

Port of Antwerp-Bruges

Fiche d'information sur les chiffres de transbordement T1 2026



Transbordement total

Au premier trimestre 2026, le volume total de marchandises transbordées par Port of Antwerp-Bruges s'est **élevé à 65,5 millions de tonnes**, soit **une baisse de 3,2 %** par rapport à la même période de l'année précédente. Cette baisse s'explique principalement par le **recul des marchandises diverses (-4,4 %)** – notamment les conteneurs et les vracs divers – qui n'a été que partiellement compensé par la **croissance du RoRo (+5,3 %)** et un transbordement de **vrac stable (-0,5 %)**.



Conteneurs

Par rapport au premier trimestre 2025, qui avait été relativement solide, le transbordement de conteneurs a **diminué de 5,5 % en tonnage et de 2,6 % en TEU**, mais est resté comparable aux niveaux de 2022 et 2024. Tant les **entrées (-2,1 %)** que les **sorties (-3,1 %)** ont diminué, les conteneurs pleins sortants ayant notamment reculé (-8 %), signe de la faiblesse des exportations d'Europe occidentale. La part de marché du Port of Antwerp-Bruges dans la zone Hambourg-Le Havre **a baissé de 1,5 point de pourcentage en 2025** pour s'établir à 29,1 %, sous l'effet de la congestion, des contraintes de capacité, des actions sociales et des changements au sein des alliances de conteneurs.



Vracs divers

Le transbordement de vracs divers a été **inférieur de 7,9 %** au premier trimestre par rapport à la même période de l'année précédente, avec un recul limité des entrées (-2,4 %) et un recul plus marqué des sorties (-15,3 %). Après un démarrage en demi-teinte, le trafic de l'acier s'est redressé en mars, limitant ainsi la baisse à **3,9 %**. Les entrées sont restées stables (+0,4 %), avec une croissance nette en provenance de Chine, mais aussi de Taïwan, de Corée du Sud et de Turquie. Les volumes sortants ont reculé de **9,8 %** en raison de la baisse des volumes à destination des États-Unis, du Mexique et du Canada. Dans les autres segments, le transbordement de marchandises réfrigérées a augmenté de **17 %**, tandis que celui du papier et de la pâte à papier a légèrement diminué (-2,7 %) et que les autres vracs divers ont connu un fort recul (-34 %).



RoRo

Le transbordement RoRo a enregistré une **croissance de 5,3 %** au premier trimestre, avec une hausse des **entrées (+4,3 %)** et des **sorties (+6 %)**, se situant ainsi au même niveau qu'en 2022 et 2023. Le nombre de véhicules neufs a augmenté de **9,8 %** pour atteindre **833 000 unités**, les volumes sortants (+11,2 %) étant en ligne avec le dernier trimestre de 2025. Le segment des équipements lourds a également progressé (+8,4 %), tandis que celui des voitures d'occasion (-14,1 %) et des camions (-11,3 %) a reculé. Ce dernier segment a atteint son plus bas niveau en 10 ans. Le transbordement de fret non accompagné sur remorques a légèrement augmenté (+1,5 %), avec des baisses au Royaume-Uni (-5,3 %) et dans la péninsule ibérique (-26,8 %), et une croissance en Irlande (+14,9 %) et en Scandinavie (+17,2 %).



Vrac sec

Au premier trimestre, **3,3 millions de tonnes** de vrac sec ont été transbordées (-4,9 %), avec une baisse des entrées (-9 %) et une stabilité des sorties (+0,9 %). Les engrais, principal groupe de produits, ont reculé de **1,9 %**. On note une forte baisse des entrées en provenance du Canada, du Maroc et de la Russie, tandis que les importations en provenance des États-Unis ont triplé. Les volumes sortants ont diminué vers les États-Unis, l'Espagne et le Royaume-Uni, mais ont quintuplé vers le Mexique. Parmi les autres trafics, le sable et le gravier (+16,7 %), les autres matériaux de construction (+24,6 %) et les minerais non ferreux (+8,5 %) ont progressé. Le transbordement de mitraille a diminué de **5 %** et aucun charbon n'a été traité.

Vrac liquide

Après un début d'année morose, mars a été le meilleur mois pour le vrac liquide depuis mai 2025, ce qui s'est traduit par une **légère croissance de 0,2 %** sur le premier trimestre. Au sein des dérivés du pétrole (-1,1 %), on a toutefois observé de grandes différences entre les groupes de produits. L'essence (+10,1 %), le naphta (+40,8 %) et l'huile combustible (+30,8 %) ont connu une forte croissance, tandis que le diesel (-33,3 %) et le kérosène (-33,8 %) ont baissé. Le transbordement de biocarburants est resté pratiquement stable (-2 %), l'augmentation des exportations de carburant aviation durable (SAF) ayant partiellement compensé la baisse du biodiesel. Les gaz chimiques ont augmenté (+4,7 %) et le GNL a connu une forte croissance (+21,7 %), avec un doublement des approvisionnements en provenance des États-Unis et des volumes toujours élevés en provenance de Russie. Le trafic de produits chimiques a baissé de **8,6 %**, en phase avec les pressions pesant sur le secteur. Ce sont surtout les produits chimiques de base qui ont reculé (-9,6 %), avec un déplacement des échanges avec les États-Unis, peut-être en raison des droits de douane américains.

Navires de mer et bateaux de croisière

Au premier trimestre 2026, **4 738 navires de mer** ont fait escale dans le port (-4,9 %), tandis que leur tonnage brut combiné a légèrement diminué (-0,8 %). Au cours de la même période, Zeebruges a accueilli **19 navires de croisière**, soit 7 de moins qu'en 2025, avec **73 520 passagers (-34,4 %)**.

Moyen-Orient

En 2025, le transbordement entre Port of Antwerp-Bruges et les pays du golfe Persique s'élevait encore à **7,5 millions de tonnes** (2,8 % du transbordement total), dont **4,1 millions de tonnes de vrac liquide** (principalement des importations de carburants, de GNL et de produits chimiques) et **3,1 millions de tonnes de conteneurs** (75 % d'exportations). Le Qatar, l'Arabie saoudite, le Koweït et les Émirats arabes unis étaient les principaux partenaires commerciaux. Début 2026, la tendance s'est inversée : les entrées ont baissé de **12 %** au premier trimestre, d'abord en raison des conditions météorologiques, puis, à partir de fin mars, en raison des tensions géopolitiques. Les importations de GNL se sont alors déplacées, notamment du Qatar (-37 %) vers la Russie (+30 %) et le Nigeria (quantité doublée), tandis que les sorties vers la région ont été durement touchées (-49 %), car les compagnies maritimes ont suspendu leurs réservations et se sont tournées vers des ports alternatifs. En parallèle, les projets de reprise de la navigation via la mer Rouge et le canal de Suez ont été brusquement interrompus, ce qui oblige les navires sur la route Asie-Europe à continuer de contourner le cap de Bonne-Espérance, entraînant une augmentation des coûts.

