

Centre d'Études Jacques Georgin

Analyses socio-économiques environnementales, éducatives, culturelles, scientifiques et politiques relatives à la Région bruxelloise, à la Région Wallonne et à la Fédération Wallonie-Bruxelles

Évolution du transport multimodal de marchandises dans l'Espace Wallonie-Bruxelles

État des lieux, enjeux et besoins d'une diversification multimodale de l'offre de transport de marchandises ; Reconsidération des politiques de mobilité en termes d'interaction entre les différents modes de transports de marchandises

I° PARTIE : La Région bruxelloise

Hervé Devillé
Analyste expert
Consultant en Économie

Février 2024



TABLE DES MATIÈRES

Préface (par Christophe DUBOIS)	3
I° PARTIE :	
Évolution du transport multimodal de marchandises en Région bruxelloise	4
État des lieux, enjeux et besoins d'une diversification multimodale de l'offre de transport de marchandises ; Reconsidération des politiques de mobilité en termes d'interaction entre les différents modes de transports de marchandises	4
I. INTRODUCTION	4
II. ÉTAT DES LIEUX ET PRINCIPAUX CONSTATS	5
2.1 Évolution des flux globaux de marchandises	5
2.2 Évolution du trafic routier de marchandises	6
2.2.1 Répartition régionale du transport routier de marchandises	7
2.2.2 Évolution des chargements et déchargement de marchandises en RB	8
2.2.3 Répartition inter et intrarégionale et provinciale des transports routiers de marchandises en RB	9
2.3 Évolution du trafic fluvial et maritime de marchandises	13
2.3.1 Répartition du trafic fluvial et maritime par type de marchandises	14
2.3.2 Origine et destination du trafic fluvial et maritime par type de marchandises	16
2.3.3 Origine du trafic fluvial et maritime de marchandises par pays	18
2.3.4 Origine et destination du trafic fluvial de marchandises par provinces wallonnes	19
2.3.4.1 La province de Hainaut	20
2.3.4.2 La province du Brabant wallon	22
2.3.5 Développements du port de Bruxelles à l'horizon 2040	22
2.4 Évolution du trafic ferroviaire de marchandises	24
2.4.1 Historique du transport ferroviaire de marchandise en Région bruxelloise	24
2.4.2 Évolution du transport ferroviaire de marchandise en Région bruxelloise	24
2.4.3 Soutien au transport ferroviaire de marchandises	26
2.4.3.1 Programmes de financement européens	26
2.4.3.2 Mécanismes de soutien au niveau fédéral belge	26
2.4.4 Développement du transport ferroviaire de marchandises en Région bruxelloise	26
2.4.4.1 Amélioration de l'attractivité du trafic ferroviaire	26
2.4.4.2 Amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire en Région bruxelloise	27
2.4.4.3 Accroissement du trafic ferroviaire en Région bruxelloise	27
2.4.4.4 <i>Accroissement du trafic ferroviaire en Région wallonne</i>	28
2.5 Évolution du trafic aéroportuaire de marchandises	29
2.5.1 Historique du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport	29
2.5.2 Évolution du transport aéroportuaire de marchandise à Brussels Airport	29
2.5.3 Répartition du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport selon les continents	30
2.5.4 Répartition du transport aéroportuaire de marchandises en Belgique selon les aéroports	31

2.5.5 Développement du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport	32
III. ÉVOLUTION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN REGION BRUXELLOISE	33
IV. CONCLUSIONS	36
ÉTAT DES LIEUX ET PRINCIPAUX CONSTATS	36
Trafic global de marchandises	37
Trafic routier de marchandises	37
Trafic fluvial et maritime de marchandises	37
Trafic ferroviaire de marchandises	38
Trafic aéroportuaire de marchandises	38
ÉVOLUTION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN REGION BRUX.	39
PERSPECTIVES	40
V. RECOMMANDATIONS	40
VI. DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS DE L'ETUDE	41
VII. BIBLIOGRAPHIE	43
LISTE DES FIGURES	46

Préface

Le Centre d'études Jacques Georgin, reconnu par la Fédération Wallonie-Bruxelles en qualité de centre d'éducation permanente, a sollicité l'expertise d'Hervé Devillé, Docteur en Sciences Économiques de l'Université Libre de Bruxelles et professeur honoraire à l'Université Catholique de Lille où il a enseigné la macroéconomie et l'économie du travail, sous la forme d'une étude consacrée à l' « Évolution du transport multimodal de marchandises dans l'Espace Wallonie-Bruxelles ». Cette étude comporte un état des lieux, enjeux et besoins d'une diversification multimodale de l'offre de transport de marchandises. En outre, comme développée précédemment, elle plaide en faveur d'une reconsidération des politiques de mobilité en termes d'interaction entre les différents modes de transports de marchandises. En outre, cette étude s'inscrit dans une ligne développée par le CEG depuis des années sur le thème d'un espace économique durable Wallonie-Bruxelles : colloque et note aéroports régionaux wallons (décembre 2014-mars 2015) ; colloque et note complémentarités économiques Wallonie-Bruxelles (février-mars 2015) ; sens du débat sur complémentarités économiques Wallonie-Bruxelles (avril 2023) ; colloque transport et logistique en Wallonie (juin 2023).

Le choix de cette thématique nous est apparu comme une évidence, tant les enjeux liés au secteur de la logistique sont nombreux tels associer la maîtrise des coûts à la qualité et à la rapidité de la réponse aux demandes des utilisateurs, coordonner l'offre et la demande. Nous pouvons ajouter un dernier enjeu capital, lié à ce secteur, au XXI^{ème} siècle : la décarbonation des modes de transports.

Aujourd'hui, de par sa situation géographique, la Belgique a une place particulièrement privilégiée et stratégique en matière de logistique en Europe. Ce secteur fait partie de l'épine dorsale de notre économie et de notre prospérité. En 2016, l'indice de performance logistique de la Banque mondiale attribuait la sixième place à notre pays. ProLogis, fonds d'investissement américain spécialisé dans la gestion d'entrepôts et de bâtiments logistiques, conforte la place de la Belgique dans le top 3 des endroits européens les plus attractifs pour le développement d'activités de transport. De plus, ce secteur ne devrait faire que croître dans le futur. En effet, le Bureau fédéral du Plan prévoit une augmentation du trafic de marchandises national de 26% par rapport à 2015 d'ici à 2040, tous modes confondus, avec une part modale d'environ 76% pour la route, 17% par transport fluvial et 10% par rail. Dans ce cadre, pour rappel, le Belgian Mobility Dashboard évalue le coût des congestions sur nos routes en 2022 à plus de 4,1 milliards EUR, soit presque 1% de notre PIB. Or, pour répondre à la croissance future et atteindre les ambitieux objectifs climatiques auxquels la Belgique a souscrit, il conviendra d'adopter une approche intégrée et équilibrée entre tous les modes de transport afin que chacun puisse être exploité de manière optimale. C'est l'ensemble du secteur de la logistique, accompagné des autorités compétentes, qui doit, dès aujourd'hui, évoluer de manière importante pour atteindre une répartition modale optimale des flux de transport. Sans évolution, c'est principalement le transport routier qui se développera, ce qui ne sera pas sans impacts, notamment en matière d'émissions de gaz à effets de serre et de congestion de nos axes routiers.

Ces enjeux importants, tant au niveau de l'économie que du climat, induisent un indispensable renforcement des liens ainsi qu'une véritable coordination entre les acteurs économiques et politiques de l'espace Wallonie-Bruxelles. L'objectif : développer une réelle synergie entre nos deux Régions afin de relever le défi constitué par le développement du secteur logistique sur notre territoire.

Christophe DUBOIS, Conseiller socio-économique du CEG

I° PARTIE : Évolution du transport multimodal de marchandises en Région bruxelloise

État des lieux, enjeux et besoins d'une diversification multimodale de l'offre de transport de marchandises ; Reconsidération des politiques de mobilité en termes d'interaction entre les différents modes de transports de marchandises

I. INTRODUCTION

Compte tenu de la croissance annoncée de la population et de l'évolution attendue de la situation économique en Région bruxelloise à l'horizon 2040, les prévisions émanant de la collaboration entre le service Fédéral Mobilité et Transports et le Bureau Fédéral du Plan annoncent une forte croissance des flux de marchandises. Il devient dès lors nécessaire d'examiner cet aspect de la mobilité bruxelloise en lien avec les autres Régions. La crise sanitaire, l'évolution de la situation géopolitique et la croissance de l'inflation poussée par la reprise économique qui s'en est suivie ainsi que les exigences climatiques plus pressantes ont profondément modifié les priorités en termes de modalité de transport et notamment de transport de marchandises.

Le secteur de la logistique, longtemps négligé en Région Bruxelloise, a cependant été assez tôt identifié comme un facteur déterminant de la politique du transport au sein de cette Région. Comme le transport de personnes, le transport de marchandises participe également aux problèmes de congestion et de qualité de l'air dans la capitale avec une contribution qui aurait tendance à s'accroître dans le futur. Le Bureau Fédéral du Plan prévoit en effet une augmentation de +20,2% des tonnes-kilomètres/an parcourues par les marchandises en Belgique entre 2019 et 2040. Cette croissance se distribue en moyenne à concurrence de +19,4% pour le trafic routier, de +28,5% pour le trafic ferroviaire et de +9% pour le trafic par voie d'eau intérieure. La croissance des passagers-kilomètres/an devrait quant à elle rester limitée à +6,1% qui se distribue en moyenne à concurrence de +5,6% pour le trafic routier, de -2,8% pour le trafic ferroviaire, de +8,8% pour les transports en commun (Bus/Tram/Métro) et de +35,2% pour la mobilité douce (Marche/Vélo/Trottinettes) pendant la même période. Le secteur de la logistique mérite en conséquence une plus grande attention au sein du débat sur la mobilité.

L'objectif de la première partie de cette contribution consiste à 'établir un état des lieux relatif au transport de marchandises en Région bruxelloise en intégrant les différentes sources d'information existantes qui seront ensuite recoupées afin de mieux comprendre la dynamique du secteur logistique dans cette Région. Sur la base de cet aperçu, quelques solutions entreprises dans la Région bruxelloise afin d'améliorer la fluidité et la durabilité du trafic de marchandises en vue de répondre aux principales nuisances identifiées seront présentées notamment en termes d'évolution de la multimodalité.

Après avoir examiné dans cette **première partie** les évolutions intermodales du transport de marchandises en Région bruxelloise en lien avec les autres Régions et notamment la Région wallonne durant la période 2005-2021, une **deuxième partie** constituée d'une analyse similaire sera réalisée plus spécifiquement pour la Région wallonne durant la même période. Une **troisième partie** considérant le rapprochement et l'intégration des deux études précédentes au sein d'un espace commun dénommé « Entité Wallonie-Bruxelles (EWB) » permettra alors de mettre en évidence des rendements d'échelle potentiels résultant des complémentarités observées au sein des études relatives aux Régions wallonne et bruxelloise.

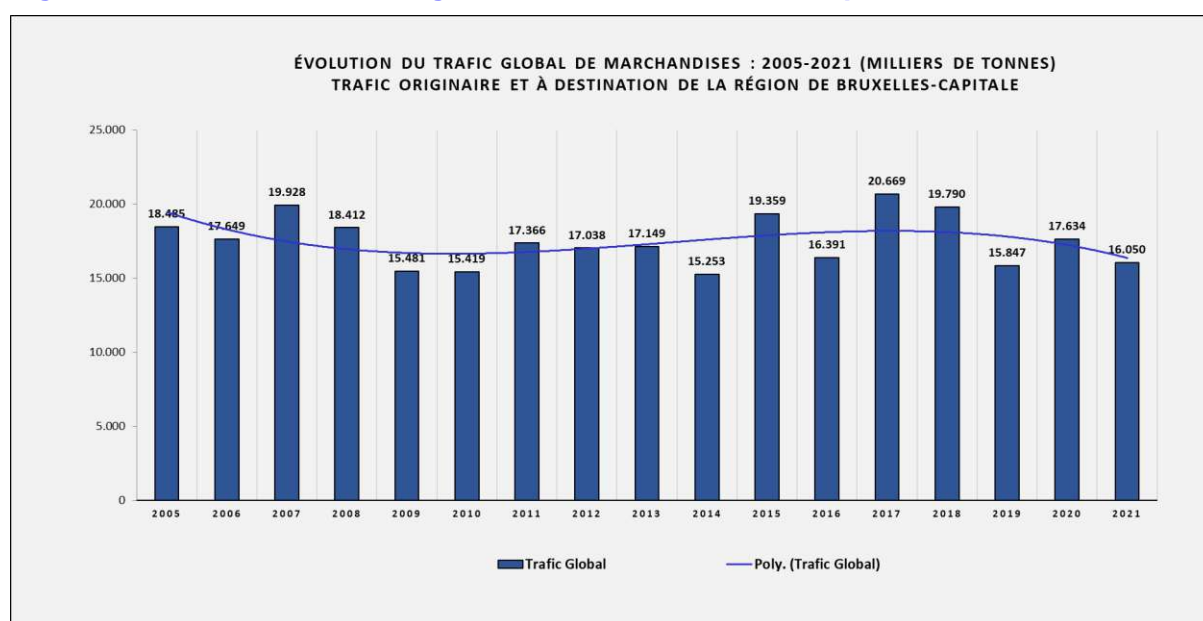
II. ÉTAT DES LIEUX ET PRINCIPAUX CONSTATS

2.1 Évolution des flux globaux de marchandises

Le transport de marchandises est primordial à la vitalité économique des villes et régions. Il permet de fournir les biens de consommation aux habitants et supporte l'activité économique urbaine. Ainsi, on estime que la logistique urbaine génère environ une livraison par emploi par semaine et 30 à 50 tonnes de marchandises par habitant et par an. Ces estimations sont confirmées à Bruxelles par l'étude de STRATEC qui mentionne des volumes d'un peu plus de 40 millions de tonnes pour une population d'un peu plus d'un million d'habitants. (1.241.175 habitants recensés au 1^{er} janvier 2023) Le ratio bruxellois se situe donc en première approximation à environ 33 tonnes de marchandises par habitant et par an.

Les données existantes en matière de transports de marchandises à Bruxelles enregistrent des quantités nettement plus faibles. La figure 1 indique l'évolution globale des flux de marchandises (en milliers de tonnes). Les volumes totaux de marchandises transportés en 2021 en Région bruxelloise s'élevaient à environ 16,05 millions de tonnes selon les données disponibles alors que le rapport de STRATEC faisait état de pratiquement le double (33 millions de tonnes). Les données présentées à la figure 1 sous-estiment en effet le transport routier en raison de la limitation des observations récoltées par la Direction Générale Statistique et Information Économique (DGSIE) aux véhicules dont la charge utile est de plus d'une tonne. Cette différence est due à l'importance des volumes transportés par des camionnettes, dont la charge utile est généralement inférieure à une tonne et qui représentent environ la moitié des volumes transportés par routes au sein de la Région ce qui justifie les volumes plus réduits de marchandises enregistrés par la DGSIE. Il convient cependant de noter que ces camionnettes véhiculent des marchandises essentiellement à un niveau intrarégional, les transports extrarégionaux auxquels nous nous intéressons étant assurés par des véhicules de plus grand tonnage délivrant des quantités plus importantes de marchandises à destination d'une entité géographique plus large intégrant au moins le territoire d'une région urbaine telle que la Région bruxelloise.

Figure 1 Évolution du volume global de marchandises transportées en RBC 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

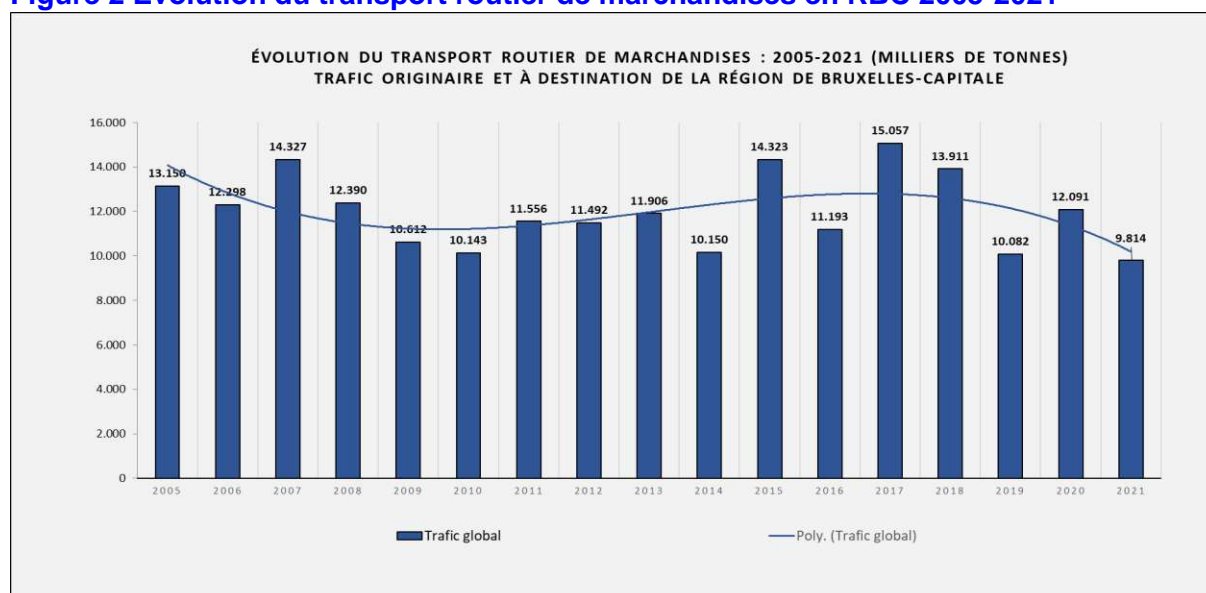
Le graphique de la figure1 indique que le trafic global de marchandises tous modes confondus a été relativement stable en Région bruxelloise entre 2005 et 2021 bien que son évolution conjoncturelle ait connu plusieurs cycles sur la période étudiée. Il a néanmoins connu une décroissance sensible (-13,2%) entre 2005 et 2021 avec un taux de décroissance annuel moyen de -0,9% En considérant les effets conjoncturels ; après une forte croissance en 2007 (+12,9%) et une décroissance importante au lendemain de la crise financière (-7,6% en 2008 et -15,9% en 2009), le trafic global de marchandises a connu une croissance tendancielle de +19% entre 2011 et 2017 avec des pointes de croissance conjoncturelles de 26,9% en 2015 et 26,1% en 2017 pour décroître ensuite sensiblement en fin de période (-18,9% entre 2018 et 2021 avec un creux de croissance important (-19,9%) en 2019 en raison des effets conjoints de la crise sanitaire et de la situation géopolitique.

Nous nous focaliserons dans les sections suivantes sur la ventilation du trafic global de marchandises selon ses différentes composantes modales ; trafic routier, fluvial et maritime, ferroviaire et aérien de manière à mettre en évidence l'importance de chacune de celle-ci et d'analyser l'évolution de leur intermodalité sur la période étudiée.

2.2 Évolution du trafic routier de marchandises

Comme mentionné précédemment, les analyses du transport routier n'ont pas tenu compte des volumes transportés par les véhicules de marchandises légers (camionnettes dont la charge utile est inférieure à une tonne) car la DGSIE récolte des informations sur les flux de marchandises empruntant la route sur le territoire belge. Les données récoltées sont basées sur une enquête hebdomadaire réalisée parmi les propriétaires et locataires de tracteurs routiers et de camions effectuant des transports en compte propre ou en compte de tiers¹.

Figure 2 Évolution du transport routier de marchandises en RBC 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

¹ Sur base du registre national des véhicules du SPF Mobilité et Transports, un échantillon de 1.000 véhicules est tiré chaque semaine. La sélection est réalisée de façon aléatoire au sein des strates définies selon la charge utile et le type de véhicule. Cette enquête est limitée aux véhicules immatriculés en Belgique ayant une charge utile de minimum une tonne. Ces données ne considèrent en conséquence pas le transport effectué par des sociétés étrangères (véhicules immatriculés à l'étranger) et elles n'opèrent que sur un échantillonnage des flux transportés.

Les données considérées dans cette section se limitent donc à la représentation des flux les plus volumineux de marchandises². Le graphique de la figure 2 représente l'évolution du transport routier de marchandises originaire et à destination de la Région de Bruxelles-Capitale pendant la période 2005-2021.

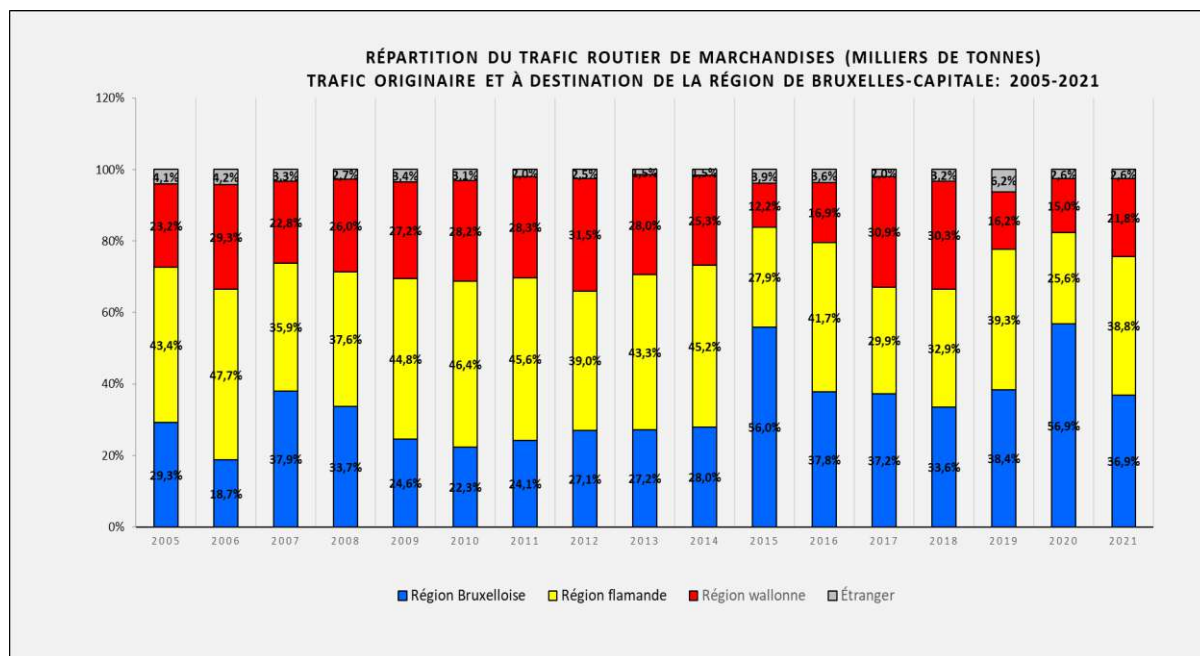
Comme pour l'évolution du trafic global de marchandises, l'évolution du transport routier en Région bruxelloise a connu une série de cycles conjoncturels caractérisés par une succession de périodes de croissance et de décroissance. On remarque notamment l'impact de la crise économique de 2008 (-13,5% en 2008 et -14,3% en 2009), le trafic routier de marchandises a ensuite connu une croissance tendancielle de +30,3% entre 2011 et 2017 avec des pointes de croissance conjoncturelles de +41,1% en 2015 et +34,5% en 2017 pour décroître ensuite sensiblement en fin de période (-29,5% entre 2018 et 2021) avec un creux de croissance important (-27,5%) en 2019. Mais globalement, le volume de marchandises transporté par route évolue à la baisse en Région bruxelloise (-25,4% entre 2005 et 2021) avec un taux de décroissance annuel moyen de -1,8% sur la période considérée.

La désindustrialisation progressive de la Région bruxelloise constitue vraisemblablement un élément explicatif déterminant de cette baisse tendancielle des volumes de marchandises transportés pendant cette période.

2.2.1 Répartition régionale du transport routier de marchandises

La figure 3.a ci-dessous nous montre l'évolution historique de la répartition intra et interrégionale du trafic routier de marchandises originaire et à destination des différentes Régions pour la Région bruxelloise au cours de la période 2005-2021

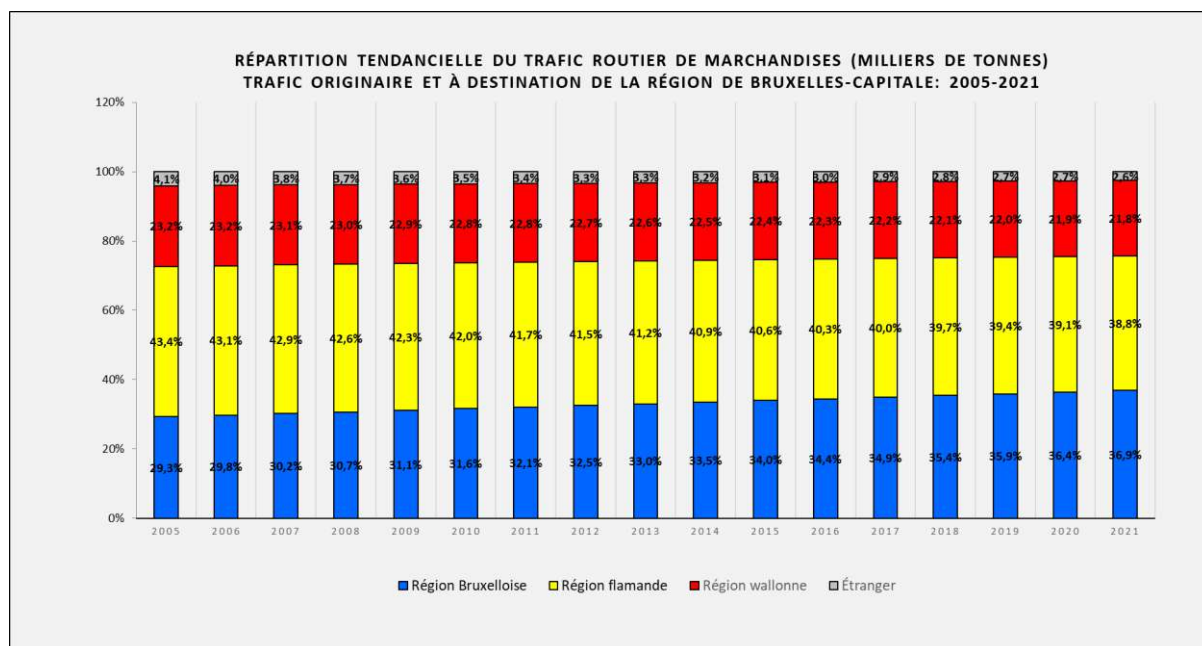
Figure 3.a Répartition régionale du transport routier de marchandises originaire et à destination de la Région bruxelloise au cours de la période 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

² Ce recadrage statistique est important car l'agrégation des flux transportés par les véhicules légers à un niveau essentiellement intrarégional peut représenter un volume aussi élevé que les échanges effectués par les véhicules lourds dont la charge utile est supérieure à une tonne.

Figure 3.b Répartition régionale tendancielle du transport routier de marchandises originaire et à destination de la région bruxelloise au cours de la période 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d’auteur

En gommant les effets conjoncturels du graphique de la figure 3.a, nous obtenons les évolutions tendanciennes représentées dans le graphique de la figure 3.b.

L’examen de ces graphiques nous montre que la part du transport intrarégional routier bruxellois s’est structurellement renforcée (+7,6 points de %) en passant de 29,3% à 36,9% entre 2005 et 2021.

La part du transport routier originaire et à destination de la Région flamande pour la RB s’est structurellement contractée (-4,6 points de%) en passant de 43,4% à 38,8% pendant la même période

La part du transport routier originaire et à destination de la Région wallonne pour la RBC s’est également légèrement contractée (-1,4 points de%) en passant de 23,2% à 21,8% pendant la période.

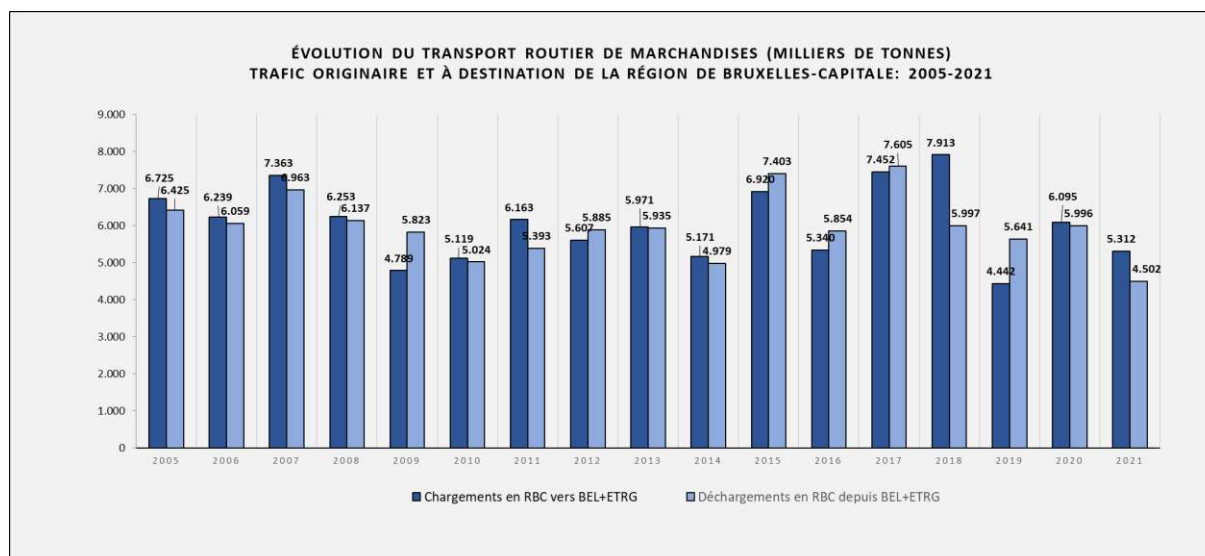
La part du transport routier originaire et à destination de la Belgique pour la RB s’est quant à elle légèrement renforcée (+1,5 points de%) en passant de 95,9% à 97,4% pendant la période.

La part du transport routier originaire et à destination de l’étranger pour la RB s’est elle aussi légèrement contractée (-1,5 points de%) en passant de 4,1% à 2,6% pendant période considérée.

2.2.2 Évolution des chargements et déchargement de marchandises en RB

En différenciant les flux de marchandises entre les flux chargés en RBC à destination de la Belgique et de l’étranger et les flux déchargés en RBC en provenance de la Belgique et de l’étranger, nous obtenons le graphique de la figure 4 ci-après

Figure 4 Évolution des chargements et déchargement de marchandises en Région bruxelloise durant la période 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

L'analyse de ce graphique indique que les flux de chargements et de déchargements suivent les mêmes cycles conjoncturels que les flux globaux avec des écarts entre flux chargés et déchargés qui deviennent sensiblement négatifs en 2009 (-1.034 Mie.Tn), en 2015 et 2016 (-0,5 Mie.Tn) et en 2019 (-1.200 Mie.Tn.) liés respectivement à la crise économique et à l'évolution de la situation géopolitique. En fin de période, cette tendance s'est cependant inversée (+0,8 Mie.Tn en 2021) suite à la reprise économique post-covid19.

2.2.3 Répartition inter, intrarégionale et provinciale des transports routiers de marchandises en RBC

En nous focalisant à présent plus particulièrement sur la destination des flux de marchandises chargés ainsi que sur l'origine des flux déchargés en Région bruxelloise, représentés dans la matrice de la figure 5.a dessous pour l'année 2021, nous observons que le transport routier est utilisé essentiellement pour les courtes et moyennes distances.

Parmi les chargements effectués en Région bruxelloise, 34,1% restent dans la Région, 37,9% sont à destination de la Région flamande dont 15,1% à destination du Brabant flamand, 24,8% à destination de la Région wallonne dont 12,5% à destination du Brabant wallon et 3,2% à destination de l'étranger. La Région bruxelloise et les provinces métropolitaines des Brabant flamand et wallon réunis reçoivent 34,1% + 15,1% + 12,5% = 61,7% des marchandises chargées dans la Région.

Figure 5.a Répartition régionale du transport routier de marchandises en RBC en 2021

	34,1%	37,9%	24,8%	15,1%	12,5%	96,8%	3,2%	100,0%
Transport routier de marchandises - Matrice Origine/Destination - 2021 (Mio Tonnes)								
ORIG/DEST	RBC	RFL	RWL	BRB FL	BRB WL	BEL	ETG	TOTAL
40,2% RBC	1,81	2,01	1,32	0,80	0,66	5,14	0,17	5,31
39,8% RFL	1,79	140,39	12,96	15,77	1,11	155,14	20,54	175,68
18,1% RWL	0,82	12,08	40,27	1,73	12,95	53,16	6,51	59,67
14,2% BRB FL	0,64	15,17	2,44	9,561	0,419	18,25	1,40	19,64
3,8% BRB WL	0,17	0,973	3,032	0,307	2,296	4,177	0,304	4,461
98,1% BEL	4,42	154,48	54,55	18,31	5,59	213,44	27,22	240,67
1,9% ETG	0,08	13,88	4,41	0,88	0,18	18,37	19,22	37,59
100,0% TOTAL	4,50	168,36	58,95	19,18	19,46	231,82	46,44	278,25

Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d'auteur

La répartition géographique des origines des flux déchargés en Région bruxelloise est comparable : 40,2% des flux proviennent de la Région elle-même, 39,8% de la Région flamande dont 14,2% du Brabant flamand, 18,1% de la Région wallonne dont 3,8% du Brabant wallon et 1,9% de l'étranger. L'association des provinces de Brabant flamand et wallon avec la Région bruxelloise représente une part de 40,2%+14,2%+3,8%= 58,2% des marchandises déchargées dans la Région.

En portant à présent une attention particulière sur les flux échangés avec la Région wallonne qui seront maintenant ventilés selon les provinces constituant cette Région au sein de la matrice élargie représentée dans la figure 5.b ci-après pour l'année 2021.

Figure 5.b Répartition régionale et provinciale du transport routier de marchandises en RBC en 2021

Chargements vers	34,1%	37,9%	24,8%	12,5%	9,0%	1,8%	0,2%	1,4%	96,8%	3,2%	100,0%	
Déchargements en provenance	Transport routier de marchandises - Matrice Origine/Destination - 2021 (Mio Tonnes)											
ORIG/DEST	RBC	RFL	RWL	Brab. wallon	Hainaut	Liège	Luxembourg	Namur	BEL	ETG	TOTAL	
40,2% RBC	1,81	2,01	1,32	0,66	0,48	0,09	0,01	0,08	5,14	0,17	5,31	
39,8% RFL	1,79	140,39	12,96	1,11	5,67	3,89	1,19	1,10	155,14	20,54	175,68	
18,1% RWL	0,82	12,08	40,27	3,82	12,95	14,21	4,45	4,83	53,16	6,51	59,67	
3,8% Brab. wallon	0,17	0,97	3,03	2,30	0,37	0,18	0,07	0,12	4,18	0,30	4,48	
9,2% Hainaut	0,41	6,83	13,43	1,06	10,40	0,80	0,40	0,77	20,67	3,86	24,53	
3,1% Liège	0,14	2,66	14,00	0,11	0,76	11,93	0,72	0,49	16,80	1,40	18,19	
0,4% Luxembourg	0,02	0,71	3,64	0,03	0,09	0,45	2,86	0,22	4,37	0,31	4,68	
1,6% Namur	0,07	0,91	6,17	0,34	1,33	0,85	0,40	3,24	7,15	0,64	7,79	
98,1% BEL	4,42	154,48	54,55	5,59	19,10	18,19	5,66	6,01	213,44	27,22	240,67	
1,9% ETG	0,08	13,88	4,41	0,18	2,20	1,27	0,43	0,33	18,37	19,22	37,59	
100,0% TOTAL	4,50	168,36	58,95	5,77	21,30	19,46	6,09	6,34	231,82	46,44	278,25	

Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d'auteur

Parmi les chargements effectués en Région bruxelloise à destination de la Région wallonne (24,8%), la moitié (12,5%) sont à destination du Brabant wallon, un peu plus du tiers (9%) à destination de la province de Hainaut, 1,8% à destination de la province de Liège, 1,4% à destination de la province de Namur et 0,2% à destination de la province de Luxembourg.

Parmi les déchargements effectués en Région bruxelloise en provenance de la Région wallonne (18,1%), la moitié (9,2%) sont en provenance de la province de Hainaut, un peu plus d'un cinquième (3,8%) en provenance du Brabant wallon, un peu moins d'un cinquième (3,1%) en provenance de la province de Liège, 1,6% en provenance de la province de Namur et 0,4% en provenance de la province de Luxembourg.

Nous avons déjà souligné l'importance du trafic routier de marchandises échangé avec la province du Brabant wallon située en première position devant la province de Hainaut en termes de chargements en Région bruxelloise à destination de ces provinces et située en deuxième position derrière la province de Hainaut en termes de déchargements en Région bruxelloise à l'origine de ces provinces.

Il convient également de souligner l'importance du trafic routier de marchandises échangé avec la province de Hainaut (figures 5.b et 6) qui en 2021 est située en première position devant le Brabant wallon en termes de déchargements en Région bruxelloise en provenance de ces provinces et située en deuxième position derrière le Brabant wallon en termes de chargements en Région bruxelloise à destination de ces provinces. La province de Liège intervient en troisième position tant en termes de déchargements que de chargements avec la Région bruxelloise, précédant la province de Namur qui n'intervient qu'en quatrième position et la province de Luxembourg qui intervient de manière marginale en dernière position.

En comparant à présent la situation exposée précédemment pour l'année 2021 avec la situation prévalant en 2005 avant l'apparition de la crise financière (2008), les différences de flux routiers de marchandises échangées entre les Régions et les provinces wallonnes sont représentées dans le tableau de la figure 5.c ci-après.

Figure 6 Évolution de la répartition régionale et provinciale du transport routier de marchandises en RBC en 2005 et en 2021

RBC	2005		2021		2021-2005		
	IRIG/DEST	Charg. vers	Déch. Prov.	Charg. vers	Déch. Prov.	Charg. vers	Déch. Prov.
RBC		28,7%	30,0%	34,1%	40,2%	5,4%	10,2%
RFL		49,5%	37,0%	37,9%	39,8%	-11,6%	2,8%
RWL		17,1%	29,7%	24,8%	18,1%	7,7%	-11,6%
Brab. wallon		3,8%	22,9%	12,5%	3,8%	8,7%	-19,1%
Hainaut		7,8%	4,1%	9,0%	9,2%	1,2%	5,1%
Liège		4,3%	1,4%	1,8%	3,1%	-2,6%	1,7%
Luxembourg		0,3%	0,2%	0,2%	0,4%	-0,1%	0,3%
Namur		0,8%	1,2%	1,4%	1,6%	0,6%	0,4%
Belgique		95,2%	96,7%	96,8%	98,1%	1,6%	1,5%
Étranger		4,8%	3,3%	3,2%	1,9%	-1,6%	-1,5%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%

Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d'auteur

En termes d'échanges intra et interrégionaux, les chargements intrarégionaux en Région bruxelloise ont augmenté de 5,4 points de % entre 2005 et 2021, les chargements extrarégionaux à destination de la Région flamande ont diminué de -11,6 points de % et ceux à destination de la Région wallonne ont augmenté de +7,7 points de % pendant la période.

Les déchargements intrarégionaux en Région bruxelloise ont augmenté de +10,2 points de % entre 2005 et 2021, les déchargements interrégionaux en provenance de la Région flamande ont augmenté de +2,8 points de % et ceux en provenance de la Région wallonne ont diminué de -11,6 points de % pendant la même période.

Il est également à remarquer que la Région bruxelloise, qui était importatrice nette par rapport à la Région wallonne en 2005 (Ch - Déch = 17,1% - 29,7% = -12,6 points de %), est devenue exportatrice nette en 2021 (Ch - Déch = 24,8% - 18,1% = +6,7 points de %) et que cette situation se maintiendra en 2022 mais avec un écart moindre (Ch - Déch = 15,2% - 14% = +1,2 points de %).

En termes d'échanges interprovinciaux relatifs à la Région wallonne, les chargements en RBC à destination du Brabant wallon ont augmenté de 8,7 points de % entre 2005 et 2021, ceux à destination de la province de Hainaut ont augmenté de +1,2 points de % et ceux à destination de la province de Liège ont diminué de -2,6 points de % pendant la période de sorte que :

En 2005, la province de Hainaut occupait avec 7,8% la première position en représentant 45,7% des échanges de la Région bruxelloise avec la Région wallonne suivi de la province de Liège qui avec 4,3% représentait 25,3% des échanges wallons, de la province du Brabant wallon qui avec 3,8% représentait 22,2% des échanges wallons et de la province du Namur qui avec 0,8% représentait 5% des échanges wallons.

De manière symétrique, les déchargements en Région bruxelloise en provenance du Brabant wallon ont reculé de -19,1 point de % entre 2005 et 2021, ceux en provenance de la province de Hainaut ont augmenté de +5,1 points de % et ceux en provenance de la province de Liège ont augmenté de +1,7 points de % pendant la période de sorte que :

En 2005, la province du Brabant wallon occupait avec 22,9% la première position en représentant 77% des échanges de la Région bruxelloise avec la Région wallonne suivi de la province de Hainaut qui avec 4,1% représentait 13,8% des échanges wallons, de la province de Liège qui avec 1,4% représentait 4,6% des échanges wallons et de de la province de Namur qui avec 1,2% représentait 3,9% des échanges wallons.

En termes de rang entre les échanges de la Région bruxelloise avec les provinces de la Région wallonne entre 2005 et 2021 :

En ce qui concerne les chargements en Région bruxelloise à destination des provinces wallonnes, la province de Hainaut qui occupait la première position en 2005 avec 7,8% des échanges wallons est passée en deuxième position en 2021 avec 9% de ces échanges ; la province du Brabant wallon qui était en troisième position en 2005 avec 3,8% des échanges wallons passe en tête en 2021 avec 12,5% de ces échanges et la province de Liège qui était en deuxième position en 2005 avec 4,3% des échanges wallons passe en troisième position en 2021 avec 1,8% de ces échanges.

En ce qui concerne les déchargements en Région bruxelloise en provenance des provinces wallonnes, la province de Hainaut qui occupait la deuxième position en 2005 avec 4,1% des échanges wallons est passée en tête en 2021 avec 9,2% de ces échanges ; la province du Brabant wallon qui était en tête en 2005 avec 22,9% des échanges wallons passe en deuxième position en 2021 avec 3,8% de ces échanges et la province de Liège reste en troisième position malgré sa croissance en passant de 1,4% des échanges wallons en 2005 à 3,1% de ces échanges en 2021.

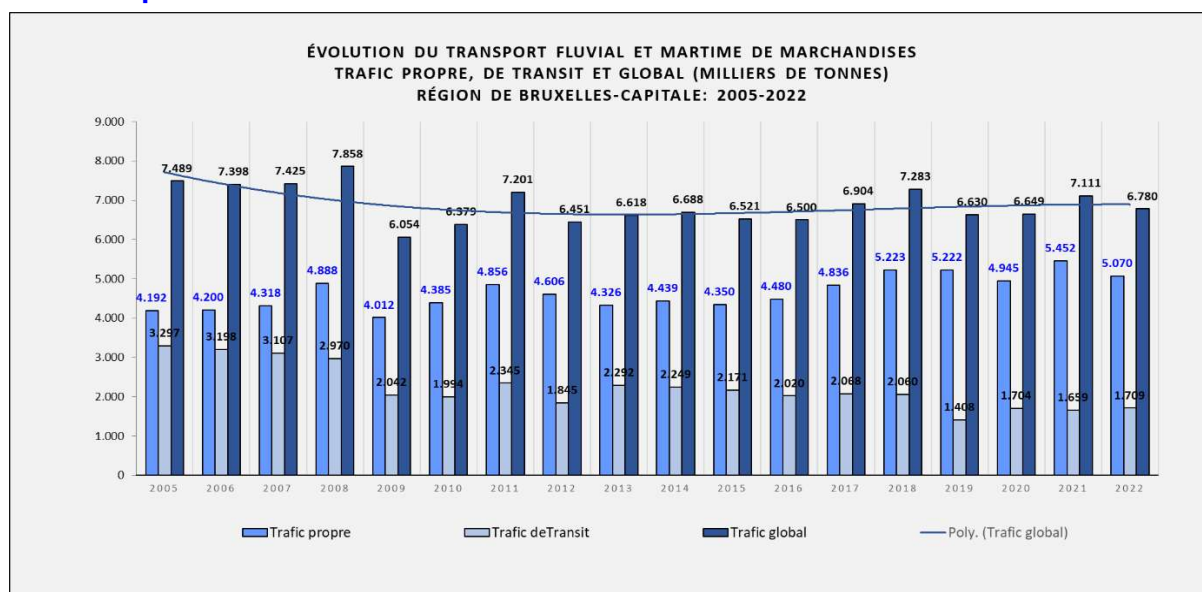
En conclusion, en dehors des échanges privilégiés de marchandises qu'entretient le Région bruxelloise avec ses provinces périphériques du Brabant flamand et du Brabant wallon, c'est avec la province de Hainaut, que les échanges routiers de marchandises sont les plus développés, suivi de la province de Liège et plus marginalement des provinces de Namur et de Luxembourg.

2.3 Évolution du trafic fluvial et maritime de marchandises

Le transport fluvial et maritime de marchandises est la seule réelle alternative actuelle au transport routier de marchandises étudié précédemment pour la Région bruxelloise. Dans ce contexte, le canal Anvers-Bruxelles-Charleroi et le Port de Bruxelles sont au centre des enjeux relatifs à ce mode de transport de marchandises.

Le graphique de la figure 7 ci-après représente l'évolution du transport propre, de transit et global de marchandises³ dans le port de Bruxelles exprimé en milliers de tonnes pendant la période 2005-2021.

Figure 7 Évolution du transport fluvial et maritime de marchandises au port de Bruxelles durant la période 2005-2022



Source : Port de Bruxelles

L'examen de la figure 7 indique une croissance de 30,1% du trafic propre entre 2005 et 2021 avec un taux de croissance annuel moyen de 1,66% pendant le période.

Le trafic de transit accuse quant à lui une décroissance de -49,7% entre 2005 et 2021 avec un taux de décroissance annuel moyen de -4,2% pendant cette période.

On observe que le trafic de transit qui représentait un peu moins de la moitié du trafic global (44%) en 2005 est passé à moins d'un quart (23%) en 2021⁴.

Compte tenu de l'évolution de la pondération de ces deux types de trafic, le trafic global a reculé de 5% entre 2005 et 2021 avec un taux de décroissance annuel moyen de -0,32% pendant la période.

D'un point de vue conjoncturel, on observe que comme pour l'évolution du trafic routier, l'évolution du transport fluvial et maritime global de marchandises est caractérisée par une série de cycles conjoncturels. On remarque notamment l'impact de la crise économique de 2008 (-23% en 2009 et -10,4% en 2012) le trafic fluvial de marchandises a ensuite connu

³ - Le trafic propre s'entend comme la somme des chargements, déchargements et transports internes à la Région de marchandises apparaissant au sein du port de Bruxelles.

- Le trafic de transit s'entend comme l'ensemble des marchandises passant par le Port de Bruxelles sans chargements ni déchargements (marchandises de passage).

- Le trafic global s'entend comme la somme des deux précédents.

⁴ La décroissance du trafic de transit s'explique essentiellement par le niveau d'eau impacté par le changement climatique qui lié aux accidents plus fréquents induits par la vétusté des ouvrages, conduit à de nombreux jours d'interruption de la navigation.

une croissance tendancielle sensible (+8,9%) entre 2014 et 2018 avec des pointes de croissance conjoncturelles de +6,2% en 2017 et +5,5% en 2018 pour ensuite décroître notablement en fin de période (-8,7% entre 2018 et 2020) avec un creux de croissance important (-9%) en 2019 mais avec une reprise sensible (+7%) en 2021.

D'une manière générale, malgré une croissance importante (+30%) du trafic propre de marchandises transporté par voie fluviale en Région bruxelloise entre 2005 et 2021, le trafic global de marchandises a cependant décru (-5%) dans cette Région en raison de la forte décroissance du trafic de transit (-49,7%) pendant la même période.

Les premiers résultats obtenus pour l'année 2022 font cependant état d'une décroissance de -7% du trafic propre entre 2021 et 2022 partiellement compensée par une croissance de 3% du trafic de transit de sorte que le trafic global accuse en définitive une décroissance qui se réduit à -4,7% cette année.

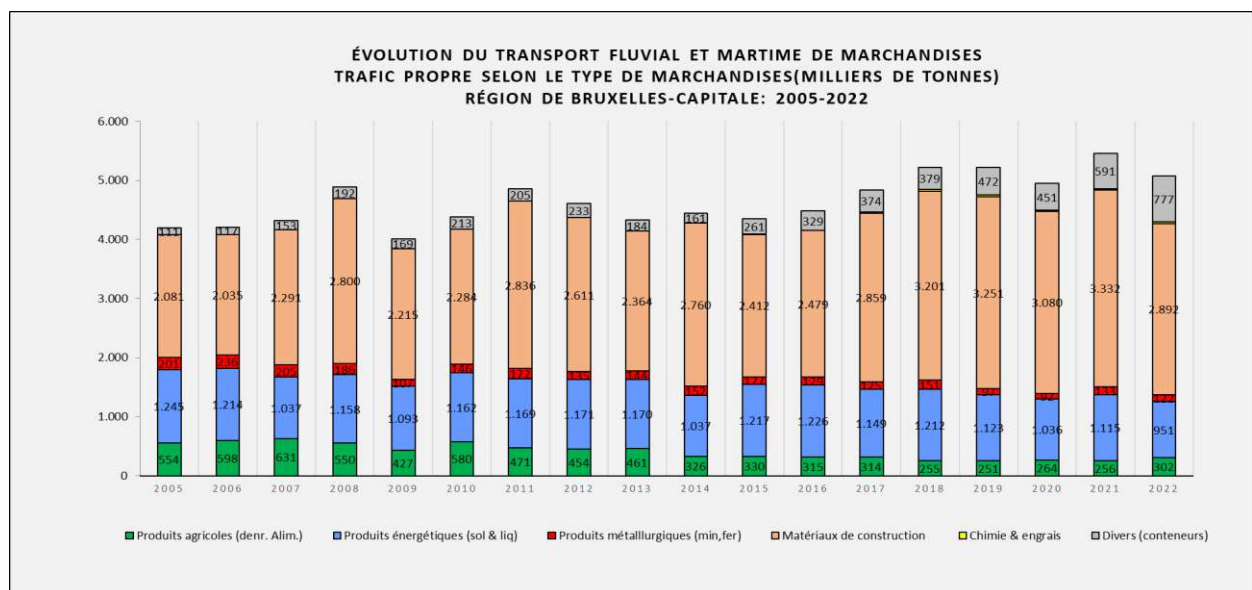
2.3.1 Répartition du trafic fluvial et maritime par type de marchandises

La répartition du trafic propre de marchandises (figures 8.a et b) permet de mettre en évidence l'émergence de deux types de produits : les matériaux de construction qui représentent en 2021, 61,1% du total du trafic propre et les produits énergétiques qui en représentent 20,5% .

Ces deux produits représentent 81,6% du total du trafic propre du port de Bruxelles durant cette année. Les divers, qui représentent 95% du trafic de conteneurs, représentent en 2021, 10,8% du total du trafic propre, les produits agricoles, 4,7%, les produits métallurgiques 2,4%, et les produits chimiques et engrais, 0,5%.

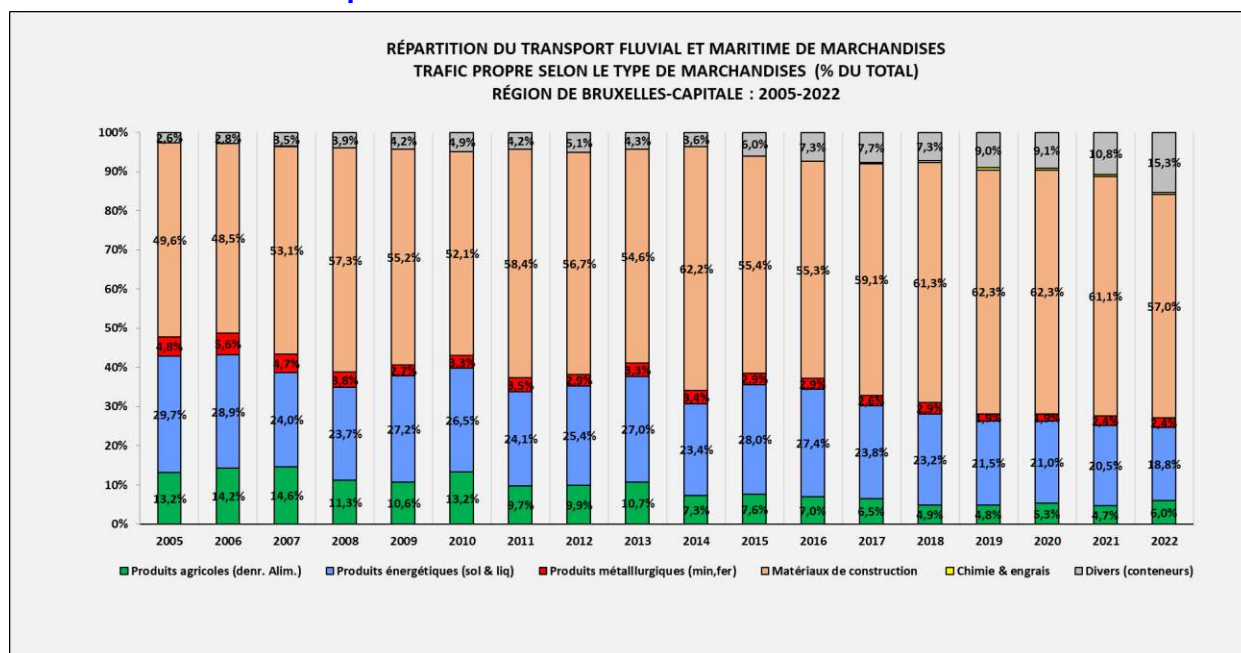
En termes d'évolution de la répartition (figure 8.b) entre 2005 et 2021, la part des matériaux de construction s'est accrue de 11,5 points de %, celle des divers, dont 95% de conteneurs, de 8,2 points de %, celle des produits chimiques et engrais de 0,5 points de %. Les autres produits ont connu une décroissance pendant cette période ; les produits énergétiques, -9,2 points de %, les produits agricoles, -8,5 points de % et les produits métallurgiques, -2,4 points de %.

Figure 8.a Évolution du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022



Source : Port de Bruxelles

Figure 8.b Répartition du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022

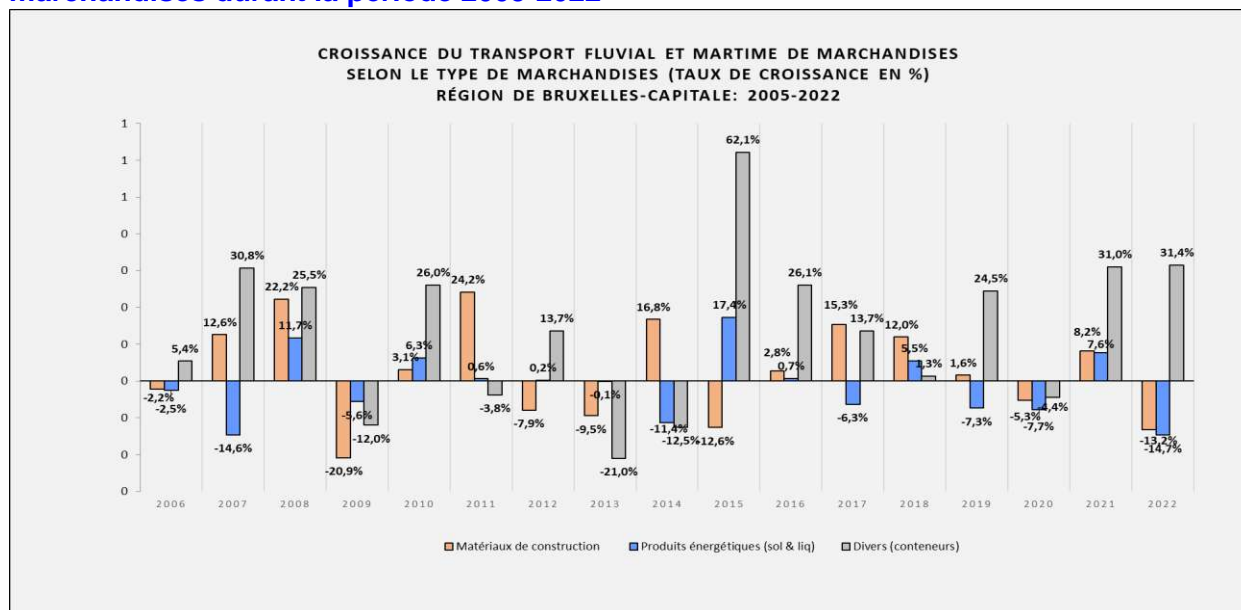


Source : Port de Bruxelles

En termes de croissance (figure 8.c), nous considèrerons les évolutions de croissance de trois produits ; les matériaux de construction, les produits énergétiques et les divers dont 95% de conteneurs qui ont connu une forte croissance durant la période récente.

Les matériaux de construction ont connu une croissance de 60,1% entre 2005 et 2021 avec un taux de croissance annuel moyen de 3% durant cette période. En termes conjoncturels on observe des pointes de croissance de +22,2% en 2008, de +24,2% en 2011, +16,8% en 2014 et +15,3% en 2017 et des creux de croissance de -20,9% en 2009 au lendemain de la crise financière, -7,9% en 2012, -9,5% en 2013, -12,6% en 2015 et -5,3% en 2020 durant la crise sanitaire et selon les derniers chiffres de - 13,2% en 2022.

Figure 8.c Croissance du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022



Source : Port de Bruxelles

Les produits énergétiques ont connu une décroissance de -10,4% entre 2005 et 2021 avec un taux de décroissance annuel moyen de -0,7% durant cette période. En termes conjoncturels on observe des pointes de croissance de +11,7% en 2008, de +6,3% en 2010, +17,4% en 2015, +5,5% en 2018 et +7,6% en 2021 et des creux de croissance de -14,6% en 2007 durant la crise financière, -11,4% en 2014, -6,3% en 2017, -7,3% en 2019 et -7,7% en 2020 durant la crise sanitaire et selon les derniers chiffres de - 14,7% en 2022 ce qui représenterait un recul comparable à celui de 2007.

Les divers dont 95% de conteneurs ont connu une croissance de +432,4% entre 2005 et 2021 avec un taux de décroissance annuel moyen de +11% durant cette période. En termes conjoncturels on observe des pointes de croissance de +30,8% en 2007, +25,5% en 2008, de +26% en 2010, +62,1% en 2015, +26,1% en 2016, +25,4% en 2019 et +31% en 2021 et selon les derniers chiffres de +31,4% en 2022 et des creux de croissance de -12% en 2009 au lendemain de la crise financière, -21% en 2013, - 11,4% en 2014 et -4,4% en 2020 durant la crise sanitaire. Hormis la croissance fulgurante de 2015 (+62,1%) et la faible décroissance de 2020 (-4,4%), on enregistre une forte croissance durant la période récente (+31,2% en moyenne annuelle entre 2020 et 2022).

D'une manière générale, pour l'ensemble des produits entre 2021 et 2022, la décroissance de -7% du trafic propre (-381.772 tonnes) est principalement liée à la décroissance des matériaux de construction (-13,2%) et des produits pétroliers (-14,7%). Le transport de conteneurs connaît quant à lui une forte croissance : (+31%) en 2021 et (+31,4%) en 2022. Ces résultats confortent le Port de Bruxelles dans sa décision d'extension de son terminal à conteneurs.

L'évolution récente de la situation géopolitique (guerre en Ukraine et sanctions contre la Russie) expliquent partiellement la baisse du trafic par voie d'eau et particulièrement celle des produits pétroliers. En outre, les basses eaux du Rhin, l'offre croissante de cargaisons de charbon et l'utilisation de barges pour le transport de céréales en provenance d'Ukraine réduisent la capacité de la flotte de navigation intérieure dans le nord-ouest de l'Europe, ce qui entraîne une hausse des coûts des marchandises transportées par voie fluviale dans cet espace ainsi qu'une raréfaction des moyens de transports pour les marchandises sèches.

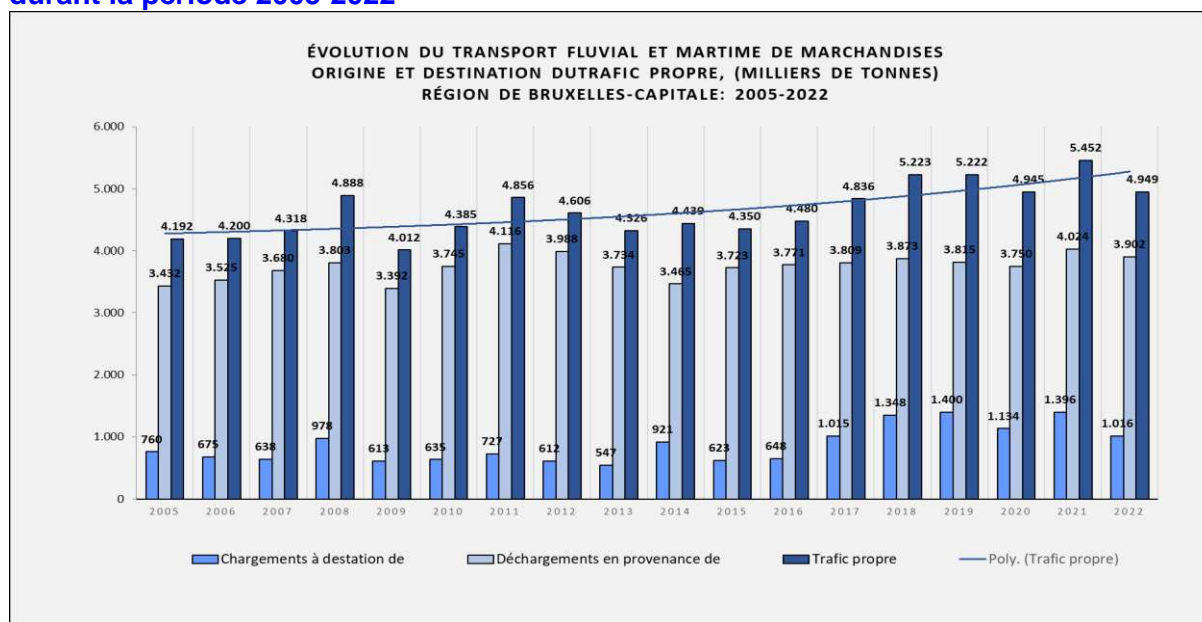
2.3.2 Évolution du trafic fluvial et maritime par type de marchandises

Le Port de Bruxelles est un port maritime accessible à la navigation fluviale jusqu'à 9.000 tonnes et aux navires de mer jusqu'à 4.500 tonnes. Le graphique de la figure 9.a ci-après indique les quantités transportées en Région bruxelloise en trafic propre (chargements, déchargements et total)⁵.

Les chargements ont connu une croissance de 83,7% entre 2005 et 2021 avec un taux de croissance annuel moyen de +3,9% durant cette période. En termes conjoncturels (figure 9.b) on observe des pointes de croissance de +53,3% en 2008, +68,4% en 2014, +56,6% en 2017, +32,8% en 2018 et +23,1% en 2021 au lendemain de la crise sanitaire.

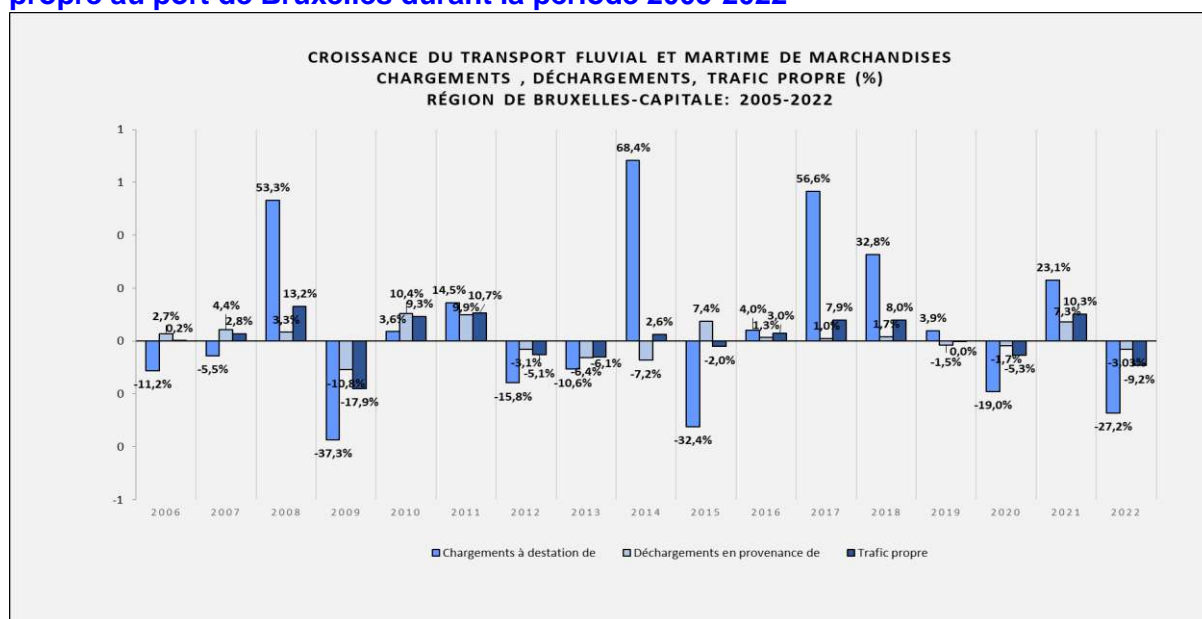
⁵ - Chargement des marchandises : Toute marchandise chargée en Région de Bruxelles-Capitale et déchargée ailleurs en Belgique ou à l'étranger ;
- Déchargement des marchandises : Toute marchandise déchargée en Région de Bruxelles-Capitale et chargée ailleurs en Belgique ou à l'étranger ;
- Le transport local ou intrarégional (chargé et déchargé en RBC) n'est pas représenté sur le graphique de la figure 9.a en raison de sa faible intensité mais est inclus dans le total du trafic propre .

Figure 9.a Origine et destination du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022



Source : Port de Bruxelles

Figure 9.b Croissance des chargements, déchargements et du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022

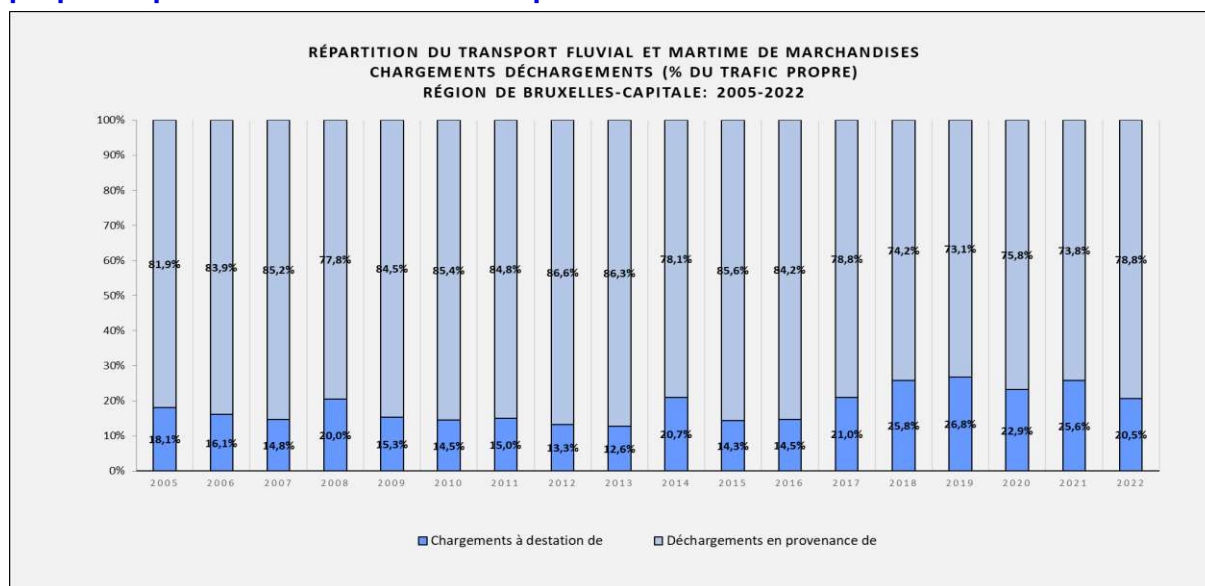


Source : Port de Bruxelles

On observe par ailleurs des creux de croissance de -37,3% en 2009 au lendemain de la crise financière, -15,8% en 2012, -32,4% en 2015 et -19% en 2020 durant la crise sanitaire et selon les derniers chiffres une décroissance de -27,2% en 2022.

Les déchargements ont connu une croissance plus régulière de 17,25% entre 2005 et 2021 avec un taux de croissance annuel moyen de +1% durant cette période. En termes conjoncturels (figure 9.b) on observe néanmoins des pointes de croissance de +10,4% et +9,9% respectivement en 2010 et 2011, +7,4% en 2015 et +7,3% en 2021 au lendemain de la crise sanitaire. On observe également des creux de croissance de -10,8% en 2009 au lendemain de la crise financière, -6,4% en 2013, -7,2% en 2014, -1,5% en 2019 et -1,7% en 2020 durant la crise sanitaire et selon les derniers chiffres une décroissance de -3% en 2022.

Figure 9.c Répartition des chargements, déchargements du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022



Source : Port de Bruxelles

La répartition entre chargements et déchargement (figure 9.c) a été relativement stable entre 2008 et 2021 en évoluant de 18,1% de chargements et 81,9% de déchargements en 2005 à 25,6% et 73,8% respectivement (et 0,6% de transport intrarégional) en 2021 avec une répartition moyenne de respectivement 18,3% et de 81,2% (et 0,5% de transport intrarégional) sur l'entièreté de la période. En 2022, la répartition est retombée à 20,5% pour les chargements, 78,8% pour les déchargements (et 0,7% pour le transport intrarégional) sur la période.

2.3.3 Origine du trafic fluvial et maritime de marchandises par pays

Le tableau de la figure 10 ci-après indique que les déchargements, largement majoritaires (plus de 80% du trafic propre au port de Bruxelles), se répartissent en 2005 à raison de plus de la moitié (52,5%) en provenance des Pays-Bas, un peu moins du tiers (29,3%) en provenance du reste de la Belgique, un peu plus d'un dixième (12,8%) en provenance de l'Allemagne, 3,3% en provenance de la France et 2,1% en provenance d'autres pays.

Entre 2005 et 2021, ces parts ont quelque peu évolué : En 2021, les Pays-Bas, avec un accroissement de part +13,6 points de % par rapport à 2005 restent en tête et représentent 66% du total des déchargements au port de Bruxelles cette année. Les déchargements en provenance des autres pays ont connu des reculs de part en 2021 ; le reste de la Belgique avec un léger recul de part (-1,3 points de %) représente encore 28% du total des déchargements au port de Bruxelles, l'Allemagne avec le recul de part le plus important (-9,7 points de %) n'en représente plus que 3,2%, la France, avec un léger recul de part (-0,6 points de %) représente 2,7% de ce total et les autres pays, avec un recul de part de -2 points de % n'en représentent plus que 0,04%.

En 2022, bien que le total des déchargements ait reculé de 3% par rapport à 2021, les répartitions entre pays ont quelque peu évolué : Les Pays-Bas malgré un recul de part de -3,7 points de % restent en tête avec 62,4% du total des déchargements au port de Bruxelles ; le reste de la Belgique avec un accroissement de part de +3,5 points de % représente 31,4% de ce total, l'Allemagne avec un léger recul de part (-0,1 points de %) en représente encore 3,1% et la France avec un léger accroissement de part (+0,4 points de %) rejoint la part de l'Allemagne avec 3,1% du total des déchargements au port de Bruxelles.

Figure 10 Évolution et répartition par pays des déchargements du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles entre 2005 et 2021-2022

Evolution des échanges commerciaux par pays (Milliers de Tonnes)					
Pays d'origine des Déchargements	2005	2021	2022	Tx Crs 05-21	Tx Crs 21-22
Pays-Bas	1.803	2.661	2.435	47,6%	-8,5%
Belgique	1.004	1.125	1.226	12,0%	9,0%
Allemagne	440	127	119	-71,1%	-6,1%
France	114	109	122	-4,1%	11,7%
Autres	72	2	0		
Total	3.432	4.024	3.902	17,2%	-3,0%
Répartition des échanges commerciaux par pays (% du Total)					
Pays d'origine des Déchargements	2005	2021	2022	2021-2005	2022-2021
Pays-Bas	52,5%	66,1%	62,4%	13,6%	-3,7%
Belgique	29,3%	28,0%	31,4%	-1,3%	3,5%
Allemagne	12,8%	3,2%	3,1%	-9,7%	-0,1%
France	3,3%	2,7%	3,1%	-0,6%	0,4%
Autres	2,1%	0,04%	0,0%	-2,0%	0,0%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	0,0%	0,0%

Source : Port de Bruxelles et Calculs d'auteur

D'une manière générale, Les échanges commerciaux n'ont pas connu de variations significatives en 2022. Les Pays-Bas restent le premier partenaire avec 62,4% des tonnages échangés. Le port de Rotterdam et les ports côtiers (Vlissingen, Amsterdam) assurent, par ailleurs avec Anvers, l'approvisionnement bruxellois en hydrocarbures, tandis que les ports d'estuaire (Dordrecht, Breskens) fournissent l'essentiel du sable destiné à la construction en Région bruxelloise. En outre, les basses eaux du Rhin, l'offre croissante de cargaisons de charbon et l'utilisation de barges pour le transport de céréales en provenance d'Ukraine réduisent la capacité de la flotte de navigation intérieure dans le nord-ouest de l'Europe et notamment en Allemagne, ce qui entraîne une hausse des coûts des marchandises et une raréfaction de leurs moyens de transports.

2.3.4 Origine et destination du trafic fluvial de marchandises par provinces wallonnes

En se focalisant à présent de manière plus spécifique sur les échanges de marchandises entre le port de Bruxelles et les principaux ports autonomes des provinces wallonnes, il apparaît **qu'aucun échange ne soit enregistré entre le port de Bruxelles et les ports autonomes wallons de Liège et de Namur. L'essentiel des échanges s'opère avec la province de Hainaut** essentiellement avec le port autonome du centre-Ouest (La Louvière), le port autonome de Charleroi **et plus marginalement avec la province du Brabant Wallon** par le port d'Iltre. Il convient cependant de remarquer, qu'en ce qui concerne le trafic de conteneurs, **compte tenu de la différence de gabarit des bateaux naviguant au Sud par rapport à ceux du Nord, le terminal à conteneur du port de Bruxelles fait office de plateforme (hub)⁶** de sorte que la plupart des conteneurs en provenance de ou à destination du port du centre-Ouest de La Louvière transitent par le port de Bruxelles. L'essentiel de ces échanges entre le port de Bruxelles et les ports autonomes wallons apparaît dans le tableau de la figure 11 ci-après.

⁶ Le gabarit du canal est plus étroit au Sud qu'au Nord de Bruxelles. Les écluses sont plus petites et les ponts plus bas. Les bateaux naviguant en Wallonie sont donc plus petits et on ne peut y superposer que 2 conteneurs. Pour des questions évidentes de rentabilisation, les conteneurs venant de Wallonie sont déchargés à Bruxelles pour être rechargés sur des bateaux de plus grands gabarits permettant non seulement de mettre plus de conteneurs mais également 3 conteneurs superposés.

Figure 11 Origine et destination du trafic fluvial de marchandises par ports des provinces wallonnes en 2015 et 2021

Années	2015					2021					2015-2021
	Ports Provinces RWL	Chargement vers Bruxelles	Déchargement venant de	Quantités totales	Répartition	Mouvements Nets	Chargement vers Bruxelles	Déchargement venant de	Quantités totales	Répartition	
Hainaut	71.043	13.126	84.169	99,0%	Exp	139.889	47.227	187.116	99,4%	Exp	122,3%
La Louvière	6.247	3.786	10.033	11,8%	Exp	73.645	35.426	109.071	58,0%	Exp	987,1%
Charleroi	24.252	5.682	29.934	35,2%	Exp	4.432	10.701	15.133	8,0%	Imp	-49,4%
Obourgh	1.299	3.658	4.957	5,8%	Imp	5.024	1.100	6.124	3,3%	Exp	23,5%
Landelies	38.950	0	38.950	45,8%	Exp	54.449	0	54.449	28,9%	Exp	39,8%
seneffe	295	0	295	0,3%	Exp	1.434	0	1.434	0,8%	Exp	386,1%
Roux	0	0	0	0,0%	-	905	0	905	0,5%	Exp	
Liège											
Namur											
Luxembourg											
Bravant wallon	866	0	866	1,0%	Exp	1.100	0	1.100	0,6%	Exp	27,0%
Ittre	866	0	866	1,0%	Exp	1.100	0	1.100	0,6%	Exp	27,0%
Total Prov RWL	71.909	13.126	85.035	100,0%	Exp	140.989	47.227	188.216	100,0%	Exp	121,3%
% Ch Dech/Tot	84,6%	15,4%	100%			74,9%	25,1%	100%			

Source : Port de Bruxelles et Calculs d'auteur

2.3.4.1 La province de Hainaut

La province de Hainaut représente à elle seule en 2021, 99,4% des échanges de marchandises par voie fluviale de la Région wallonne avec le port de Bruxelles. Cette province est exportatrice nette par rapport à la région bruxelloise. Les quantités totales échangées ont connu une croissance de plus du double (+122,3%) en passant de 84.169 tonnes en 2015 à 187.116 tonnes en 2021.

Les ports hennuyers considérés seront , les ports autonomes de La Louvière (PACO), de Charleroi, d'Obourgh, Landelies, Seneffe et Roux.

- Le port autonome du centre-ouest (PACO)

Le Port Autonome du Centre et de l'Ouest (La Louvière) échange avec le port de Bruxelles exclusivement au moyen d'un trafic de conteneurs. Ces échanges se sont décuplés (+987%) entre 2015 et 2021. En 2015, ils ne représentaient avec 10.333 tonnes que 11,8% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils représentent avec 109.071 tonnes, 58% de ces échanges.

La répartition entre chargements et déchargements est restée relativement stable pendant cette période. En 2021, on enregistre une proportion de 67,5% (73.645 tonnes) des quantités totales chargées à destination de Bruxelles contre 32,5% (32.426 tonnes) des quantités totales déchargées en provenance de Bruxelles.

Le Port de La Louvière est resté exportateur net de conteneurs par rapport au Port de Bruxelles entre 2015 et 2021.

- Le port autonome du Charleroi

Le Port autonome de Charleroi, importe des mitrilles en provenance de Bruxelles et exporte du gravier à destination de Bruxelles. Bien que les marchandises soient de nature différente, les échanges ont diminué de moitié (-49,4%) entre 2015 et 2021. En 2015 ils représentaient encore avec 29.934 tonnes, 35,2% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils ne représentent plus avec 15.133 tonnes, que 8% de ces échanges.

La répartition entre chargements et déchargements s'est en outre inversée entre 2015 et 2021. En 2015, on enregistrait encore une proportion de 81% (24.252 tonnes) des quantités totales chargées à destination de Bruxelles contre 19% (5.682 tonnes) des quantités totales déchargées en provenance de Bruxelles, le port de Charleroi était alors exportateur net de

marchandises par rapport au port de Bruxelles jusqu'en 2017. En 2021, on enregistre une proportion de 29,3% (4.432 tonnes) des quantités totales chargées à destination de Bruxelles contre 70,7% (10.701 tonnes) des quantités totales déchargées en provenance de Bruxelles, le port de Charleroi est devenu maintenant importateur net de marchandises par rapport au port de Bruxelles.

Le Port de Charleroi, d'exportateur net de marchandises par rapport au Port de Bruxelles en 2015, est devenu importateur net en 2021.

- Le port d'Obourg

Le port d'Obourg importe des mitrilles en provenance de Bruxelles et exporte du ciment à destination de Bruxelles. Bien que les marchandises soient de nature différente, les échanges se sont accrus d'un quart (+23,5%) entre 2015 et 2021. En 2015 ils représentaient avec 4.957 tonnes, 5,8% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils ne représentent plus avec 6.124 tonnes que 3,3% de ces échanges malgré la croissance enregistrée entre 2015 et 2021.

La répartition entre chargements et déchargements s'est en outre également inversée entre 2015 et 2021. En 2015, on enregistrait, une proportion de 26,2% (1.299 tonnes) des quantités totales chargées à destination de Bruxelles contre 73,8% (3.658 tonnes) des quantités totales déchargées en provenance de Bruxelles, le port d'Obourg était alors importateur net de marchandises par rapport au port de Bruxelles. En 2021, on enregistre une proportion de 82% (5.024 tonnes) des quantités totales chargées à destination de Bruxelles contre 18% (1.100 tonnes) des quantités totales déchargées en provenance de Bruxelles, le port d'Obourg est maintenant devenu exportateur net de marchandises par rapport au port de Bruxelles.

Le Port d'Obourg d'importateur net de marchandises par rapport au Port de Bruxelles en 2015 est devenu exportateur net en 2021.

- Le quai de Landelies

L'entreprise « Calcaires de la Sambre » exporte par voie d'eau du calcaire à destination de Bruxelles. Les chargements du quai de Landelies à destination de Bruxelles se sont accrus de 39,8% entre 2015 et 2021. En 2015 ils représentaient avec 38.950 tonnes, 45,8% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils ne représentent plus avec 54.449 tonnes que 39,8% de ces échanges malgré la croissance enregistrée entre 2015 et 2021.

Le quai de Landelies est resté exportateur net de marchandises par rapport au Port de Bruxelles entre 2015 et 2021.

- Le port de Seneffe

Le Port de Seneffe exporte par voie d'eau essentiellement des matériaux de construction sur palettes à destination de Bruxelles. Les chargements du port de Seneffe à destination de Bruxelles ont plus que quadruplé (+386%) entre 2015 et 2021. En 2015 ils représentaient avec 295 tonnes, 0,3% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils ne représentent plus avec 1.434 tonnes que 0,8% de ces échanges malgré la croissance enregistrée entre 2015 et 2021.

Le port de Seneffe est resté exportateur net de marchandises par rapport au Port de Bruxelles entre 2015 et 2021.

- Le port de Roux Sud

Le Port de Roux Sud exporte par voie d'eau essentiellement du gravier à destination de Bruxelles. En 2021, les chargements du port de roux Sud à destination de Bruxelles représentent avec 905 tonnes, 0,5% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles.

Le port de roux Sud est exportateur net de marchandises par rapport au Port de Bruxelles en 2021.

2.3.4.2 La province du Brabant wallon

La province du Brabant wallon représente moins de 1% (0,6% en 2021) des échanges de marchandises par voie fluviale de la Région wallonne avec le port de Bruxelles. Cette province est exportatrice nette par rapport à la région bruxelloise.

- Le port d'Ittre

Le Port d'Ittre exporte par voie d'eau essentiellement du gravier à destination de Bruxelles. Les quantités totales échangées ont connu une croissance de plus d'un tiers (+27%) entre 2015 et 2021. En 2015, ils représentaient avec 866 tonnes 1% des échanges de la Région wallonne avec le port de Bruxelles et en 2021, ils ne représentent plus avec 1.100 tonnes que 0,6% de ces échanges malgré la croissance intervenue entre 2015 et 2021.

2.3.5 Développements du port de Bruxelles à l'horizon 2040

L'accroissement d'exploitation du canal, qui représente la seule voie d'entrée non encore embouteillée dans Bruxelles, passe par le développement de son port. Une capacité supplémentaire de 50% du canal pourrait être obtenue sans investissement majeur dans ce dernier. Le port de Bruxelles n'a pas trop souffert des crises récentes malgré le ralentissement de l'économie mondiale. Le trafic fluvial global s'est en effet accru de 7% entre 2021 et 2020 et a reculé de -4,7% entre 2022 et 2021, soit une croissance de 2% pour la période post-covid (2020-2022). Au total 6,85 millions de tonnes de marchandises sont passées en moyenne annuelle par ses quais pendant cette période. Il convient néanmoins de constater que 90% du trafic de marchandises en Région bruxelloise se fait encore actuellement par voie routière.

Dans ce contexte, les développements du port visent essentiellement à prendre des parts de marché au trafic routier. Les concessions accordées à de nombreuses entreprises (environ 200) actives dans le domaine portuaire (110 ha) sont déjà assorties d'obligation d'utilisation de la voie d'eau pour un trafic minimum (en tonnes) négocié lors de leur implantation.

Il convient cependant d'élargir le nombre d'utilisateurs concernés en visant les nouveaux chantiers opérant dans la zone du canal pour les cinq prochaines années. À cette fin, un plan de gestion quinquennal des chantiers répertoriés au sein de cette zone (environ 80) a été réalisé et un expert en transport par voie fluviale désigné en vue de persuader les promoteurs et entrepreneurs de s'orienter vers cette solution.

- Un premier pôle de développement du port de Bruxelles consiste en une extension du centre TIR (Transport international Routier), un complexe d'entreposage situé dans le domaine portuaire qui permettra de stocker des produits distribués ensuite en plus petites unités dans le centre-ville et qui est largement sous-utilisé malgré sa localisation intéressante.

L'objectif visé est de faire du centre TIR un immense centre de distribution urbaine pour une meilleure logistique de fin de parcours des marchandises entreposées.

Des projets de faisabilité sont actuellement à l'étude de manière à limiter le passage des poids lourds dans ce périmètre. Dans ce contexte, de nouveaux quais sur la rive droite de l'avant-port seront prochainement mis en services.

- Un deuxième pôle de développement du port consiste à réaménager le site de « Schaerbeek Formation » (40 ha).

Située au nord de la Région bruxelloise, la friche ferroviaire de Schaerbeek-Formation présente une accessibilité et un potentiel foncier primordial. Connectée au canal, au réseau routier et au chemin de fer, elle constitue le lieu idéal pour envisager le développement d'un nouveau pôle de transition économique et de logistique multimodale.

Le gouvernement bruxellois s'est engagé à acquérir ce site auprès du Fonds de l'infrastructure ferroviaire (FIF) et d'en laisser la moitié en gestion au port de Bruxelles pour le développement d'une plateforme logistique multimodale.

Ce site est caractérisé par une accessibilité trimodale :

- par la voie d'eau, via l'avant-port et son terminal à conteneurs ;
- par le rail, notamment la voie L26 (corridor de marchandises), connectant le site d'activités à l'ensemble du réseau ferroviaire belge ;
- par la route, en connexion avec le Ring de Bruxelles et l'aéroport de Bruxelles.

En favorisant l'usage du canal et du chemin de fer à des fins de transport de marchandises, l'aménagement de ce site représente une opportunité d'améliorer la résilience et la durabilité des systèmes de distribution et de logistique urbaine de la Région bruxelloise.

Il convient cependant de se hâter avant la démolition des voies de chemin de fer de ce site envisagée par la FIF de manière à maintenir la possibilité d'une multimodalité.

- Un troisième pôle de développement du port est relatif à l'extension et à l'exploitation du terminal à conteneurs de l'avant-port ainsi qu'au développement d'une zone logistique sur un terrain en arrière-quai. Ce projet prévoit :

- Un agrandissement significatif de la surface du terminal, de 1,67 ha à 6 ha. Les travaux de renforcement et du doublement de la longueur des murs de quai (340 m contre 170 m actuellement) sont en cours à cet effet et pris en charge par le Port de Bruxelles, le développement de l'extension sur un terrain dédié à l'activité logistique en lien avec le terminal sera pris en charge par le concessionnaire agréé (Van Moer Logistics) et permettra de tripler la superficie totale.

- Un développement sur le site d'activités logistiques à haute valeur ajoutée, en lien avec la distribution urbaine ;

- Un développement du trafic de conteneurs⁷ couplé à une intensification du transfert modal de la route vers la voie d'eau et le rail en passant progressivement de 57.000 EVP (équivalent vingt pieds) en 2022 à 127.000 EVP en 2032; répartis comme suit : 80.000 EVP

⁷ La conteneurisation offre trois avantages décisifs : une très forte productivité lors des manutentions portuaires, des économies d'échelle permises par la taille croissante des navires et l'intermodalité qui consiste à transporter la marchandise de porte à porte à l'intérieur du même conteneur sans rupture de charge. La conteneurisation est en conséquence devenue l'épine dorsale de la mondialisation.

par la voie d'eau, 12.000 EVP par le rail, et 35.000 EVP en transit par voie fluviale⁸. Soit un doublement du trafic de marchandises en 10 ans (de 0,5 à 1 million de tonnes).

Avec cet accroissement du transport de conteneurs, le Port de Bruxelles contribue au report modal du trafic routier vers le trafic fluvial et à l'amélioration de la mobilité urbaine.

Grâce à ce nouveau terminal à conteneurs, les flux de marchandises pourront se réorienter davantage vers la voie d'eau sans nouveaux aménagements du canal, réduisant ainsi proportionnellement le trafic routier et par voie de conséquence, la pollution sonore et atmosphérique ce qui contribue en outre à une réelle amélioration de la situation environnementale de la région bruxelloise.

2.4 Évolution du trafic ferroviaire de marchandises

Le transport ferroviaire de marchandises pourrait également constituer dans un proche avenir une alternative crédible au transport routier et fluvial de marchandises étudié précédemment et notamment pour la Région bruxelloise.

2.4.1 Historique du transport ferroviaire de marchandise en Région bruxelloise

Dans la première moitié du vingtième siècle, le transport par mode ferroviaire a bénéficié d'un développement particulièrement important à Bruxelles. Les bâtiments de Tour & Taxis en témoignent car ils abritaient une ancienne gare de marchandises qui constituait un nœud central de transit pour le trafic de marchandises. Ces infrastructures seront cependant abandonnées dans la deuxième moitié du 20ème siècle en raison du développement du mode de transport routier.

Au début des années 2000, le transport de marchandises par voie ferrée ne représenterait plus à Bruxelles qu'une part modale de 2%. La fin des activités de l'opérateur intermodal TRW (Transport Route Wagon) en 2002 expliquait à l'époque la décroissance du mode de transport de marchandises par voie ferrée. En 2014, le transporteur de céréales CERES abandonne à son tour le mode de transport ferroviaire en raison d'un niveau de service insuffisant et peu fiable. Actuellement, les incertitudes pesant sur l'avenir de SNCB Logistics, qui représente approximativement 85% de part de marché des tonnes-kilomètres transportées par voie ferrée en Belgique, contribuent à réduire encore la part modale du rail à Bruxelles car le réseau déjà largement saturé est prioritairement dédié au transport de passagers complexifiant ainsi sensiblement les opérations de transport de marchandises en Région bruxelloise.

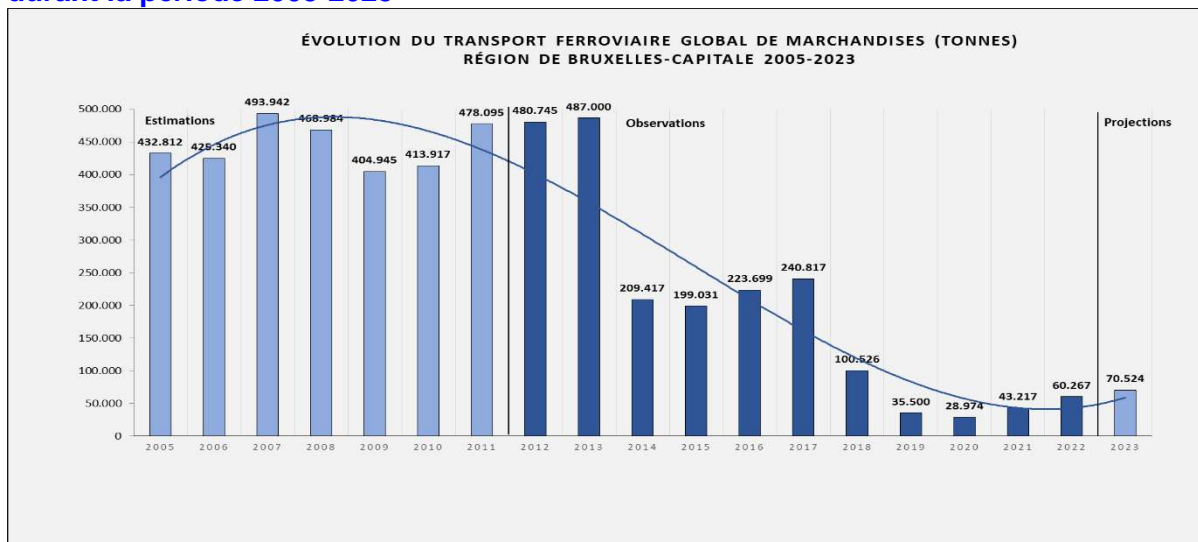
Le mode de transport par voie ferrée propose néanmoins une solution durable au transport de marchandises à Bruxelles car la structure en étoile centrée sur Bruxelles du réseau ferré national permet une grande diversité d'origines et de destinations des marchandises transportées par ce mode mais qui sont encore peu exploitées actuellement.

2.4.2 Évolution du transport ferroviaire de marchandise en Région bruxelloise

Le graphique de la figure 12.a ci-dessous représente l'évolution du transport ferroviaire global de marchandises en région bruxelloise exprimé en tonnes pour la période 2005-2023.

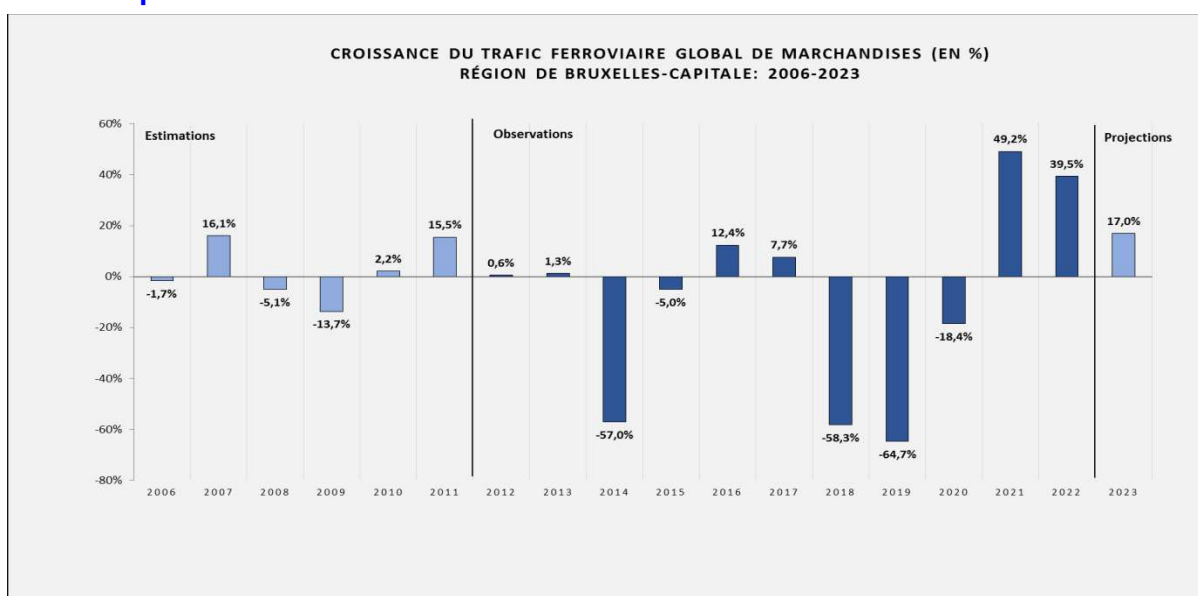
⁸ L'objectif des 35.000 EVP par voie fluviale sera atteint en augmentant la fréquence des voyages des péniches porte-conteneurs qui font la navette entre Bruxelles et La Louvière et en aménageant le terminal à conteneurs bruxellois afin de pouvoir accueillir plus de bateaux et par conséquent plus de conteneurs à Bruxelles sans nouveaux aménagements du canal.

Figure 12.a Évolution du transport ferroviaire de marchandises en région bruxelloise durant la période 2005-2023



Source : Lineas, Infrabel et Calculs d'auteur

Figure 12.b Croissance du transport ferroviaire de marchandises en région bruxelloise durant la période 2006-2023



Source : Lineas, Infrabel et Calculs d'auteur

Les premières observations (2005-2011) ont été obtenues par des estimations en termes de part du trafic global par mode ferroviaire pour Bruxelles issues des études de SRATEC et de l'UE (European Commission, 2014). Les observations suivantes (2012-2022) ainsi que la projection pour 2023 sont issues des statistiques d'infrabel.

L'analyse du graphique de la figure 12.b permet de mettre en évidence une chute importante (-57%) du trafic ferroviaire après 2014 suite à l'arrêt des activités du céréalier CERES après l'arrêt des activités du terminal TRW en 2002 et des retards de mise en œuvre des nouveaux projets d'aménagements multimodaux (TIR et Schaerbeek Formation). On enregistre néanmoins une croissance du trafic ferroviaire (+21%) entre 2015 et 2017 suivie d'une décroissance importante (-71,2%) de ce trafic entre 2018 et 2020 et d'une forte reprise durant la période post pandémie (+108% entre 2020 et 2022) ainsi que d'une croissance projetée de +17% pour 2023

2.4.3 Soutien au transport ferroviaire de marchandises

Dans le but de stimuler le report modal en faveur du rail, des programmes de financement émanant de plusieurs organismes ont été mis en place récemment.

2.4.3.1 Programmes de financement européens

Afin de développer les infrastructures de transport ferroviaire en Europe, la Commission européenne apporte un soutien financier au moyen de deux programmes distincts :

- Le premier programme « Connecting Europe Facility » permet de financer des projets relatifs à l'amélioration des infrastructures de transport en Europe. Ce programme n'est en conséquence pas exclusivement dédié au secteur ferroviaire, mais il permet néanmoins de contribuer sensiblement à son développement.

- Le second programme « Europe's rail », a pour objectif de **soutenir la recherche** dans le secteur du transport ferroviaire. Contrairement au programme précédent, ce dernier s'adresse spécifiquement au secteur ferroviaire.

Le service public fédéral « Mobilité et transport » fera office d'agent intermédiaire entre les institutions européennes et les acteurs belges proposant des projets en matière de transport ferroviaire.

2.4.3.2 Mécanismes de soutien au niveau fédéral belge

En vue de favoriser l'objectif fixé par le gouvernement fédéral belge consistant à **doubler la part du volume transporté par voie ferroviaire à l'horizon 2030**, un mécanisme de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire belge a été mis en œuvre pour le transport de marchandises. De manière concrète, ce mécanisme d'aide sera financé par un budget de 13,25 millions d'euros par année prévu pour une période de quatre années (2022-2025) et dont pourront bénéficier les services de transport de marchandises faisant l'objet d'un contrat avec l'opérateur gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge « Infrabel ».

2.4.4 Développement du transport ferroviaire de marchandises en Région bruxelloise

Le transport de marchandises par voie ferroviaire est fortement sous-utilisé en Belgique ce qui compromet sensiblement les objectifs climatiques, selon les conclusions d'une étude de l'université d'Anvers

2.4.4.1 Amélioration de l'attractivité du trafic ferroviaire

Le gouvernement fédéral envisage de mettre en place une stratégie de prix assurant une plus grande attractivité du mode de transport par voie ferroviaire et notamment pour le transport de marchandises afin de mieux concurrencer le transport routier qui reste actuellement un mode de transport plus flexible et plus fiable.

Le transport ferroviaire de marchandises est en effet devenu plus coûteux que le transport routier en raison de la hausse plus importante du prix de l'électricité par rapport au prix du diesel routier et en raison d'un moindre soutien fédéral entraînant des coûts plus élevés pour les opérateurs ferroviaires qui se traduisent par une hausse des prix pour les entreprises faisant appel à ce mode de transport.

Il convient cependant de s'interroger sur le financement de ces mesures et le temps nécessaire à les implanter. A court terme, le secteur sollicite des règles plus appropriées en termes de concurrence avec le transport routier actuellement davantage subventionné.

Il convient en outre de lever les freins au transport transfrontalier en tentant de supprimer certaines dispositions qui entravent le transport ferroviaire international de marchandises, comme l'absence d'une langue unique pour le transport ferroviaire européen de marchandises.

Les nouveaux moyens budgétaires mis à disposition devraient permettre au gouvernement fédéral de concrétiser leurs ambitions de faire du transport ferroviaire la colonne vertébrale de la mobilité pour des raisons économiques, climatiques, de santé publique ainsi que de sécurité routière.

2.4.4.2 Amélioration de la fluidité du trafic ferroviaire en Région bruxelloise

Un chantier conséquent initié par Infrabel est supposé améliorer la fluidité du trafic ferroviaire dont le trafic de marchandises dans toute la Région bruxelloise.

Le projet consiste à aménager un corridor ferroviaire traversant Bruxelles et dédié intégralement au transport de marchandises (L26B) dont la mise en service serait prévue à l'horizon 2030.

En termes budgétaires, le chantier autour de la ligne 26 comporte trois phases. Les deux premières phases des travaux sont actuellement terminées pour un budget total de 22,4 millions d'euros. La dernière phase nécessite un investissement supplémentaire de 20 millions d'euros à valider par le gouvernement.

Compte tenu de la volonté du gouvernement fédéral de doubler le volume de marchandises transportées par voie ferroviaire en Belgique d'ici 2030, Infrabel souhaite fluidifier le trafic en diminuant les zones de ralentissement et en équipant l'infrastructure afin de permettre l'accueil de trains de plus grande longueur (750 m) de manière à améliorer la compétitivité des convois ferroviaires.

Infrabel projette en outre de construire de nouvelles infrastructures bénéficiant aux ports belges ainsi qu'aux entreprises raccordées au réseau ferroviaire. La modernisation du faisceau Nord de Bruxelles et la création du corridor de marchandises L26B constituent des parties intégrantes de ce projet. Afin de le rendre réalisable, Infrabel a besoin annuellement de 200 millions d'euros supplémentaires pour ses investissements⁹ et de 100 millions d'euros supplémentaires pour ses dépenses opérationnelles.

2.4.4.3 Accroissement du trafic ferroviaire en Région bruxelloise

Afin d'accroître l'utilisation du trafic ferroviaire pour le transport de marchandises, il faut résoudre une série de goulots d'étranglement sur le réseau ferré belge.

Parmi ces goulots d'étranglement en Région bruxelloise, le plus connu est celui de la jonction Nord-Midi qui est saturée et prioritairement dédiée au transport de passagers.

Les trains de marchandises sont amenés en conséquence à contourner la ville par l'Est (ligne 26 reliant Schaerbeek à Halle) ou par l'Ouest (ligne 28 reliant Bruxelles midi à Schaerbeek). Cette dynamique crée d'autres goulots d'étranglement, car ces deux lignes sont partagées avec des trains de passagers. Cette situation impacte sensiblement la ponctualité car elle génère rapidement des retards cumulatifs par effet boule de neige.

⁹ La dotation actuelle étant de 925 millions d'euros.

Pour la ligne 26B¹⁰, un nouveau tracé a été mis en place (corridor de fret ferroviaire) à la satisfaction des opérateurs concernés car l'ancien tracé de la ligne 26A¹¹ a donné lieu à des controverses judiciaires entre Fonds d'infrastructure ferroviaire (FIF), Infrabel et le Port de Bruxelles. Ce nouveau tracé permettra de recréer une connexion ferroviaire avec le port de Bruxelles tout en désengorgeant sensiblement la Région bruxelloise.

Sur le site de Schaerbeek Formation, une véritable plateforme logistique multimodale pourrait alors être érigée, à terme, entre la voie fluviale par l'avant-port et son terminal à conteneurs, la voie ferroviaire (L26) connectant le site d'activités à l'ensemble du réseau ferroviaire national, et la voie routière en connexion avec le Ring et l'aéroport de Bruxelles. Le potentiel serait de l'ordre de 70.000 containers pour le trafic par voie ferroviaire en provenance et à destination de Bruxelles.

Ce dossier est d'une importance stratégique pour la Région bruxelloise car sa mise en œuvre permettrait de faciliter non seulement le transport intra-urbain bruxellois de marchandises mais aussi le transport de marchandises à travers tout le pays compte tenu que 85% du trafic de marchandises par voie ferroviaire à destination de la Belgique passe par Bruxelles.

2.4.4.4 Accroissement du trafic ferroviaire en Région wallonne

Un budget de 45,6 millions d'euros est prévu pour l'accroissement du trafic ferroviaire en Wallonie ventilé de la manière suivante :

Un montant de 8,42 millions d'euros issu du Plan de relance belge servira à renouveler ou développer des raccordements nécessaires à l'industrie lourde et à la logistique, permettant ainsi de créer ou de pérenniser de nombreux emplois. Ce sera notamment, le cas à Philippeville avec le raccordement de la carrière dite « Les Petons » (Solvay), à Obourg et Antoing (raccordements Holcim), à Yves-Gomezée et Aisemont (raccordements Carmeuse) ou encore au Trilogiport de Liège ou au terminal de Bierset-Voroux (Liège Airport).

Un montant de 6,5 millions d'euros servira à améliorer la fluidité du trafic sur l'Athus-Meuse, qui relie les ports belges à la frontière luxembourgeoise via Namur et Bertrix.

Enfin, un montant de 20,65 millions d'euros sera investi afin de limiter le nombre de zones où la vitesse des convois est aujourd'hui réduite en raison de la vétusté de l'infrastructure.

¹⁰ Le nouveau tracé de la ligne 26B relie Schaerbeek à Haren-Nord. Ce tronçon à voie unique de 2,9 km de long permet de porter la capacité de la ligne 26 à quatre voies entre Schaerbeek et Haren.

¹¹ L'ancien tracé de la ligne 26A reliait Vilvorde en passant par Schaerbeek formation au nord et à Halle au sud.

2.5 Évolution du trafic aéroportuaire de marchandises

L'aéroport de Brussels-Airport est situé en Région flamande à Zaventem et il dessert une zone plus large que celle de la stricte Région bruxelloise en bordure de laquelle il est situé. Outre le transport de passagers, Brussels Airport, effectue également d'importantes activités de transport de marchandises (cargo) desservant en grande partie la Région bruxelloise.

2.5.1 Historique du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport

Depuis plus de dix ans, les activités cargo de Brussels Airport connaissent une croissance importante et durable des volumes de transport aérien de marchandises, notamment avec le développement du transport de produits pharmaceutiques, de l'E-commerce, du transport de produits automobiles et de denrées périssables.

Le développement de la zone cargo de Brussels Airport est en conséquence l'une des priorités de la nouvelle stratégie «Shift 2027» de l'aéroport.

En tant qu'investisseur proactif, Brussels Airport, met en œuvre de nouveaux moyens pour rendre la chaîne logistique de l'aéroport plus efficace afin d'être en mesure de répondre à une demande croissante. Brussels Airport s'adapte à cette évolution en réaménageant de manière durable une partie de sa zone cargo. De cette manière l'aéroport compte renforcer sa position de deuxième pôle économique en Belgique, en devenant une plateforme économique déterminante en termes d'emploi et de valeur ajoutée pour l'économie du pays.

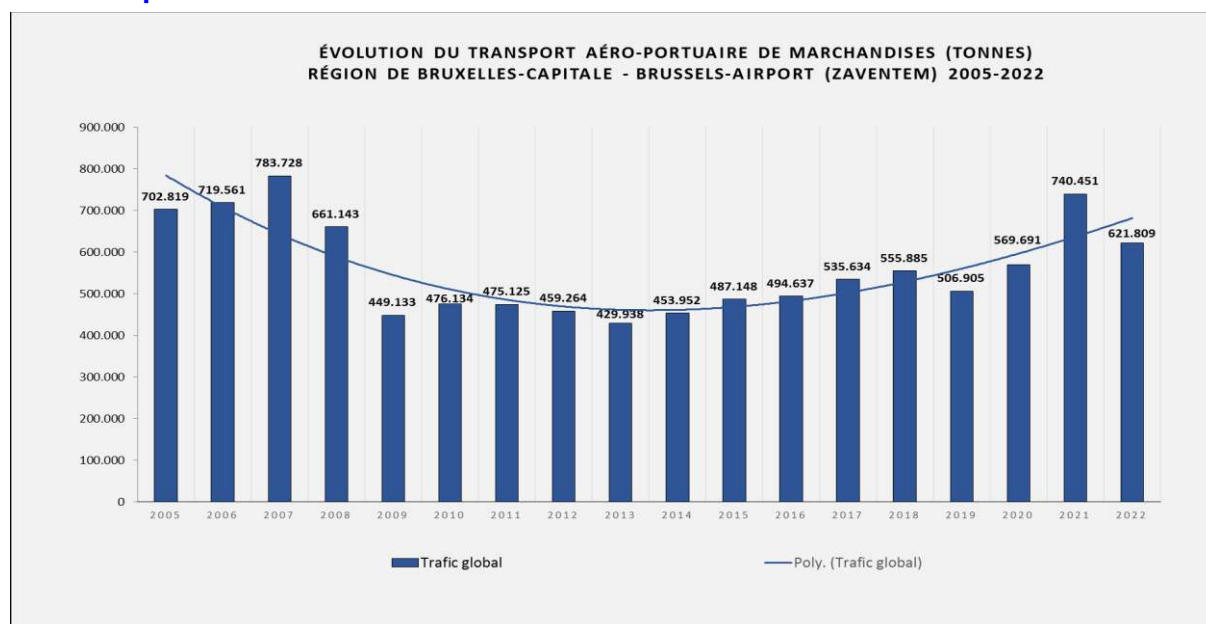
2.5.2 Évolution du transport aéroportuaire de marchandise à Brussels Airport

Le graphique de la figure 13.a ci-dessous représente l'évolution du transport aéroportuaire global de marchandises à Brussels Airport exprimé en tonnes pour la période 2005-2022.

Les valeurs du graphique correspondent à l'évolution des chargements et déchargements aériens de marchandises à Brussels Airport, selon la région d'origine ou de destination.

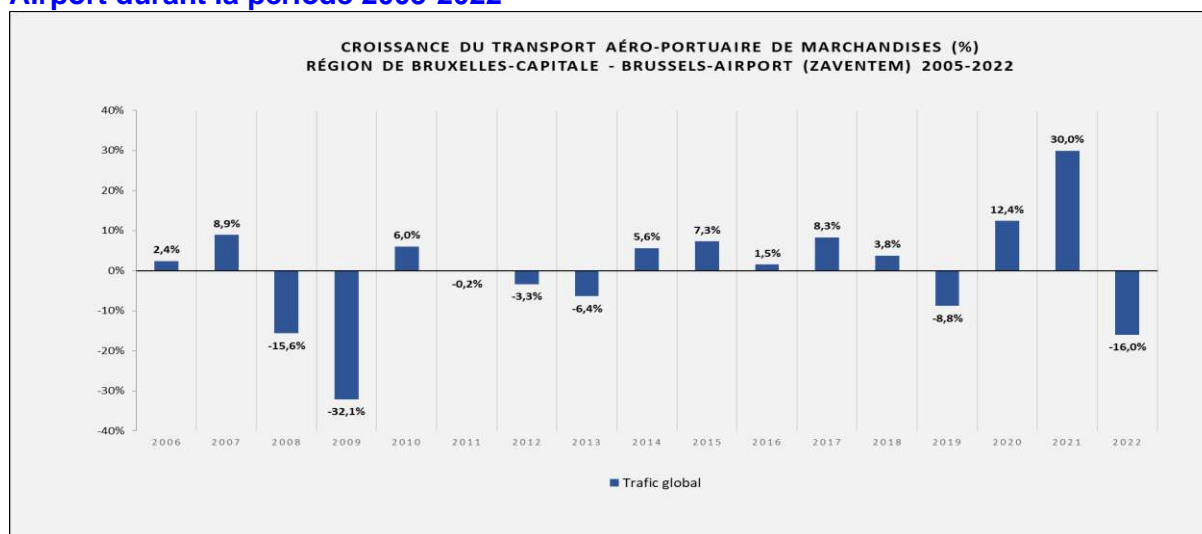
Le trafic aéroportuaire à Brussels Airport a évolué de 702.820 à 740.451 tonnes entre 2005 et 2021 pour retomber à 621.809 tonnes en 2022.

Figure 13.a Évolution du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport durant la période 2005-2022



Source : Brussels Airport et IBSA

Figure 13.b Croissance du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport durant la période 2005-2022



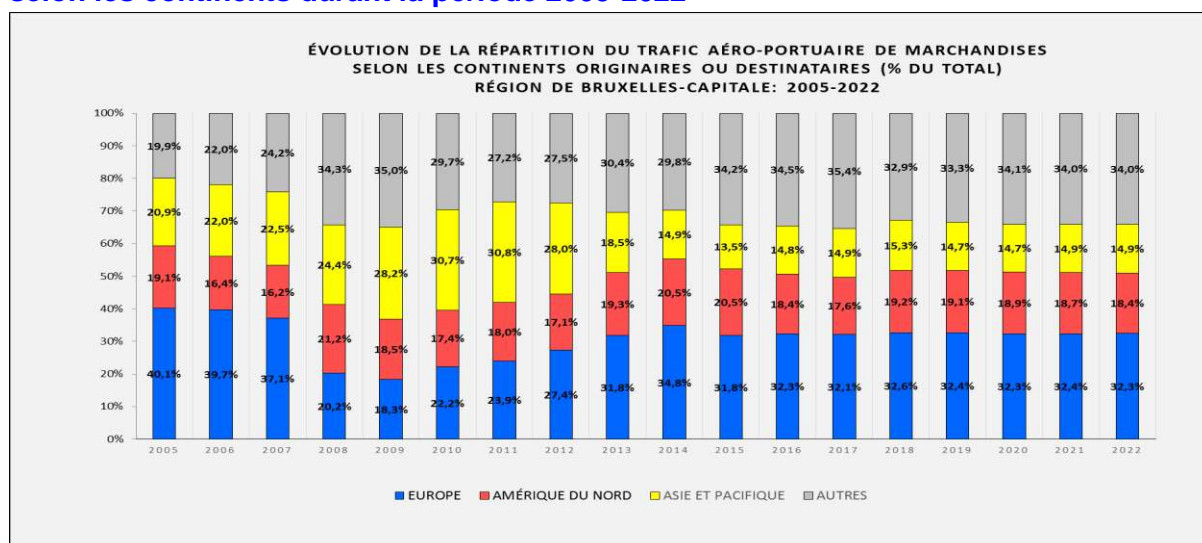
Source : Brussels Airport et IBSA

En termes conjoncturels (figure 13.b), après une croissance du trafic aéroportuaire de marchandises en début de période qui a atteint son maximum en 2007 (+8,9%), le trafic cargo s'est mis à décroître jusqu'en 2013 avec une forte décroissance en 2009 (-32,1%) au lendemain de la crise financière. Après 2013 le trafic cargo a connu une nouvelle croissance dont le maximum a été atteint en 2017 (+8,3%) juste avant la crise sanitaire où ce trafic a connu un repli notoire en 2019 (-8,8%). La période post covid a cependant enregistré un rattrapage conséquent (+12,4% en 2020 et + 30% en 2021) avant de connaître un nouveau repli en 2022 (-16%).

2.5.3 Répartition du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport selon les continents

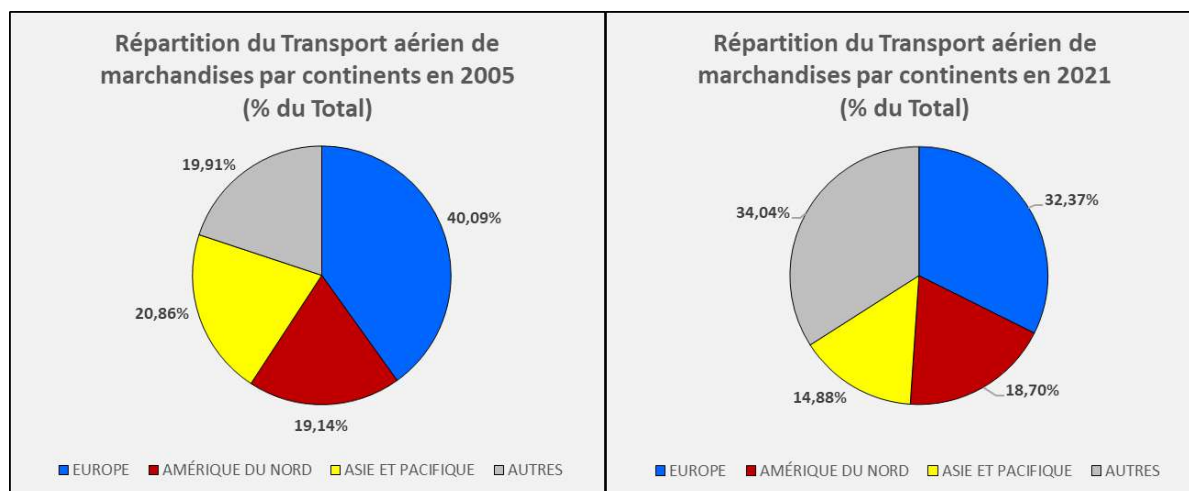
Le graphique de la figure 14.a ci-après représente la répartition du transport aéroportuaire global de marchandises à Brussels Airport selon les continents originaires ou destinataires pour la période 2005-2022.

Figure 14.a Répartition du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport selon les continents durant la période 2005-2022



Source : Brussels Airport et IBSA

Figure 14.b Répartition du transport aérien de marchandises à Brussels Airport selon les continents en 2005 et en 2021



Source : Brussels Airport et IBSA

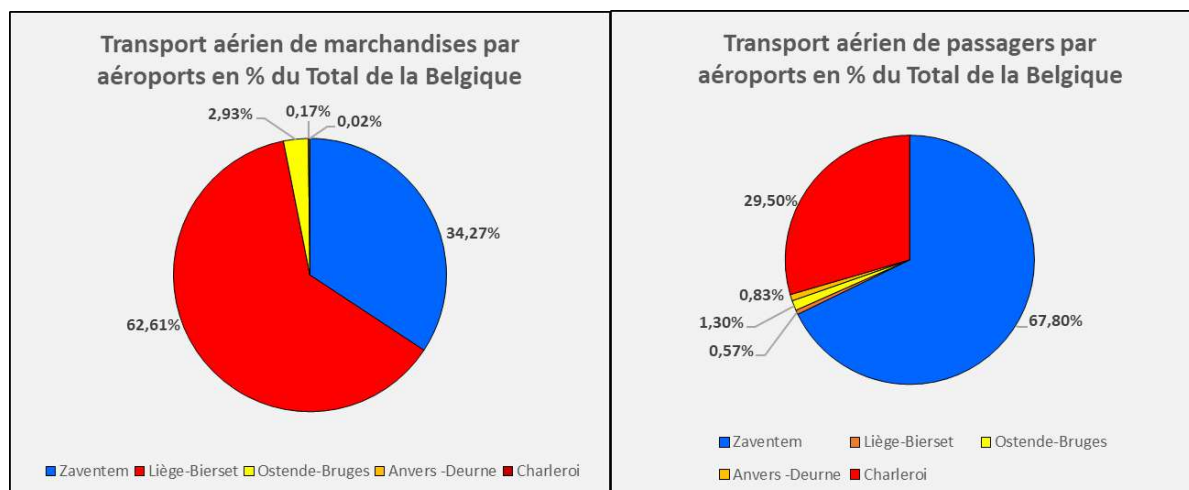
Entre 2005 et 2021 (figure 14.b), la part du trafic de marchandises originaire ou à destination de l'Europe a diminué de -7,72 points de %, la part relative à l'Asie et Pacifique a diminué de -6 points de %, la part à relative à l'Amérique du Nord est restée pratiquement stable avec une légère diminution (-0,44 point de %) et la part relative aux autres destinations a augmenté de 14 points de %. La part hors Europe s'est globalement accrue de +7,7 points de % au détriment de la part Européenne pour un trafic de marchandises dont la croissance globale s'est accrue de +5,35% pendant cette période.

2.5.4 Répartition du transport aérien de marchandises en Belgique selon les aéroports

Le graphique de la figure 15 ci-dessous représente la répartition du transport aérien de marchandises et de passagers en Belgique selon les aéroports.

En ce qui concerne le transport de marchandises et de courrier, l'aéroport de Liège-Bierset a représenté en 2021, 62,6% du total des activités de transport de ce secteur, tandis que l'aéroport de Brussels Airport Zaventem y a contribué à hauteur de 34,3%.

Figure 15 Répartition du transport aérien de marchandises en Belgique selon les continents en 2021



Source : Brussels Airport et IBSA

Les autres aéroports ont contribué de manière plus marginale au transport de marchandises en Belgique ; l'aéroport d'Ostende-Bruges à hauteur de 2,9%, l'aéroport d'Anvers-Deurne, à hauteur de 0,17% et l'aéroport de Charleroi, davantage spécialisé dans le transport de passagers, à hauteur de 0,02%.

En ce qui concerne le transport de passagers, Brussels Airport Zaventem a représenté en 2021, 67,8% du total des activités de transport de ce secteur, tandis que l'aéroport de Charleroi y a contribué à hauteur de 29,5%. Les autres aéroports contribuent également de manière plus marginale au transport de passagers ; l'aéroport d'Ostende-Bruges à hauteur de 1,3%, l'aéroport d'Anvers-Deurne à hauteur de 0,83% et l'aéroport de Liège-Bierset, davantage spécialisé dans le transport de marchandises, à hauteur de 0,57%.

2.5.5 Développement du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport

La zone cargo de Brussels Airport poursuit son développement ces dernières années afin de répondre à la demande croissante d'espaces de stockage et de manutention mais aussi aux besoins de modernisation de plusieurs bâtiments, Brussels Airport va investir 70 millions d'euros au cours des trois prochaines années pour redévelopper une zone importante située au cœur des activités cargo (83.500 m²).

La construction de nouveaux bâtiments de bureaux ainsi que le réaménagement de la zone cargo sur le site de l'aéroport, permettront d'accueillir de nouveaux partenaires et d'offrir à ceux-ci ainsi qu'aux partenaires déjà présents des entrepôts et surfaces de bureaux plus vastes, mieux organisés, plus modernes et plus durables. L'accélération du développement de cette zone sera en conséquence au cœur de la nouvelle stratégie de développement aéroportuaire de Bruxelles.

Ces nouveaux aménagements permettront à Brussels Airport d'élargir son partenariat à de nouvelles collaborations permettant de relier l'aéroport à plusieurs grandes villes du pays et même au-delà des frontières. Brussels Airport renforcera de cette manière son rôle de plateforme intermodale en élargissant son offre et en stimulant le transport intermodal ce qui constitue les principales priorités de sa nouvelle stratégie «Shift 2027».

Brussels Airport offrira de ce fait une plateforme de premier ordre dotée d'une infrastructure de pointe, d'un réseau très étendu et de technologies au service des clients en axant ses activités sur des spécialités particulières telles que le développement de l'E-commerce, de denrées périssables, d'animaux vivants et de produits pharmaceutiques. Pour répondre à cette demande croissante, la zone cargo de Brussels Airport comptera, après la mise en œuvre de sa nouvelle stratégie « Shift 2027 », une importante superficie au sol (130 ha) et de vastes hangars (380.000 m²).

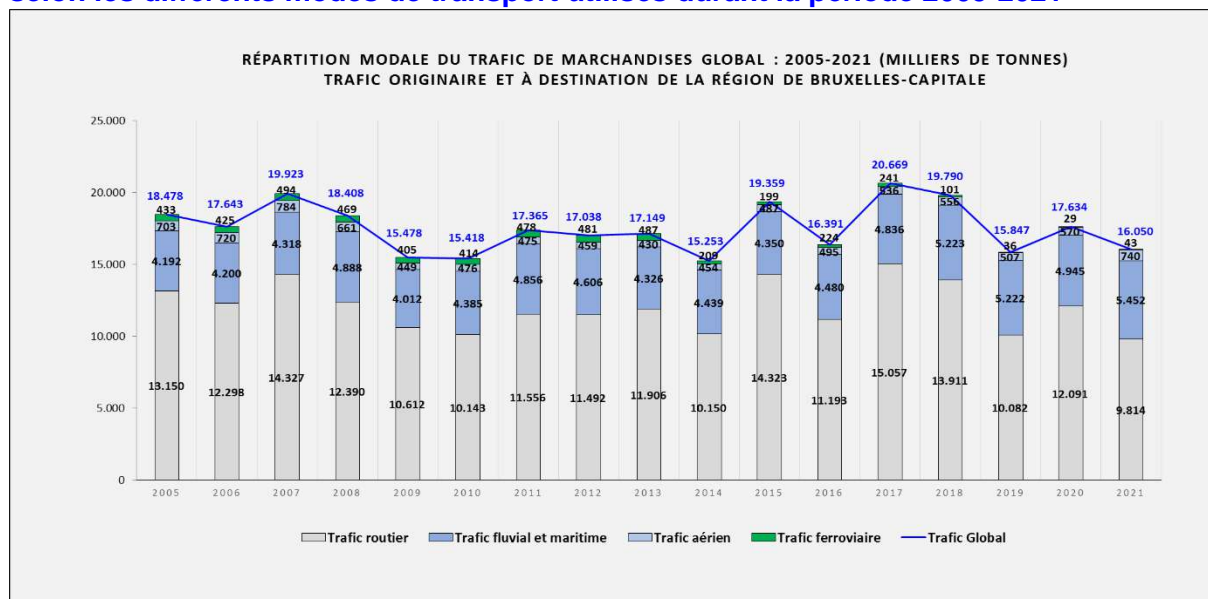
En termes de réduction des nuisances sonores à Brussels Airport, les leviers les plus importants mis en œuvre à ce jour sont la réglementation des vols nocturnes et la tarification des avions en fonction de leur volume sonore. Depuis 2004, les avions qui décollent et atterrissent à l'aéroport doivent payer une redevance dépendant en partie de l'efficacité sonore de l'avion¹². Cette tarification a été renforcée en 2023 pour les avions les plus bruyants.

¹² La redevance imposée à la compagnie aérienne s'accroît en fonction du niveau sonore de l'avion ce qui encourage les compagnies aériennes à investir dans des avions plus modernes. Depuis avril 2023, les avions les plus bruyants connaissent des majorations tarifaires qui peuvent représenter jusqu'à 20 fois la tarification normale.

III. ÉVOLUTION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN REGION BRUXELLOISE

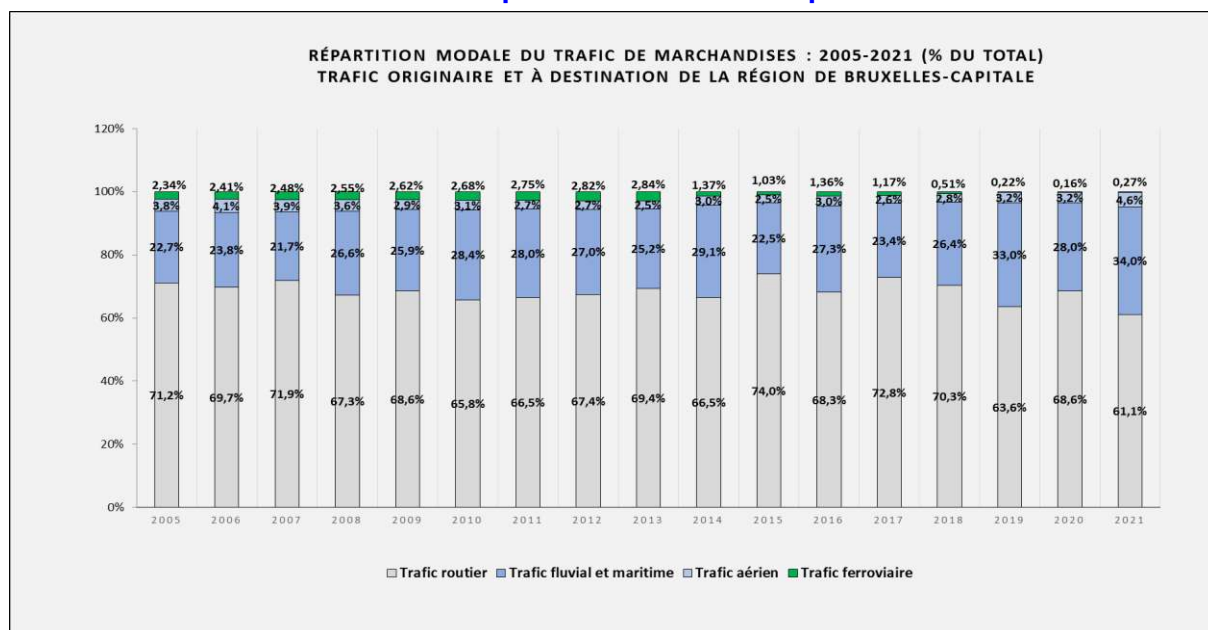
Dans cette section, nous considérerons l'évolution historique du transport global de marchandises en Région bruxelloise décliné selon les différents modes de transports étudiés précédemment durant la période 2005-2021. Cette représentation permettra d'analyser l'évolution intertemporelle de l'intermodalité que nous tenterons de justifier au moyen de différents facteurs explicatifs.

Figure 16.a Évolution du trafic global de marchandises en Région bruxelloise décomposé selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

Figure 16.b Répartition modale du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021

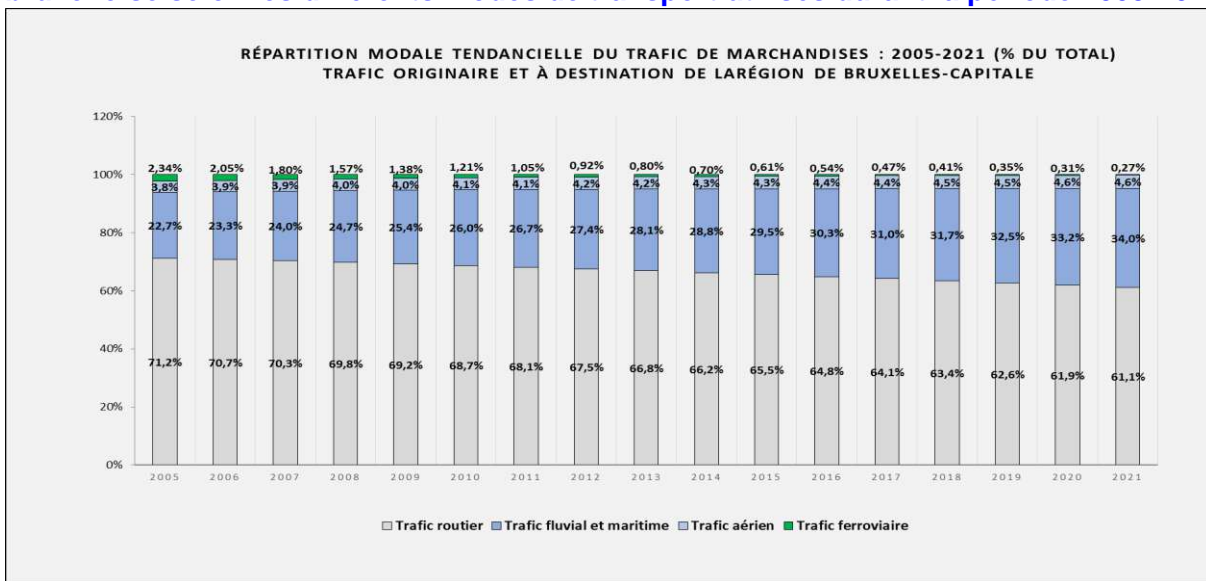


Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium)

Le graphique de la figure 1 représentant l'évolution du transport global de marchandises en Région bruxelloise exprimé en milliers de tonnes pour la période 2005-2021 peut à présent se décomposer selon les différents modes de transport utilisés représentés dans le graphique de figure 16.a et qui, exprimé en parts modales, peut se représenter sous la forme du graphique de la figure 16.b.

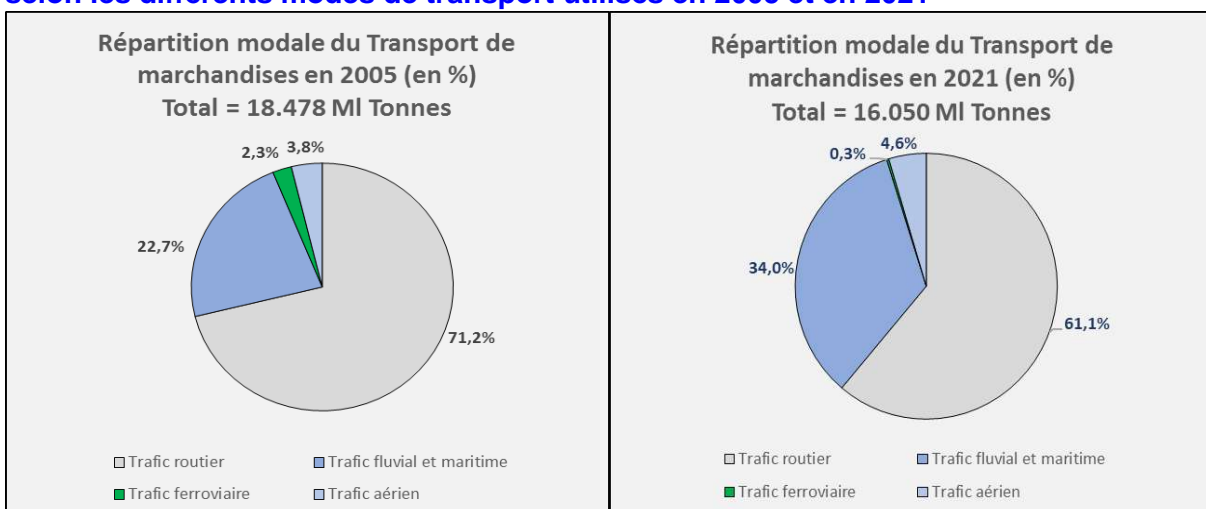
En vue d'assurer une meilleure lisibilité à ce graphique, nous avons gommé les effets de la conjoncture en linéarisant les fonctions¹³ représentant les différents modes de transports de marchandises en Région bruxelloise. Les parts modales résultant de ces évolutions tendanciennes sont représentées dans le graphique de la figure 16.c ci-dessous.

Figure 16.c Répartition modale tendancielle du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d'auteur

Figure 16.d Répartition modale du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés en 2005 et en 2021



Source : Statbel (Direction générale Statistique – Statistics Belgium) et calculs d'auteur

¹³ Les fonctions représentant les différents modes de transports de marchandises en Région bruxelloise ont été linéarisées en les faisant évoluer depuis l'origine en 2005 avec un taux de croissance correspondant au taux de croissance annuel moyen sur l'entièreté de la période 2005-2021.

L'examen des graphiques des figures 16.c et 16.d ci-dessus permet de mettre en évidence des différences modales significatives dans l'évolution du transport de marchandises originaire ou à destination de la Région bruxelloise entre les années 2005 et 2021.

Entre ces années de début et de fin de la période étudiée, la part modale du transport routier a reculé de -10 points de % essentiellement en faveur du transport fluvial et maritime dont la part a augmenté de 11,3 points de % ; la part du transport ferroviaire a diminué de -2,1 points de % et celle du transport aérien a augmenté de 0,8 points de % pendant cette période. On observe en conséquence une substitution largement perceptible (> 10 points de %) entre la part modale du transport routier et celle du transport fluvial entre 2005 et 2021.

- Le transport routier a connu récemment une hausse importante du prix des carburants liés à l'évolution de la situation géopolitique et à la reprise de l'inflation qui en a résulté. Il convient également de mentionner des surcoûts liés à l'encombrement croissant des routes et des pertes de temps induites par cette situation ainsi que la détérioration du bilan environnemental lié à l'accroissement de la pollution occasionnée par ce mode de transport et qui pourrait connaître une contrepartie monétaire dans un proche avenir. Il a connu un recul important de sa part modale (-10 points de %) pendant la période considérée.

- Le transport fluvial et maritime s'est considérablement développé en Région bruxelloise au cours de la période récente grâce à l'extension de sa zone portuaire, de son parc à containers et du projet de développement d'une plateforme multimodale permettant de l'ouvrir à des modes de transport de marchandises complémentaires par voies ferroviaires et routières permettant de relier le trafic de marchandises venant du nord et à destination du sud du pays en transitant par le port de Bruxelles. Il a enregistré une croissance importante de sa part modale (+11,3 points de %) pendant la période étudiée.

- Le transport ferroviaire, pour lequel des investissements importants ont été planifiés pendant la période récente en vue de doubler sa capacité à l'horizon 2030, a également connu une hausse sensible du prix de l'électricité lié à l'évolution de la situation géopolitique pendant la période récente et sa part modale a légèrement reculé (-2,1 points de %) pendant la période considérée. Il reste néanmoins largement sous-utilisé bien qu'il soit porteur d'avenir car très peu polluant.

- Le transport aérien, pour lequel des investissements importants ont également été planifiés durant la période récente en vue d'étendre la zone cargo et de l'ouvrir à de nouveaux partenaires, n'a enregistré qu'une légère progression de sa part modale (+0,8 points de %) pendant la période étudiée.

D'une manière générale, les progrès technologiques et informatiques en matière de logistique ont permis de réduire sensiblement les coûts liés aux opérations de manutention des marchandises nécessités le plus souvent par le transport multimodal et qui sont à mettre en regard avec l'accroissement progressif des coûts liés au seul transport routier en dépit de sa plus grande flexibilité. Une réintroduction progressive de la multi-modalité dans le transport des marchandises peut de ce fait redevenir économiquement plus acceptable notamment en regard des nouveaux objectifs environnementaux et des horizons temporels fixés par les autorités pour les atteindre.

IV. CONCLUSIONS

Les priorités en termes de modalité de transport et notamment de transport de marchandises ont été sensiblement modifiées à la suite de la crise sanitaire, de l'évolution de la situation géopolitique et de la croissance de l'inflation poussée par la reprise économique qui s'en est suivie ainsi que par les pressions croissantes exercées par les exigences climatiques.

Dans ce contexte, le secteur de la logistique a été identifié comme un facteur déterminant de la politique du transport en Région bruxelloise car il participe manifestement et de manière croissante aux problèmes de congestion et de qualité de l'air dans cette Région. Ce secteur doit en conséquence occuper une place plus importante dans le débat relatif à la mobilité au sein de la Région bruxelloise.

ÉTAT DES LIEUX ET PRINCIPAUX CONSTATS

L'état des lieux présenté dans les sections précédentes a permis d'intégrer au sein de l'évolution historique du transport de marchandises en Région bruxelloise, la contribution et l'évolution des différents modes de ce type de transport ainsi que l'évolution observée de la multimodalité vers des modes de transports moins encombrés, moins polluants, économiquement plus acceptables et susceptibles de répondre aux exigences du développement du transport en Région bruxelloise à l'horizon 2040 telles que projetées par le Bureau Fédéral du Plan.

Trafic global de marchandises

Le trafic global de marchandises tous modes confondus en prenant en compte les effets conjoncturels a été relativement stable en Région bruxelloise entre 2005 et 2021 ; Il a néanmoins connu une décroissance tendancielle de -13,2% pendant cette période.

Trafic routier de marchandises

Le volume de marchandises transporté par route connaît une baisse sensible en Région bruxelloise (-25,4%) entre 2005 et 2021. En termes de répartition, la part du transport intrarégional bruxellois de marchandises s'est renforcée (+7,6 points de %) en passant de 29,3% à 36,9% entre 2005 et 2021 au détriment des parts interrégionales ; la part de la Région flamande s'est contractée de -4,6 points de% en passant de 43,4% à 38,8% pendant la période considérée, la part de la Région wallonne de -1,5 points de % en passant de 23,2% à 21,7% et la part de l'étranger de -1,5 points de% en passant de 4,1% à 2,6% pendant période considérée.

En se focalisant plus spécifiquement sur les échanges avec les provinces wallonnes, et en comparant la situation des années de début (2005) et de fin (2021) de la période étudiée, il convient de souligner qu'en termes d'échanges interprovinciaux relatifs à la Région wallonne, les déchargements en Région bruxelloise en provenance du Brabant wallon ont reculé de -19,1 points de% entre 2005 et 2021, ceux en provenance de la province de Hainaut ont augmenté de 5,1 points de% et ceux en provenance de la province de Liège ont augmenté de 1,7 points de % pendant la même période. De manière symétrique, les chargements en Région bruxelloise à destination du Brabant wallon ont augmenté de 8,7 points de % entre 2005 et 2021, ceux à destination de la province de Hainaut ont augmenté de 1,2 points de % et ceux à destination de la province de Liège ont diminué de -2,6 points de % pendant la période.

D'une manière générale, en dehors des échanges de marchandises privilégiés qu'entretient le Région bruxelloise avec ses provinces périphériques du Brabant flamand et du Brabant wallon, c'est avec la province de Hainaut, que les échanges routiers de marchandise sont les

plus développés, suivi de la province de Liège et plus marginalement des provinces de Namur et de Luxembourg.

Trafic fluvial et maritime de marchandises

Le trafic propre de marchandises transporté par voie fluviale et maritime a enregistré une croissance de 30,1% entre 2005 et 2021. Le trafic de transit accuse une décroissance de -49,7% entre 2005 et 2021. Compte tenu de leur pondération, le trafic global a reculé de 5% pendant cette période.

En termes de produits transportés, on enregistre l'émergence de deux types de produits : les matériaux de construction qui représentent en 2021, 61,1% du total du trafic propre et les produits énergétiques qui en représentent 20,5%. Ces deux produits représentent 81,6% du total du trafic propre du port de Bruxelles durant cette année. Les divers, qui représentent 95% du trafic de conteneurs, représentent en 2021, 10,8% du total du trafic propre, les produits agricoles, 4,7%, les produits métallurgiques 2,4%, et les produits chimiques et engrais, 0,5%.

En termes de croissance, les matériaux de construction ont connu une croissance de 60,1% entre 2005 et 2021, les produits énergétiques ont connu un recul de -10,5% pendant cette période et les divers ont connu une croissance de +432,4% pendant la même période.

D'une manière générale, pour l'ensemble des produits entre 2021 et 2022, la décroissance de -7% du trafic propre (-381.772 tonnes) est principalement liée à la décroissance des matériaux de construction (-13,2%) et des produits pétroliers (-14,7%). Le transport de conteneurs connaît une croissance de plus de 30% en 2022 qui confirme celle de 2021. Ces résultats confortent le Port de Bruxelles dans sa décision d'extension de son terminal à conteneurs.

En termes d'échanges de marchandises entre le port de Bruxelles et les principaux ports autonomes des provinces wallonnes, il apparaît ***qu'aucun échange ne soit enregistré entre le port de Bruxelles et les ports autonomes wallons de Liège et de Namur. L'essentiel des échanges s'opère avec les ports autonomes de la province de Hainaut*** notamment avec le port du centre-Ouest (La Louvière), le port autonome de Charleroi et plus marginalement avec la province du Brabant Wallon (Iltre).

En termes de trafic de conteneurs, ***compte tenu de la différence de gabarit des bateaux naviguant au Sud par rapport à ceux du Nord, le terminal à conteneur du port de Bruxelles fait office de plateforme (hub)*** de sorte que la plupart des conteneurs en provenance de ou à destination du port du centre-Ouest de La Louvière transitent par le port de Bruxelles.

En termes de développement du port de Bruxelles à l'horizon 2040,

- Un premier pôle de développement consiste en une extension du centre TIR (Transport international Routier), un complexe d'entrepôt situé dans le domaine portuaire qui permettra de stocker des produits distribués ensuite en plus petites unités dans le centre-ville et qui est largement sous-utilisé malgré sa localisation intéressante.
- Un deuxième pôle de développement du port consiste à réaménager le site de « Schaerbeek Formation » (40 ha). Connecté au canal, au réseau routier et au chemin de fer, il constitue le lieu idéal pour envisager le développement d'un nouveau pôle de transition économique et de logistique multimodale.
- Un troisième pôle de développement du port est relatif à l'extension et à l'exploitation du terminal à conteneurs de l'avant-port ainsi qu'au développement d'une zone logistique sur un terrain en arrière-quai. Grâce à ce nouveau terminal à conteneurs, les flux de marchandises

pourront se réorienter davantage vers la voie d'eau, réduisant ainsi proportionnellement le trafic routier et par voie de conséquence, la pollution sonore et atmosphérique.

Trafic ferroviaire de marchandises

Le transport de marchandises par voie ferrée conduit à une solution durable au transport de marchandises à Bruxelles car la structure en étoile centrée sur Bruxelles du réseau ferré national permet une grande diversité d'origines et de destinations des marchandises transportées par ce mode mais qui sont encore peu exploitées actuellement.

En termes d'évolution du transport ferroviaire de marchandises, on observe une chute importante (-57%) du trafic ferroviaire après 2014 suite à l'arrêt des activités du céréalier CERES après l'arrêt des activités du terminal TRW en 2002 et des retards de mise en œuvre des nouveaux projets d'aménagements multimodaux (TIR et Schaerbeek Formation). On enregistre néanmoins une croissance du trafic ferroviaire (+21%) entre 2015 et 2017 suivie d'un recul important (-71,2%) de ce trafic entre 2018 et 2020 et d'une forte reprise durant la période post pandémique (+108% entre 2020 et 2022) ainsi que d'une croissance projetée de +17% pour 2023.

En termes de développement du transport ferroviaire de marchandises à l'horizon 2030, Infrabel projette de construire de nouvelles infrastructures bénéficiant aux ports belges et aux entreprises raccordées au réseau ferroviaire. La modernisation du faisceau Nord de Bruxelles et la création d'un corridor ferroviaire traversant Bruxelles et dédié intégralement au transport de marchandises (L26B) serait mis en service avant la fin de la décennie.

Sur le site de Schaerbeek Formation, une véritable plateforme logistique multimodale pourrait être érigée, à terme, entre la voie fluviale par l'avant-port et son terminal à conteneurs, la voie ferroviaire (L26) connectant le site d'activités à l'ensemble du réseau ferroviaire national, et la voie routière en connexion avec le Ring et l'aéroport de Bruxelles. La capacité de transport de marchandises par container serait alors étendue à plus de 70.000 containers pour le trafic par voie ferroviaire depuis et vers Bruxelles.

Trafic aéroportuaire de marchandises

Le trafic aéroportuaire à Brussels Airport a évolué de 702.820 à 740.451 tonnes entre 2005 et 2021 pour retomber à 621.809 tonnes en 2022

En termes de croissance, on observe qu'après une croissance du trafic aéroportuaire de marchandises en début de période jusqu'en 2007 (+8,9%), le trafic cargo s'est mis à décroître jusqu'en 2013 avec une forte décroissance en 2009 (-32,1%) au lendemain de la crise financière. Après 2013 le trafic cargo a connu une nouvelle croissance jusqu'en 2017 (+8,3%) juste avant la crise sanitaire où ce trafic a connu un repli notable en 2019 (-8,8%). La période post covid a enregistré un rattrapage important (+12,4% en 2020 et + 30% en 2021) avant de connaître un nouveau repli en 2022 (-16%).

En termes de répartition du trafic aéroportuaire à Brussels Airport selon les continents, la part du trafic de marchandises originaire ou à destination de l'Europe a diminué de -7,72 points de %, entre 2005 et 2021, la part relative à l'Asie et Pacifique a diminué de -6 points de %, la part à relative à l'Amérique du Nord est restée pratiquement stable avec une légère diminution (-0,44 point de %) et la part relative aux autres destinations a augmenté de 14 points de %. La part hors Europe s'est globalement accrue de +7,7 points de % au détriment de la part Européenne pour un trafic de marchandises dont la part totale s'est accru de +5,35% pendant cette période.

En termes de répartition du trafic aéroportuaire à Brussels Airport selon les aéroports belges, l'aéroport de Liège-Bierset a représenté en 2021, 62,6% du total des activités de transport de ce secteur, tandis que l'aéroport de Brussels Airport y a contribué à hauteur de 34,3%. Les autres aéroports belges y ont contribué de manière plus marginale ; l'aéroport d'Ostende-Bruges à hauteur de 2,9%, l'aéroport d'Anvers-Deurne, à hauteur de 0,17% et l'aéroport de Charleroi, davantage spécialisé dans le transport de passagers, à hauteur de 0,02%.

En termes de produits transportés, les activités de Brussels Airport seront orientées vers des spécialités particulières telles que le développement de l'E-commerce, de denrées périssables, d'animaux vivants et de produits pharmaceutiques.

En termes de développement du transport aéroportuaire de marchandises à l'horizon 2030, Brussels Airport va investir 70 millions d'euros au cours des trois prochaines années pour redévelopper une zone importante située au cœur des activités cargo (83.500 m²). L'accélération du développement de cette zone sera au cœur de la nouvelle stratégie de développement aéroportuaire de Bruxelles qui offrira de ce fait une plateforme dotée d'une infrastructure de pointe, d'un réseau très étendu et de technologies au service des clients.

Ces nouveaux aménagements permettront d'élargir son partenariat à de nouvelles collaborations permettant de relier l'aéroport à plusieurs grandes villes du pays et même au-delà des frontières. Brussels Airport, renforcera de cette manière son rôle de plateforme intermodale en élargissant son offre et en stimulant le transport intermodal ce qui constitue les principales priorités de sa nouvelle stratégie Shift 2027.

En termes de réduction des nuisances sonores à Brussels Airport, les moyens les plus importants mis en œuvre à ce jour sont la réglementation des vols nocturnes et la tarification des avions en fonction de leur volume sonore.

Il est néanmoins incontestable que le développement de l'activité cargo telle qu'envisagée obéit à des objectifs économiques et financiers de l'aéroport qui sont en opposition frontale avec les objectifs poursuivis par les autorités politiques bruxelloises et les riverains de l'aéroport qui au nom des impératifs de santé publique réclament la fin des vols de nuit ». Elle est aussi en porte à faux par rapport aux tendances actuelles qui sont la suppression des vols de nuit en milieu urbain (Amsterdam-Schipol a l'intention de les interdire d'ici fin 2025- ils sont interdits à Francfort (23h-5h) de même qu'à Paris Orly (23h30-6h)....

ÉVOLUTION MODALE DU TRAFIC DE MARCHANDISES EN REGION BRUXELLOISE

L'évolution du trafic de marchandises originaire ou à destination de la Région bruxelloise a connu des différences modales sensibles durant la période étudiée.

Entre 2005 et 2021, le transport routier a reculé de -10 points de % essentiellement en faveur du transport fluvial et maritime qui a augmenté de 11,3 points de % ; le transport ferroviaire a diminué de -2,1 points de % et le transport aérien a augmenté de 0,8 points de % pendant cette période. On observe en conséquence une substitution sensible (> 10 points de %) entre le transport routier et le transport fluvial entre 2005 et 2021.

Le transport routier a connu la hausse du prix des carburants ainsi que des surcoûts liés à l'encombrement croissant des routes et la détérioration du bilan environnemental. Le transport fluvial et maritime s'est considérablement développé en Région bruxelloise grâce à l'extension de sa zone portuaire, de son parc à containers et du projet de développement d'une plateforme multimodale. Le transport ferroviaire, largement sous-utilisé bien que très peu polluant, a néanmoins légèrement reculé pendant la période considérée. Le transport aérien n'a que légèrement progressé pendant cette période

PERSPECTIVES

Le trafic routier de marchandises originaire ou à destination de la Région bruxelloise présente l'avantage de sa grande flexibilité car il ne nécessite aucun autre moyen de transport en vue d'acheminer les marchandises du producteur vers le client consommateur final. À ce titre, il ne nécessite aucune infrastructure intermédiaire supplémentaire de chargements-déchargements de marchandises ce qui réduit sensiblement les coûts de transport (généralement exprimés en tonnes/kilomètres parcourus).

Cette flexibilité a permis de substituer progressivement le transport routier aux autres modes de transport de marchandises et particulièrement les transports multimodaux nécessitant des transporteurs en amont et en aval du mode de transport principal ainsi que de coûteuses infrastructures de chargements-déchargements afin d'acheminer les marchandises du producteur vers le client. Le transport multimodal de marchandises s'est donc historiquement replié au profit du transport routier plus flexible et moins coûteux.

Dans un passé récent, la structure des coûts du mode de transport routier s'est cependant considérablement modifiée tant en raison de facteurs externes, tels que la hausse du coût de l'énergie liée à l'évolution de la situation géopolitique, que de facteurs internes tels que la hausse de l'inflation liée à la reprise économique après la crise sanitaire, et de facteurs environnementaux tels que l'encombrement des routes induisant des surcoûts liés à d'importantes pertes de temps ainsi que des coûts environnementaux en termes de pollution induisant une forte détérioration du bilan environnemental.

Par ailleurs, l'amélioration des infrastructures et de la logistique des autres modes de transport de marchandises a permis une amélioration sensible des rendements d'échelles liés à une extension potentielle des partenariats et par conséquent à une réduction sensible des coûts liés aux manipulations lors du transport des marchandises. et qui sont à mettre en regard avec l'accroissement progressif des coûts liés au seul transport routier en dépit de sa plus grande flexibilité. Une réintroduction progressive de la multimodalité dans le transport des marchandises peut de ce fait redevenir économiquement plus acceptable notamment en regard des nouveaux objectifs environnementaux et des horizons temporels fixés par les autorités pour les atteindre. L'objectif d'atteindre la neutralité Carbone en 2050 pour la plupart des pays européens exerce en effet une pression croissante sur une réorientation des modes de transports de marchandises vers des transports moins encombrés et moins polluants tels que les transports fluviaux et ferroviaires et ce d'autant plus qu'il est question d'imposer à terme une taxe carbone sur les transports les plus polluants et notamment sur le transport routier.

V. RECOMMANDATIONS

L'effet conjoint de la baisse des coûts logistiques relatifs aux transports multimodaux et la croissance des coûts relatifs au transport routier liés à la hausse du prix de l'énergie, à l'encombrement des routes et à la perspective d'une future taxe carbone, permet de reconsidérer la balance des coûts relative à ces différents modes de transports en faveur d'une réintroduction économiquement et environnementalement rentable des transports multimodaux de marchandises.

C'est dans ce contexte que le développement du port de Bruxelles en termes d'extension des surfaces d'entreposage et d'extension du terminal à conteneurs ainsi que le développement des infrastructures ferroviaires en termes de création d'un corridor ceinturant

Bruxelles, dédié exclusivement au transport de marchandises et le développement de la plateforme multimodale de Schaerbeek formation, permettront de réorienter une partie non négligeable du trafic routier de marchandises vers les voies fluviales et ferroviaires.

Ces développements conjoints des infrastructures portuaires et ferroviaires permettront d'engranger des gains économiques et environnementaux non négligeables et contribueront de manière déterminante à la réalisation des objectifs de l'ordonnance climat prise par le gouvernement bruxellois et visant une réduction de 40% des gaz à effet de serre à l'horizon 2030 et la neutralité carbone à l'horizon 2050.

De même en matière de transport aéroportuaire, les nouveaux aménagements de Brussels Airport permettront d'élargir son offre de transport de marchandises et de renforcer sa fonction de plateforme intermodale connectée aux grandes villes de la Belgique.

En ce qui concerne la réduction des nuisances sonores à Brussels Airport, les moyens d'action primordiaux à développer sont le réaménagement des vols nocturnes et la révision des tarifications des avions en fonction de leur volume sonore.

VI. DÉVELOPPEMENTS ULTÉRIEURS DE L'ETUDE

En vue d'analyser les économies d'échelle potentielles entre les Régions wallonne et bruxelloise au sein d'un espace économique étendu que nous qualifierons d'Entité Wallonie-Bruxelles (EWB), il convient dans une deuxième partie de cette étude de reproduire l'analyse précédente pour la Région wallonne afin de déterminer l'évolution modale historique du trafic de marchandises au sein de cette Région durant la même période (2005-2021).

Cette évolution pourra alors utilement être comparée avec celle de la Région bruxelloise afin de mettre en évidence d'éventuelles complémentarités permettant d'entrevoir pour l'avenir des économies d'échelle issues d'une collaboration plus intense entre ces deux Régions au sein de cet espace économique étendu.

Cette approche nécessitera d'étendre les partenariats existants à d'autres parties prenantes au sein des différents modes de transports de marchandises recensés et particulièrement en termes de transports fluviaux avec les ports autonomes de Liège et de Namur pour lesquels aucun échange de marchandises avec le port de Bruxelles n'a encore été enregistré à ce jour et en termes de transport ferroviaire par un soutien apporté à Infrabel en vue d'accélérer le développement planifié du corridor de marchandises ceinturant Bruxelles afin de permettre des liaisons plus fluides entre les Régions du pays.

Après la formation d'un partenariat élargi et d'une entente en termes de collaboration entre les différentes parties prenantes des Régions wallonne et bruxelloise, il conviendrait d'établir un modèle comportemental sur base des données historiques récoltées pour la période 2005-2021 pour chacun des modes de transport de marchandises considérés au sein des deux Régions. Ce modèle permettra de faciliter la prise en compte simultanée des effets des interactions intertemporelles multiples permettant une perception globale des mécanismes régissant le transport de marchandises au sein de l'espace étendu formé par l'Entité Wallonie-Bruxelles. Il conviendra ensuite d'appliquer à cette approche systémique des analyses multicritères accompagnées de requêtes relatives à des simulations engageant l'avenir du transport de marchandises sous ses différents modes pour un horizon temporel déterminé.

Des prévisions d'évolution de transports de marchandises selon les différents modes peuvent alors être réalisées pour cet horizon de temps ainsi que des analyses relatives à l'évolution des modalités de transport permettant d'établir des bilans économiques et

environnementaux découlant de ces évolutions. Ces bilans pourront alors être mis en regard des objectifs nationaux et européens fixés au terme de cet horizon.

L'étude complète permettra de répondre de manière plus scientifique à la question relative aux politiques les plus adéquates à mettre en œuvre en termes de transport de marchandises au service du développement durable au sein de l'espace étendu formé par l'Entité Wallonie-Bruxelles.

VII. BIBLIOGRAPHIE

ACTIRIS . BRUSSELS - OBE, 2017, Observatoire bruxellois de l'emploi, Transport et Logistique : actualité et perspectives, Mars 2017

ALEXANDRE CHEMETOFF et ASSOCIES, I. C., ECOREM, 2012-2014. Plan Directeur Canal edt plan – Canal 01 Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

AMARO, Ad., ERNIQUIN, Al. HAJIB,H.,PIN,M., PINON, C., 2014 « Le plan canal, Bruxelles » in J. TELLER, Master complémentaire en urbanisme et aménagement du territoire, Année académique 2013-2014

ANDERLECHT (Commune d'), 2016. Procès-verbal de la réunion de la commission de concertation du 28 novembre 2016.

ATELIERS LION + MSA, M. E., CITEC, BAS SMETS, 2008. Schéma Directeur, Zone Levier no 5 « Tour et Taxis ». Bruxelles.

BAILLEUL, Hélène, 2008. Les nouvelles formes de la communication autour des projets urbains : modalités, impacts, enjeux pour un débat participatif. In : Métropoles, 3. Disponible à l'adresse <http://metropoles.revues.org/2202>

BAUDOUIN, Thierry et Collin, Michèle, 1996. L'après friches portuaires. In : Urbanisme, 291 (nov.déc.), 24-32.

BUUR-ARIES et IDEA CONSULT, 2013. Biestebroeck - une vallée pour tous, PPAS Biestebroeck/ Phase 1A - Projet de masterplan et diagnostic. Bruxelles : Commune d'Anderlecht.

CHALINE, Claude et RODRIGUES MALTA, Rachel (dir.), 1994. Ces ports qui créèrent des villes. Paris : Ed. l'Harmattan.

CNR, Centre National Routier, 2017 et 2013, « Le Transport Routier de Marchandises Belge », étude réalisée par le CNR, en co-traitance avec le CET, Cabinet d'études Conseil Energie et Transports, Résumé de l'étude, 26 Avril 2018

COLLIN, Michèle, 2003. Un nouveau mode de développement pour des villes productives. In: COLLIN, Michèle (dir.), Ville portuaire, acteur du développement durable. Paris l'Harmattan.

DEBRIE, Jean, 2014. La relation ville-port dans les métropoles fluviales : quelle gouvernance ? In :BEYER, Antoine et DEBRIE, Jean (dir.), Les métropoles fluviales, concilier aménagement et logistique pour un développement urbain durable, pp. 221-229. Paris : L'Oeil d'Or.

DIRECTION ETUDES ET PLANIFICATION (Administration de l'Aménagement du Territoire et du Logement), 2012. Elaboration d'un Plan Directeur pour la zone du Canal en Région de Bruxelles-Capitale, Cahier spécial des Charges. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.

ECSA et MSA - VUB-MOBI., 2019. Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2040. Bruxelles : Port de Bruxelles.

ECSA et COOPARCH-R.U., 2013. Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2030. Bruxelles : Port de Bruxelles.

GENESTIER, Philippe, 1993. Que vaut la notion de projet urbain ? In : L'architecture d'aujourd'hui,288, pp. 40-46.

GEERT te BOVELDT, MACHARIS, C., 2018, « Tout le monde à bord ? Un instrument d'aide à la décision pour le futur de la Jonction ferroviaire Nord-Midi à Bruxelles », Brussels Studies, Collection générale, 124

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES_CAPITALE, 2013, « Plan stratégique pour le transport de marchandises en Région de Bruxelles-Capital, Eds. Service Public Régional de Bruxelles, Bruxelles mobilité.

GUSBIN, D., HOORNAERT, B., 2016, « Demande de transport et capacité du réseau ferroviaire belge » Working Paper 8-16 Bureau Fédéral du Plan, BFP, Septembre 2016

GUSBIN, D., HERTVELDT, B., HOORNAERT, B., 2012, « Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030 », Bureau Fédéral du Plan, BFP, Septembre 2012

HOYLE, B. S., 1989. The Port City Interface - Trends, Problems and Examples. In : Geoforum, 20 (4), pp. 429-435.

HUBERT, M., Dobruszkes, F., MACHARIS, C., 2009 « La mobilité à, de, vers et autour de Bruxelles », Brussels, studies, Note de synthèse N° 1

IBSA, Perspectives Brussels, Institut Bruxellois de Statistique et d'analyse, 2022, Indicateurs Statistiques, Thème : « Mobilité et Transport », Mobilité et transport de marchandises, Méthodologie et tableaux 13.4.

IDEA, GAROCENTRE, 2014, « L'Europe à quai » Plate-Forme Logistique Multimodale de La Louvière

IGEAT-ULB, MOBI-VUB, 2019, Chiffres clés sur le transport de marchandises à Bruxelles, Eds. Service Public Régional de Bruxelles, Bruxelles mobilité.

INGALLINA, Patrizia, 2001. Le projet urbain. Paris : Presses Universitaires de France.

LAINÉ, B., HOORNAERT, B., DAUBRESSE, C., 2022, « Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040 », Bureau Fédéral du Plan, BFP, Service Public Fédéral Mobilité et Transports, Avril 2022

LAINÉ, B., HOORNAERT, B., DAUBRESSE, C., 2019, « Perspectives de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2040 », Bureau Fédéral du Plan, BFP, Janvier 2019

LAVAUD-LETILLEUL, Valérie, 2010. La décentralisation, facteur de recomposition des relations ville-port ? In : DEBRIE, Jean et LAVAUD-LETILLEUL, Valérie (dir.), La décentralisation portuaire: réformes, acteurs, territoires. Paris : L'Harmattan.

LEBEAU, Ph., MACHARIS, C., 2014, « Le transport de marchandises à Bruxelles : quels impacts sur la circulation automobile ? », Brussels Studies, Collection générale, 80

MAZY, K., 2017, Repenser les liens entre Bruxelles et son port : un enjeu d'aménagement pour : Brussels Studies, Collection générale, 110

MAZY, Kristel, 2014. Villes et ports fluviaux: le projet comme dispositif de reconnexion ? Regards croisés sur Bruxelles et Lille. Thèse de doctorat en Art de Bâtir et Urbanisme. Bruxelles. Université Libre de Bruxelles - Université Lille I.

PAFFONI, Elsa, 2013. Renouveau du fluvial et dynamique métropolitaines, le cas des ports fluviaux franciliens (1980-2010). Thèse de doctorat, Université Paris-Est, Marne-La-Vallée.

PRDD, PLAN RÉGIONAL DE DÉVELOPPEMENT DURABLE, 2018, Version approuvée par le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale le 12 Juillet 2018, Editeur responsable : Raphaël Jehotte, Dépôt légal : D/2018/14.054/

PORT DE BRUXELLES, 2022 et 2021. Rapports annuels

PORT DE BRUXELLES, 2011. Memorandum, 11 actions promouvoir dans le cadre de l'élaboration du Plan

PRAS - Régional de Développement Durable et de la modification du PRAS : le Port de Bruxelles, un port au service de sa région. Bruxelles : Port de Bruxelles.

SHIFTING ECONOMY.BRUSSELS, 2022, « Ensemble vers l'économie de demain », Stratégie Régionale de Transition Economique 2022-2030, Mars 2022

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS, 2022, « Analyse comparative dans le cadre du régime d'aide fédéral de réduction de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire en faveur du trafic ferroviaire de fret couvrant la période 2022-2025 », Application des articles 98 à 103 de la loi-programme du 27 décembre 2021, Service Public Fédéral, 26 Octobre 2022

SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS, 2022, « Transports routiers de marchandises effectués par les véhicules belges d'une charge utile d'une tonne et plus 2019 - 2021 », Service Public Fédéral, Octobre 2022

STRALE, M., LEBEAU, Ph., WAYENS B., HUBERT, M., MACHARIS, C., Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles : état des lieux et perspective dans « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale » Eds. Service Public Régional de Bruxelles, Bruxelles mobilité.

STRALE, M., « Quelle place pour les activités portuaires et logistiques à Bruxelles ? », 2017, Brussels studies, Collection générale 109

VERMEULEN, Sofie, 2015. The Brussels Canal Zone. Negotiating visions for urban planning. Bruxelles : Vubpress.

VRIJE UNIVERSITEIT BRUSSEL, OFFICE REGIONAL BRUXELLOIS de L'EMPLOI, ECORYS et COOPARCH-R.U., 2006. Masterplan du Port de Bruxelles à l'horizon 2015. Bruxelles : Port de Bruxelles.

WALLONIE- PORT – CHARLEROI, 2018, PAC, « Le port autonome de Charleroi » Ed. resp. D. De Smet, Rédaction F. Bourdeau

LISTE DES FIGURES

Évolution du transport multimodal de marchandises dans l'Espace Wallonie-Bruxelles 3

Figure 1 Évolution du volume global de marchandises transportées en RBC 2005-2021	5
Figure 2 Évolution du transport routier de marchandises en RBC 2005-2021	6
Figure 3.a Répartition régionale du transport routier de marchandises originaire et à destination de la Région bruxelloise au cours de la période 2005-2021	7
Figure 3.b Répartition régionale tendancielle du transport routier de marchandises originaire et à destination de la région bruxelloise au cours de la période 2005-2021	8
Figure 4 Évolution des chargements et déchargement de marchandises en Région bruxelloise durant la période 2005-2021	9
Figure 5.a Répartition régionale du transport routier de marchandises en RBC en 2021	9
Figure 5.b Répartition régionale et provinciale du transport routier de marchandises en RBC en 2021	10
Figure 6 Évolution de la répartition régionale et provinciale du transport routier de marchandises en RBC en 2005 et en 2021	11
Figure 7 Évolution du transport fluvial et maritime de marchandises au port de Bruxelles durant la période 2005-2022	13
Figure 8.a Évolution du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022	14
Figure 8.b Répartition du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022	15
Figure 8.c Croissance du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles par type de marchandises durant la période 2005-2022	16
Figure 9.a Origine et destination du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022	17
Figure 9.b Croissance des chargements, déchargements et du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022	18
Figure 9.c Répartition des chargements, déchargements du trafic fluvial et maritime propre au port de Bruxelles durant la période 2005-2022	18
Figure 10 Évolution et Répartition par pays des déchargements du trafic fluvial et maritime au port de Bruxelles entre 2005 et 2021-2022	19
Figure 11 Origine et destination du trafic fluvial de marchandises par ports des provinces wallonnes en 2005 et 2021	20
Figure 12.a Évolution du transport ferroviaire de marchandises en région bruxelloise durant la période 2005-2023	25
Figure 12.b Croissance du transport ferroviaire de marchandises en région bruxelloise durant la période 2006-2023	25
Figure 13.a Évolution du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport durant la période 2005-2022	29

Figure 13.b Croissance du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport durant la période 2005-2022	30
Figure 14.a Répartition du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport selon les continents durant la période 2005-2022	30
Figure 14.b Répartition du transport aéroportuaire de marchandises à Brussels Airport selon les continents en 2005 et en 2021	31
Figure 15 Répartition du transport aéroportuaire de marchandises en Belgique selon les continents en 2021	31
Figure 16.a Évolution du trafic global de marchandises en Région bruxelloise décomposé selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021	33
Figure 16.b Répartition modale du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021	33
Figure 16.c Répartition modale linéarisée du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés durant la période 2005-2021	34
Figure 16.d Répartition modale du trafic global de marchandises en Région bruxelloise selon les différents modes de transport utilisés en 2005 et en 2021	34