



**EchoGéo**

15 | 2011

La Belgique, État prospère en décomposition au cœur  
de l'Europe du nord-ouest

---

## L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique

Mathieu Strale

---



### Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/echogeo/12311>

DOI : [10.4000/echogeo.12311](https://doi.org/10.4000/echogeo.12311)

ISSN : 1963-1197

### Éditeur

Pôle de recherche pour l'organisation et la diffusion de l'information géographique (CNRS UMR 8586)

### Référence électronique

Mathieu Strale, « L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique », *EchoGéo* [En ligne], 15 | 2011, mis en ligne le 11 avril 2011, consulté le 03 août 2021. URL : <http://journals.openedition.org/echogeo/12311> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/echogeo.12311>

---

Ce document a été généré automatiquement le 3 août 2021.

EchoGéo est mis à disposition selon les termes de la licence Creative Commons Attribution - Pas d'Utilisation Commerciale - Pas de Modification 4.0 International (CC BY-NC-ND)

---

# L'évolution récente du transport de marchandises en Belgique

Mathieu Strale

---

## Introduction : l'évolution du transport de marchandises en Belgique jusqu'en 1980

- 1 Par le biais de sa situation dans l'espace européen et de sa forte densité de population et d'activité, la Belgique constitue une plaque tournante d'échanges de marchandises (Vandermotten et coll., 2004). Ce rôle ancien, matérialisé notamment par les villes portuaires historiques d'Anvers et Bruges, s'est renforcé au cours des siècles.
- 2 La Belgique est bordée par la Mer du Nord, espace majeur d'échanges, et s'inscrit dans l'axe urbain et économique ouest européen allant de l'Angleterre au Nord de l'Italie. Combiné à son faible relief et ses nombreux cours d'eau, cette situation a été favorable à l'affirmation du pays comme l'un des carrefours européens d'échanges dès le Moyen-âge. Les différents réseaux et infrastructures de transport, particulièrement denses, sont hérités des périodes économiques successives.
- 3 Dès le XVI<sup>e</sup> siècle, le territoire a été doté de voies d'eau artificielles reliant les bassins fluviaux entre eux et aux plus grandes villes ; elles servaient à l'approvisionnement des zones urbaines et pour le transport lié aux industries naissantes, notamment le textile.
- 4 Ce réseau ainsi que le chemin de fer ont été particulièrement développés à partir de la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle, accompagnant la révolution industrielle. Les nouveaux acteurs industriels, en particulier les charbonnages et la métallurgie fortement présents en Belgique, nécessitaient et bénéficiaient de la mise en place de ces réseaux (Vandermotten et coll., 2004). Si les voies navigables sont concentrées en Flandre, au Nord du pays, la Wallonie, au Sud, densément industrialisée, bénéficie de l'axe navigable Sambre et Meuse ainsi que d'un réseau ferroviaire dense. Le port d'Anvers est devenu la porte d'entrée de l'économie belge et un pôle industriel belge important. Ces tendances se sont poursuivies jusqu'à la Seconde Guerre mondiale.

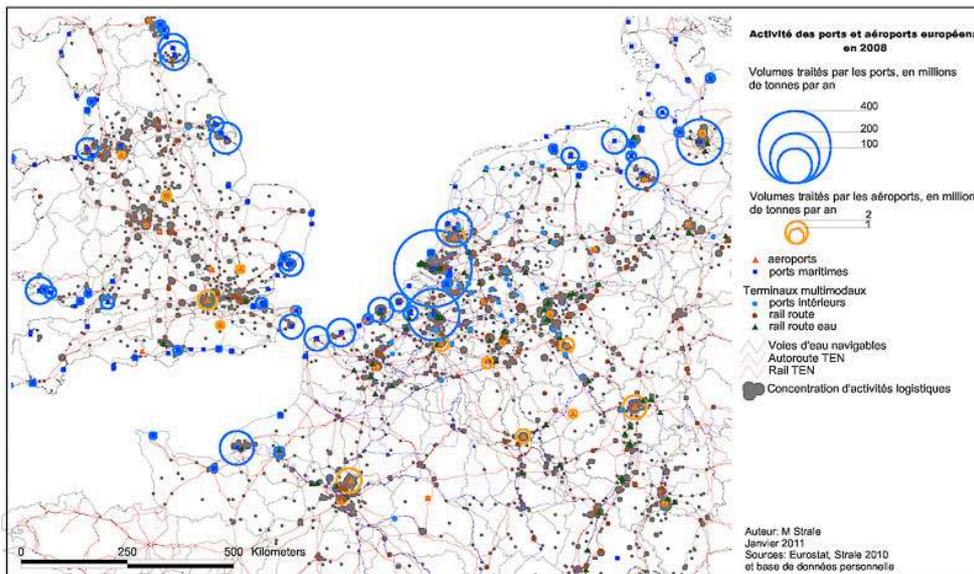
- 5 L'après-guerre est marqué par la croissance économique fordiste. Celle-ci a divers impacts :
- la mise en place d'un dense réseau autoroutier couvrant le pays, qui va de pair avec la croissance du trafic de poids lourds. Ces infrastructures permettent aux entreprises de s'émanciper des localisations traditionnelles à proximité du chemin de fer ou de la voie d'eau pour opter pour des lieux périphériques, le long des autoroutes (Mérenne-Schoumaker, 2008) ;
  - les modes fluviaux et ferroviaires, limités aux échanges de marchandises lourdes, connaissent un déclin progressif concomitant à celui de l'industrie lourde ;
  - le port d'Anvers se développe en tant que complexe industrialo-portuaire et connaît une croissance remarquable des marchandises traitées. Il devient le deuxième complexe pétrochimique mondial, derrière Houston, en volume de production ;
  - à Zeebrugge est bâti un port en eaux profondes, destiné en particulier à l'approvisionnement en hydrocarbures ;
  - le transport aérien de fret croît par le biais de l'aéroport de Bruxelles National, mais reste quantitativement très limité.
- 6 Ces tendances se poursuivent jusque dans les années 70 et la crise des économies occidentales (Vandermotten et coll., 2004). L'augmentation de la consommation ne compense plus la hausse des salaires, la concurrence augmente, la croissance ralentit et les entreprises voient leurs profits diminuer. Cette crise est révélée et aggravée par les chocs pétroliers. Des stocks d'invendus se forment, on passe d'un marché de l'offre à un marché de la demande, plus instable. En réaction à cette situation, les entreprises élargissent les gammes de produits et réduisent leur durée de production. Elles se restructurent en licenciant des travailleurs, en réduisant les salaires, en se regroupant, en délocalisant (une partie de) leur production dans les pays de la (semi —) périphérie à coûts salariaux plus faibles.
- 7 Cette situation influence le transport de marchandises (Carroué, 2002). La route, plus flexible que le rail et la voie d'eau, prend l'avantage sur ces derniers. Les échanges internationaux de marchandises connaissent une croissance soutenue et continue, notamment par le biais du développement du transport maritime de conteneurs. Le transport aérien de fret présente une croissance encore plus rapide. D'abord limité aux envois urgents de colis, il est progressivement intégré aux chaînes de production. On entre dans l'économie, dite mondialisée, marquée par des flux croissants d'échanges internationaux de biens. Cette évolution va de pair avec l'essor d'un secteur économique particulier, la logistique, industrie chargée d'encadrer, organiser et prendre en charge les échanges de marchandises et d'informations liées entre les acteurs économiques (Hesse et coll., 2006). La présence de ces entreprises devient un enjeu pour l'implantation d'activités, car la demande en matière de services logistiques est croissante (Mérenne-Schoumaker, 2007).
- 8 Durant cette période, on assiste à une réduction des investissements des pouvoirs publics en matière d'infrastructures de transport et une dérégulation des échanges de marchandises, conséquences du virage libéral des politiques européennes (Vandermotten et coll., 2004). Allant de pair, les entreprises publiques de transport sont progressivement privatisées, d'abord dans les pays anglo-saxons, ensuite dans le reste de l'espace européen.

## Quelle insertion de la Belgique dans les réseaux actuels d'échanges de marchandises ? Problématique et méthodologie

- 9 Dans le cadre de cet article, nous nous interrogeons sur l'insertion de la Belgique dans les réseaux d'échanges de marchandises actuels, européens et mondiaux, et sur la réponse des différents acteurs aux changements de modèle économique et de transport. En effet, si le pays constitue un nœud historique pour le transport de marchandises, il est intéressant d'identifier les stratégies menées par les acteurs publics et privés pour répondre aux changements et leurs résultats. Il s'agit également d'étudier l'évolution des principaux pôles d'échanges et de la répartition modale et de mettre en évidence d'éventuelles créations de nouvelles infrastructures. Les activités logistiques étant devenues une composante majeure de l'économie actuelle, l'insertion de la Belgique dans les logiques d'implantation de ces entreprises pose également question.
- 10 La réponse à cette problématique est organisée en deux parties. La première traite de l'insertion de la Belgique dans les réseaux internationaux de transport alors que la seconde analyse l'évolution du transport intérieur, terrestre, de marchandises. Ces deux chapitres suivent une méthodologie similaire, organisée autour d'une analyse des statistiques en matière de transport de marchandises au niveau belge et européen, de la géographie des flux et de la localisation des centres d'échanges de marchandises. Ces données sont replacées dans une perspective économique et politique plus large visant à identifier les facteurs explicatifs des tendances actuelles et futures en matière de transport de marchandises et leurs conséquences.
- 11 À l'issue de cet article, nous entendons fournir au lecteur une vision synthétique et critique de la situation belge en matière de transport de marchandises, couvrant tous les modes de transport ainsi que les liens entre cette activité et les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

## L'insertion de la Belgique dans les réseaux internationaux de transport de marchandises

Illustration 1 - Localisation des terminaux de transport et des activités logistiques dans le nord-ouest de l'Europe



Sources : Eurostat, Strale 2010 et base de données de l'auteur.

- 12 La géographie nord-ouest européenne des terminaux portuaires et aéroportuaires et des axes d'échanges suit celle de l'activité économique et de la population (illustration 1). Les infrastructures se concentrent dans le couloir allant de l'Angleterre au sud de l'Allemagne, c'est-à-dire le long de la banane bleue de Brunet (2002) qui regroupe les régions les plus riches et densément peuplées et industrialisées d'Europe. La Belgique, au sein de cet espace, est traversée par un grand nombre d'axes transeuropéens de transport qui témoignent de sa situation de nœud pour le transport des marchandises en Europe. Le pays s'inscrit dans une aire logistique majeure ; avec le Nord-Pas-de-Calais, la Ruhr et les Pays-Bas, il forme l'arrière-pays des ports de la Mer du Nord (Notteboom et coll., 2007) et présente une densité de population et d'activités remarquables, constituant en conséquence un marché particulièrement intéressant pour les activités logistiques (Lavaud Letilleul, 2007, Hesse et coll., 2004).
- 13 Au niveau portuaire, deux sites belges ont une envergure européenne. Anvers est à la deuxième place européenne en matière de transbordement de marchandises en général avec 178 millions de tonnes en 2010, derrière Rotterdam, 430 millions. Il se situe également à la deuxième place pour le transbordement de conteneurs, 8 millions d'EVP<sup>1</sup>, derrière Rotterdam, 10 millions. Zeebrugge génère un trafic plus modeste, 50 millions de tonnes, ce qui le place entre la vingtième et la vingt-cinquième place européenne et entre la dixième et la quinzième place pour les conteneurs, 2,5 millions d'EVP en 2010.
- 14 Ces deux ports ont connu une croissance forte depuis 1980, en particulier pour les conteneurs (tableau 1). Ceux-ci absorbent la majorité des flux de produits manufacturés, dont la croissance des échanges est un des témoins les plus visibles de la mondialisation.
- 15 À Anvers, les autorités ont promu le développement du transport de conteneurs en construisant de nouveaux bassins dédiés et en ouvrant le capital des opérateurs portuaires aux investisseurs étrangers. En conséquence, Anvers est devenu le hub du

deuxième transporteur mondial de conteneurs, Mediterranean Shipping Company (MSC) et la majorité de ses terminaux de conteneurs appartiennent à la société singapourienne PSA international, deuxième opérateur portuaire mondial de conteneurs (Notteboom, 2010). Cette politique est en rupture avec les décisions antérieures, qui entendaient développer simultanément les trafics portuaires et les activités industrielles liées (Lavaud Letilleul, 2007).

- 16 Zeebrugge a connu une croissance plus rapide qu'Anvers. Les infrastructures mises en place pour le transport d'hydrocarbures ont été favorables à l'essor du transport de conteneurs, notamment grâce à l'accès en eaux profondes. Il s'agit d'un point d'arrêt important à l'échelle européenne pour les deux premiers opérateurs mondiaux de conteneurs, Maersk et MSC.
- 17 La crise de l'année 2008 a eu un impact fort à Anvers avec un recul des activités. Zeebrugge n'a connu qu'une baisse de ses taux de croissance. L'année 2010 présente une reprise marquée, surtout au niveau des conteneurs. Le transport de marchandises en vrac reprend plus faiblement, ce qui témoigne de la reprise plus lente de l'appareil productif européen, en particulier de l'industrie lourde.
- 18 Deux autres ports maritimes ont une activité dépassant le million de tonnes par an. Ostende, 5 millions de tonnes en 2010, est spécialisé dans le transport transmanche par ferry (Mathys, 2009). Gand, relié à l'embouchure de l'Escaut par un canal au gabarit maritime, représente environ 27 millions de tonnes en 2010. Ce sont essentiellement des marchandises en vrac (75 à 80 %). Le trafic conteneurs est faible, environ de 50 000 conteneurs par an. Le port de Gand est intégré dans un complexe industriel typique de la période fordiste, comprenant métallurgie, chimie et montage automobile. Le trafic de ces deux ports est resté stable au cours de la décennie 2000-2010.

Tableau 1 - trafic portuaire d'Anvers et Zeebrugge, en millions de tonnes par an

	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010
Anvers	81	84	101	104	130	160	189	157	178
dont conteneurs, en TEU	724	1 243	1 549	2 329	4 082	6 482	8 662	7 309	8 843
Zeebrugge	14	14	30	31	35	35	42	44	50
dont conteneurs, en TEU	181	218	334	528	965	1 407	2 209	2 328	2 500

Sources : Eurostat et sites Internet des autorités portuaires.

- 19 Au niveau aéroportuaire, les terminaux de Liège et Bruxelles traitent chacun des volumes proches de 500 000 tonnes, ce qui les classe entre la cinquième et la dixième place européenne des aéroports de fret.
- 20 Ces aéroports ont connu une croissance continue de 1980 à 2008 (tableau 2). Jusqu'à cette date, Bruxelles National est resté le premier aéroport belge. Il bénéficiait de sa situation de base de la compagnie nationale Sabena ainsi que de l'implantation du hub européen du transporteur express DHL en 1985 (Boquet, 2009). La faillite de la Sabena en 2001 puis la reprise à une envergure moindre par Brussels Airlines et surtout le déplacement du hub de DHL en 2008 à la suite de l'interdiction des vols de nuit ont

entraîné une baisse de plus de 40 % de l'activité fret par rapport à sa valeur maximale de 2007, 780 000 tonnes.

- 21 L'aéroport de Liège a connu une croissance récente remarquable de son activité. Dans les années 90, la Région wallonne a décidé d'y promouvoir le transport de fret en allongeant les pistes et en permettant leur ouverture jour et nuit (Arnold et coll., 2007). Ses souhaits se sont concrétisés par l'implantation du hub de l'opérateur de transport express TNT en 1998. Les activités ont depuis connu une croissance continue, aboutissant en 2009 à un trafic supérieur à Bruxelles.
- 22 La crise de 2008-09 a entraîné une baisse marquée de l'activité. Les chiffres de 2010 indiquent une reprise à Liège, qui a traité 639 000 tonnes et confirme sa première place alors que Bruxelles affiche 476 000 tonnes.
- 23 En plus de ces deux terminaux, Ostende, Anvers et Charleroi abritent également des aéroports. Le premier, Ostende est spécialisé dans le fret (Kupfer et coll., 2009). N'accueillant pas d'opérateur majeur, il a une activité limitée, 62 000 tonnes en 2010, en baisse par rapport au début de la décennie où elle s'élevait à environ 100 000 tonnes. Les deux autres aéroports ont une activité fret marginale, l'un étant spécialisé sur les vols d'affaires et l'autre sur les compagnies low cost.

Tableau 2 - Trafic aérien de fret de Bruxelles National et Liège, en milliers de tonnes par an

	1970	1975	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2008	2009	2010
Bruxelles National	112	140	197	205	270	460	687	702	660	449	476
Liège	0	0	0	0	0	7	270	325	518	482	639

Sources : Eurostat et sites Internet des aéroports.

- 24 Les ports et aéroports belges s'inscrivent dans les tendances européennes en matière de commerce international avec une hausse marquée des flux depuis 1980 (Carroué, 2002 ; Hesse et coll., 2004). De ce fait, la Belgique a conservé et renforcé son rôle de plaque tournante. Cette hausse des flux est notamment liée à la mise en place de hubs aériens et portuaires et à la hausse des échanges de biens manufacturés produits en dehors de l'Europe. Au contraire, les flux liés à l'appareil productif belge et européen ont vu leur importance décliner.
- 25 Cette croissance a été de pair avec la montée en puissance des plus grands opérateurs de transport privés étrangers (Bocquet, 2009 ; Notteboom, 2010). Ils bénéficient des infrastructures mises en place par les autorités publiques durant la période économique fordiste et de la poursuite actuelle des investissements de ces dernières. L'action des pouvoirs publics est dictée par la volonté de ces opérateurs, ils conditionnent leur présence et la croissance de leurs activités par la garantie d'un climat décisionnel qui leur est favorable, par exemple l'ouverture des terminaux jour et nuit ou la diminution des possibilités d'actions sociales, et par la poursuite d'investissements dans les infrastructures.
- 26 Ce succès en matière de croissance des flux ne s'est pas traduit par une augmentation similaire de l'emploi. En effet, l'emploi dans les ports et aéroports belges a stagné durant la décennie 2000-2010, que ce soit en termes directs ou indirects (Kupfer et coll.,

2009 ; Mathys, 2009). L'aéroport de Liège et le Port de Zeebrugge, qui ont tous les deux connu une croissance récente forte grâce à leur rôle de plate-forme de transbordement et de transit, sont la meilleure illustration de cette déconnexion entre évolution du trafic et de l'emploi.

- 27 Le port d'Anvers représente 60 000 emplois directs contre 10 000 à Zeebrugge. Ces chiffres témoignent de la faiblesse du complexe industrialo-portuaire de Zeebrugge. Son rôle premier était celui de terminal en eaux profondes et la hausse du trafic n'a pas entraîné de changement de ce statut. Ces statistiques sont également le résultat de la plus faible main-d'œuvre nécessaire à la manutention des conteneurs relativement aux marchandises en vrac (Lavaud Letilleul, 2007). Au contraire, Gand, dont le trafic est modeste relativement aux deux autres ports, emploie environ 27 000 personnes par le biais de la forte intégration entre industrie et activités portuaires.
- 28 Malgré la suppression de près de 2 000 postes de travail suite à la disparition du hub de DHL, Bruxelles National génère 5 000 emplois pour l'activité cargo soit le double de Liège, 2 500. Ces chiffres illustrent la valeur ajoutée plus élevée du fret aérien classique par rapport au courrier express. Les marchandises transitant à Bruxelles ont généralement cet aéroport pour destination ou origine, elles doivent être traitées et livrées ou collectées chez leurs clients. Par contre, la majorité du trafic de Liège est généré par le transbordement lié au fonctionnement du hub, demande moins de main-d'œuvre relativement au volume traité et a des effets induits faibles sur l'économie locale.

## **Le transport terrestre de marchandises en Belgique : une domination croissante de la route et une importance primordiale de la desserte des ports maritimes**

- 29 Le transport de marchandises en Belgique a connu une hausse rapide de 1980 à 2000, suivie d'une stagnation (tableau 3). Cette augmentation a été presque intégralement absorbée par la route qui prend actuellement en charge près de trois quarts des échanges. Au contraire, le rail et la voie d'eau ont connu un déclin relatif et absolu.
- 30 C'est le résultat du changement de modèle économique qui s'est opéré et poursuivi durant cette période. Les échanges de marchandises ont connu une croissance remarquable à la suite de l'éclatement croissant des chaînes de production et de distribution et le fonctionnement de l'économie en flux tendus a favorisé la route. Elle peut répondre aux exigences de rapidité, de coût et de flexibilité et proposer une solution efficace pour le transport de plus petits volumes (Mérenne, 2008). Le rail et la voie d'eau ne sont pas adaptés et souffrent de la baisse des investissements publics. Les infrastructures et le matériel sont anciens et ne répondent plus à la demande des acteurs économiques.
- 31 La stagnation des échanges de marchandises après 2000 est liée à la poursuite du déclin de l'industrie lourde, notamment la sidérurgie, grande pourvoyeuse d'échanges en Belgique. Le chemin de fer, souvent utilisé pour ce type de transport semble d'ailleurs plus touché. La route poursuit sa croissance en matière de parts de marchés, absorbant la hausse des flux de biens manufacturés. Après un déclin continu, la voie d'eau semble inverser la tendance, cette inflexion pourrait être le témoin du nouvel intérêt de ce

mode de transport dans le cadre de la desserte des ports maritimes (Bureau Fédéral du Plan, 2009).

- 32 La tendance observée en Belgique est conforme à celle prévalant dans l'Union Européenne avec cependant une part plus élevée de la voie d'eau, liée à la forte densité du réseau hydrographique navigable belge.
- 33 La politique menée par les pouvoirs publics belges et européens en la matière est la mise en place progressive d'un marché concurrentiel du rail et de la voie d'eau, aujourd'hui effectif et censé stimuler le marché, faire baisser les coûts et améliorer la compétitivité (Hesse et coll., 2004). Le report modal devrait en conséquence être stimulé sans que des mesures coercitives à l'encontre du transport routier soient prises, dans un esprit de libre concurrence entre les modes de transport.
- 34 Le rail et la voie d'eau semblent connaître un regain d'intérêt pour les liaisons massifiées de conteneurs entre les ports maritimes et des terminaux d'hinterland. La congestion des axes routiers à l'abord des espaces portuaires et les volumes importants de marchandises sont favorables à ces deux modes alternatifs. Les nouveaux acteurs ferroviaires et l'offre de la SNCB, l'opérateur historique belge, se concentrent sur ces liaisons. Une tendance similaire s'observe pour la voie d'eau avec la mise en place de liaisons conteneurisées, principalement depuis Anvers vers l'arrière-pays (Franc et coll., 2010 ; Notteboom et coll., 2007).
- 35 Ailleurs, c'est-à-dire pour le transport final vers le client ou sur les liaisons où la masse transportable potentielle n'est pas suffisante pour mettre en place des liaisons rentables, le rail et la voie d'eau tendent à disparaître.
- 36 Les études prospectives n'entrevoient pas de retournement de tendance. Sans changement économique et politique majeur, la route conserverait sa domination sur les autres modes à l'horizon 2030 en Belgique (Gusbin, 2004). Sa part relative diminuerait, mais dans une faible proportion, et la hausse attendue des échanges de marchandises impliquerait une poursuite de la hausse du trafic absolu de poids lourds. Au niveau européen, les évolutions tendancielle sont similaires, ce qui tendrait à démontrer la relative inefficacité des politiques belges et européennes ou au moins leur trop faible portée.

Tableau 3 - Évolution du volume et de la répartition modale du transport terrestre de marchandises en Belgique

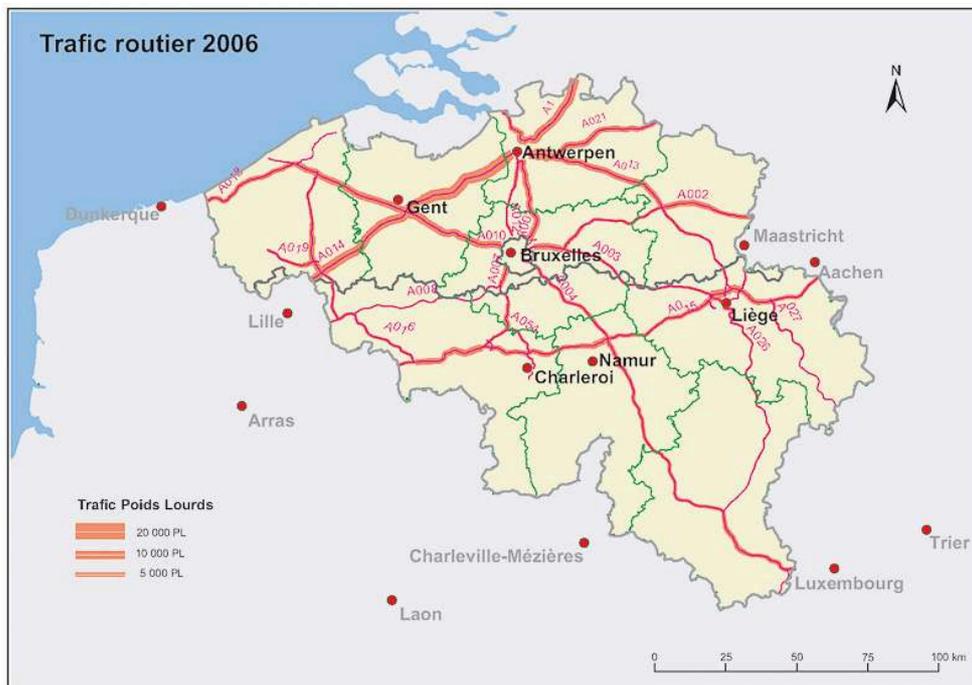
	1970	1980	1990	2000	2008	Union Européenne en 2008
Flux total de marchandises, en millions de tonnes-kilomètre	28,1	30,4	39	53,4	52,6	
Répartition modale	route	48,0 %	54,3 %	64,1 %	71,9 %	74,0 %
	chemin de fer	28,1 %	26,3 %	21,5 %	14,4 %	12,4 %
	voie d'eau	23,8 %	19,4 %	14,4 %	12,0 %	13,7 %

Sources : Eurostat, Bureau Fédéral du Plan, 2009.

- 37 La géographie des flux de marchandises, tous modes confondus, illustre la place prépondérante de la desserte portuaire et d'Anvers en particulier.
- 38 Les flux routiers se concentrent sur les axes menant au port d'Anvers et le reliant au reste du pays et de l'Europe (illustration 2). L'axe France-Gand-Anvers-Pays-Bas est particulièrement fréquenté. Les autres voies majeures sont la liaison ouest-est France-Charleroi-Liège-Allemagne et les autoroutes menant à Bruxelles.

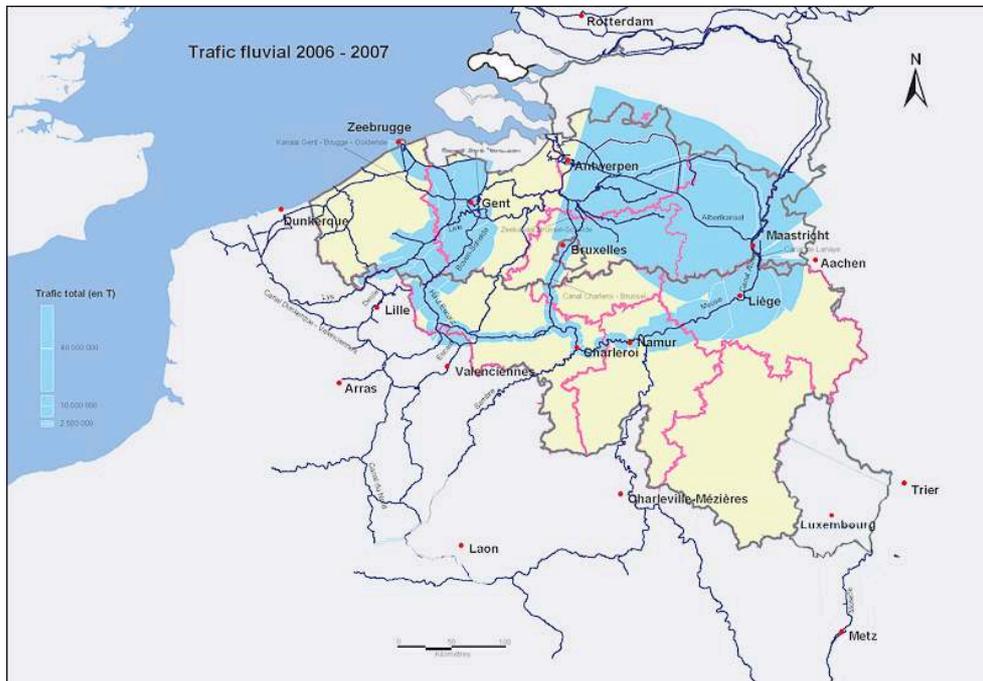
- 39 Au niveau fluvial, le canal Albert entre Liège et Anvers domine largement les flux de marchandises (illustration 3). La liaison Escaut-Gand-Lille forme également un second axe important pour la liaison des ports maritimes avec le reste de l'espace belge et européen.
- 40 Le transport ferroviaire suit les mêmes tendances (illustration 4), avec la particularité de contourner Bruxelles ; les axes ferroviaires menant à la capitale sont saturés par les convois passagers. Les flux importants sur la ligne menant à Zeebrugge compensent sa mauvaise liaison au réseau navigable. De même, les flux nord-sud ont une importance relative plus grande que pour les deux autres modes ; il s'agit principalement d'un trafic de transit vers le Luxembourg, où plusieurs terminaux multimodaux ont été mis en place (Arnold et coll., 2007).
- 41 Cette répartition des flux suit la distribution de la population et de la production de richesse en Belgique et dans les régions alentour. Ce sont les axes reliant les pôles belges aux denses régions du Nord de la France, des Pays-Bas et de la Ruhr qui sont les plus fréquentés.

Illustration 2 - Trafic routier en Belgique en 2006



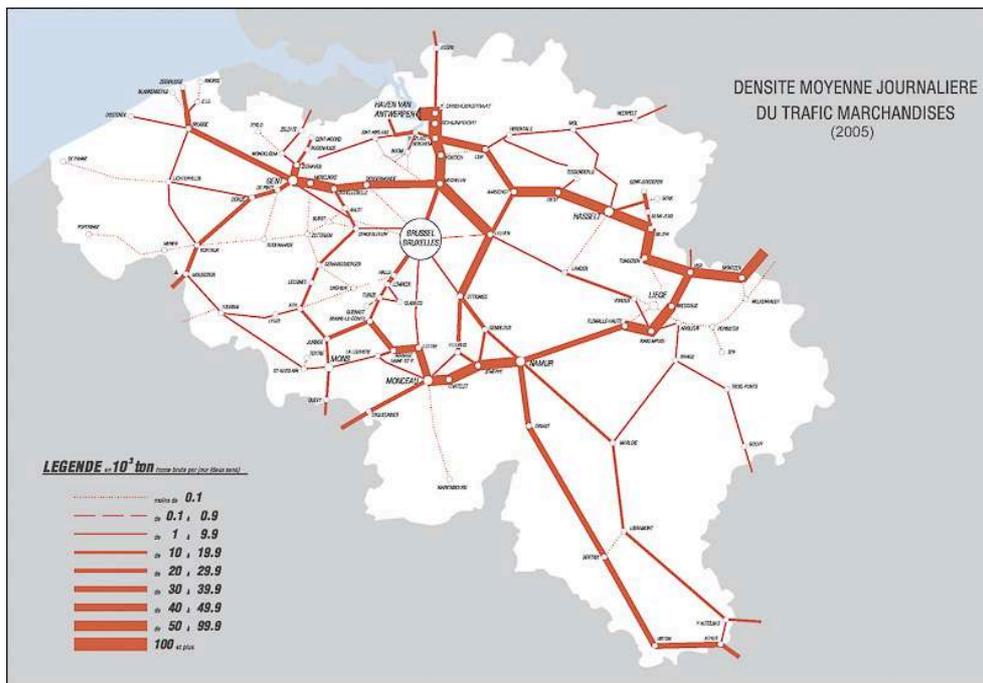
Source : INSEE, 2008.

Illustration 3 - Trafic fluvial en Belgique en 2006-2007



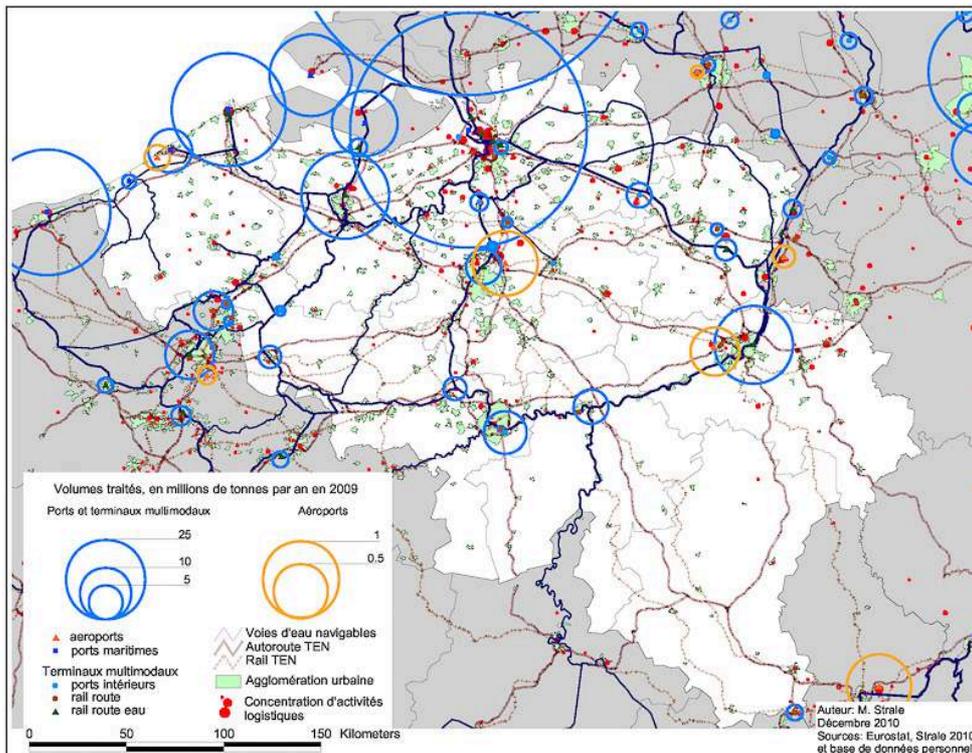
Source : INSEE, 2008.

Illustration 4 : Trafic ferroviaire de marchandises en 2005



Source : BCargo, 2006.

Illustration 5 : Localisation des terminaux de transport et des activités logistiques en Belgique



Sources : Strale, 2010, Eurostat et base de données de l'auteur.

- 42 Les terminaux de transport sont concentrés dans le Nord du pays, sur les axes fluviaux et ferroviaires menant aux ports de la Mer du Nord (illustration 5).
- 43 Les ports fluviaux de Liège et Charleroi mènent la hiérarchie des terminaux intérieurs, grâce au transbordement de volumes élevés de vracs solides liés à l'industrie sidérurgique présente à leurs abords. Liège traite environ vingt millions de tonnes par an, ce qui le place à la troisième position des ports intérieurs européens, derrière Duisbourg et Paris. En dehors de ces deux ports fluviaux, la géographie des terminaux s'organise sur trois axes menant à Anvers : le canal Albert entre Anvers et Liège, l'axe Anvers-Bruxelles Charleroi et l'axe Anvers-Gand-Lille. Le rôle de l'interface port/arrière-pays apparaît également dans les statistiques de trafic des ports maritimes. Le transport fluvial représente 87 millions de tonnes de marchandises à Anvers et 20 millions à Gand (Charlier, 2011).
- 44 Les activités logistiques se concentrent aux abords des agglomérations, à proximité des ports et aéroports et le long des axes d'échanges. Le triangle Bruxelles-Gand-Anvers semble structurer cette activité. La Campine, à l'est d'Anvers, et l'axe reliant Anvers à Gand et à la France constituent également des lieux recherchés par les logisticiens. Liège forme un pôle important avec son port et son aéroport. La logistique est un des secteurs économiques où les investissements sont les plus élevés en Belgique (Lagneaux, 2008). Cependant, cela ne se traduit pas par une hausse de l'emploi dans le secteur du transport et de la logistique, car il s'agit surtout d'une externalisation de ces activités de la part des acteurs économiques (Lagneaux, 2008).
- 45 Dans la structure fédérale belge, la politique des transports est majoritairement intégrée aux compétences régionales. L'État Fédéral conserve les compétences relatives

à la réglementation des transports ainsi que les investissements ferroviaires d'intérêt national. Les trois régions du pays sont les niveaux de pouvoirs les plus importants, d'autant qu'elles détiennent également les compétences économiques et d'aménagement du territoire.

- 46 Les politiques menées par ces trois entités sont similaires, affichant des objectifs de promotion des activités logistiques et d'encouragement du report modal (Charlier, 2011). La politique flamande vise à concentrer des flux de marchandises et les entreprises liées à ceux-ci le long des axes fluviaux et ferroviaires majeurs, canal Albert, Escaut, Canal Bruxelles-Anvers (Macharis et coll., 2008 ; Lagneaux, 2008). Les autorités régionales, appuyées par l'Etat fédéral, entendent également réhabiliter la liaison ferroviaire du « Rhin d'acier », aujourd'hui désaffectée et qui reliait Anvers à la Ruhr (Lavaud Letilleul, 2007). La Wallonie suit une politique proche, basée sur la mise en place de plates-formes multimodales, particulièrement le long de l'axe Mons-Charleroi-Liège. Dans ce contexte, le port de Liège, relié par le canal Albert à l'Escaut, voie d'eau à grand gabarit, entend intensifier sa collaboration avec Anvers pour devenir le premier terminal intérieur en Belgique en matière de conteneurs traités et un centre logistique majeur en liaison avec ce port maritime (Arnold et coll., 2007). Les autorités bruxelloises visent la valorisation de leur port intérieur situé le long d'un canal au gabarit maritime le reliant à Anvers, en développant des activités logistiques.
- 47 Ces différentes politiques sont menées avec une faible coordination, car la concertation entre les acteurs régionaux s'organise sur base volontaire. En conséquence, les régions se placent dans une logique concurrentielle, multipliant les initiatives pour capter les flux et les entreprises. La multiplication des terminaux multimodaux et des espaces industriels destinés aux logisticiens est telle que l'on peut douter de la viabilité de chacun d'entre eux (Macharis et coll., 2008). Cette interrogation est d'autant plus forte que les régions européennes environnantes suivent des politiques similaires, accentuant la concurrence (Charlier, 2011).
- 48 Cette promotion du report modal n'implique pas un arrêt des investissements routiers ou la prise de mesures coercitives à l'égard des poids lourds. La Flandre projette de boucler le périphérique d'Anvers et d'élargir celui de Bruxelles alors que la Wallonie entend mettre en place une liaison autoroutière entre Charleroi et la France en prolongation de l'axe Anvers-Bruxelles-Charleroi. Un accord récent entre les trois régions vise à mettre en place en 2013 une nouvelle fiscalité autoroutière proportionnelle au kilométrage parcouru pour les poids lourds. Son montant n'est cependant pas encore connu et, pour les transporteurs belges, il devrait correspondre à une réduction d'autres taxes afin de ne pas augmenter le montant global des ponctions.
- 49 À l'image d'autres domaines de la société, la croissance économique guide l'action publique et aucune politique entravant celle-ci ou interprétée comme telle par les acteurs économiques n'est menée, le marché étant le seul régulateur. Dans le cadre du transport de marchandises, ce type de politique risque de se traduire par une hausse continue des problèmes de congestion, en particulier sur les routes, et des nuisances liées, et finalement par une baisse de l'efficacité économique de ce secteur.

## Conclusion : la Belgique, un nœud des réseaux actuels de transport de marchandises

- 50 Si l'on raisonne exclusivement en matière de volumes échangés, l'insertion de la Belgique dans la globalisation des échanges a été bien négociée par les acteurs du transport marchandises. Tant les ports que les aéroports ont vu leur trafic augmenter fortement et accueillent des acteurs mondiaux du transport. Des terminaux d'importance faible en début de période, Zeebrugge et Liège-Bierset se sont affirmés en tant que pôles majeurs, profitant des lourds investissements des pouvoirs publics.
- 51 Cette augmentation est surtout le fait d'une restructuration des réseaux maritimes et aériens en étoiles, qui engendre d'importants volumes de transbordement au niveau des nœuds. Elle entraîne une hausse marquée des flux sur les axes menant aux terminaux et aux ports en particulier. Dans ce cadre, les modes fluviaux et ferroviaires bénéficient d'un regain d'intérêt. Sur les liaisons entre les ports et l'arrière-pays, l'importance des volumes échangés et la congestion croissante des axes routiers les rendent compétitifs. En dehors de ces situations particulières, la route domine, elle représente actuellement trois quarts des échanges terrestres de marchandises. Sa part a continuellement augmenté au cours des dernières décennies et les prévisions actuelles ne voient pas de retournement de cette tendance.
- 52 Le territoire belge semble particulièrement attractif pour les activités logistiques. En effet, la densité de l'appareil productif et de la population et la présence d'importants pôles de transport sont des facteurs intéressants pour cette industrie qui assure les échanges de marchandises entre les acteurs économiques. Les espaces interstitiels entre les villes et les terminaux, à proximité des axes de transport sont les plus recherchés.
- 53 Le triangle Bruxelles-Anvers-Gand structure l'activité logistique et de transport de marchandises en Belgique. Il constitue la région la plus densément peuplée et industrialisée de Belgique et abrite les ports d'Anvers et de Gand ainsi que l'aéroport de Bruxelles National. Il forme donc un pôle particulièrement attractif pour les activités logistiques. Celles-ci s'étendent également à l'est du port d'Anvers et vers la France. Le port de Zeebrugge, s'il a pris une importance croissante, conserve un rôle de terminal d'échange au service de l'économie belge et européenne et les activités industrielles à ses abords sont limitées. Liège, avec son port et son aéroport, pourrait constituer dans un futur proche un pôle logistique dans l'arrière-pays des ports de la mer du Nord. Au niveau européen, la Belgique s'insère entre d'importantes régions en matière d'échanges de marchandises et les projets actuels en matière d'infrastructures de transport visent à améliorer les liaisons avec ces dernières.
- 54 La politique belge vise la poursuite de ces tendances, c'est-à-dire une ouverture aux échanges internationaux et la promotion des activités logistiques. Elle s'inscrit dans une vision libérale de l'économie partagée par les pouvoirs publics européens à tous niveaux. Si elle a obtenu des résultats chiffrés intéressants en matière de volumes de marchandises, elle doit cependant être remise en cause pour plusieurs raisons.
- 55 En premier lieu, on ne peut limiter l'évaluation aux seuls tonnages traités. Les chiffres présentés dans cet article montrent la déconnexion forte entre la hausse des flux de marchandises et la stagnation de l'emploi lié. En particulier, les activités de

transbordement, si elles gonflent les statistiques relatives aux marchandises, ont des effets induits très faibles sur l'économie.

- 56 Deuxièmement, si l'ouverture des marchés a permis une hausse des échanges internationaux de marchandises, elle n'est pas nécessairement favorable à l'économie et à la population belge en général. Elle s'inscrit dans une nouvelle division internationale du travail peu favorable aux travailleurs européens qui ont vu de nombreuses activités se délocaliser et le pouvoir des entreprises se renforcer, au détriment de l'action publique (Carroué, 2002). Des mouvements similaires ont lieu au niveau européen par le biais de la mise en concurrence des terminaux, ports et aéroports, sans politique unifiée. Ils tendent à mettre en place un système où le moins-disant social et environnemental est gagnant vis-à-vis de ses concurrents, car il offre les meilleures conditions économiques aux investisseurs. Cette politique ne semble pas non plus atteindre ses objectifs de réduction du trafic routier et des nuisances liées.
- 57 Enfin, la crise de 2008 a montré la fragilité du modèle économique actuel et a entraîné une baisse violente du commerce mondial. Si de tels événements deviennent plus fréquents, la stratégie d'ouverture dans laquelle les ports et aéroports belges sont inscrits pourrait leur être préjudiciable. La dépendance croissante vis-à-vis de quelques groupes mondiaux de transport et la privatisation des activités rend compliquées la mise en place de stratégies alternatives et la maîtrise de ces problématiques par les pouvoirs publics.

---

## BIBLIOGRAPHIE

- Arnold P., Borsu D. 2007. Le défi du fret : vers une définition de la stratégie. *Territoire(s) wallon(s)*, n° 1, p. 81-97.
- Boquet Y., 2009. Les hubs de fret aérien express. *Bulletin de l'Association des Géographes Français*, 2009-4, p. 472-484.
- Brunet R., 2002. Lignes de force de l'espace européen. *Mappemonde*, n° 66 (2002.2), p. 14-19.
- Bureau Fédéral du Plan, 2009. F17, répartition modale des transports. *Indicateurs de développement durable*, [http://www.plan.be/websites/tfdd\\_88/fr/r5fr\\_fichessite719.html](http://www.plan.be/websites/tfdd_88/fr/r5fr_fichessite719.html)
- Carroué L., 2002. *Géographie de la mondialisation*. Armand Colin, Paris.
- Charlier J., 2011. Interland, port regionalisation and extended gateways: the case of Belgium and northern France; In Hall P. et coll.. (Eds), *Integrating seaports and trade corridors*, Ashgate, Farnham, p. 235-249.
- Franc P., Van der Horst M., 2010. Understanding hinterland service integration by shipping lines and terminal operators: a theoretical and empirical analysis. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, p. 557-566.
- Gusbin D., Hoornaert B., 2004. Perspectives d'évolution à long terme du transport en Belgique et conséquences sur la consommation d'énergie et les émissions de CO2. *Reflets et Perspectives*, XLIII, n° 4, p. 13-21.

- Hertveldt B., Hoornaert B., Mayeres I., 2009. *Perspectives à long terme de l'évolution des transports en Belgique : projection de référence*. Bureau fédéral du plan, Bruxelles.
- Hesse M., Rodrigue J.-P., 2004. The transport geography of logistics and freight distribution. *Journal of Transport Geography*, vol°12, p. 171-184.
- Hesse M., Rodrigue J.-P., 2006. Global production Networks and the Role of Logistics and Transportation. *Growth and Change*, vol. 37 n° 4, p. 499-509
- INSEE, Institut national de la statistique et des études économiques, 2008. *Atlas transfrontalier, tome 8 : transports et infrastructures*. [http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/ATLF\\_accueil.htm#transports](http://www.insee.fr/fr/regions/nord-pas-de-calais/default.asp?page=themes/ouvrages/atlas/ATLF_accueil.htm#transports)
- Kupfer F., Lagneaux F., 2009. Economic Importance of Air transport and Airport activities in Belgium. *Working paper document*, n° 158, National Bank of Belgium.
- Lagneaux F., 2008. Economic Importance of Belgian Transport Logistics. *Working paper document*, n° 125, January 2008, National Bank of Belgium.
- Lavaud Letilleul V., 2007. Le delta d'or autour de Rotterdam, Anvers et Zeebrugge : l'émergence d'une véritable région portuaire face aux défis de la mondialisation ?. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 51, p. 61-96.
- Macharis C., Pekin E., Caris A., Jourquin B., 2008. *A decision support system for intermodal transport policy*. VUB Press, Bruxelles.
- Mathys C., 2009. Importance économique des ports belges : ports flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles. *Working paper document*, n° 172, National Bank of Belgium.
- Merenne E., 2008. *Géographie des transports, 2<sup>e</sup> édition*, Presses Universitaires de Rennes.
- Mérenne-Schoumaker B., 2008. *La localisation des industries. Enjeux et dynamiques*, Presses Universitaires de Rennes, DIDACT Géographie, Rennes, 4<sup>e</sup> édition.
- Mérenne-Schoumaker B., 2007, la localisation des grandes zones de logistique, *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, n° 49, p. 31-40.
- Notteboom T., 2010. Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European Container system: an update. *Journal of Transport Geography*, vol. 18, p. 567-583
- Notteboom T., Rodrigue J.-P., 2007. Re-assessing port-hinterland relationships in the context of global supply chains. In Wang J. et coll. (eds), *Ports, cities and global supply chains*, Ashgate, Farnham, pp. 51-68.
- Strale M., 2010. La localisation des entreprises logistiques et le positionnement des régions urbaines nord-ouest européennes. *Belgeo, Revue Belge de Géographie*, 2010 1-2, p. 119-134.
- Vandermotten C., Marissal P., 2004. *La production des espaces économiques, tome 1, 2<sup>e</sup> édition*, Edition de l'Université de Bruxelles.

## NOTES

1. Equivalent vingt pieds, unité de mesure standard des conteneurs maritime correspondant à un conteneur d'environ 6 mètres de long.

---

## RÉSUMÉS

La Belgique est depuis longtemps un pôle important pour le transport de marchandises en Europe. La croissance actuelle des échanges mondiaux et l'ouverture des marchés posent de nombreux enjeux pour cette activité. Cet article traite de la question selon une double approche, l'insertion de la Belgique dans les réseaux internationaux de transport d'une part et l'évolution du transport intérieur d'autre part. La Belgique semble s'inscrire dans les tendances actuelles, ses terminaux se sont développés rapidement, accueillent les principaux transporteurs mondiaux et le pays est devenu un pôle logistique majeur. Cependant, cette tendance pose divers enjeux sociaux, environnementaux et économiques qui semblent peu pris en compte.

Belgium has been an important hub for freight transport in Europe for a long time. The rapid growth of world trade and the free market policy create many new challenges for this activity. This article addresses the issue by a dual approach, on one hand the insertion of Belgium in the international transport networks and the other hand transport developments inside the country. Belgium seems to fully succeed in this new environment. Its terminals have grown rapidly, hosting major global carriers and the country has become a major logistics hub. However, this trend generates many new social, environmental and economic issues that seem largely ignored.

## INDEX

**Mots-clés :** Belgique, logistique, mondialisation de l'économie, politique publique, transport de marchandises

**Keywords :** Belgium, freight transport, globalisation, logistics, public policies

## AUTEUR

### MATHIEU STRALE

Mathieu Strale, mstrale@ulb.ac.be, Université Libre de Bruxelles, Institut de Gestion de l'Environnement et d'Aménagement du Territoire (IGEAT-ULB)