

Port of Antwerp-Bruges

Fiche d'information sur les chiffres de transbordement 2025



Transbordement total

En 2025, Port of Antwerp-Bruges a traité un total de **266,5 millions de tonnes** de marchandises maritimes, soit une baisse de **4,1 %** par rapport à l'année précédente. Ce recul est essentiellement dû aux trafics de vrac (-12,8 %), tandis que le segment des marchandises diverses (conteneurs, marchandises conventionnelles et RoRo) a augmenté de **0,7 %** sur l'année entière.

États-Unis

Les États-Unis sont devenus en 2025 le principal partenaire commercial de Port of Antwerp-Bruges, avec un transbordement total de **31,3 millions de tonnes** de marchandises (19,7 millions de tonnes de marchandises entrantes et **11,7 millions de tonnes** de marchandises sortantes), détrônant ainsi le Royaume-Uni. Le trafic conteneurisé avec les États-Unis est resté plus ou moins stable sur base annuelle (-0,6 %), mais a connu des fluctuations marquées tout au long de l'année en raison de l'annonce des droits de douane et des réajustements dans ce domaine. Au printemps, l'anticipation d'une possible contre-réaction européenne aux nouvelles taxes américaines a provoqué un pic d'importations temporaire qui a reflué au cours du deuxième trimestre tandis que les exportateurs européens ont plutôt adopté une attitude attentiste.

Les entrées de conteneurs en provenance des États-Unis ont augmenté (+4,7 % en EVP), ce qui souligne le rôle de plaque tournante logistique des marchandises américaines joué par Port of Antwerp-Bruges. Dans les trafics d'énergie, on note une forte hausse du vrac liquide en provenance des États-Unis (+32 %), surtout grâce au GNL dont les chiffres ont plus que quadruplé pour passer à **3,7 millions de tonnes**.

China

En 2025, la nette augmentation des droits de douane américains sur les marchandises chinoises a eu un impact clair sur les flux de conteneurs mondiaux et sur le déploiement de la capacité maritime, avec notamment une réorientation vers l'Europe. À Port of Antwerp-Bruges, les entrées en provenance de Chine ont progressé de **3,8 %** sur l'ensemble de l'année, tandis que les sorties vers la Chine ont baissé de **3,3 %** (conteneurs pleins : -2,5 %). Cela a encore accru le déséquilibre structurel entre les flux de conteneurs entrants et sortants, renforçant ainsi le besoin de repositionnement des conteneurs vides.

La Chine est restée le principal partenaire commercial pour les conteneurs et a gagné du terrain dans le domaine du trafic automobile : en 2025, les entrées de voitures neuves en provenance de Chine étaient de **11%** supérieures aux chiffres de l'année précédente, ce qui a permis à la Chine de dépasser le Japon en tant que principal pays d'origine.



Conteneurs

Après un premier semestre meilleur que prévu, le transbordement de conteneurs a légèrement reculé à partir d'août. Le mois d'octobre a été fortement affecté par les mauvaises conditions météorologiques et les actions sociales, mais ce repli a été en partie compensé en novembre et en décembre. Sur base annuelle, cela s'est traduit par une légère progression de **0,4 %** en tonnage (149,4 millions de tonnes) et **0,7 %** en EVP (13,6 millions d'EVP).

Pour la première fois depuis la fusion, la part de marché dans la rangée Hambourg-Le Havre a baissé de **1,2 %** au cours des neuf premiers mois pour passer à **29,3 %**, notamment en raison de la congestion, des actions sociales et des changements d'alliance.



Marchandises conventionnelles

En ce qui concerne les marchandises conventionnelles aussi, la tendance s'est inversée au cours du deuxième semestre. Après un recul clair par rapport à 2024 au cours des six premiers mois (-4,6 %), l'année s'est clôturée sur une progression de **1,6 %**, soutenue par les importants volumes d'entrées du dernier trimestre.

Le transbordement de fer et d'acier a accusé un repli de **1,7 %** sur l'ensemble de l'année, soit une nette amélioration par rapport aux **-11,7 %** enregistrés à mi-parcours 2025. Les entrées d'acier ont fortement progressé au troisième et au quatrième trimestre, en prévision des mesures antidumping plus strictes imposées par l'Europe et de l'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF). Les entrées ont augmenté de **6,7 %** sur l'année. Les entrées restent toutefois sous pression (-13,9 %) en raison d'une baisse des exportations vers les États-Unis (-7,8 %) et le Mexique (-25,1 %). Les importations d'acier en provenance de Chine ont progressé de **22 %** pour atteindre **700 000**

tonnes, ce qui fait de la Chine le plus grand pays fournisseur, devant l'Inde (680 000 tonnes, -9,2 %), la Turquie (513 000 tonnes, +121 %) et le Vietnam (490 000 tonnes, +13,3 %).

Les autres flux de fret conventionnel ont augmenté de **14,4 %** avec des évolutions positives notamment pour les fruits et autres marchandises réfrigérées (+12 %) et les marchandises diverses (+15 %) tandis que le bois a diminué (-21,6 %).

RoRo

Le transbordement RoRo a diminué de **3 %** en 2025. Au total, ce sont **3 186 000** de voitures neuves qui ont été traitées, soit une baisse de **1,2 %**, principalement due au recul des entrées (-3 %). Il convient de noter la forte croissance des importations en provenance de Chine (+11 %), qui a par conséquent dépassé le Japon en tant que principal pays d'origine. Par ailleurs, on constate une progression du transbordement de camions (+3,4 %), d'équipements lourds (+6,3 %) et surtout de voitures d'occasion (+37%), même si ces derniers volumes restent encore inférieurs au niveau enregistré avant le COVID. Le trafic de marchandises non accompagnées a légèrement augmenté (+0,8 %), avec une diminution du volume vers le Royaume-Uni (-1,5 %) et une augmentation vers l'Irlande (+15,5 %) et la Scandinavie (+5,8 %). Les trafics avec la péninsule ibérique restent sous pression (-19 %) : la croissance au Portugal (+65 %) a été contrebalancée par la forte baisse enregistrée pour l'Espagne (-31 %).

Vrac sec

En 2025, **13,1 millions de tonnes** de vrac sec ont été traitées, ce qui représente une baisse de **12,1 %** par rapport à l'année précédente. Les engrais, bien que toujours l'élément principal, ont enregistré des résultats trimestriels variés, ce qui s'est traduit par un recul de **3,7 %** sur l'année. Les entrées ont progressé de **6,3 %**, notamment en raison de la progression des importations en provenance de Russie (+61 %), du Canada (+7 %) et du Maroc (+34 %), tandis que les sorties (qui représentent environ 60 % des volumes) ont diminué de **9,4 %**.

Les exportations en direction des différents pays africains et sud-américains ont même presque entièrement disparu, car ces marchés s'approvisionnent de plus en plus en Asie.

Les autres flux de vrac sec ont également été sous pression. C'était le cas du charbon (-61,6 %), du sable et gravier (-11 %), d'autres matériaux de construction (-13,7 %) et de minerais non ferreux (-6,2 %). Seuls la mitraille (+10,4 %) et le kaolin (+10,5 %) ont enregistré une hausse.

Vrac liquide

Le transbordement de vrac liquide a été très influencé en 2025 par la forte diminution des dérivés du pétrole (-19 %) qui représentent environ **60 %** de ce segment. Le pétrole surtout a connu une baisse importante (-40,8 %) en raison de la perte des exportations vers l'Afrique de l'Ouest, en particulier vers le Nigeria, et d'une baisse notable des entrées en provenance du Royaume-Uni (-84 %) due à la fermeture de raffineries.

Les entrées de diesel (-23,2 %) et le transbordement de naphte (-25,1 %) ont également fortement chuté, dans un contexte de fermeture de raffineries et de baisse de la demande. Le kérosène (+44,1 %) et les gaz énergétiques (+13,7 %) sont les seuls dérivés du pétrole à avoir enregistré une progression en 2025.

Dans le segment des produits chimiques, on assiste à une double tendance claire : les biocarburants ont fortement progressé (+27 %) tandis que les autres produits chimiques ont chuté de 8,1 %, dans un contexte d'affaiblissement du secteur chimique européen et d'un climat politique international difficile, marqué entre autres par le dumping chinois. Le GNL a connu une année en dents de scie, mais a enregistré une belle reprise au quatrième trimestre grâce aux entrées en provenance des États-Unis qui ont quadruplé (3,7 millions de tonnes). La Russie (4,3 millions de tonnes, -16,6 %) est restée dans le top trois des pays d'origine, après les États-Unis et le Qatar (1,5 million de tonnes, -21,7 %), même si l'impact de l'interdiction européenne de transbordement du GNL russe vers les destinations non européennes a été nettement perceptible. La prochaine étape consistera en une interdiction totale de toute importation de GNL russe à l'horizon 2027.

Bateaux de croisière

En 2025, Zeebruges a accueilli **466 089** croisiéristes (-16,4 %) à bord de 166 navires de croisière, soit 21 de moins qu'en 2024. Cette baisse est notamment due aux actions sociales, qui ont poussé certains navires à se détourner du port.

Navires maritimes

Dans le domaine du transport maritime en général, **20 236** navires ont accosté dans le port en 2025 (+0,2 %). Le tonnage brut combiné a augmenté de **1,5 %** pour atteindre **642 millions de tonnes** brut.