

TRANSPORT DE MARCHANDISES

Dernière mise à jour : 15 janvier 2018

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 la santé humaine (bruit^[1]...), 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 est le principal mode de transport de marchandises^[2] en Wallonie et sa part modale s'est renforcée au détriment du transport ferroviaire. Ainsi, entre 1990 et 2009^[3], la part modale du transport par route est passée de 66 % à 84 % tandis que celle du transport ferroviaire a diminué de 27 % à 10 %. La part modale du transport fluvial est quant à elle restée stable (6 à 7 %). L'importance du transport routier s'explique notamment par sa grande flexibilité (accessibilité et souplesse d'utilisation), accentuée par la forte croissance du parc de véhicules légers (camionnettes), ainsi que par une infrastructure très dense sur le territoire wallon. Le fret aérien s'est quant à lui considérablement développé à Liège Airport en moins de 20 ans. Avec 650 kt transportées en 2015 (contre 7 kt en 1996), cet aéroport est le 1^{er} aéroport cargo de Belgique et le 8^e au niveau européen.

Impact de la crise économique

Entre 1990 et 2007, la demande totale en transport de marchandises en Wallonie a augmenté de 87 %, soit une hausse 2 fois plus forte que celle du PIB. Ceci correspond à une baisse d'éco-efficience dans ce domaine. Cependant, dès 2008, la crise de l'économie mondiale a fortement impacté la demande en transport par route, et par conséquent la demande totale en transport de marchandises.

Gestion de la demande en transport

De par sa situation géographique, la Wallonie est 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 [↗](#). Ce transit est en croissance, la part des camions étrangers sur les routes belges étant passée de 37 % en 1990 à 49 % en 2013^(a). Le développement du secteur de la logistique^[4] s'accompagne de mesures visant à soutenir les alternatives à la route, en particulier le transport fluvial. Dans le cadre du Plan Marshall 4.0 [↗](#), le Gouvernement prévoit de

? ÉVALUATION

État : Défavorable

- Référentiel : principe de découplage
- Entre 1990 et 2009, le produit intérieur brut (PIB) a augmenté de 39 % alors que la demande en transport de marchandises a augmenté de près de 50 %.

Tendance : Évaluation non réalisable

Le découplage entre le PIB et la demande en transport, qui avait tendance à croître, s'est considérablement atténué suite à la crise économique de 2009. Les évolutions contrastées observées ces dernières années rendent l'évaluation de la tendance difficilement réalisable.

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

INFORMATIONS COMPLÉMENTAIRES

Références bibliographiques

(a) SPF Mobilité et Transports, 2015. Évolution du transport routier de marchandises en Belgique. [↗](#)

(b) BFP & SPF Mobilité et Transports, 2015. Perspectives de l'évolution de la demande de transport en Belgique à l'horizon 2030. [↗](#)

développer les plateformes multimodales existantes notamment *via* un soutien aux ports autonomes.

Perspectives à l'horizon 2030

Le développement des échanges internationaux et l'augmentation des distances moyennes parcourues par les marchandises devraient augmenter la demande en transport, exprimée en t-km, de 41 % entre 2012 et 2030^[5] en Wallonie. Le transport par route resterait prédominant, mais la croissance de son coût [↗](#), notamment du fait d'une plus grande congestion des routes, augmenterait la part modale du rail et des voies d'eau, modes plus respectueux de l'environnement.

[1] Voir les indicateurs relatifs à l'exposition au bruit du trafic routier [↗](#), ferroviaire [↗](#) et aérien [↗](#) et l'indicateur relatif à l'exposition au bruit en agglomération [↗](#).

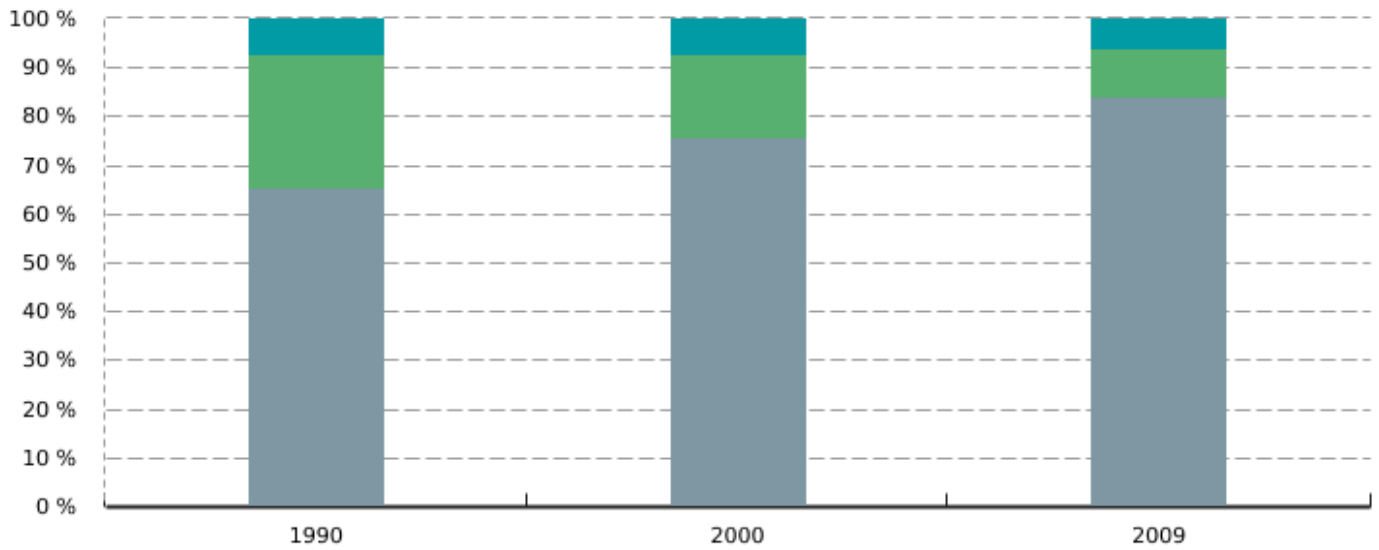
[2] Transport par route, rail et eau, exprimé en t-km

[3] La dernière donnée régionale en t-km disponible pour le ferroviaire est de 2009, la demande totale ne peut plus être calculée pour les années suivantes.

[4] Le pôle de compétitivité *Logistics in Wallonia* est dédié à cette thématique.

[5] Le scénario de référence tient compte de la redevance kilométrique^(b).

Répartition modale du transport de marchandises en Wallonie

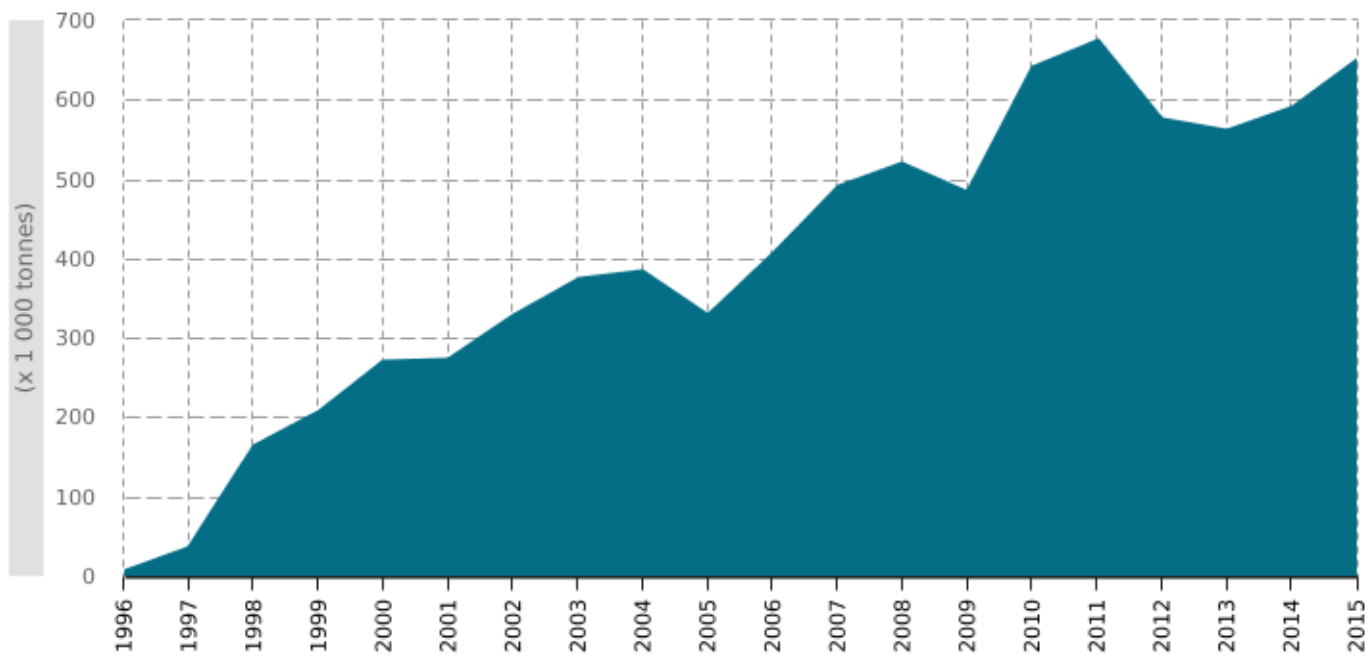


Valeurs en 2009 (Md t-km)

Transport fluvial.....	1,5
Transport ferroviaire.....	2,4
Transport routier.....	20,8

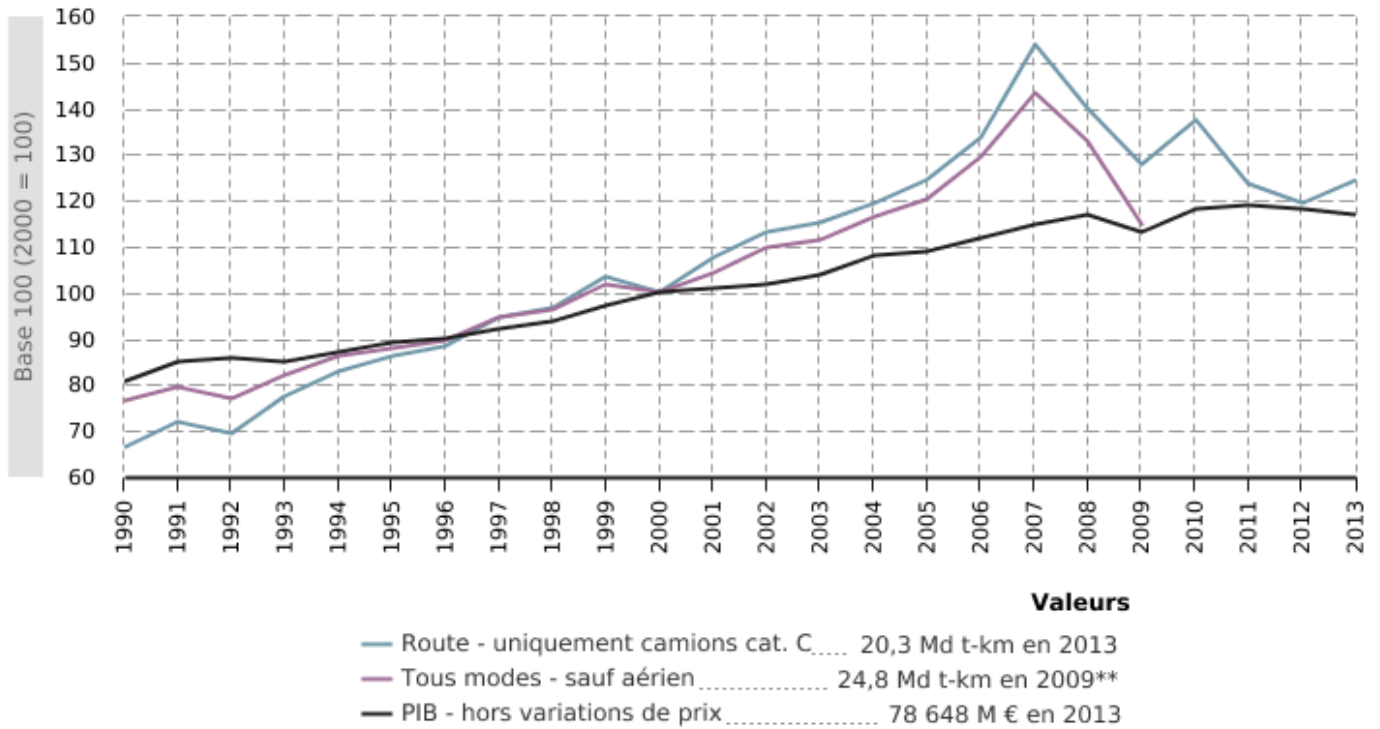
REEW – Sources : SPW - DGO2 ; SPF Mobilité et Transports ; SNCB

Transport aérien (Liège Airport)



REEW – Source : SPW - DGO2

Demande en transport de marchandises en Wallonie*



* Transport international compris

** Dernière année disponible pour les données ferroviaires

REEW – Sources : SPF Mobilité et Transports ; SNCB ; SPW - DGO2 ; BFP, IBSA, IWEPS, SVR (modèle HERMREG)