

# LES CHIFFRES DU TRANSPORT FLUVIAL EN 2018



## 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 en mesure de 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

## « Le trafic fluvial est stable malgré des phénomènes climatiques exceptionnels. »

Malgré des aléas climatiques et hydrauliques majeurs, le trafic fluvial affiche une relative stabilité dans laquelle certains dynamismes forts apparaissent, tant au sein des filières que des bassins.

L'activité, portée par la filière des matériaux de construction mais surtout par la filière agroalimentaire (+ 13,9 % en t-km), atteint un niveau quasi-similaire à 2017 (- 1,7 % en tonnes et - 0,5 % en t-km). Le rebond important du trafic agroalimentaire est un bon signe pour le mode fluvial qui accompagne depuis longtemps la croissance du secteur et reste un moteur important de sa compétitivité, notamment à l'export. Pour ce faire, Voies navigables de France continuera à attirer des installations industrielles et de stockage au bord de ses voies d'eau.

Le trafic intérieur de marchandises a connu une croissance soutenue en 2018 (+ 5,9 % en t-km et + 5,2 % en tonnes) grâce au dynamisme des bassins Seine-Oise et Rhône- Saône qui bénéficient de la reprise des trafics céréaliers malgré des crues importantes. Le réseau Nord tire également son épingle du jeu en enregistrant une progression importante, de + 4,5 % en tonnes transportées, portée par le trafic international et une croissance exceptionnelle dans le trafic de conteneurs, grâce à des opérateurs portuaires dynamiques et performants et une offre fluviale en fort développement.

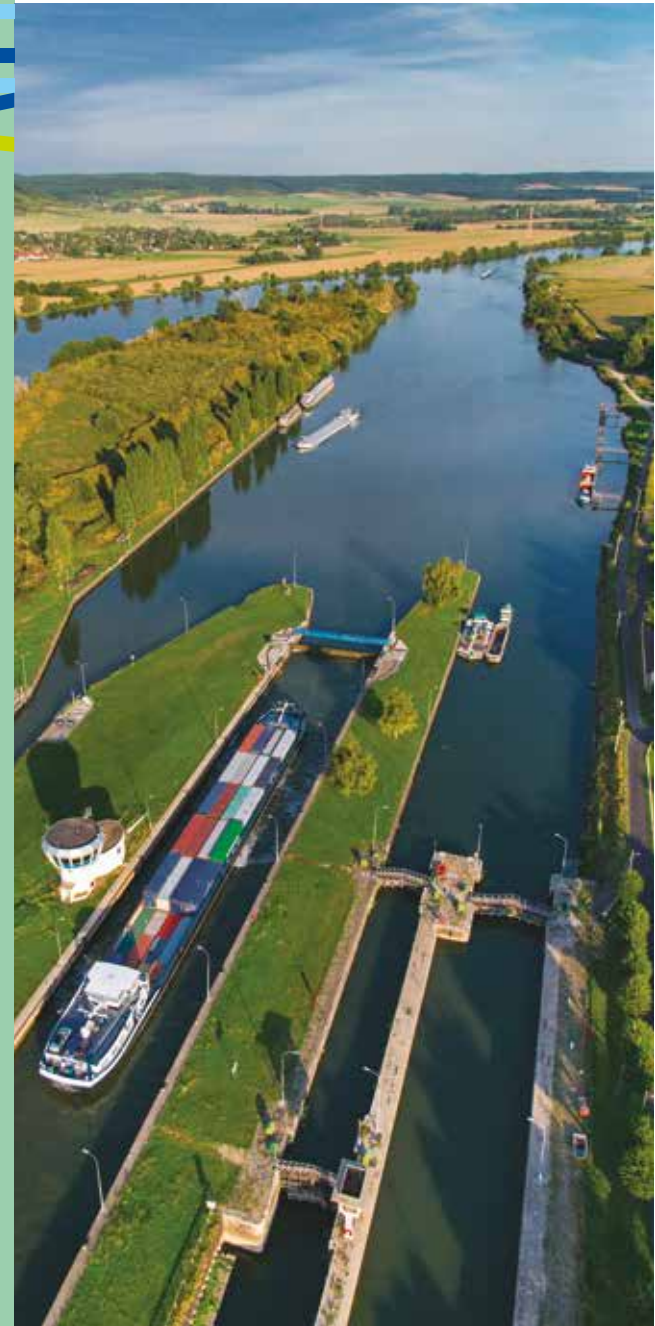
Le Rhin a, en revanche, connu un très long phénomène d'étiage sur sa partie

nord qui a largement perturbé la navigation sur les bassins rhénans et mosellans et ainsi pénalisé le trafic international. L'année 2018 met un peu plus en évidence le défi que représente, pour VNF et le secteur fluvial, l'apparition de plus en plus fréquente d'événements climatiques extrêmes. Ces derniers accentuent la pression sur les ouvrages, qu'il est urgent de régénérer, et incitent à revoir en profondeur les modalités d'exploitation pour minimiser les perturbations sur les acteurs économiques qui dépendent du réseau. Cet axe de travail est un élément structurant de l'action de VNF pour les prochaines années.

VNF continue parallèlement à accompagner les transporteurs et les logisticiens dans l'effort commercial nécessaire pour attirer davantage de chargeurs vers la voie d'eau. À ce titre, VNF soutient la constitution d'une interprofession fluviale qui permettra une meilleure collaboration des acteurs au sein de la filière et une dynamisation des démarches d'amélioration de la compétitivité du mode.

Nous espérons que cette plaquette répondra à vos attentes et vous donnera un éclairage utile sur l'activité du transport fluvial de marchandises. Nous vous rappelons l'entière disponibilité de nos équipes pour travailler avec vous à la concrétisation de vos projets de développement sur et autour de la voie d'eau.

**Thierry Guimbaud,**  
directeur général de VNF





## PANORAMA 2018 DU FRET FLUVIAL

En 2018, avec 51,7 millions de tonnes, le transport fluvial de marchandises affiche une baisse légère de 1,7 % par rapport à l'année précédente. En termes de prestations de transport, la tendance est plus stable, puisque l'activité enregistre une évolution de - 0,5 % pour atteindre 6,7 milliards de tonnes-kilomètres (t-km). Ces résultats sont marqués par le dynamisme de la filière agroalimentaire et de trois bassins, Seine-Oise, Rhône-Saône et Nord malgré les perturbations climatiques qui ont affecté l'activité.

### Une activité relativement stable marquée par la reprise des trafics agroalimentaires

Du fait de la persistance de conditions climatiques exceptionnelles qui ont fortement porté atteinte à l'activité, le trafic fluvial se stabilise.

Le maintien à haut niveau de la filière matériaux de construction (- 0,5 % en t-km) et la forte progression de la filière agroalimentaire (+ 13,9 % en t-km), qui se redresse après deux années difficiles, parviennent à compenser une conjoncture plus difficile des autres filières.

### Un dynamisme fort sur trois bassins malgré les difficultés climatiques

Après un premier semestre marqué par des crues d'un niveau historique, l'activité sur le bassin Seine-Oise s'est relancée ce qui lui permet d'afficher une croissance de 3,8 % en tonnes et de 2,9 % en t-km. La filière des matériaux de construction, en progression constante (+ 1,9 % en t-km) grâce au chantier du Grand Paris, mais surtout la filière agroalimentaire (+ 19,3 % en t-km), portée par la reprise des trafics céréaliers, contribuent à la dynamique positive du bassin.

La tendance est similaire sur le bassin Rhône-Saône, qui après un premier

semestre difficile, enregistre des progressions élevées de 7,8 % en tonnes et de 5,2 % en t-km. La filière des minéraux bruts et matériaux de construction (+ 13,4 % en t-km) profitant notamment de la hausse de la demande en sel de déneigement et la filière agroalimentaire (+ 27,5 % en t-km) tirent leur épingle du jeu. À cela s'ajoute une hausse de la filière énergétique liée à l'augmentation des trafics de charbon (+ 21,0 % en tonnes et + 23,3 % en t-km) à destination de Vienne-Sud et de Lyon.

Sur le réseau Nord, l'activité est marquée par une augmentation des trafics en tonnes (+ 4,5 %) et une diminution en t-km (- 4,5 %). L'accroissement de la filière agroalimentaire (+ 18,8 % en tonnes) se réalisant sur de courtes distances, conjugué à la baisse des filières énergétique (- 12,1 %), minéraux bruts et matériaux de construction (- 11,3 %) qui se réalisent sur des distances plus élevées, explique ces tendances.

### Deux bassins déséquilibrés par un étiage exceptionnel et long sur le Rhin

Les basses eaux du Rhin ont contraint les bateaux à limiter leurs chargements dès juillet ce qui a lourdement pénalisé le trafic fluvial sur le bassin avec des baisses importantes de 17,9 % en tonnes et de 13,4 % en t-km. La quasi-totalité des filières est en recul. Au titre des diminutions les

plus considérables, les produits pétroliers (- 13,2 % en t-km), les minéraux bruts et matériaux de construction (- 14,7 %) et les produits chimiques (- 20,5 %).

Après un début prometteur en 2018 (+ 25,0 % en tonnes et + 7,4 % en t-km sur le 1<sup>er</sup> trimestre 2018), le bassin mosellan a également été impacté par les basses eaux. Dans ce contexte particulier, le trafic est en recul sur tous les produits, à l'exception des céréales qui ont, grâce à la situation favorable de début d'année, augmenté de 13,7 % en tonnes et 8,6 % en t-km.

## Une évolution contrastée des trafics conteneurs

Le transport de conteneurs s'établit à 553 000 EVP, soit une diminution de 6,1 % par rapport à l'année 2017. Le secteur a également fortement pâti des basses eaux sur le Rhin (- 34,8 %). Les trafics auraient progressé de 3,1 % abstraction faite de ce fleuve. Le bassin Seine-Oise reste stable avec un trafic qui atteint les 265 000 EVP. Les relations concernant les conteneurs maritimes parviennent à compenser les trafics de déchets et ceux de la desserte urbaine, impactés par les crues de début d'année. Le Rhône affiche une baisse légère de 2,8 % sur l'année liée à un recul d'activité sur la liaison Lyon Fos. En revanche, le Nord-Pas-de-Calais poursuit sa dynamique positive avec une augmentation de 16 % du fait de l'intensification des navettes fluviales sur son réseau.



# -1,7 %

C'EST L'ÉVOLUTION DU TRANSPORT FLUVIAL ENTRE 2017 ET 2018 (EN TONNES, HORS TRAFICS FLUVIO-MARITIMES ET TRANSIT RHÉNAN)



... Soit **52 Mt**  
DE MARCHANDISES TRANSPORTÉES  
SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS

# +12,5 %

C'EST LA HAUSSE DU TRAFIC GLOBAL ENREGISTRÉE POUR LA FILIÈRE AGRICOLE EN TONNES



# 12

PORTS ONT MANUTENTIONNÉ PLUS DE 1 MILLION DE TONNES EN 2018



# 553 000 EVP

TRANSPORTÉS SUR LE RÉSEAU FRANÇAIS



# 108 600 EVP

TRANSPORTÉS SUR LE RÉSEAU NORD-PAS-DE-CALAIS EN 2018, SOIT UNE ÉVOLUTION DE 16,0% PAR RAPPORT À 2017



# 262 km

C'EST LA DISTANCE PARCOURUE EN MOYENNE PAR LES PRODUITS AGRICOLES SUR LE BASSIN DE LA SEINE

# 2 000 km

DE RÉSEAU À GRAND GABARIT QUI ACCUEILLE L'ESSENTIEL DU TRANSPORT DE MARCHANDISES



# 227

BATEAUX FRANÇAIS DE PLUS DE 1 500 TONNES EN ACTIVITÉ

# 1,08 Mtpl

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

# ÉVOLUTION GÉNÉRALE DES FLUX

Après un 1<sup>er</sup> semestre encourageant (+ 5,3 % en tonnes et + 1,0 % en t-km), l'activité fluviale se stabilise au terme de l'année. Les trafics intérieurs augmentent significativement en 2018 en tonnes (+ 5,2 %) mais aussi en t-km (+ 5,9 %). À l'inverse, fortement impactés par les basses eaux sur le Rhin et la Moselle, les trafics internationaux régressent en tonnes avec - 18,6 % pour les importations et - 1,5 % pour les exportations.

## LES PRINCIPAUX TYPES DE FLUX EN 2018

	Millions de tonnes	Évolution 2018/2017	Millions de t-km	Évolution 2018/2017
Importations	9,0	-18,6%	1 038,0	-14,3%
Exportations	14,8	-1,5%	1 455,6	-6,0%
Trafics intérieurs	27,9	5,2%	4 197,7	5,9%
<b>Sous-total fluvial</b>	<b>51,7</b>	<b>-1,7%</b>	<b>6 691,3</b>	<b>-0,5%</b>
Fluvio-maritime	2,2	-18,8%	183,2	-10,7%
Transit rhénan	5,7	-28,8%	395,0	-33,7%
<b>Total</b>	<b>59,6</b>	<b>-5,9%</b>	<b>7 269,5</b>	<b>-3,4%</b>

## 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.

### 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

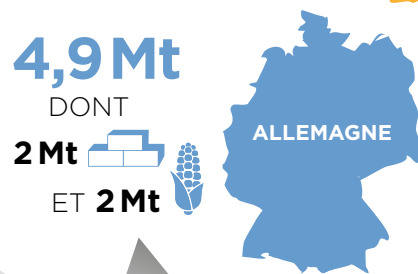
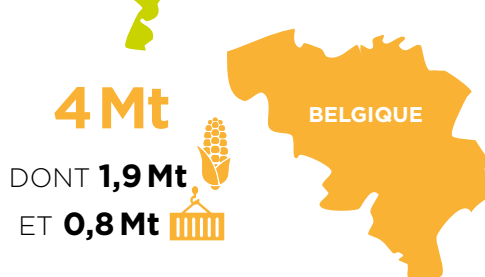
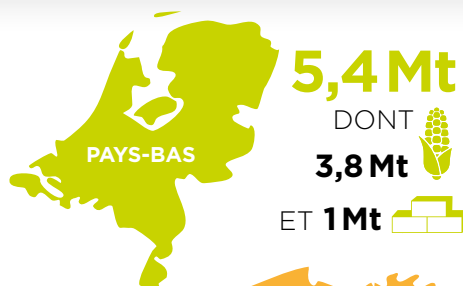
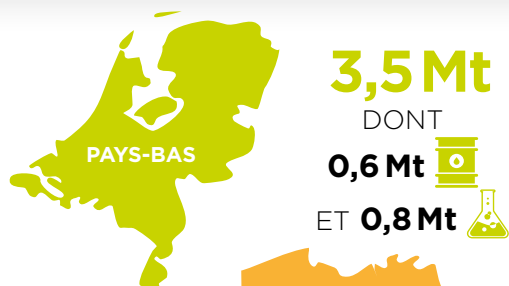
  
Produits agricoles  
et denrées alimentaires

  
Matériaux  
de construction

  
Produits  
pétroliers

  
Produits  
chimiques

  
Conteneurs  
et colis lourds



### ZOOM SUR...

## Forte augmentation du trafic intérieur au profit de la Seine

Dans un contexte climatique particulièrement dégradé, le trafic intérieur a néanmoins fortement augmenté sur l'exercice 2018, soit + 5,2 % en volume avec près de 28 millions de tonnes et + 5,9 % pour les prestations en t-km, avec 4,2 milliards de t-km. **Cette croissance a été portée pour l'essentiel par la filière agroalimentaire** (+ 33,4 % en tonnes et + 44,6 % en t-km) **mais également par les minéraux bruts et matériaux de construction** (+ 5,3 % en tonnes et + 2,8 % en t-km).

Cette embellie du trafic domestique a profité mécaniquement au bassin Rhône-Saône (la quasi-totalité des flux sont réalisés sur l'intérieur) et au bassin de la Seine (89 % des trafics). Concernant ce dernier, la filière agroalimentaire dopée par la reprise des trafics céréaliers (flux à destination des silos du port de Rouen) a progressé de près de 32 % en tonnes et de 45 % en t-km.

Pour les matériaux de construction, les chargements se situent toujours majoritairement sur l'Île-de-France (7,6 Mt) en augmentation de 3,2 % par rapport à 2017. Les transports fluviaux de la Région bénéficient notamment des chantiers du Grand Paris (transport de déblais). Pour le mode fluvial, la carrière de Marolles-sur-Seine reste la plus représentative de cette région (1,8 Mt) ainsi que celle de Bernières-sur-Seine (1,3 Mt) pour la Normandie avec 3,7 Mt (+ 6,4 %) et les carrières picardes avec 1,1 Mt (dont Rivecourt avec 0,5 Mt).

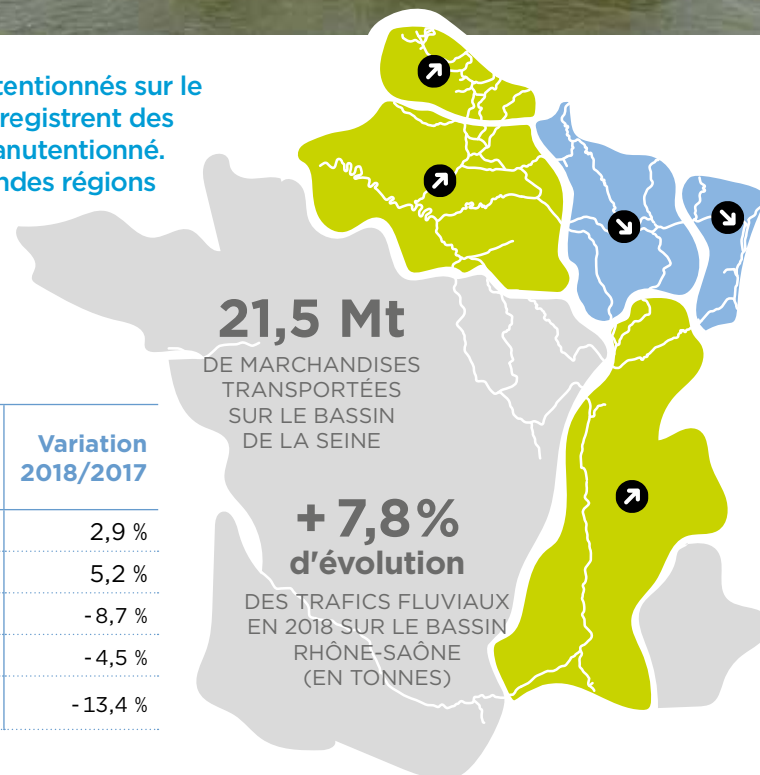
# LES TRAFICS PAR BASSIN FLUVIAL ET PAR RÉGION

En 2018, l'activité est marquée par une croissance des tonnages manutentionnés sur le bassin rhodanien, le Nord-Pas-de-Calais et le bassin de la Seine, qui enregistrent des augmentations respectives de 7,8 %, 4,5 % et 3,8 % de leur tonnage manutentionné. À signaler également, une progression de l'activité sur six des huit grandes régions concernées par le fret fluvial.

## ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN\*

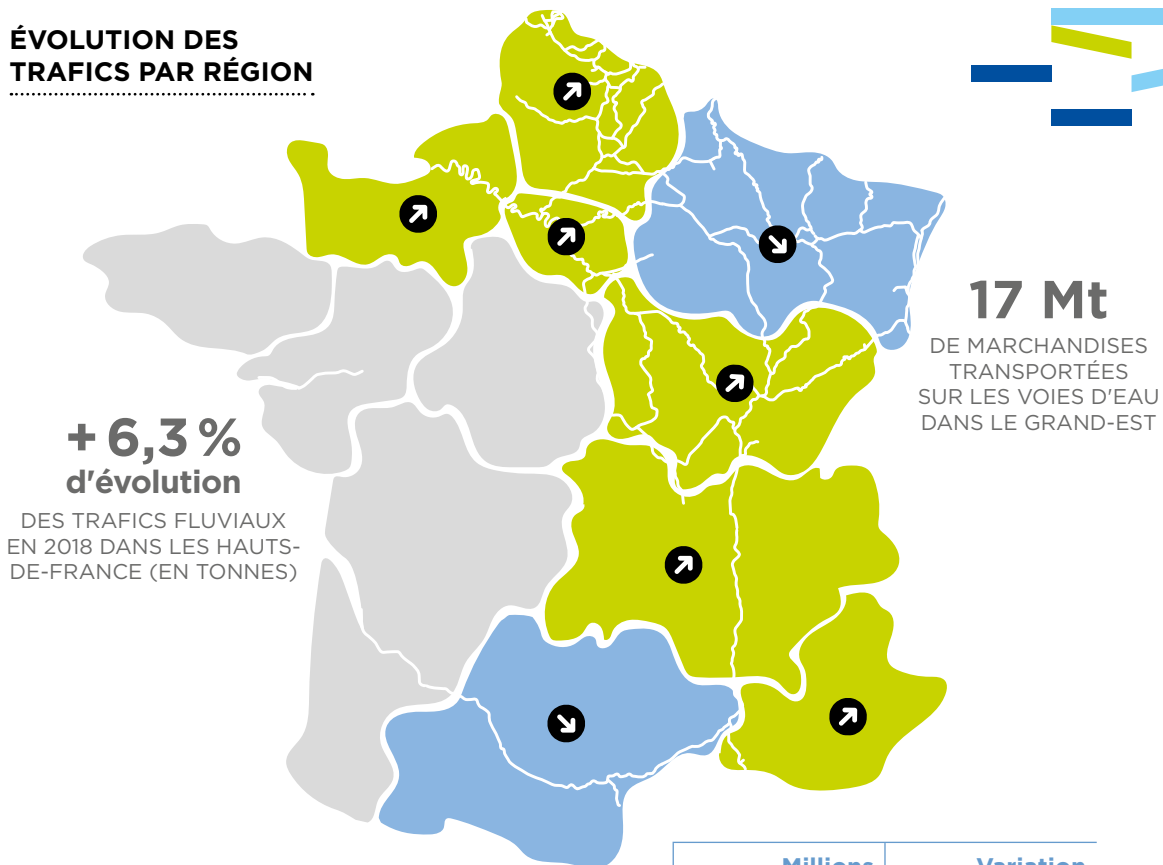
Directions territoriales	Millions de tonnes	Variation 2018/2017	Millions de t-km	Variation 2018/2017
Bassin de la Seine	21,5	3,8 %	3 543,9	2,9 %
Rhône Saône	5,6	7,8 %	1 167,0	5,2 %
Nord-Est	5,6	-4,9 %	398,0	-8,7 %
Nord-Pas-de-Calais	9,1	4,5 %	794,1	-4,5 %
Strasbourg (Ports français du Rhin)	10,7	-17,9 %	985,7	-13,4 %

\* Selon l'organisation administrative de VNF.





## ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR RÉGION



	Millions de tonnes	Variation 2018/2017
Grand-Est	17,0	-14,1 %
Île-de-France	16,4	5,4 %
Hauts-de-France	11,7	6,3 %
Normandie	10,0	6,7 %
Auvergne-Rhône-Alpes	4,4	4,2 %
PACA	3,1	5,2 %
Bourgogne-Franche-Comté	1,7	18,8 %
Occitanie	0,3	-20,7 %

### ZOOM SUR...

## Bassin Rhône-Saône : une croissance élevée malgré les crues

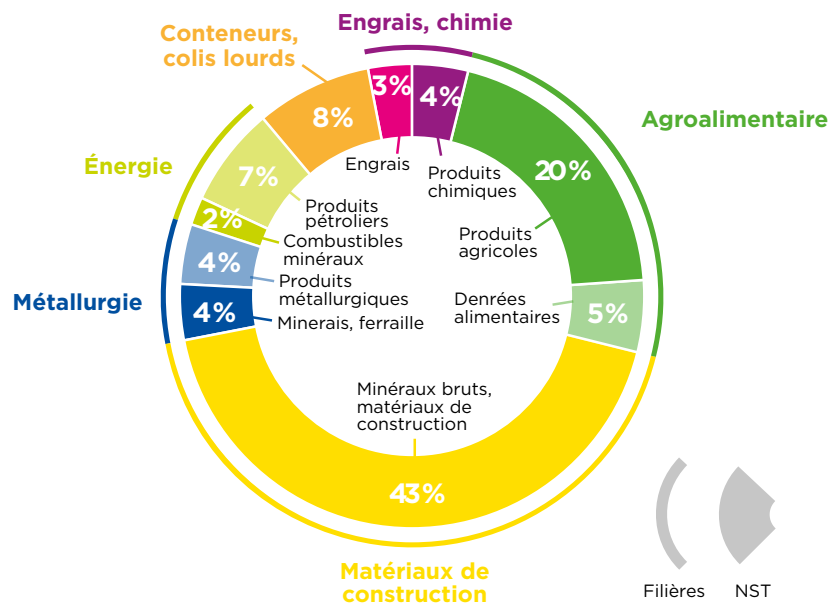
Le bassin rhodanien a réussi une belle performance en 2018, avec **une croissance élevée des volumes transportés et des t-km réalisées (+ 7,8 % en tonnes et + 5,2 % en t-km)**. Ce résultat est d'autant plus notable que des phénomènes de crue ont fortement impacté les prestations des transporteurs fluviaux au 1<sup>er</sup> trimestre (- 9,4 % en tonnes et - 16,3 % en t-km). L'activité du bassin a notamment été relancée par trois gammes de produits qui ont enregistré des croissances à deux chiffres sur l'ensemble de l'exercice :

- La filière céréalière, qui reste de loin la première contributrice à la hausse d'ensemble du bassin, avec une forte augmentation de 27,5 %.
- Les sels de déneigement confiés au mode fluvial, qui ont également contribué à ce regain d'activité sur le bassin au départ des marais salants de l'Esquinau. En effet, la progression de ce produit sur l'année a été de 37,6 % en t-km (+ 47 % en tonnes).
- Les trafics de charbon (+ 21,0 % en tonnes et + 23,3 % en t-km), principalement destinés aux ports de Vienne Sud et de Lyon.

# LES TRAFICS PAR FILIÈRE

En 2018, le transport fluvial a principalement été tiré par la reprise de la filière agroalimentaire, qui parvient à se relancer après la crise céréalière de 2016. À noter également, la filière des matériaux de construction qui se stabilise malgré des baisses importantes sur le Rhin et la Moselle.

## RÉPARTITION DES TRAFICS FLUVIAUX PAR TYPE DE MARCHANDISE (EN TONNES)



### ZOOM SUR...

## Les minéraux bruts et les matériaux de construction : consolidation des acquis

La filière des minéraux bruts et des matériaux de construction dans son ensemble réussit le pari de maintenir son activité au niveau de l'année 2017. Ce secteur reste donc toujours dominant dans le paysage du fret fluvial. **Il représente, en effet, à lui seul 43 % du volume transporté et 34 % des t-km réalisées sur l'ensemble du réseau national.** Malgré les aléas climatiques et hydrologiques, le transport fluvial des agrégats a su profiter d'un marché du BTP orienté à la hausse notamment sur le bassin séquanien (Grand Paris Express, plan de relance autoroutier...). Ajoutons également à ce bilan positif, les trafics de sel de déneigement sur le Rhône qui ont enregistré dans cette filière une performance particulièrement notable (+ 47 % en volume et + 38 % en t-km).



## ZOOM SUR...

### Le transport en pleine expansion de la filière sucre

En 2018, les flux relatifs à la filière sucre ont explosé pour atteindre environ **200 000 tonnes (+ 107 %)**. L'activité, qui avait augmenté de 11,9 %

en 2017, poursuit donc sa dynamique. Une tendance positive qui s'explique par une bonne campagne céréalière 2017-2018 et une demande mondiale croissante conjuguée à la suppression des quotas sucriers en Europe en septembre 2017, qui permet de produire et d'exporter sans

contraintes de volumes. Cela conduit à un accroissement notable des échanges internationaux notamment pour deux produits de la filière. Tout d'abord, les importations de mélasse en provenance de Belgique et des Pays-Bas vers le Nord-Pas-de-Calais, qui augmentent

sensiblement (+17 %). Ensuite, les transports de pulpes de betteraves au départ de la région parisienne et à destination du port de Rouen dans une logique d'export à l'international, qui progressent fortement. Ils ont plus que doublé en 2018 pour atteindre 75 000 tonnes.



## 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.

## ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR FILIÈRE ET PAR NST

	Tonnages		Prestations	
	Milliers de tonnes	Évolution 2018/2017	Millions de t-km	Évolution 2018/2017
Filière agricole (NST 0 + 1)	12 954,7	12,5%	1 967,5	13,9%
> 0 • Produits agricoles	10 323,8	18,7%	1 630,9	20,7%
> 1 • Denrées alimentaires, fourrages	2 630,9	- 6,5%	336,6	- 10,4%
Filière énergie (NST 2 + 3)	4 851,1	- 15,8%	654,3	- 7,2%
> 2 • Combustibles minéraux	1 133,9	- 17,7%	174,8	- 9,8%
> 3 • Produits pétroliers	3 717,2	- 15,2%	479,5	- 6,2%
Filière métallurgie (NST 4 + 5)	4 083,3	- 7,4%	618,7	- 9,0%
> 4 • Minerais, déchets pour la métallurgie	1 948,0	- 7,5%	225,4	- 9,8%
> 5 • Produits métallurgiques	2 135,3	- 7,4%	393,3	- 8,5%
Filière matériaux de construction (NST 6)	22 366,1	- 0,6%	2 304,1	- 0,5%
> 6a • Minéraux bruts, mat. de construction	22 123,7	- 0,9%	2 229,1	- 1,3%
> 6b • Sel	242,4	34,6%	75,0	30,1%
Filière engrais-chimie (NST 7 + 8)	3 511,8	- 11,0%	525,1	- 13,7%
> 7 • Engrais	1 484,6	- 10,0%	226,2	- 13,0%
> 8 • Produits chimiques	2 027,2	- 11,8%	298,9	- 14,2%
Filière conteneurs, colis lourds, automobile (NST 9)	3 921,6	- 12,1%	621,6	- 9,6%
<b>Total</b>	<b>51 688,6</b>	<b>- 1,7%</b>	<b>6 691,3</b>	<b>- 0,5%</b>

# LES TRAFICS CONTENEURISÉS

En 2018, le trafic de conteneurs sur le réseau national affiche 553 000 EVP, soit une diminution de 6,1 % par rapport à 2017. Le dynamisme de la filière sur le bassin Nord-Pas-de-Calais se poursuit, avec une augmentation considérable de 16,0 %.



## ÉVOLUTION DES TRAFICS PAR BASSIN

### ACTIVITÉ DES LIGNES MARITIMES



### ACTIVITÉ DES LIGNES INTÉRIEURES

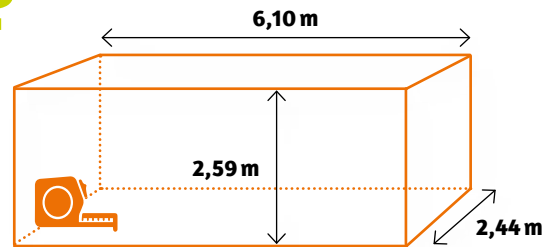


## LIAISONS MARITIMES ET INTRARÉGIONALES DE CONTENEURS

L'année 2018 a été marquée par l'augmentation du trafic sur les liaisons vers les ports maritimes sur le bassin Seine-Oise et le Nord-Pas-de-Calais, où les trafics des navettes fluviales, sur les lignes régulières en relation avec le trafic maritime, s'intensifient. À noter également, l'activité sur les lignes intérieures, qui progresse sur les bassins rhodanien et mosellan.

### LE SAVIEZ-VOUS ?

**L'EVP (équivalent 20 pieds)** est l'unité de mesure de conteneurs le plus usuellement utilisée, qui correspond à une boîte de 20 pieds, soit 6,10 m x 2,59 m x 2,44 m.



### Les conteneurs fluviaux maritimes

sont des conteneurs transportés par voie fluviale dont l'origine et/ou la destination concernent de manière directe un port maritime.

Le produit transporté est donc issu ou destiné aux trafics maritimes. Ils empruntent des lignes dites « maritimes ».

### Les conteneurs fluviaux intérieurs

sont des conteneurs transportés par voie fluviale entre deux ports fluviaux intérieurs. Dans ce cas, le produit transporté est soit destiné au trafic national, soit stocké en attente d'un acheminement vers un port maritime. Ils empruntent des lignes dites « intérieures » ou « intrarégionales ».

## ÉVOLUTION DES TRAFICS DE CONTENEURS PAR BASSIN

	Lignes maritimes		Lignes intérieures		Total conteneurs	
	kEVP	Évolution 2018/2017	kEVP	Évolution 2018/2017	kEVP	Évolution 2018/2017
Seine-Oise	205,3	6,0%	59,6	-15,0%	<b>264,9</b>	<b>0,4%</b>
Rhône-Saône	79,5	-3,7%	4,8	15,6%	<b>84,3</b>	<b>-2,8%</b>
Nord-Pas-de-Calais	87,6	20,6%	21,0	+0,1%	<b>108,6</b>	<b>16,0%</b>
Moselle	-	-	2,3	18,9%	<b>2,3</b>	<b>18,9%</b>
Rhin	93,2	-34,8%	-	-	<b>93,2</b>	<b>-34,8%</b>
<b>Total</b>	<b>466</b>	<b>-5,3%</b>	<b>88</b>	<b>-9,8%</b>	<b>553</b>	<b>-6,1%</b>

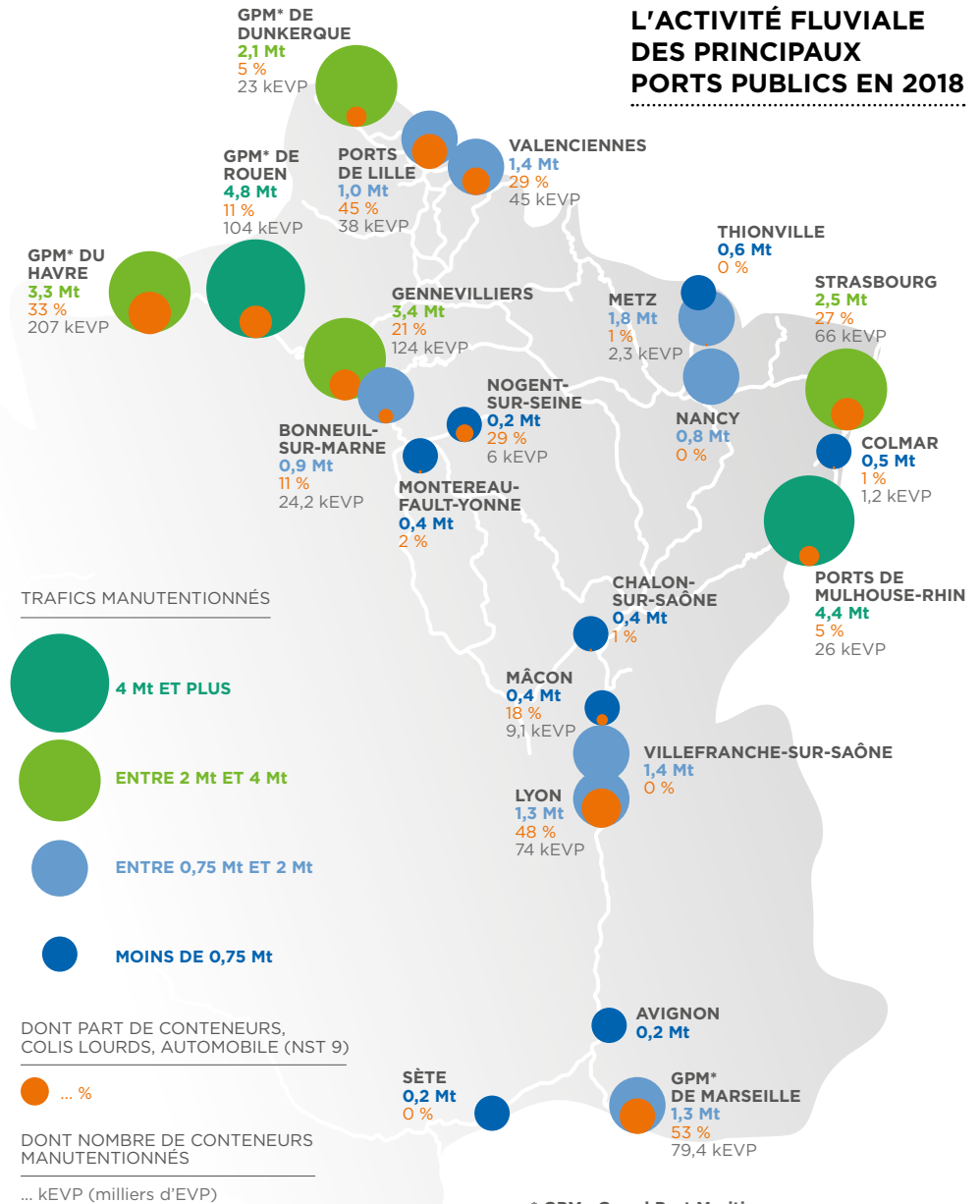
# LES PORTS PUBLICS FLUVIAUX

Douze ports publics ont manutentionné plus de 1 million de tonnes sur leurs terminaux vers le mode fluvial. L'activité reste dominante sur la Seine avec le GPM de Rouen, Gennevilliers et le GPM du Havre, mais aussi sur le Rhin, avec les ports de Mulhouse-Rhin et Strasbourg.

## 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 FLUVIALE DES PRINCIPAUX PORTS PUBLICS EN 2018



# L'ACTIVITÉ DE LA FLOTTE FLUVIALE FRANÇAISE

Composée de 1 041 bateaux en 2018, la flotte fluviale française\* affiche une capacité moyenne supérieure à 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 2018/2017
1 500 t et plus	227	554,8	-3,8%
de 1 000 t à 1 499 t	139	171,3	3,8%
de 400 t à 999 t	372	243,6	-3,6%
moins de 400 t	303	112,2	-8,4%
<b>Total flotte fluviale</b>	<b>1 041</b>	<b>1 081,9</b>	<b>-3,2%**</b>
dont part de vrac sec	95%	92%	-2,7%
dont part de vrac liquide	5%	8%	-7,9%

\*\* La catégorie des 1 500 t et plus est en léger repli, avec 8 unités en moins réparties de manière égale entre les barges et les automoteurs.

### 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.



## Voies navigables de France

175, rue Ludovic-Boutleux - CS 30820  
62408 Béthune Cedex  
Tél. : 03 21 63 24 24

[www.vnf.fr](http://www.vnf.fr)

[www.facebook.com/vnf.fr](https://www.facebook.com/vnf.fr) [vnf\\_officiel](#)

[www.linkedin.com/company/vnfcargo](https://www.linkedin.com/company/vnfcargo)

### Direction du Développement

Division Ports, Études et Gestion domaniale  
Courriel : [division-ports-etudes-statistiques@vnf.fr](mailto:division-ports-etudes-statistiques@vnf.fr)

• **Crédits photographiques:** VNF / Francis Cormon (p. 3 à droite), Didier Gauducheu (p. 6), Christophe Jumez (p.3 à gauche), Alexandra Lebon (p. 8, 11, 14), Damien Lachas (p. 13)

• **Conception-réalisation-rédaction**  **confluence** • **Impression:**  **Intégration de la Centrale** • Document imprimé avec des encres végétales sur papier PEFC,  **IMPRIM'VERT** • **Avril 2019** • ISSN : 2493-1276