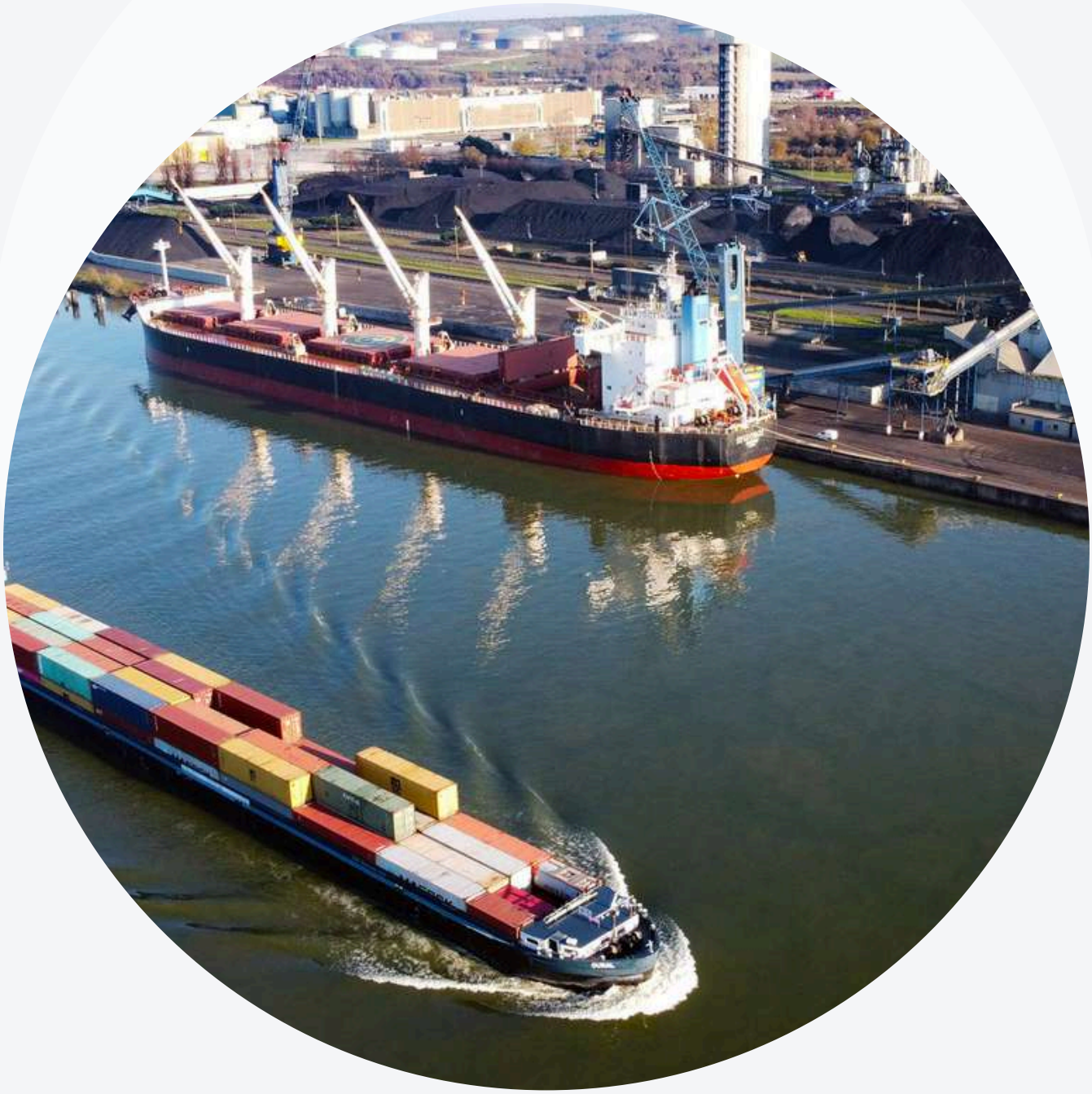
Trafics des ports européens au 1er semestre 2026:

La baisse se généralise



Sommaire

Sommaire p.2

Edito : Ports français : en progrès mais peut mieux faire p.3

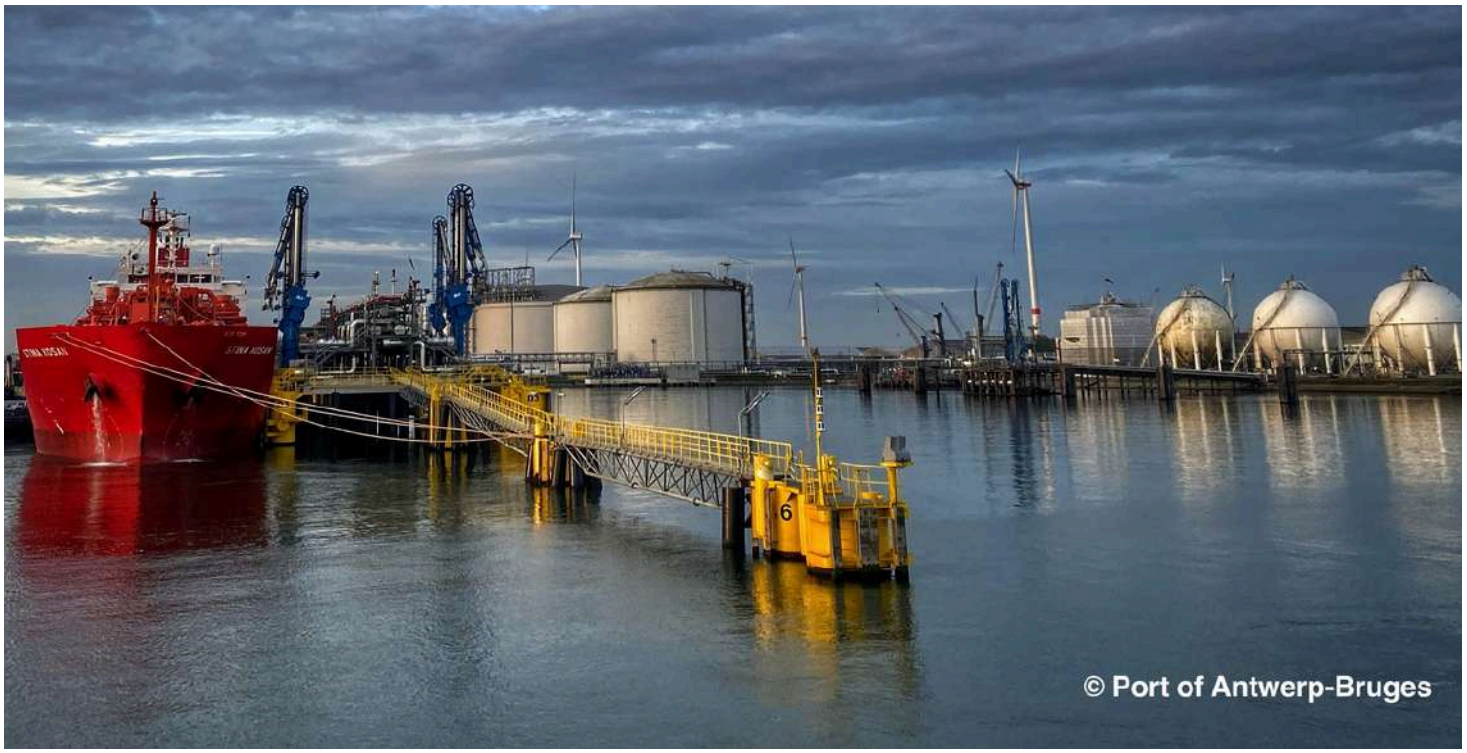
Trafic global : La transformation du paysage portuaire européen p.4

Vracs liquides : Les ports en transition entre pétrole et nouveaux carburants p.7

Vracs solides : Une hausse en trompe l'œil p.12

Marchandises diverses : Les ports européens face à un marché en recomposition p.15

Conteneurs : Les outsiders l'emportent sur les hubs p.20



Ports français : en progrès mais peuvent mieux faire

Les chiffres du premier semestre reflètent la situation économique européenne. De l'Allemagne à l'Italie en passant par la France, la croissance économique semble patiner. Dans ce concerto en mineur, les ports français semble avoir calqué leur tempo sur un rythme plus soutenu.

Alors, comme l'écrivaient certains professeurs aux élèves "avec un potentiel", en progrès mais peut mieux faire. Une remarque qui sied aux ports français. En effet, la progression totale des trafics donne aux ports de l'Hexagone une longueur d'avance sur ces six premiers mois. Néanmoins, le retard accumulé depuis des années n'est pas encore comblé. Au Nord du continent, Rotterdam, Anvers et Hambourg maintiennent leur domination. Les résultats de ces six premiers mois de l'année montrent malgré tout une spécialisation de ces trois ports vers la conteneurisation. Or, un trafic portuaire n'est pas fait que de conteneurs. Les vracs secs, les liquides et les autres diverses participent à la bonne santé de l'ensemble d'une communauté portuaire.

Au sud, de Valence à Gênes en passant par Marseille-Fos, le port français s'inscrit dans la dynamique nationale. Les ports espagnols et italiens ont souffert. La crise d'Ormuz et de Bab el Mandeb réduisent le transit par le canal de Suez et donc, le passage par la méditerranée. Les navires contournent l'Afrique et doivent faire un détour pour entrer en Méditerranée. Un handicap pour les ports du sud du continent. Cependant, même si le port de Marseille-Fos subi les mêmes désagréments, il réussi à limiter les effets comparativement à ses concurrents.

Un contexte qui pousse les ports français dans les premiers rangs en termes de taux de progression. Il reste que les hubs européens ont subi une congestion. Un contexte que Le Havre, Marseille-Fos et Dunkerque n'ont pas connu. Qu'en sera-t-il si elle se résout ?

Hervé Deiss
Rédacteur en chef Ports et Corridors

La transformation du paysage portuaire européen

De Bremerhaven à Gênes en passant par Anvers-Bruges, Barcelone et Marseille-Fos, le premier semestre 2026 affiche des baisses. Quelques ports sont plus résilients avec des progressions.

Le trafic global des ports marque une différence entre les ports d'Europe du Nord, dont l'activité recule ou stagne, et certains de la façade atlantique, méditerranéenne et baltique qui parviennent à tenir le cap. Sur l'ensemble des trafics, Rotterdam conserve sa première place dans le classement avec 211 Mt. Cependant, son activité baisse légèrement de 0,5%. À l'inverse, Gdańsk progresse de 8,9%, Haropa Port de 5,3% et Bremerhaven de 6%.

Des baisses dans les hubs d'Europe du Nord

Cette évolution traduit une recomposition des routes maritimes, des trafics énergétiques et des chaînes logistiques. Alors, les trois principaux hubs de la mer du Nord affichent des résultats défavorables. Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg reculent. Anvers-Bruges concentre la plus forte baisse en volume. En effet, il perd 3,3 Mt. Hambourg recule de 1,7 Mt. Ces résultats s'expliquent par l'affaiblissement de la demande industrielle européenne, les perturbations opérationnelles et la conséquence des crises dans le détroit d'Ormuz et en mer Noire.

Néanmoins, les ports de la mer du Nord restent dominants. À l'inverse, les ports méditerranéens, baltes et atlantiques gagnent en compétitivité.

La congestion des dessertes terrestres

À Anvers-Bruges, le recul concerne principalement les marchandises conteneurisées et les diverses. Plusieurs éléments expliquent cette tendance. Ainsi, plusieurs mouvements sociaux, des perturbations météorologiques, un incident dans le Deurganckdok et les tensions géopolitiques ont réduit la capacité opérationnelle du port. Le trafic de conteneurs baisse ainsi de 1,6% et les marchandises diverses diminuent de 4,2%. Hambourg subit, pour sa part, une combinaison de facteurs structurels comme la faiblesse de l'industrie allemande, les contraintes sur les infrastructures et la congestion des dessertes terrestres. Des facteurs qui entraînent un recul de 4,8% pour les conteneurs et de 3,8% pour les diverses. Les contraintes sur les infrastructures ferroviaires ou routières limitent la capacité du port à évacuer rapidement les marchandises.

Rotterdam demeure relativement stable en trafic total, mais cette stabilité recouvre des évolutions contrastées selon les filières. Les vracs solides progressent de 1,5%, à 32,8 Mt. Pour leur part, les vracs liquides augmentent de 2,4%, à 98,5 Mt. En revanche, les marchandises diverses diminuent de 2,2%. Le trafic conteneurisé est pratiquement inchangé, avec 7,02 MEVP. La hausse des vracs liquides à Rotterdam peut être associée à la nécessité de sécuriser les approvisionnements énergétiques. Le port néerlandais a fait les frais de la volatilité des prix de l'énergie. La stabilité des conteneurs ne signifie donc pas nécessairement une situation fluide. Les ports de la mer du Nord ont été confrontés à des arrivées de navires irrégulières, à des concentrations de volumes sur certains services et à une forte densité des terminaux.

Haropa Port se redresse

Haropa Port constitue l'une des principales réussites de ce semestre. Son trafic global augmente de 5,3% à 42 Mt. Une hausse portée par les vracs solides, les vracs liquides augmentent de 1,5% et les diverses qui augmentent de 8,7%. La progression des conteneurs peut s'expliquer par des reports d'escales, une amélioration de l'attractivité commerciale et la recherche, par les armateurs et les chargeurs, d'itinéraires moins exposés aux congestions .



Gdańsk et Bremerhaven gagnent du terrain

Gdańsk enregistre la plus forte progression relative du trafic total, avec une hausse de 8,9%, de 38,3 à 41,7 Mt. Cette croissance confirme le renforcement du rôle des ports polonais en Europe orientale. Sa position lui permet de desservir le marché polonais et les pays d'Europe centrale. Le développement des infrastructures routières et ferroviaires polonaises, la croissance de l'économie nationale et la diversification des approvisionnements énergétiques contribuent à soutenir ses volumes. Dans un contexte de recomposition géopolitique, les ports de la Baltique bénéficient également de la volonté des États d'Europe orientale de disposer de ports alternatifs.

Brême affiche également une performance solide, avec une hausse de 6% du trafic total. La progression est particulièrement visible dans les marchandises diverses, qui augmentent de 5,4%. Le trafic conteneurisé s'inscrit en hausse de 5,6% à 2,55 MEVP.

Trafic global par port (en 1000 t)

Ports	2025	2026	Évolution
Rotterdam	212 000	211 000	-0,5%
Anvers-Bruges	137 200	133 900	-2,4%
Hambourg	57 800	56 100	-2,9%
Haropa Port	39 890	42 000	5,3%
Gdansk	38 300	41 700	8,9%
Valence	41 203	39 917	-3,1%
Marseille-Fos	37 000	36 400	-1,6%
Barcelone	34 670	35 870	3,5%
Bremerhaven	32 551	34 500	6,0%
Gênes	31 740	31 138	-1,9%

Source: Autorités portuaires - © Ports et Corridors

Cette évolution être reliée à la spécialisation de Bremerhaven dans les conteneurs, les véhicules et les marchandises générales.
Le port semble avoir capté une partie des volumes détournés ou réorganisés à l'échelle de la façade nord-européenne.

Méditerranée : les sorts différents des ports

Les ports méditerranéens présentent des trajectoires différentes. D'une part, Barcelone progresse dans l'ensemble des secteurs. Cette progression témoigne d'une dynamique équilibrée. Barcelone bénéficie de sa position de porte d'entrée pour la péninsule Ibérique, de ses connexions avec l'hinterland espagnol et de son rôle dans les échanges avec l'Asie, l'Afrique du Nord et la Méditerranée occidentale.

Baisse modérée pour Marseille-Fos

Marseille-Fos connaît en revanche une baisse modérée du trafic total, de 1,6%. Cette moyenne masque une évolution contrastée. Les vracs solides diminuent de 17,9% et les vracs liquides de 5,1%, tandis que les marchandises diverses progressent de 13,7% et les conteneurs de 12,9%. Cette évolution suggère un recul des flux énergétiques et minéraux. Des flux en partie compensés par la croissance des conteneurs et des diverses. Le port est donc engagé dans une transformation de son profil d'activité. En effet, il dépend moins des hydrocarbures et cherche à développer les trafics conteneurisés, industriels et logistiques. Valence présente une situation comparable, mais avec une tendance moins favorable. Son trafic global perd 3,1%, sous l'effet d'un recul des marchandises diverses et des vracs solides. Le trafic conteneurisé est stable,à 0,2%, tandis que les vracs liquides progressent de 3,2%. Cette résistance des conteneurs montre que Valence conserve une base commerciale solide, mais que la faiblesse des trafics industriels et des vracs pèse sur le résultat global.

Des trafics en mutation

Les chiffres ne décrivent pas une crise des ports européens. Ils montrent plutôt une redistribution des volumes entre façades maritimes et entre filières. Les ports les plus exposés aux exportations industrielles européennes, à la sidérurgie, à l'automobile et aux conventionnelles sont pénalisés par le ralentissement de la production et par la faiblesse de la demande extérieure.
À l'inverse, les ports qui disposent d'une capacité de report, d'un hinterland dynamique ou d'une offre conteneurisée en développement progressent. Haropa Port, Gdańsk, Bremerhaven, Barcelone et Marseille-Fos illustrent cette nouvelle géographie portuaire. Effectivement, en 2026, la hiérarchie portuaire reste dominée par les trois ports d'Europe du Nord. Néanmoins, la dynamique se déplace progressivement vers les ports atlantiques, méditerranéens et baltes. Cette évolution résulte de la combinaison de plusieurs éléments dont le ralentissement industriel européen et de la diversification des approvisionnements énergétiques.



Les ports en transition entre pétrole et nouveaux carburants

Avec 210 Mt, soit une progression de 0,9% par rapport au premier semestre 2025, les vracs liquides demeurent le premier flux des ports européens. Cette légère hausse masque des divergences entre le Nord et le Sud du continent.

Les ports européens évoluent dans un marché énergétique en recomposition. En 2025, les importations européennes de produits énergétiques ont diminué de 0,6% en volume, tandis que les importations de pétrole reculaient de 6,1%. À l'inverse, les importations de GNL progressaient de 24,4% en volume. La baisse de la demande, la montée du GNL, les fermetures de raffineries et la progression des biocarburants expliquent en partie les écarts entre les ports.

Les vracs liquides apparaissent comme le reflet des changements dans les ports. En Europe, les ports ont profité de la manne du pétrole dans les années d'après-guerre jusque dans les années 2000. Depuis, la politique de transition énergétique en Europe oblige les ports à revoir leur stratégie dans ce contexte. Les changements s'opèrent à petits pas.

Sur le premier semestre de cette année, les flux de vracs liquides montrent ce changement. Ainsi, la consommation européenne de pétrole et de produits raffinés subie les effets de l'électrification des transports, de l'amélioration de l'efficacité énergétique, des politiques climatiques et du ralentissement de certaines activités industrielles. Cette tendance pèse particulièrement sur les ports dont les volumes reposent sur l'essence, le diesel et le naphta, notamment pour la filière de l achimie.

Trafic des vracs liquides par port (en 1000 t)

Ports	2025	2026	Évolution
Rotterdam	96 200	98 500	2,40%
Anvers-Bruges	38 300	37 500	-2,10%
Marseille-Fos	23 600	22 400	-5,10%
Haropa Port	18 380	18 650	1,50%
Gênes	9 468	9 313	-1,60%
Barcelone	8 190	8 520	4,00%
Hambourg	4700	5 358	14,00%
Bremerhaven	3 897	4 272	9,60%
Valence	2 031	2 095	3,20%

Les trafics des vracs de Bremerhaven ne distinguent pas entre les liquides et les solides

Source: autorités portuaires © Ports et Corridors

À l'inverse, le GNL bénéficie de cette politique énergétique. Il s'inscrit comme une énergie « verte ». Cette progression profite aux ports dotés de terminaux méthaniers, comme Rotterdam, Barcelone, Marseille-Fos et Anvers-Bruges. Cependant, le GNL reste un marché volatil. Les volumes dépendent du niveau des stocks, des prix, de la demande hivernale et des arbitrages entre cargaisons américaines, qataries, norvégiennes et autres origines.

La chimie européenne à la peine

Enfin, ce courant est aussi le résultat de la santé de la chimie européenne. Elle constitue un débouché important pour les vracs liquides. Elle subit la hausse des coûts énergétiques, la concurrence internationale et la surcapacité de certains marchés se répercutent sur les trafics portuaires. Dans ce secteurs, Anvers-Bruges, Haropa Port et Hambourg sont en première ligne. Cependant, la faiblesse de ce secteur se compense en partie par les biocarburants, les huiles végétales et les produits liés à la transition énergétique.

Les vracs liquides sont aussi en première ligne des conséquences du conflit entre les États-Unis et l'Iran. Les ports disposant d'importantes capacités de stockage et de nombreuses connexions terrestres, comme Rotterdam, Barcelone ou Anvers-Bruges, sont les mieux placés pour capter ces réorientations.

Entre hausse du brut et progression du GNL

Les ports affichant une progression des vracs liquides ne bénéficient pas tous du même phénomène. Dans certains cas, la hausse résulte d'une augmentation des importations de pétrole brut ou de produits raffinés. Dans d'autres, elle traduit le développement du GNL, des carburants marins, des biocarburants ou encore une réorientation des flux à l'échelle européenne.

Rotterdam : la solidité d'un grand hub énergétique

Avec 98,5 Mt, Rotterdam demeure le premier port européen pour les vracs liquides. Sur les six premiers mois, il affiche une hausse de 2,4% de son trafic. Une tendance qui confirme la résilience de son modèle. Rotterdam a su diversifier les volumes en conjuguant le pétrole brut, les produits raffinés, le GNL, la pétrochimie et une activité de stockage et transbordement vers l'hinterland européen. Outre cette diversification, le port néerlandais bénéficie d'une insertion dans les réseaux d'oléoducs et de voies navigables vers les raffineries et les dépôts intérieurs.

Sur le premier semestre, le port néerla progresse grâce aux produits pétroliers. Ils gagnent 11,5% à 25 Mt. Le port profite ainsi d'un effet de substitution. La baisse des importations de produits raffinés oblige les raffineries européennes à importer davantage de brut et accroître leur production. Pour l'établissement du delta de la Meuse, l'opération est gagnante à double titre. D'une part, il capte les approvisionnements et, d'autre part, il assure un service pour les exportations.

Le port se transforme aussi en plateforme de transition énergétique. La mise en service progressive d'un réseau hydrogène, le développement du soutage au méthanol et à l'éthanol ainsi que les projets liés à l'ammoniaque renforcent son rôle dans les carburants bas carbone. Cette diversification



ne compense pas encore entièrement les fluctuations du pétrole et de la chimie, mais elle contribue à maintenir Rotterdam au cœur de la logistique de la transition énergétique.

Anvers-Bruges : le recul des produits pétroliers

Son concurrent direct, à savoir Anvers-Bruges pâtit de la réussite de Rotterdam. Le port de l'Escaut affiche une baisse de 2,1%, à 37,5 Mt. Ce recul s'explique principalement par la contraction des produits pétroliers, flux majoritaire dans le port. Ainsi, les produits pétroliers perdent 19% sur le premier semestre.

Parmi les raisons qui expliquent ce retrait, les changements des orientations logistiques. Auparavant, Anvers-Bruges a bénéficié d'une « manne » en exportant de l'essence vers l'Afrique de l'Ouest. Or, la mise en service de raffineries dans cette région impacte les trafics de vracs liquides. De plus, les approvisionnements de diesel diminuent et le naphta souffre de la fermeture de raffineries et d'une demande moins dynamique.

Néanmoins, le port garde son rôle de second pôle chimique mondial. L'entrée en fabrication des biocarburants constitue alors un élément positif. Leur trafic augmente de 27,8%. Cette croissance illustre la mutation progressive des vracs liquides. Elle consacre la fin des hydrocarbures conventionnels pour tendre vers les carburants renouvelables et les molécules destinées à la décarbonation. Une tendance qui donne de l'avenir.

Hambourg : une forte hausse à relativiser

Toujours sur la façade septentrionale du continent, Hambourg affiche la meilleure progression avec une progression de 14% à 5,36 Mt. Une hausse à tempérer. En effet, en 2025, le port allemand a connu une baisse importante de ses flux de vracs liquides. Ainsi, les chiffres de cette première moitié d'année rétablissent le port à son niveau antérieur. Hambourg illustre donc la volatilité des flux liquides. Une hausse ponctuelle peut traduire le redémarrage d'importations ou la constitution de stocks, sans nécessairement signaler une tendance structurelle.

L'autorité portuaire reconnaît que ces volumes semestriels sont le fait d'une reconstitution des stocks et de la modification des schémas logistiques en raison des différentes crises internationales. Cependant, Hambourg s'impose comme un centre de la chimie européenne. Une filière qui participe activement aux trafics hambourgeois. Ainsi, les produits chimiques affichent une progression de 16,3%.

Haropa Port : le brut compense le recul des produits raffinés

Dans les ports de la vallée de Seine, les vracs liquides enregistrent une hausse de 1,5% à 18,6 Mt. Cette évolution reflète un effet à double sens. D'un côté, les entrées de pétrole brut gagnent. Elles bénéficient de la présence des raffineries de la vallée de la Seine. Ainsi, les importations de brut ont progressé de 5,7%. D'un autre côté, les produits raffinés reculent. Ils reculent de 3,2%. Le trafic de produits chimiques diminue également, de 18,8%, dans un contexte de pression sur la compétitivité de la filière. Dans ce contexte la progression des vracs liquides reste fragile. Elle repose davantage sur les importations de brut que sur une croissance généralisée des produits énergétiques et chimiques.



Valence et Barcelone : la dynamique méditerranéenne

Les ports espagnols affichent des évolutions positives, avec une hausse de 3,2% pour Valence et de 4% pour Barcelone. Cette progression contraste avec le recul observé à Marseille-Fos et à Gênes.

Ainsi, Valence voit son trafic gagner 3,2% à 2,1 Mt. Ainsi, ce semestre s'inscrit dans la tendance engagée depuis 2025. Il ne faut pas se méprendre et cette progression n'est qu'un phénomène marginal. Le port du sud de la Catalogne ne se positionne pas dans cette filière. Les flux liés aux vracs liquides sont destinés à la production industrielle et aux besoins régionaux.

De son côté, le port de Barcelone rayonne plus largement sur ces courants. Sur le premier semestre, il affiche une hausse de 4% à 8,5 Mt. Il bénéficie d'un complexe énergétique, d'installations de stockage et d'une activité de redistribution vers le marché espagnol et méditerranéen. Le port catalan gagne en partie avec les entrées de GNL. Il semble donc profiter de la réorganisation des approvisionnements énergétiques européens. Le port veut jouer un rôle pour le GNL et les produits pétroliers destinés à la péninsule Ibérique, mais aussi pour les marchés méditerranéens.

Marseille-Fos : le poids des restructurations industrielles

Marseille-Fos est le principal port du tableau à enregistrer une baisse significative. Il enregistre une diminution de 5,1% à 22,4 Mt. Un recul qui intervient après une année 2025 en progression de 8%. Au cours de cette année, le port a bénéficié d'une importante campagne d'importation de pétrole brut, de GNL et de matières premières pour la chimie. La fermeture de raffineries et les difficultés d'approvisionnement ont positionné le port phocéen à une bonne place dans les circuits logistiques.Il semble que les opérateurs revoient leur copie avec un effet de correction. Par ailleurs, la remise en service d'unités industrielles implique une réduction des importations de produits raffinés. Enfin, la concurrence en Méditerranée est exacerbée. Cette variation ne doit pas faire oublier les atouts du port. Il dispose d'un foncier industrialo-portuaire important, de terminaux énergétiques et de connexions avec les marchés européens. Le port de Marseille-Fos doit maintenant transformer l'essai. La spécialisation d'un port tourné vers les hydrocarbures pour passer à une plate-forme de la transition énergétique doit se concrétiser.

Brême et Gênes : deux trajectoires opposées

Le port ligurien de Gênes recule de 1,6%, à 9,31 Mt. Il est particulièrement sensible aux importations d'hydrocarbures et aux besoins de l'industrie du nord de l'Italie, auxquels s'ajoutent les effets de la concurrence des ports de la façade adriatique et méditerranéenne. Gênes illustre une évolution importante du secteur. Les vracs liquides ne se limitent plus aux hydrocarbures. Les huiles alimentaires, les biocarburants et les produits chimiques peuvent contribuer à stabiliser les volumes. Mais, ils ne compensent pas encore les fluctuations du pétrole et des produits raffinés.

Le GNL : un impact direct de la crise d'Ormuz

Le GNL a connu une évolution en deux temps. Jusqu'à la fin février, avec le début du conflit entre les États-Unis et l'Iran, les échanges mondiaux progressent. Ils sont soutenus par la demande européenne et par l'augmentation de l'offre américaine. Au mois de mars, la fermeture de fait du détroit d'Ormuz provoque une rupture brutale des flux depuis le golfe Persique.

À l'échelle mondiale, le commerce de GNL a néanmoins augmenté d'environ 1% sur les six premiers mois de 2026, à près de 207 Mt. Cette progression est trompeuse : la hausse enregistrée en janvier et février a presque entièrement compensé le recul observé entre mars et juin. En effet, depuis mars, les volumes ont diminué d'environ 5%, sous l'effet de l'arrêt ou de la forte réduction des exportations du Qatar et des Émirats arabes unis. Pour l'Europe, la situation est encore plus contrastée. Les importations de GNL avaient atteint un niveau record pendant l'hiver 2025-2026, avant de ralentir fortement au printemps. Entre mars et juin, les arrivées européennes ont diminué d'environ 10% sur un an, soit près de 5,5 milliards de mètres cubes.

La rupture du mois de mars

La fermeture de fait du détroit d'Ormuz au début du mois de mars a interrompu les exportations régulières de GNL du Qatar et des Émirats arabes unis. Or, près de 20% du commerce mondial de GNL transite par ce passage. La fermeture a donc eu un double effet.

D'une part, elle empêche ou retarde les trafics déjà chargées dans le Golfe. D'autre part, elle affecte les décisions de chargement dans les terminaux de Ras Laffan et des Émirats. Le problème ne concerne pas uniquement les navires en mer. Les producteurs ont dû suspendre ou réduire les opérations dans les terminaux portuaires, en raison des risques militaires et des dommages infligés aux infrastructures gazières. L'Agence internationale de l'énergie estime que la fermeture d'Ormuz et les dommages causés aux installations qataries ont réduit les perspectives d'offre mondiale de GNL et pourraient retarder de plusieurs années la progression attendue des capacités disponibles.

Le rôle majeur du Qatar

Or, le Qatar est majeur pour les approvisionnements européens en GNL. Au premier semestre, l'Europe a importé environ 2,39 Mt de GNL qatari. Les années précédentes, ce volume correspond à 5,4 Mt. Mais, le Qatar n'est pas aisément substituable à court terme. Ses volumes sont importants, ses contrats sont souvent conclus sur le long terme et ses installations de Ras Laffan disposent de capacités considérables. Une baisse temporaire de ses exportations a donc un effet disproportionné sur l'équilibre mondial. Alors, les États-Unis ont joué le rôle de compensation partielle. Ainsi, les exportations américaines de GNL atteignent 65,9 Mt sur le semestre. Il s'agit d'une progression proche de 25% sur un an. Cette hausse a permis à l'Europe de continuer à recevoir des cargaisons malgré l'interruption du trafic dans le détroit d'Ormuz. Mais la substitution américaine a plusieurs limites.

D'abord, les capacités américaines de liquéfaction et d'exportation ne peuvent pas augmenter instantanément. Ensuite, les cargaisons américaines sont orientables : elles peuvent être envoyées vers l'Europe ou l'Asie selon les prix. Enfin, l'augmentation de la demande européenne pousse les acheteurs européens à payer davantage pour détourner les navires vers l'Atlantique. Le marché a donc évité une pénurie immédiate, mais au prix d'une hausse des prix et d'une plus grande volatilité. Le GNL américain a remplacé une partie du GNL qatari, sans éliminer le risque de tension.

Dans ce contexte de tension, les ports européens ont vu leur trafic de GNL se modifier. Ainsi, Rotterdam affiche une hausse de 1,7% à 6,4 Mt. Le port néerlandais a renforcé ses approvisionnements depuis l'Amérique du Nord. Sa capacité de stockage le place parmi les portes d'entrée et de stockage. Le port de Barcelone se place comme alternative au GNL qatari. L'Espagne dispose d'un réseau de terminaux méthaniers et d'une capacité de regazéification supérieure à ses besoins immédiats. Le port peut ainsi recevoir des cargaisons américaines, nigérianes ou provenant d'autres exportateurs atlantiques. Alors, la crise d'Ormuz renforce donc la valeur stratégique de Barcelone. Néanmoins, le port reste limité par les capacités de transport terrestre vers la France et l'Europe centrale. Le port de Marseille-Fos aurait pu bénéficier de ces nouveaux circuits logistiques. Cependant, l'utilisation de ses terminaux a été limitée par des contraintes techniques et opérationnelles. Au Havre, la fin d'activité du FSRU en 2025 a réduit la capacité française d'importation d'environ 13%.



Une hausse en trompe l'œil

Les vracs solides des ports analysés affichent une progression globale de 6,8%. Dans l'ensemble, ils progressent tous avec des taux plus ou moins élevés. Les baisses se cantonnent principalement dans les ports méditerranéens.

Les vracs solides se répartissent entre les vracs agricoles et les vracs industriels. Ces derniers englobent aussi bien les matières premières pour la sidérurgie que celles pour la filière BTP. Ces deux composantes subissent les effets de la baisse de la production industrielle et des effets de la production agricole.

Les résultats du premier semestre 2026 montrent que la performance des vracs solides ne dépend plus uniquement de la taille globale du port. Elle dépend surtout de la composition des trafics et de la capacité à capter plusieurs catégories de marchandises.

Le charbon bénéficie du prix du gaz

Du côté du charbon, son utilisation pour la sidérurgie et les centrales thermiques expliquent les évolutions au cours de ce semestre. Ainsi, à Rotterdam, la hausse est associée au niveau élevé des prix du gaz et à la reprise du charbon à coke pour les centrales thermiques. Alors, cela ne signifie pas une hausse structurelle mais plutôt un choix économique face à la montée du prix du gaz.

Quant à la sidérurgie, elle opère des choix en fonction du choix des matières premières. Ainsi, la baisse d'approvisionnement en minerais de fer tient plus à la production d'acier électrique. L'abandon des minerais implique alors une progression des flux de ferrailles.

La baisse des flux industriels se compensent par une croissance des volumes des produits agricoles. Le site de Rouen de Haropa Port en est l'exemple le plus net. Il faut aussi souligner la performance de Hambourg. Le port allemand

Trafic des vracs solides par port (en 1000 t)

Ports	2025	2026	Évolution
Rotterdam	32 300	32 800	1,50%
Hambourg	11 300	15 200	34,50%
Anvers-Bruges	6 800	6 900	1,50%
Haropa Port	5 790	6 460	11,60%
Bremerhaven *	3 897	4 272	9,60%
Marseille-Fos	3 900	3 200	-17,90%
Barcelone	1 840	1 940	5,40%
Gênes	1 292	1 148	-11,10%
Valence	1 272	1 099	-13,60%

* Le port de Bremerhaven ne distingue pas entre les vracs solides et vracs liquides dans ses résultats

Source: autorités portuaires © Ports et Corridors

bénéficie de la hausse des exportations de grains. Cette dynamique contraste avec Rotterdam, où les vracs agricoles accusent un repli conséquent. Cette tendance ne semble pas une orientation de fond mais plutôt une correction par rapport à une année 2025 en forte croissance.

La reprise de l'activité BTP

Du côté des vracs de la filière du BTP, le semestre montre des signes d'une reprise d'activité . Ainsi, à Rotterdam, la reprise de l'activité et une demande accrue de matières premières dope ce courant. De plus, le stockage préventif et les modifications des routes commerciales ont également contribué à la hausse. Cette tendance reste cependant inégale. En effet, Haropa port signale un ralentissement du trafic de matériaux de construction. L'autorité portuaire espère un développement de cette filière avec les travaux du Grand Paris. Il existe donc un décalage entre les marchés nationaux : certains corridors reprennent, tandis que d'autres restent pénalisés par le recul de la construction neuve.

Le premier semestre 2026 révèle une recomposition des trafics autour de trois moteurs. En premier lieu, la reprise partielle du charbon et des matières premières énergétiques, en second, la vigueur des céréales dans les ports du nord et de la façade atlantique, et enfin, la demande ponctuelle liée à la construction et aux activités industrielles refondent les flux.

La progression de Hambourg et de Haropa Port contraste avec les baisses de Marseille-Fos, Valence et Gênes. Cette opposition entre ports du nord et ports méditerranéens ne doit toutefois pas être généralisée : elle traduit surtout des spécialisations différentes, des effets de stocks, des écarts de conjoncture industrielle et des reports de flux entre corridors. Hambourg, Rotterdam, et Haropa Port trustent les volumes supplémentaires de ce courant. Alors, à Hambourg, les minerais et les céréales compensent la faiblesse générale. Le port gagne 34,5% à 15,2 Mt. La résistance de cette filière s'explique par la progression des importations de minerais, malgré une conjoncture industrielle européenne peu dynamique. La demande de la sidérurgie et les besoins pour les centrales thermiques dopent le secteur. D'autre part, la hausse des exportations de céréales tient à la réorganisation des flux agricoles européens et de besoins accrus sur certains marchés extérieurs. Par conséquent, les vracs solides ont joué un rôle d'amortisseur, en compensant partiellement le recul des vracs liquides et des conteneurs. La situation du port de l'Elbe illustre une tendance importante. Les vracs solides ne dépendent plus seulement du charbon ou du minerai destiné à la sidérurgie dans les ports du nord du continent. Les céréales, les ferrailles, les matériaux industriels et d'autres produits minéraux contribuent de plus en plus à la diversification des trafics.

Haropa Port : la poussée des céréales

Haropa Port affiche une progression de 11,6% à 6,46 Mt. Une performance portée par les céréales et notamment le blé, l'orge et les produits agricoles. Les exportations de céréales ont atteint 4,1 Mt à fin juin, en hausse de 33,2%. Sur l'ensemble de la campagne 2025-2026, le site de Rouen a traité 8,4 Mt de céréales. Ainsi, les ports de la vallée de la Seine confirment que la hausse des vracs solides en 2026 est, pour une part importante, une hausse des vracs agroalimentaires, et non des matières premières industrielles.



Rotterdam : le charbon progresse, les céréales reculent

Sur ce semestre, les flux des vracs solides de Rotterdam montrent une recomposition des trafics. Le vrac sec a augmenté de 1,7%. Cette évolution résulte notamment de la forte progression du charbon et des autres vracs secs. Ces filières compensent le recul des flux agroalimentaire et des minerais. Il n'en demeure pas moins que le port néerlandais a enregistré une progression de ses volumes de charbon de 17,8%. La demande de la sidérurgie et des centrales thermiques allemandes permet à Rotterdam de rester dans une tendance positive. Néanmoins, le port précise que la hausse du charbon doit être interprétée comme un effet de marché et non comme un retournement durable de la politique énergétique européenne.

Le positif au nord et du négatif au sud. Les trois ports de Gênes, Valence et Marseille-Fos enregistrent des baisses de volume. Elles peuvent s'expliquer par la structure de leurs trafics, davantage exposés à la demande industrielle régionale, à la sidérurgie, à la construction et aux importations de matières premières destinées aux marchés ibériques, français et italiens. Ainsi, le GPM de Marseille-Fos enregistre une diminution de 17,9%. Plusieurs éléments expliquent cette orientation. D'un côté, le ralentissement de l'activité industrielle et de la construction dans le sud de la France limite les importations. Ensuite, la diminution des besoins en minerais et en matières premières pour certaines filières métallurgiques pèse. Mais aussi, les acheteurs privilégient des circuits logistiques par le nord du continent.

Barcelone en hausse et Valence en baisse

Le port de Barcelone est en progression de 5,4%. Il dispose d'une base industrielle et logistique diversifiée, associant activités manufacturières, agroalimentaire, matériaux de construction et échanges méditerranéens. La progression de ses vracs solides peut correspondre à une meilleure tenue des importations de matières premières et à une activité plus régulière des filières industrielles. De son côté, Valence recule de 13,6%. Il semble que le port du sud de la Catalogne a été pénalisé par la faiblesse de certains trafics industriels et agricoles.

Gênes en cohérence avec une conjoncture prudente

Enfin, sur la côte ligurienne, Gênes recule de 11,1%. Un mouvement qui est cohérent avec une conjoncture italienne marquée par une demande industrielle prudente et une activité de construction inégale. Le port est exposé aux importations de minerais, de produits métallurgiques, de charbon et de matériaux destinés à l'industrie du nord de l'Italie. Une diminution des besoins des aciéries ou des stocks industriels peut rapidement se traduire par une baisse des tonnages portuaires.

Céréales : une croissance tirée par la façade Manche-Atlantique

Le premier semestre 2026 se caractérise par une divergence entre les façades portuaires françaises et européennes. Haropa Port et, dans une moindre mesure, les ports du nord de l'Europe bénéficient d'une campagne céréalière exceptionnelle et de reports de demande liés à la guerre en mer Noire. En Méditerranée, les trafics portuaires s'orientent sur le recul des flux ou des progressions limitées.

Avec 4,07 Mt, à Rouen (Haropa Port) confirme sa position de premier port céréalier français. Un volume semestriel qui clos une campagne, de juillet à juin, avec 8,4 Mt. Un trafic en hausse en raison de la faible campagne précédente. À Marseille-Fos, les vracs agroalimentaires ont progressé de 11%, à 1,3 Mt. Cependant, ce volume reste modeste par rapport à Rouen. Marseille-Fos reste un port céréalier secondaire, avec des flux principalement tournés vers la Méditerranée occidentale et l'Afrique du Nord.

Le conflit en mer Noire impacte les flux européens. Au premier semestre, les attaques de navires et des ports dans la région ont considérablement réduit les exportations de céréales de Russie et d'Ukraine.

Ainsi, les exportations de céréales de la mer Noire ont chuté de 65% en juillet 2026 pour la Russie, et de 75% pour l'Ukraine sur la même période. Pour les pays européens ces faiblesses des pays de mer noire représentent une opportunité.

À titre d'exemple, l'Égypte, premier importateur mondial de blé, s'est approvisionnée à plus de 80% auprès de la Russie et de l'Ukraine au premier semestre 2026. Le Caire commence à se tourner vers d'autres origines, dont la France, depuis l'été. Ce contexte géopolitique explique en partie la vigueur des exportations céréalières depuis Rouen et, plus largement, la bonne tenue des vracs agroalimentaires dans les ports français.

Les ports européens face à un marché en recomposition

À l'image des autres courants, les trafics semestriels des marchandises diverses sont en transformation. Dans le nord du continent, les volumes reculent, au sud ils se stabilisent. Les gagnants de ce semestre sont les Français de Haropa Port et Marseille-Fos.

L'analyse globale des trafics de marchandises diverses, qui intègrent les tonnages des conteneurs, montrent un recul de 0,9% à 339,1 Mt. Il s'agit plus d'un tassement que d'une baisse structurelle. Cependant, cette évolution cache une situation contrastée. En effet, les ports du nord de l'Europe enregistrent un repli sensible, tandis que plusieurs ports méditerranéens progressent nettement. Cette recomposition traduit à la fois les transformations du commerce international, l'évolution des chaînes industrielles et la concurrence croissante entre façades maritimes.

Une redistribution plus qu'un effondrement

Les trafics des diverses ne décrivent pas un effondrement du marché. Elles montrent plutôt une redistribution progressive des flux. Les ports les plus exposés aux industries lourdes et aux grands corridors du nord connaissent un repli. La montée de Marseille-Fos et de Haropa Port est particulièrement notable. À eux deux, ces ports gagnent 2,67 Mt. Ce volume représente les pertes des trois premiers ports d'Europe du Nord. Cette évolution souligne le rôle croissant des ports capables de proposer des chaînes logistiques diversifiées, des terminaux spécialisés et une connexion directe avec les territoires industriels.

Ces chiffres exposent une nouvelle réalité. Dans les ports européens, la compétition ne se joue plus seulement sur les tonnages. Elle repose de plus en plus sur la spécialisation, la résilience des connexions terrestres et la capacité à accompagner les transformations industrielles. Les

Trafic des conventionelles par port (en 1000 t)

Ports	2025	2026	Évolution
Rotterdam	82 500	80 700	-2,20%
Anvers-Bruges	81 800	78 400	-4,20%
Hambourg	41 800	40 200	-3,80%
Valence	37 600	36 400	-3,20%
Bremerhaven	28 654	30 193	5,40%
Barcelone	24 540	25 410	3,50%
Haropa Port	15 720	17 090	8,70%
Marseille-Fos	9 500	10 800	13,70%
Gênes	19 977	19 935	-0,20%

Source: autorités portuaires © Ports et Corridors

marchandises diverses, par leur diversité même, constituent ainsi un indicateur de la santé des économies portuaires et des mutations commerciales et industrielles.

Un recul global limité, mais révélateur

Ce poste des diverses est concentré dans les ports du nord. Sur les neuf ports analysés, Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg regroupent 59% de ces volumes. La baisse des trafics est d'autant plus remarquable qu'elle vise aussi les trois premiers ports nord-européens. La compensation se réalise par les deux ports français de Haropa Port et Marseille-Fos et les chiffres de Bremerhaven.

Finalement, le marché apparaît donc relativement stable dans son ensemble. Néanmoins, cette stabilité masque un déplacement des volumes entre les différentes façades maritimes. Les ports historiquement dominants du range nord-européen cèdent du terrain, alors qu'au sud ils progressent.

Rotterdam et Anvers-Bruges plus exposés aux variations industrielles

À Rotterdam, le trafic baisse de 2,2% à 80,7 Mt. Le port néerlandais perd 1,8 Mt. À Anvers-Bruges, le recul est plus marqué en proportion. Les volumes diminuent de 3,4 Mt, soit 4,2%. Ces résultats traduisent une évolution majeure. Les ports de la mer du Nord sont plus exposés aux cycles industriels européens, en particulier dans l'automobile, la sidérurgie, ou encore les équipements énergétiques. Une baisse de la production industrielle, une réduction des stocks ou un ralentissement des exportations peuvent rapidement affecter ce courant.

Le recul du bloc allemand

Les ports allemands figurent également parmi les perdants de la période. Hambourg voit son trafic de diverses reculer de 3,8% à 40,2 Mt. Il demeure su la troisième marche du podium mais, il est confronté à un environnement industriel moins favorable et à une concurrence accrue des autres établissements européens.

La situation de Bremerhaven est différente. Le port progresse de 5,4% à 30,193 Mt. Cela permet aux ports allemands de limiter les pertes. Cette performance s'explique par une meilleure orientation sur certains trafics, notamment les véhicules.

Cette divergence entre les deux ports allemands illustre l'importance de la spécialisation. Dans le secteur des marchandises diverses, le volume global ne suffit pas à mesurer la performance d'un port. La nature des cargaisons, la présence de terminaux spécialisés, la régularité des services maritimes et la proximité des zones industrielles jouent un rôle déterminant.

Haropa Port confirme sa progression

Sur le versant nord de la façade maritime, Haropa Port dénote. Avec une progression de 8,7% à 17,09 Mt, il gagne 1,37 Mt sur le semestre. Cette performance est significative pour la façade française. Elle confirme le potentiel des ports de la Seine dans les trafics industriels, les véhicules, les produits sidérurgiques voire les conteneurs. Le développement de Haropa Port s'inscrit également dans un contexte de recherche de solutions logistiques et industrielles intégrées. Il reste que le port de la vallée de Seine devra confirmer, sur le second semestre ces résultats.



marchandises diverses, par leur diversité même, constituent ainsi un indicateur de la santé des économies portuaires et des mutations commerciales et industrielles.

Marseille-Fos, plus forte progression

Les ports méditerranéens affichent une dynamique plus favorable. Barcelone progresse de 3,5% à 25,41 Mt. Marseille-Fos enregistre la plus forte progression de cette filière. En effet, il améliore son volume de 13,7% à 10,8Mt. Valence, en revanche, recule de 3,2%. Le port espagnol passe de de 37,6 à 36,4 Mt.

Marseille-Fos est le principal gagnant. L'augmentation reflète une montée en puissance de la conteneurisation. La progression de ces flux propulse le trafic des marchandises conteneurisées. Dans le même temps, et sur la face obscure de ce semestre, le port phocéen rétrograde sur l'automobile et le roulier.

Barcelone bénéficie d'un positionnement industriel et logistique diversifié. Son hinterland comprend d'importantes activités automobiles, manufacturières et énergétiques, tandis que sa situation en Méditerranée lui permet de jouer un rôle d'interface entre l'Europe, l'Afrique du Nord et les marchés du bassin méditerranéen. La situation de Valence rappelle toutefois que la façade méditerranéenne n'évolue pas de manière homogène. Malgré un volume supérieur à celui de Barcelone, le port espagnol enregistre un recul. La concurrence entre ports proches, les arbitrages des armateurs et les variations des marchés automobiles et industriels peuvent redistribuer rapidement les escales et les volumes.Gênes, une quasi-stabilité.

Gênes affiche une remarquable stabilité

Son trafic se stabilise avec une diminution de 0,2% à 19,9 Mt. Une situation qui contraste avec ses concurrents méditerranéens. Le port italien conserve ainsi une position solide sur la façade ligure. Sa performance montre qu'un maintien des volumes peut constituer un résultat positif dans un environnement marqué par la volatilité des échanges et la concurrence portuaire. Gênes reste toutefois dépendant de la qualité de ses liaisons terrestres et de sa capacité à absorber efficacement les flux destinés au nord de l'Italie et à l'Europe centrale.

Le trafic automobile entre croissance et saturation

Le trafic de véhicules neufs a été l'un des moteurs des marchandises diverses au premier semestre 2026. Il s'est aussi heurté à des contraintes logistiques. Alors que le marché automobile européen progresse de 5,7% (5,89 millions de véhicules immatriculés), les ports ont enregistré des évolutions contrastées, marquées par une forte croissance des importations asiatiques et une saturation croissante des parcs de stockage.

Anvers-Bruges illustre cette dynamique. Le port a vu son trafic roulier augmenter de 5,9%. Il est porté par les véhicules neufs (+7,7%, soit 1,7 million d'unités). Les importations en provenance de Chine ont bondi de 25,5%, tandis que celles du Japon progressaient de 5,5%, reflétant la montée en puissance des constructeurs asiatiques sur le marché européen. Cette croissance s'accompagne toutefois de tensions opérationnelles : dans certaines zones, le temps de séjour des véhicules neufs a atteint jusqu'à 60 jours. En cause, la congestion des accès terrestres et des difficultés d'évacuation vers l'hinterland.

À l'inverse, les ports allemands ont subi de plein fouet les effets de la saturation. À Bremerhaven, le parc à véhicules était occupé à 95% en juin 2026, contraignant le port à réduire les fenêtres de dépôt et à prioriser les départs pour éviter le blocage complet des terminaux. Hambourg a également connu une situation critique, avec un taux d'utilisation du parc de CTA à 89% en mars 2026. Le port a dû revoir les conditions d'importation. Une décision qui a limité la flexibilité des logisticiens.

Rotterdam: l'engorgement sur le terrestre

Rotterdam, bien que résistant sur les volumes globaux, n'a pas échappé à la pression. Les files d'attente de barges sur le Rhin ont atteint jusqu'à 72 heures. Une situation qui retarde l'évacuation des véhicules et sature les aires de stockage. Cette congestion en cascade a affecté l'ensemble de l'axe Hambourg–Rhin–Rotterdam, identifié comme le point de blocage le plus critique pour l'acheminement des véhicules finis vers l'Europe centrale.

Face à ces tensions, certains ports ont néanmoins affiché des performances positives. Haropa Port enregistre 124 280 véhicules, soit une hausse de 1,6%. Il bénéficie d'une meilleure fluidité des opérations et d'une connexion directe avec le Bassin parisien. Barcelone, de son côté, a vu son trafic automobile progresser de 4,3% entre janvier et août 2026, soutenu par les exportations de véhicules électriques et hybrides.

Ces chiffres révèlent une réalité duale : la demande automobile reste dynamique, mais les infrastructures portuaires peinent à absorber les flux, en particulier dans les hubs du nord de l'Europe. La saturation des parcs, les délais d'évacuation et les contraintes de capacité menacent désormais la compétitivité des chaînes logistiques automobiles, poussant les acteurs à repenser leurs stratégies d'acheminement et de stockage.



L'acier, un segment sous pression

Le trafic de produits sidérurgiques a été l'un des principaux facteurs de repli des marchandises diverses dans les ports européens. Selon Eurofer, les exportations d'acier de l'Union européenne ont perdu 20%. Cette contraction s'est directement répercutée sur les volumes. Hambourg illustre cette tendance. Le port a enregistré 535 000 t de conventionnelles, soit un recul de 5%, attribué principalement à la réduction des exportations de produits sidérurgiques. Cette baisse s'inscrit dans un contexte plus large de ralentissement de la demande européenne, qui ne devrait progresser que de 0,1% en 2026 selon les prévisions d'Eurofer.

Rotterdam, bien que résistant sur les volumes globaux, a également subi les effets de la crise sidérurgique. Les vracs secs ont reculé de 11,7% à 34,7 Mt, affectés par la baisse de la demande des sidérurgistes. Seules les sorties de ferrailles destinées à la Turquie ont progressé, portées par une demande turque soutenue.

Anvers-Bruges n'a pas échappé à cette dynamique. Les vracs secs ont enregistré un repli de 12,9% à 7,6 Mt, avec une baisse de 19% des fertilisants et de 32,4% du charbon, deux intrants essentiels pour la sidérurgie. Cette contraction traduit une désindustrialisation partielle et une réduction des flux de matières premières vers les sites de production européens. La baisse des exportations d'acier s'explique par plusieurs facteurs. Parmi ceux-ci se retrouvent la faiblesse de la demande intérieure européenne, la concurrence des importations asiatiques, les coûts énergétiques élevés et les tensions commerciales. Les ports du range nord, historiquement spécialisés dans les trafics sidérurgiques, sont particulièrement exposés à ces évolutions structurelles.



L’éolien offshore, un relais de croissance pour les ports

L’éolien offshore constitue un segment en forte expansion, offrant aux ports européens un relais de croissance stratégique. Les ports de la mer du Nord se sont progressivement imposés comme des hubs logistiques. Bremerhaven occupe une position de leader avec son terminal offshore ABC-Halbinsel exploité par BLG. Le site dispose de 900 m de quais avec une profondeur de 10,5 m et des zones de stockage. Cette spécialisation lui permet de gérer l'ensemble de la chaîne logistique, du pré-assemblage au chargement.

Rotterdam a consolidé sa position de hub énergétique européen, alimenté par un vaste parc éolien offshore qui fournit un tiers de sa production énergétique. Le port sert de base logistique pour l'installation et la maintenance des parcs de la mer du Nord, bénéficiant de sa connectivité maritime et terrestre.

En France, Haropa Port capitalise sur une base industrielle installée : l'usine Siemens Gamesa, unique site mondial assemblant pales et nacelles pour l'éolien offshore. Cette implantation positionne Le Havre comme un maillon stratégique de la filière européenne, même si le port reste confronté à la concurrence de Rotterdam et d'Anvers sur les volumes globaux. Ces investissements témoignent d'une recomposition des trafics portuaires : alors que les segments traditionnels (acier, charbon, produits industriels) reculent, l'éolien offshore s'impose comme un vecteur de diversification et de croissance pour les ports européens.

Les outsiders l'emportent sur les hubs

Avec 29,03 MEVP au premier semestre 2026, les ports européens analysés gagnent 0,3%. Une stabilité qui tient surtout aux bons scores des ports méditerranéens et Haropa Port.

Sur le premier semestre 2026, le trafic conteneurisé mondial enregistre une progression de 4,6% à 97,9 MEVP. Un volume qui n'a eu de cesse de s'améliorer au cours de ces six mois. Seul le mois de mars affiche une baisse de 2,4% soit 386 589 EVP. Une anicroche dans ce décor positif qui peut s'expliquer par le début du conflit entre les États-Unis et l'Iran. En Europe, le volume conteneurisé représente 34,9 MEVP, selon les chiffres de Container Trade Statistics, soit environ le tiers du volume mondial. Le trafic conteneurisé européen affiche une progression globale, à savoir import et export, de 5,9% sur les six premiers mois de l'année.

Un premier retour par le canal de Suez

Alors, ces chiffres devraient se décliner dans les ports. Or, les résultats montrent une baisse. Et cette diminution se décline surtout dans les ports d'Europe du Nord : Rotterdam, Anvers-Bruges et Hambourg. Cette faible croissance traduit un environnement commercial incertain. Les tensions géopolitiques, le ralentissement de certains marchés européens et la prudence des importateurs pèsent sur les volumes. Les perturbations en mer Rouge ont également continué de modifier les itinéraires maritimes. Depuis le mois de mai, des armateurs comme CMA CGM ont décidé de reprendre les liaisons entre l'Asie et l'Europe par le canal de Suez. Une décision qui concerne deux services.

Sur ce semestre, pour faire face aux évolutions de la situation mondiale, les armements ont adapté leurs capacités, leurs

Trafic conteneurs par port (en 1000 EVP)

Ports	2025	2026	Évolution
Rotterdam	7 025	7 021	-0,10%
Anvers-Bruges	6 910	6 800	-1,60%
Hambourg	4 200	4 000	-4,80%
Valence	2 814	2 819	0,20%
Bremerhaven	2 418	2 554	5,60%
Barcelone	1 850	1 930	4,30%
Haropa Port	1 510	1 640	8,60%
Gênes	1 490	1 450	-2,70%
Marseille-Fos	729	823	12,90%

Source: autorités portuaires © Ports et Corridors

rotations et leurs escales. Cette recomposition profite à certains ports secondaires ou mieux positionnés sur les services méditerranéens, tandis que les grands hubs nord-européens subissent davantage la volatilité des échanges et la concurrence entre plateformes.

Rotterdam résiste, Anvers-Bruges et Hambourg reculent

Avec 7,02MEVP, Rotterdam demeure le premier port européen. Son trafic est stable sur le semestre. Il perd seulement 0,1%, soit 4 000 EVP. Cette résistance s'explique par sa position pour desservir des marchés comme l'Allemagne et certains pays d'Europe centrale. Anvers-Bruges enregistre un recul de 1,6%, à 6,8 MEVP. Cela représente une perte de 110 000 EVP. Le port belge pâti d'une demande européenne moins dynamique pour les marchés qu'il dessert traditionnellement come la France et l'Allemagne. Anvers-Bruges a aussi fait les frais de mouvements sociaux dans le pays qui ont perturbé les chaînes logistiques.

À Hambourg, la baisse atteint 4,8%. Avec un trafic de 4 MEVP, le port allemand est particulièrement exposé au ralentissement industriel et commercial du pays, et notamment dans les secteurs exportateurs. La concurrence des autres grands ports de la mer du Nord pèse également sur ses volumes.

Derrière ces baisses en Europe du Nord, deux ports tirent leur épingle du jeu. Haropa Port affiche la plus forte progression sur la façade nord du continent. Le port de la vallée de Seine affiche une progression de 8,6% à 1,6 MEVP. Il a bénéficié de la situation dans les autres hubs septentrionaux. D'un point de vue mathématique, Haropa Port gagne le volume qu'Anvers-Bruges perd. Pour Le Havre, ce semestre a le goût de la récupération d'une partie des trafics. La congestion de terminaux à Anvers-Bruges, Rotterdam et Hambourg a pu inciter les opérateurs à reporter des trafics sur le port normand. Cependant, la progression du port du Havre doit aussi s'analyser en regard de la croissance du trafic conteneurisé européen.

Enfin, au nord du continent, Bremerhaven se distingue avec une progression de 5,6%, à 2,5 MEVP. Le port bénéficie vraisemblablement d'un report partiel de volumes depuis Hambourg et d'une meilleure performance de certaines lignes régulières. Bremerhaven est entré dans la recomposition des services déployés par les nouvelles alliances maritimes.

Les ports méditerranéens affichent une meilleure dynamique

Marseille-Fos enregistre la meilleure performance relative, avec 823 000 EVP, en hausse de 12,9%. Ce bond de 94 000 EVP supplémentaires pourrait traduire un regain d'attractivité commerciale, des reports d'escales et la montée en puissance de certains services méditerranéens.

Valence reste pratiquement stable, à 2,8 MEVP, soit une hausse limitée de 0,2%. Cette évolution confirme néanmoins la solidité du port espagnol comme plateforme de transbordement et de desserte de la péninsule Ibérique. Barcelone progresse également de 4,3%, à 1,9 MEVP, grâce à son positionnement méditerranéen, à ses activités de transbordement et à la vigueur relative de certaines liaisons avec l'Afrique du Nord et l'Asie.

Enfin, Gênes recule de 2,7%, à 1,4 MEVP, malgré une position stratégique en Méditerranée.

