

# Transport de marchandises

Dernière mise à jour : 10 décembre 2020

🔍 Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

**Le transport de marchandises des lieux de production ou de stockage vers les lieux de consommation est une étape clé de l'activité économique. Il est cependant à l'origine de pressions diverses sur l'environnement (consommation spécifique d'énergie, émissions de polluants atmosphériques...) [↗](#) et sur la santé humaine (bruit<sup>[1]</sup>, qualité de l'air [↗](#)...), dont l'intensité dépend du niveau d'activité économique ou de l'aménagement du territoire mais également du mode de transport utilisé.**

## Prédominance du transport routier

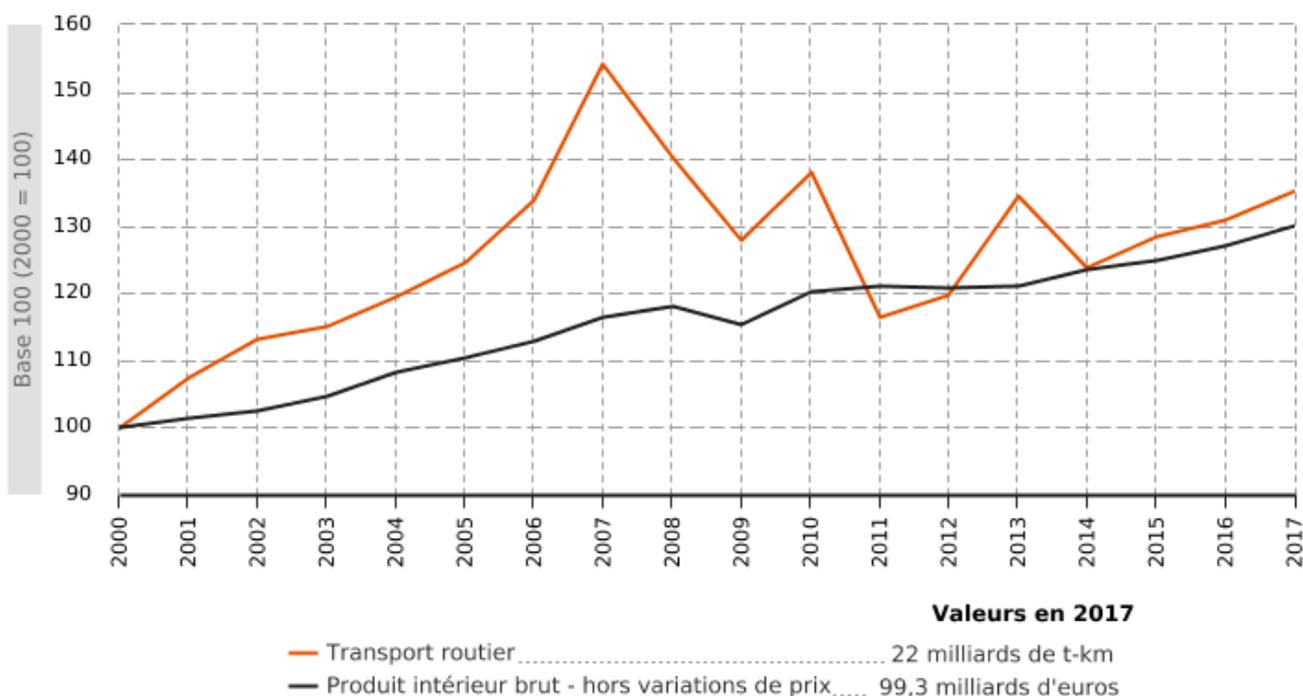
Le transport routier<sup>[2]</sup> est le mode prédominant<sup>[3]</sup> pour le transport de marchandises en Wallonie, or il est le plus impactant d'un point de vue environnemental [↗](#). L'importance de ce mode de transport s'explique notamment par sa grande flexibilité (accessibilité et souplesse d'utilisation) ainsi que par la densité importante de l'infrastructure routière sur le territoire wallon [↗](#). La situation géographique de la Wallonie et sa politique de développement du secteur logistique implique également un transport de transit important. En 2017, les camions traversant le territoire belge sans y effectuer de chargement ou de déchargement représentaient environ un cinquième de la demande en transport routier de marchandises, en t-km<sup>[4]</sup>.

Entre 2000 et 2017, le transport routier de marchandises a progressé de 35,3 % en Wallonie pour atteindre 22 milliards de t-km. Cette forte progression s'est principalement réalisée entre 2000 et 2007, avec une croissance importante (+ 54,1 %), bien plus élevée que celle du produit intérieur brut (+ 16,3 %).

Entre 2008 et 2014, suite à la crise économique mondiale qui a fortement impacté le secteur, l'évolution de la demande en transport routier a été plus contrastée. Une reprise semble cependant s'amorcer depuis 2015.

À noter que ces données n'incluent pas le transport de marchandises effectué par les véhicules utilitaires légers (camionnettes) mais uniquement les camions<sup>[2]</sup>. L'essor de l'e-commerce ainsi que la redevance kilométrique<sup>[5]</sup> instaurée en 2016 pour les camions ont probablement contribué à un usage accru de véhicules utilitaires légers pour le transport de marchandises. Entre 2000 et 2017, le parc de véhicules utilitaires légers a plus que doublé (+ 102 %).

## Demande en transport routier\* de marchandises en Wallonie\*\*



\* Transport par camions et tracteurs de semi-remorque (camions de catégorie C), hors véhicules utilitaires légers (camionnettes)

\*\* Transport international compris

REEW – Sources : SPF Mobilité et Transports ; BFP, IBSA, IWEPS, SVR (modèle HERMREG)

© SPW - 2020

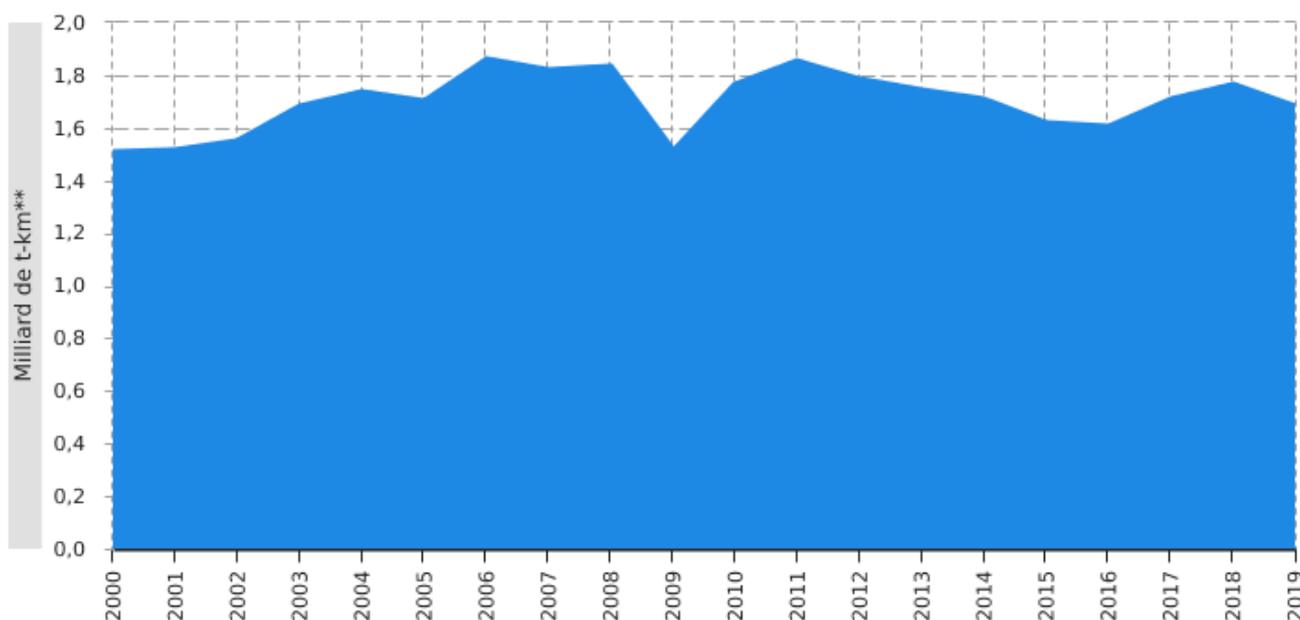
## Le transport par voies navigables et ferroviaire, une alternative durable

Dans un contexte d'augmentation de la demande en transport de marchandises et de congestion routière, les modes de transport fluvial et ferroviaire offrent une alternative au transport routier. Ils présentent de nombreux avantages environnementaux et économiques<sup>[6]</sup> ce qui en fait un élément stratégique important en Wallonie.

Avec plus de 450 km de voies navigables et 4 ports autonomes<sup>[7]</sup>, le transport par voies navigables en Wallonie présente de nombreux atouts. La situation géographique de la Wallonie en fait une zone de transit depuis et vers les grands ports maritimes de la mer du Nord et les bassins industriels et de consommation qui l'entourent. Entre 2000 et 2019, la demande en transport fluvial a augmenté de 11 %. Elle atteignait 1,7 milliard de t-km en 2019. La province de Liège représentait alors à elle seule 46,2 % de la demande en transport par voies navigables en Wallonie. En 2018, le port autonome de Liège était le 3<sup>ème</sup> port intérieur d'Europe [↗](#)

En ce qui concerne le transport ferroviaire, les données régionales ne sont plus publiées depuis 2009. Entre 1990 et 2009, la tendance était à la baisse, sa part modale étant passée de 27 % à 10 %.

## Demande en transport de marchandises par voies navigables en Wallonie\*



\* Transport international compris

\*\* La tonne-kilomètre (t-km) est l'unité de mesure d'intensité globale du transport. Elle correspond au transport d'une tonne de marchandises sur une distance d'un kilomètre. Elle permet d'évaluer la pression sur les infrastructures et l'environnement.

REEW – Source : SPW Mobilité et Infrastructures

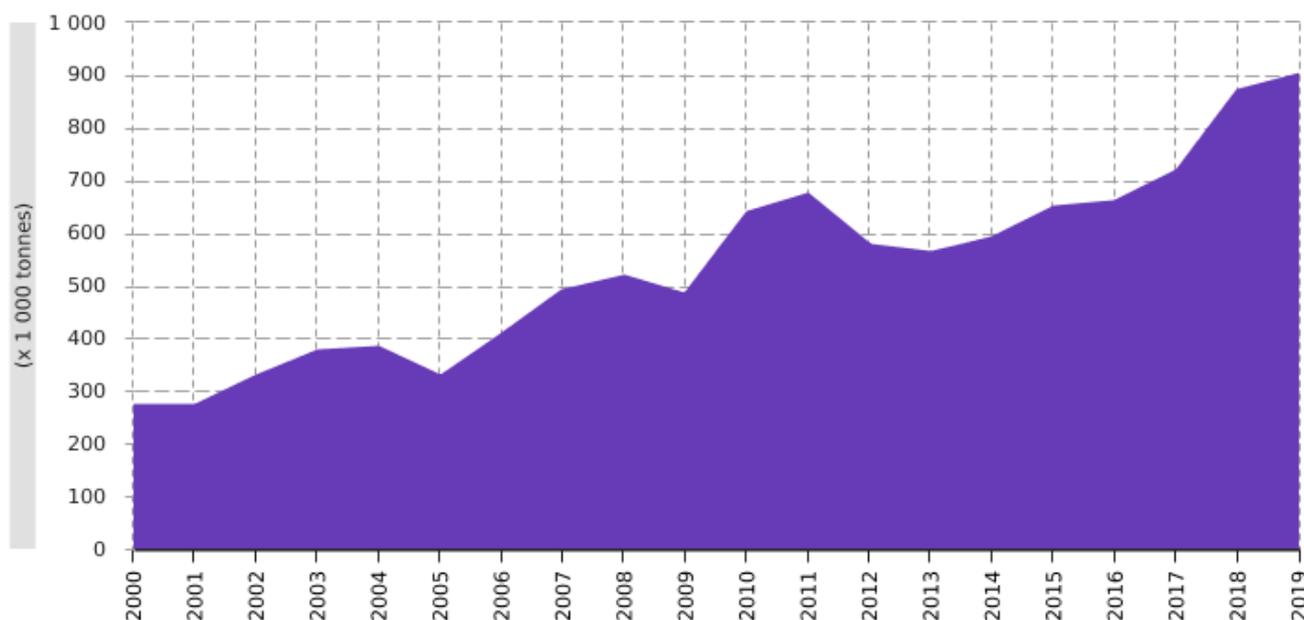
© SPW - 2020

## Une forte croissance du transport aérien

Le transport aérien de marchandises en Wallonie résulte principalement de l'activité de l'aéroport de Liège. Le tonnage de marchandises transportées y a plus que triplé entre 2000 et 2019. La situation stratégique de l'aéroport ainsi que l'expansion de l'e-commerce ont contribué à cette forte croissance. En 2019, avec plus de 902 000 tonnes de marchandises transportées, l'aéroport de Liège était le 1<sup>er</sup> aéroport cargo de Belgique et le 6<sup>ème</sup> au niveau européen.

Spécialisé dans le transport de passagers, l'aéroport de Charleroi, quant à lui, représentait un peu moins de 365 tonnes de marchandises en 2019.

## Transport aérien de marchandises (Liège Airport)\*



\* L'aéroport de Charleroi n'est pas représenté sur le graphique en raison de son faible tonnage relatif (en 2019, il représentait 365 tonnes).

REEW – Source : SPW Mobilité et Infrastructures

© SPW - 2020

## Gestion de la demande en transport

Selon une étude du Bureau fédéral du Plan et du Service public fédéral Mobilité et Transports<sup>(a)</sup>, à politique inchangée, la demande en transport de marchandises en Belgique devrait augmenter de 20,2 % entre 2019 et 2040, cette augmentation étant soutenue par des échanges internationaux. Malgré une légère augmentation de la part modale du transport ferroviaire, le transport routier resterait le mode de transport prédominant à l'horizon 2040.

La vision FAST 2030 [↗](#), adoptée par le Gouvernement wallon fin 2017, fixe des objectifs ambitieux de transformation de la mobilité basés sur le transfert modal. Le volet II de la Stratégie régionale de mobilité [↗](#), définissant les orientations stratégiques pour concrétiser cette transformation de mobilité, prévoit une réduction de 7 % de la part modale du transport routier au profit des transports fluvial et ferroviaire à l'horizon 2030, ainsi qu'une maîtrise de la demande en transport et une amélioration de son efficacité.

Dans ce contexte de transfert modal, le pôle *Logistics in Wallonia*, Pôle de compétitivité dédié au secteur du transport, de la logistique et de la mobilité en Wallonie, propose des programmes ("*MultiModalWallonia*" et "*Lean & Green*") visant à accompagner les acteurs de la logistique en Wallonie dans une démarche volontariste de réduction de leur impact environnemental, tout en optimisant leur performance économique<sup>[8]</sup>.

Dans cette même optique, le nouveau Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs à la route (2021 - 2025) incitera financièrement les entreprises à utiliser des alternatives au transport routier de marchandises<sup>[9]</sup>.

---

[1] Voir les fiches d'indicateurs "Exposition au bruit du trafic routier" [↗](#), "Exposition au bruit du trafic ferroviaire" [↗](#), "Exposition au bruit du trafic aérien" [↗](#) et "Exposition au bruit en agglomération" [↗](#).

[2] Transport par camions et tracteurs de semi-remorque (camions de catégorie C)

[3] En 2009 (dernière année disponible pour les données de transport ferroviaire régionalisées), le transport routier représentait 84,2 % du transport terrestre total de marchandises (transport par route, par voies navigables et par rail), sa part modale ayant progressé de 10 % entre 1995 et 2009.

[4] La tonne-kilomètre (t-km) est l'unité de mesure d'intensité globale du transport. Elle correspond au transport d'une tonne de marchandise sur une distance d'un kilomètre. Elle permet d'évaluer la pression sur les infrastructures et l'environnement.

[5] Pour plus d'informations, consulter le site internet de Viapass [↗](#)

[6] Pour plus d'informations, consulter la page "Les atouts du transport fluvial" sur le portail de la mobilité en Wallonie [↗](#)

[7] Organisme d'intérêt public gérant une zone portuaire. À titre d'exemple le port autonome de Liège assure la gestion de 33 zones portuaires le long de la Meuse et du canal Albert. [↗](#)

[8] Pour plus d'informations, consulter le site internet "Logistics in Wallonia" [↗](#)

[9] Pour plus d'informations, consulter la page "Plan wallon d'aides aux modes de transport alternatifs pour la période 2021 - 2025" sur le portail de la mobilité en Wallonie [↗](#)

## Évaluation

? Évaluation de l'état non réalisable et évaluation de la tendance non réalisable

### État : Évaluation non réalisable

Référentiel : Stratégie régionale de mobilité - volet marchandises 

- La stratégie régionale de mobilité - volet marchandises est trop récente pour évaluer l'état. Les objectifs de transfert modal, de maîtrise de la demande ainsi que l'amélioration de son efficacité sont fixés à l'horizon 2030.
- L'indisponibilité des données ferroviaires depuis 2010 ne permet pas de calculer les parts modales des différents modes de transport de marchandises actuellement.

### Tendance : Évaluation non réalisable

L'évaluation de la tendance n'est pas réalisable pour les raisons évoquées ci-dessus. Cependant, le transport routier, historiquement prédominant en Wallonie, a continué sa progression entre 2000 et 2017 (+ 35,3 %).

[En savoir plus sur la méthode d'évaluation](#)

## Informations complémentaires

### Références bibliographiques

(a) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2022. Perspectives de la demande de transport à l'horizon 2040. 

### Ressources utiles

- Indicateur "*Passenger and freight transport demand in Europe*". EEA. 
- Indicateur "Répartition modale du transport intérieur de fret". Eurostat. 
- Indicateur "*Freight transport in tonne-kilometers*". BFP. 
- Indicateur "*Trucks - tonne-kilometres*". Statistiek Vlaanderen. 
- Indicateur "Transports de marchandises". Institut national de la statistique et des études économiques (France). 
- IWEPS, 2020. Les chiffres-clés de la Wallonie. Édition 2020. IWEPS : Namur, Belgique. 

