

II. La Maritime Vallée

Annexe

Analyse et évolution du trafic 2007

Le trafic maritime du port de Rouen s'est élevé en 2007 à 22,22 Mt. En repli de 4,6% sur 2006, il dépasse son niveau de 2005, en particulier pour ce qui concerne le trafic hors céréales.

Ce résultat global est logique dans la mesure où quasiment toutes les années à plus de 23 Mt ont été des années marquées par un très fort trafic céréalier, ce qui n'aura pas été le cas de 2007. Parallèlement, l'ensemble des terminaux, répartis sur 120 km de Honfleur à Rouen, a accueilli 3 286 navires, soit exactement 10 de plus qu'en 2006.

Les **vracs liquides** représentent à nouveau plus de la moitié du trafic total du port avec 11,73 Mt. Les produits pétroliers raffinés sont exceptionnellement en repli, de 6,7% ; l'explication est donnée par l'arrêt technique programmé d'une unité de raffinage (trafic d'essence) et par la baisse des importations de gazole (mise en service d'une nouvelle unité de production française). 9,5 Mt d'essence, de gazole, de fioul lourd ont cependant transité en 2007 par les terminaux spécialisés du Port Autonome de Rouen, ce qui représente une progression de 9,3% par rapport à 2005, l'année 2006 ayant été tout à fait exceptionnelle dans ces trafics de produits pétroliers.

Les autres vracs liquides - biocarburants et produits chimiques divers - progressent de 12,2%. Ils atteignent, engrais inclus, 2,24 Mt contre 2 Mt en 2006.

Les **vracs solides** subissent le contrecoup d'une année céréalière très moyenne, toutefois partiellement compensée par la forte progression des granulats (400.000 t, soit +43%), des laitiers de hauts-fourneaux (207.000 t, soit +33%), des attapulgites (57.000 t, soit +14,5%), des oléagineux et des protéagineux.

Motif de satisfaction avec les **marchandises diverses** : les produits forestiers et papetiers sont à nouveau en progression importante. Rouen, par son terminal dédié de Rouen-Quevilly et par ses quais en Seine à Honfleur, se spécialise de plus en plus dans la pâte, le papier et le bois. Les opérateurs ne s'y trompent pas. Rouen approche donc les 800.000 t en trafic maritime, soit une progression de 7,1 %, suivant celle de 22% de l'année précédente.

Les **produits en sacs** - farine et sucre - sont en recul passant de 376 000 t en 2006 à 270 000 t en 2007 ; la réforme sucrière décidée par l'Union Européenne suite aux règlements OMC a eu pour effet une chute de 66 % des exportations de sucre.

Source : Conférence de Presse
du Port Autonome de Rouen
01-2008

II. La Maritime Vallée

Annexe

Analyse et évolution du trafic 2007

Le trafic de **conteneurs** liés aux escales directes de navires de mer s'est élevé à 1,27 Mt. Il est réalisé sur les trafics Nord/Sud, vers le Maghreb, l'Afrique de l'Ouest, les Antilles françaises et la Guyane. Ces destinations sont en développement, y compris sur l'Afrique, malgré la congestion de certains de ses ports. La baisse enregistrée sur l'activité conteneurs (-8,25 %) est liée essentiellement au transfert du trafic Océan Indien sur des barges à destination du Havre. Néanmoins, trois armateurs arrivés en trois ans - Seatrade, Nile Dutch et Delmas - confortent la situation de Rouen sur le Nord-Sud. Quant à la ligne Rouen-Caraïbes-Guyane-B Brésil de CMA CGM et Marfret, elle vient encore de s'enrichir d'une nouvelle unité : le Marfret Guyane. Sur cette même ligne, le terminal conteneurs de Rouen/Grand-Couronne a accueilli juste avant la fin de l'année son sister ship chez CMA CGM, lui aussi tout neuf : le CMA CGM Platon. De plus, sur le secteur Pacifique, l'armement Seatrade aligne un 7^e navire.

On note également de nouvelles implantations de commissionnaires de transport spécialisés dans les DOM desservis par les armateurs escalant à Rouen.

Plus de 160 000 conteneurs maritimes ont été comptabilisés en 2007 ; il convient d'y ajouter plus de 70 000 conteneurs fluviaux, traités eux aussi dans le port de Rouen. L'augmentation de leur nombre est de plus de 40 % par rapport à 2006. Une belle progression compte-tenu qu'en 2002 Rouen traitait moins de 10 000 de ces conteneurs fluviaux...Le service en Seine «Fluviófeeder», créé par la compagnie maritime Marfret, contribue à cette progression révélatrice de la préoccupation du port de Rouen pour le développement durable. Cette activité spécifique permet désormais à la compagnie d'acheminer près de 1 000 EVP par semaine, entre Rouen, Le Havre et Gennevilliers. C'est le signe fort d'un nouveau créneau de développement du port de Rouen. Autre exemple de cet engouement pour le fluvial : la décision de Renault Grand-Couronne de reporter son trafic Est-Ouest sur le fleuve pour rejoindre Le Havre.