprise en 2021, sauf pour le port de Calais et le port de Nantes-Saint-Nazaire qui a vu la baisse s'accélérer, la reprise n'ayant eu lieu qu'en 2022. Haropa a été particulièrement impacté, son trafic ayant été réduit de 16 % en 2020 avant une reprise de 12 % l'année suivante.

► 13. Trafic de marchandises des premiers ports de l'Union européenne en 2022



La baisse générale du trafic maritime de Haropa est principalement l'effet de la diminution du trafic de vracs liquides

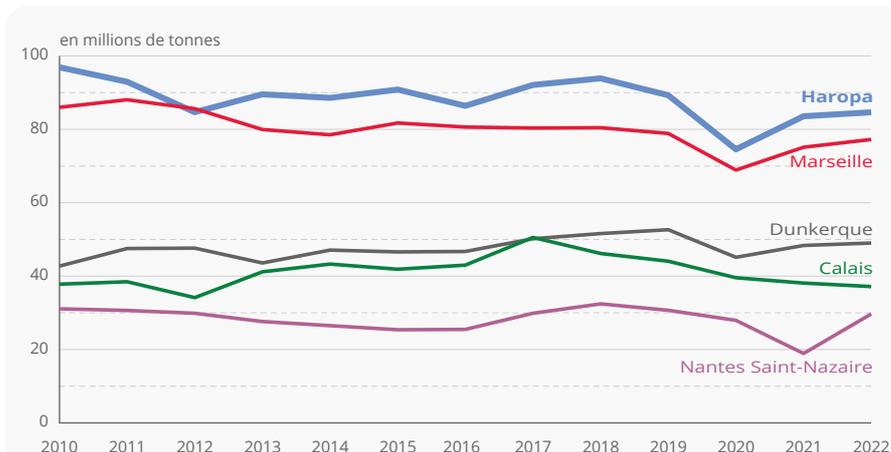
► **figure 15**. En grande partie constitués de produits pétroliers, ceux-ci sont en effet passés de 55 millions de tonnes en 2010 à 40 millions de tonnes en 2022 (-27 %). L'effet de la crise sanitaire a été particulièrement marqué pour ces produits, avec une baisse de 21 % entre 2019 et 2020 et une reprise très lente en 2021 et 2022. La diminution du trafic de vracs solides est restée plus mesurée sur la décennie (-8 %) et a même connu une reprise importante depuis 2017 (+28 %). Le tonnage concerné reste toutefois bien inférieur à celui des vracs liquides (14 millions de tonnes en 2022). Bien qu'ayant été fortement impacté par la crise de la Covid (-15 %), le trafic de conteneurs a largement compensé cet épisode avec une hausse de près de 29 % l'année suivante et une progression de 25 % sur la période 2010-2022.

Ports de Normandie, qui regroupe les ports de Caen-Ouistreham, Cherbourg et Dieppe, a vu le trafic de ses ports dépasser son niveau d'avant-crise sanitaire en 2022 (+8 % par rapport à 2019). Cette hausse s'explique principalement par la reprise du marché avec le Royaume-Uni, assez lourdement freiné par la pandémie, et par le surstockage survenu en 2020. Avec 7 millions de tonnes, Ports de Normandie représente ainsi un peu moins de 10 % du trafic maritime de marchandises en Normandie.

### D'importants flux de marchandises, principalement sur la route et sur la Seine

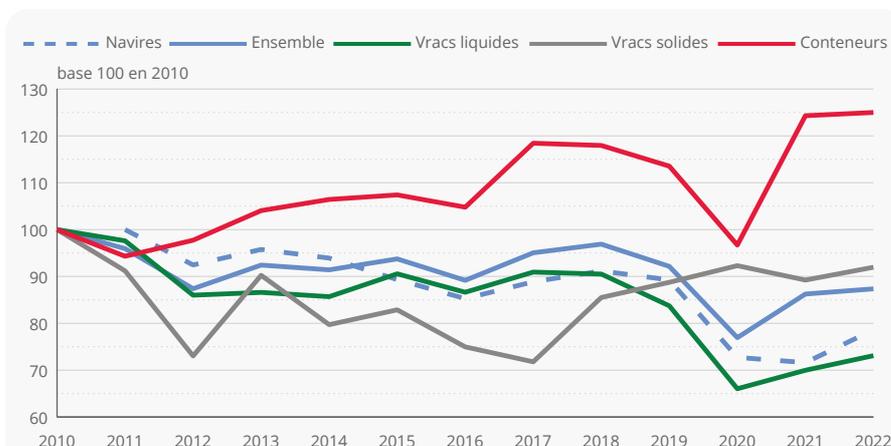
En 2022, plus de 350 millions de tonnes de marchandises ont circulé sur route dans la Vallée de la Seine ► **figure 16**. Plus de la moitié de ces flux (57 %) sont internes au territoire (ils ont pour origine et pour destination un point situé en Normandie ou en Île-de-France). Les flux entrants représentent un peu moins d'un quart du trafic (23 %) et sont légèrement supérieurs aux flux sortants qui en constituent un cinquième (20 %). Prises séparément les régions Île-de-France et Normandie présentent quelques différences dans la répartition. Les flux internes y sont légèrement plus faibles (52 % et 53 %), alors que la part des flux entrants distingue l'Île-de-France (27 %) et celle des flux sortants la Normandie (24 %). L'origine des flux entrants pour la Vallée de la Seine est, pour plus des trois quarts, métropolitaine, en particulier les Hauts-de-France, le Centre-Val de Loire, le Grand Est ou les Pays de la Loire ► **figure 17**. Les flux issus de l'étranger proviennent principalement de Belgique, d'Allemagne ou d'Espagne. Les

### ► 14. Évolution du trafic de marchandises des cinq plus grands ports français



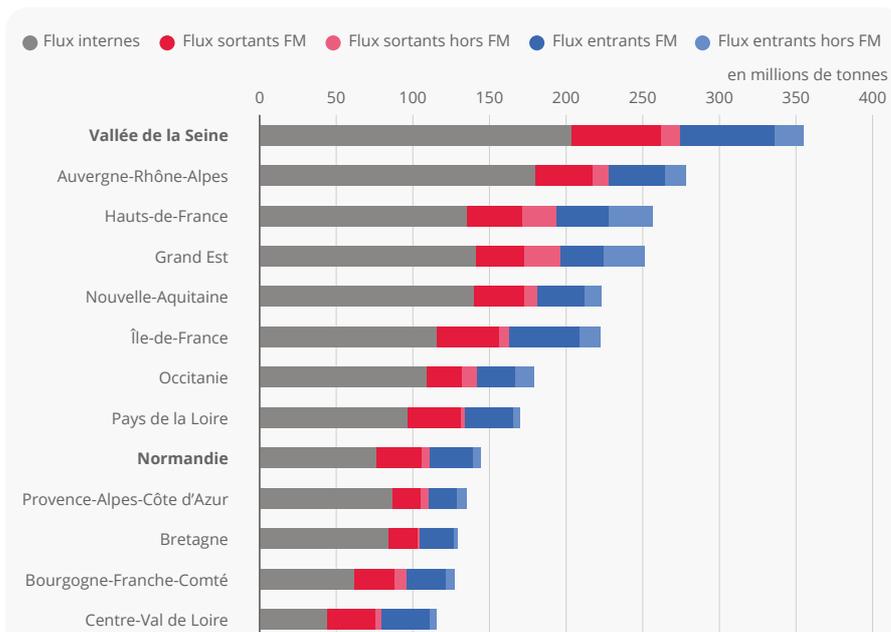
**Champ :** Grands ports maritimes (GPM) de métropole et port de Calais ; Poids brut total (flux entrants et flux sortants) des marchandises traitées.  
**Source :** SDES.

### ► 15. Évolution du trafic maritime de Haropa, par type de marchandises



**Note :** Données de base en tonnes sauf pour les conteneurs (EVP) et les navires.  
**Champ :** Marchandises traitées par les ports de Haropa.  
**Source :** SDES.

### ► 16. Flux routier de marchandises par région métropolitaine hors Corse en 2022



**Note :** FM : France métropolitaine.  
**Champ :** Transports routiers nationaux et internationaux.  
**Sources :** Eurostat ; SDES, enquêtes TRM.

flux sortants de la Vallée de la Seine ont pour principales destinations ces mêmes régions métropolitaines et ces mêmes pays, les flux à destination de l'étranger étant toutefois nettement inférieurs aux entrants.

La route reste, de loin, le principal mode de transport des marchandises dans la Vallée de la Seine, même si le mode fluvial y est également particulièrement développé. Avec près de 2 700 millions de tonnes-kilomètres en 2022, près de 43 % du transport fluvial métropolitain de marchandises s'effectue sur le bassin fluvial de la Seine. Le bassin Rhône – Basse Saône, deuxième bassin français pour le transport de marchandises, représente moins de 16 % du trafic. La baisse du trafic fluvial touche les six principaux bassins en France, avec plus d'un quart de trafic en moins en moyenne depuis 2010 ► **figure 18**. Cela est notamment dû à une diminution notable du linéaire de voies navigables fréquentées qui est passé de 5 800 km en 2005 à 5 000 km en 2020. Pour le bassin de la Seine, la baisse de trafic est cependant plus modérée (13 % depuis 2010). Situées sur cet axe majeur, les régions Normandie et Île-de-France présentent ainsi les plus gros trafics de fret fluvial de France métropolitaine ► **figure 19**, dont une partie résulte d'ailleurs des échanges entre ces deux territoires. La Normandie se caractérise par une faible part de trafics internes et une proportion de flux entrants parmi les plus hautes de France (62 %). L'Île-de-France présente, quant à elle, une majorité de flux sortants.

La quantité de fret transportée par le mode aérien est très faible. Autour de 2 millions de tonnes de fret sont embarqués et débarqués en moyenne chaque année sur les aéroports de France métropolitaine, à l'exception de l'année 2020 qui a vu le trafic baisser de manière importante ► **figure 20**. Les aéroports de Paris concentrent l'essentiel de ce trafic, Charles-de-Gaulle en recueillant à lui seul plus des quatre cinquièmes (83 %) en 2022. L'aéroport d'Orly reste le deuxième aéroport métropolitain, même si son trafic a très sensiblement diminué au cours de la dernière décennie et se situe désormais au même niveau que celui de Bâle Mulhouse (3 %).

Le fret ferroviaire représente environ 90 millions de tonnes en France métropolitaine en 2022, contre près de

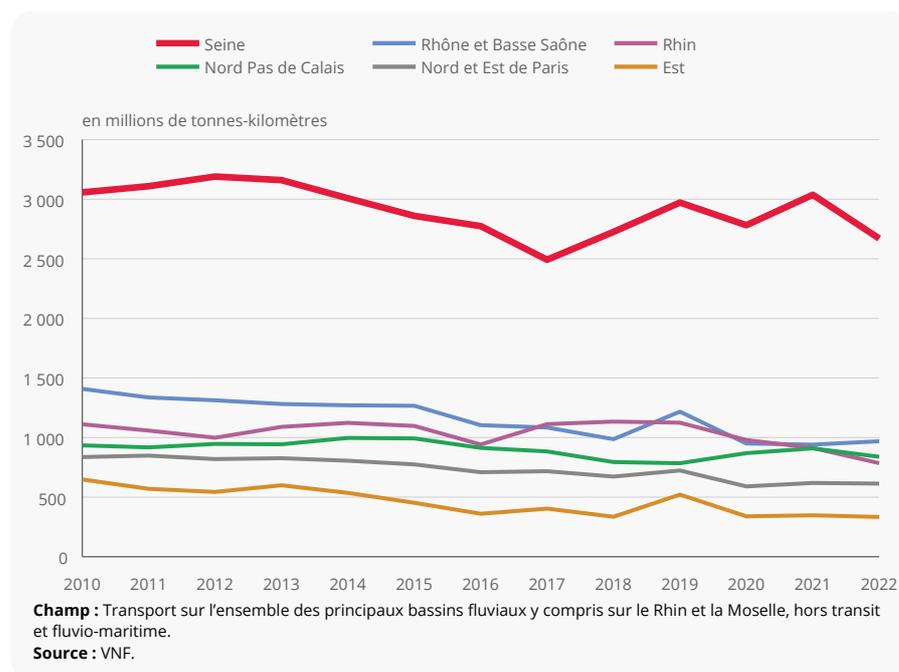
## ► 17. Transport routier de marchandises : origine et destination des flux externes pour la Vallée de la Seine en 2022

(en Mt)

Zone géographique	de ... vers la Vallée de la Seine	de la Vallée de la Seine vers...	Total
<b>France métropolitaine</b>	<b>62,0</b>	<b>58,5</b>	<b>120,6</b>
Hauts-de-France	17,1	16,3	33,4
Centre-Val de Loire	11,3	10,9	22,2
Grand Est	8,3	6,8	15,2
Pays de la Loire	7,5	6,8	14,4
Bretagne	5,0	5,2	10,2
Bourgogne-Franche-Comté	4,0	3,8	7,8
Auvergne-Rhône-Alpes	3,6	3,2	6,8
Nouvelle-Aquitaine	3,2	3,1	6,3
Occitanie	1,2	1,3	2,4
Provence-Alpes-Côte d'Azur	0,9	1,1	2,0
Corse	0,0	0,0	0,0
<b>Autres</b>	<b>19,0</b>	<b>11,5</b>	<b>30,4</b>
Belgique	4,6	3,9	8,5
Allemagne	3,6	2,2	5,8
Espagne	2,4	1,5	3,9
Pays-Bas	2,5	1,1	3,6
Italie	1,6	0,7	2,4
Grande-Bretagne	0,4	0,7	1,1
Tchéquie	0,3	0,3	0,6
Hongrie	0,1	0,1	0,2
Autres pays étrangers et DOM	<b>3,4</b>	<b>1,0</b>	<b>4,4</b>
<b>Total</b>	<b>81,0</b>	<b>70,0</b>	<b>151,0</b>

**Champ** : Transports routiers nationaux et internationaux.  
**Sources** : Eurostat ; SDES, enquêtes TRM.

## ► 18. Évolution du transport fluvial de marchandises pour les principaux bassins fluviaux



210 millions de tonnes en 1980, même si les trafics se sont stabilisés au cours de la dernière décennie grâce, notamment, au développement du transport combiné. Dans la Vallée de la Seine, le trafic ferroviaire est concentré vers l'Île-de-France ► **figure 21**, à un niveau toutefois

modeste compte-tenu de l'importance économique et démographique de la région. En Normandie, le trafic ferroviaire apparaît relativement équilibré entre flux sortants, entrants et internes, mais il reste assez faible, malgré la présence des infrastructures portuaires. ●

## ► 19. Transport fluvial de marchandises par région métropolitaine en 2022

(en millions de tonnes-kilomètres)

Région	Flux total	Flux interne	Flux entrant	Flux sortant
<b>Île-de-France</b>	<b>2 829</b>	<b>446</b>	<b>1 023</b>	<b>1 360</b>
<b>Normandie</b>	<b>2 108</b>	<b>48</b>	<b>1 311</b>	<b>750</b>
Grand Est	1 465	79	521	864
Hauts-de-France	1 143	235	388	520
Provence-Alpes-Côte d'Azur	966	13	441	512
Auvergne-Rhône-Alpes	676	24	444	208
Bourgogne-Franche-Comté	362	3	96	262
Occitanie	51	2	20	29
Centre-Val de Loire	1	0	0	1
Nouvelle-Aquitaine	0	0	0	0

**Champ** : Y compris transit, y compris fluvio-maritime.

**Sources** : VNF ; calculs SDES.

## ► 20. Trafic aérien de fret sur les aéroports français de 2014 à 2022

(en milliers de tonnes)

Aéroport	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Paris</b>	<b>1 950</b>	<b>1 976</b>	<b>2 050</b>	<b>2 079</b>	<b>2 055</b>	<b>1 985</b>	<b>1 657</b>	<b>2 006</b>	<b>1 881</b>
Paris Charles-de-Gaulle	1 845	1 861	1 952	1 987	1 969	1 897	1 601	1 933	1 814
Paris Orly	104	115	98	92	87	87	56	74	67
<b>Province</b>	<b>289</b>	<b>294</b>	<b>323</b>	<b>355</b>	<b>328</b>	<b>322</b>	<b>279</b>	<b>311</b>	<b>299</b>
Bâle Mulhouse	42	49	55	64	63	61	63	73	66
Lyon Saint-Exupéry	46	49	53	52	54	54	43	46	52
Autres aéroports de province	201	197	216	239	211	206	172	192	181
<b>France métropolitaine</b>	<b>2 238</b>	<b>2 270</b>	<b>2 373</b>	<b>2 434</b>	<b>2 384</b>	<b>2 306</b>	<b>1 936</b>	<b>2 317</b>	<b>2 180</b>

**Note** : Les tonnes transportées sur un vol national à l'intérieur du périmètre défini sont comptées deux fois.

**Champ** : Trafics embarqués et débarqués, transit non compris. Les trafics de l'aéroport binational de Bâle-Mulhouse sont tous comptés.

**Source** : Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

## ► 21. Transport ferroviaire de marchandises par région métropolitaine en 2022

(en millions de tonnes)

Zone géographique	Flux entrants et internes	dont flux entrants	Flux sortants et internes	dont flux sortants	Flux internes
Grand Est	14,2	9,2	16,5	11,4	5,0
Hauts-de-France	10,4	6,8	13,6	10,0	3,6
<b>Vallée de la Seine</b>	<b>11,7</b>	<b>n.d.</b>	<b>5,1</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>
<b>Île-de-France</b>	<b>9,8</b>	<b>n.d.</b>	<b>2,8</b>	<b>n.d.</b>	<b>n.d.</b>
Provence-Alpes-Côte d'Azur	5,2	3,8	8,8	7,4	1,4
Auvergne-Rhône-Alpes	7,3	5,5	6,3	4,6	1,8
Occitanie	5,7	4,2	4,9	3,4	1,5
Nouvelle-Aquitaine	4,2	2,7	4,7	3,2	1,5
Bourgogne-Franche-Comté	3,5	2,7	3,3	2,5	0,8
Centre-Val de Loire	1,1	n.d.	3,2	n.d.	n.d.
<b>Normandie</b>	<b>1,9</b>	<b>1,2</b>	<b>2,2</b>	<b>1,6</b>	<b>0,7</b>
Pays de la Loire	1,3	n.d.	1,5	n.d.	n.d.
Bretagne	1,0	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.

**Note** : n.d. : non diffusable.

**Champ** : Hors Corse.

**Source** : SDES.