

Port of Antwerp-Bruges

Fiche d'information sur les chiffres de transbordement du premier semestre de 2026



Transbordement total

Au cours des six premiers mois de 2026, le volume total de marchandises transbordées par Port of Antwerp-Bruges s'élevait à 133,9 millions de tonnes, soit une baisse de 2,4 % par rapport à la même période de l'année précédente. Ce recul concernait principalement le segment des marchandises à la pièce (-2,9 %), et plus particulièrement le transbordement de conteneurs. En revanche, le RoRo a enregistré une croissance (+5,9 %) et le vrac est resté pratiquement stable (-1,3 %).



Conteneurs

Au cours des six premiers mois de 2026, le transbordement de conteneurs a reculé de 1,5 % exprimé en EVP, par rapport à un premier semestre 2025 exceptionnellement fort. Exprimée en tonnes, cette baisse s'élevait à 3,6 %. Les entrées ont diminué de 2,9 %, tandis que les sorties ont moins bien résisté, avec une baisse de 4,1 %. Ce sont surtout les sorties de conteneurs pleins qui sont restées sous pression et ont reculé de 5,7 %, ce qui reflète la faiblesse des exportations de l'économie d'Europe occidentale. Dans le même temps, le transbordement de conteneurs vides a augmenté de 13,7 %, principalement en raison d'une forte hausse des sorties de conteneurs vides (+31 %). Cela témoigne d'un déséquilibre croissant entre les importations de marchandises et les volumes d'exportation disponibles. Au cours du premier semestre, le trafic de conteneurs a, en outre, été fortement affecté par des perturbations opérationnelles exceptionnelles. La grève de quatre jours qui a touché la filière maritime en mars aurait entraîné une perte estimée à 100 000 EVP en termes de transbordement de conteneurs. La marée noire survenue en avril dans le dock Deurganck, qui a entraîné la fermeture temporaire de celui-ci et des écluses, a entraîné une perte supplémentaire d'environ 85 000 EVP. Les actions menées par les pilotes en juin ont de nouveau entraîné de fortes perturbations et ont eu un impact estimé à 75 000 EVP. En raison de ces perturbations, certains navires ont été temporairement déroutés et les compagnies maritimes de conteneurs ont temporairement adapté leurs rotations, ce qui a temporairement mis les terminaux sous pression opérationnelle. Malgré ces circonstances exceptionnelles, le port est resté opérationnel et les retards ont été progressivement rattrapés. La part de marché de Port of Antwerp-Bruges dans le traitement des conteneurs sur l'axe Hambourg-Le Havre est restée stable au premier trimestre 2026, à 29,2 %, après avoir perdu des parts de marché en 2025, notamment en raison de changements au sein des alliances et de perturbations opérationnelles.



Vracs divers

Au cours du premier semestre 2026, le transbordement de vracs divers a baissé de 11,7 %, pour s'établir à 4,2 millions de tonnes. Les entrées ont diminué de 6,1 %, tandis que les sorties ont baissé de 19,6 %. Le secteur du fer et de l'acier, qui représente près des trois quarts du segment, a reculé de 11,3 %. Le trafic d'acier est resté sous pression en raison de la faiblesse de la demande industrielle européenne, des droits de douane américains, des coûts élevés de l'énergie, du soutage et du transport, ainsi que des incertitudes liées au MACF et aux quotas d'importation européens plus stricts. Les importations d'acier en provenance de Chine, principal pays d'origine au premier semestre 2026, ont augmenté de 44,8 %. Les volumes en provenance d'Indonésie ont également fortement augmenté, mais cette croissance n'a pu compenser que partiellement les baisses enregistrées dans d'autres pays d'origine importants : l'Inde (-50 %), le Vietnam (-51 %) et la Turquie (-25,7 %) ont livré des volumes nettement inférieurs. Du côté des exportations, ce sont surtout les volumes à destination des États-Unis (-31 %), du Mexique (-27 %) et du Canada (-23,6 %) qui ont reculé, les droits de douane américains ayant eu un impact particulièrement marqué au deuxième trimestre. Dans les autres trafics conventionnels, le transbordement de fruits, de légumes et d'autres marchandises réfrigérées a augmenté de 17,4 %, notamment grâce à la hausse des volumes en provenance du Brésil et du Cameroun. Le papier et la cellulose ont baissé de 8,4 %, le bois de 23 %. Le fret de projet a également continué à subir la pression due aux perturbations des horaires de navigation et à l'accès plus difficile à certaines destinations.



RoRo

Le transbordement RoRo a progressé de 5,9 % au cours du premier semestre 2026, porté à la fois par les entrées (+4,6 %) et les sorties (+6,9 %). 1 695 500 véhicules neufs ont été traités, soit une hausse de 7,7 % par rapport à la même période de l'année dernière. Cette croissance s'explique principalement par la hausse des volumes en provenance de Chine (+25,5 %) et du Japon (+5,5 %), la Chine restant le principal pays d'origine des véhicules neufs. Les sorties de véhicules neufs vers les États-Unis ont également augmenté de 4,8 %, en dépit des droits de douane américains. Le transbordement d'équipements lourds et volumineux est resté pratiquement stable (+0,3 %), tandis que celui des véhicules d'occasion a reculé de 4,8 %. Le nombre de camions traités a diminué de 3,6 %, pour s'établir à environ 43 000 unités. Le transbordement de marchandises non accompagnées sur des remorques a augmenté de 4,7 %. Le trafic avec l'Irlande a augmenté de 10,7 % et la Scandinavie a également connu une forte croissance (+29,6 %). En revanche, des baisses ont été enregistrées dans la péninsule ibérique (-23 %) et au Royaume-Uni (-3,9 %). Le trafic shortsea RoRo sur de longues distances continue d'être affecté par le système européen d'échange de quotas d'émission (SCEQE), qui s'applique au secteur maritime depuis 2024. Dans le même temps, la forte hausse des prix du diesel semble freiner le glissement du shortsea au transport routier.



Vrac sec

Au cours du premier semestre 2026, le transbordement de vrac sec a augmenté de 2,2 % pour atteindre 6,9 millions de tonnes. Les entrées ont augmenté de 3,9 %, tandis que les sorties sont restées pratiquement stables (-0,3 %). Les engrais, qui constituent le principal groupe de produits du secteur du vrac sec, ont enregistré une légère baisse de 1,3 %. Les importations en provenance du Maroc (-58 %) et du Canada (-14 %) ont fortement diminué, tandis que l'augmentation des volumes en provenance, entre autres, du Brésil, de la Chine et de l'Égypte a compensé en partie cette baisse. Les entrées en provenance des États-Unis ont également connu une forte croissance (+52,8 %). Du côté des sorties, ce sont surtout les volumes à destination du Royaume-Uni (-27,8 %) et des États-Unis (-20,8 %) qui ont baissé, tandis que les exportations vers le Mexique ont presque doublé. Le marché des engrais reste volatile en raison des coûts élevés de l'énergie et du transport, des perturbations géopolitiques et des incertitudes quant à la mise en œuvre future du MACF. Parmi les autres trafics de vrac sec, les baisses les plus importantes ont été observées dans les céréales (-32,2 %), le kaolin (-37,4 %) et le charbon (-99 %), dont le transbordement a pratiquement disparu. En revanche, les volumes de sable et de gravier (+25,9 %) et de minerais non ferreux (+15,9 %) ont augmenté. Le trafic de ferraille est resté pratiquement stable (-0,8 %), les hausses de volume vers la Turquie et l'Égypte, entre autres, ayant compensé les baisses enregistrées vers d'autres destinations.



Vrac liquide

Après un début d'année faible, le secteur du vrac liquide s'est redressé à partir de mars, mais s'est finalement clôturé au premier semestre 2026 sur une baisse de 1,9 %. Les dérivés du pétrole ont légèrement reculé (-1,2 %), avec de grandes différences entre les groupes de produits. Le naphta a enregistré une forte croissance (+31,3 %) par rapport à une année 2025 faible, sous l'effet de la dynamique des prix sur le marché des matières premières. Les volumes sont toutefois revenus aux niveaux observés en 2023-2024, tandis que le fioul a poursuivi sa progression (+47 %). Le diesel a connu une forte baisse (-25,7%), les exportations ayant chuté dû à la conservation de ce carburant en grande partie dans l'UE, tandis que le kérosène a reculé (-26,4 %). Le trafic des produits chimiques a reculé de 5,5 %, le secteur de la chimie de base étant particulièrement sous pression (-7,7 %) en raison de la faiblesse de la demande industrielle européenne et de l'évolution des flux commerciaux internationaux. Les importations en provenance des États-Unis ont augmenté de 23,7 %, tandis que les exportations vers les États-Unis ont baissé de 24,6 %. Les biocarburants ont progressé de 3 % et les gaz chimiques de 2,9 %. Le transbordement de GNL est resté pratiquement stable (+1,3 %), grâce à un premier trimestre solide qui a compensé le recul enregistré au deuxième trimestre. L'approvisionnement en GNL en provenance du Qatar a chuté de 66,7 % après l'arrivée du dernier navire-citerne à Zeebruges, le 23 mars. Les entrées en provenance des États-Unis ont augmenté de 49,5 % au cours du premier semestre, mais à partir du mois de mai, les volumes américains ont été de plus en plus souvent détournés vers l'Asie. L'approvisionnement en GNL en provenance de la Russie a continué d'augmenter (+12,5 %) à l'approche de l'interdiction européenne d'importation prévue à partir du 1er janvier 2027.



Navires de mer et bateaux de croisière

Au cours du premier semestre 2026, 9 773 navires de mer ont fait escale dans le port, soit une baisse de 4,4 % par rapport à la même période de l'année dernière. Le tonnage brut combiné de ces navires a diminué de 3 % pour atteindre 315,8 millions de GT. Au cours de la même période, Zeebruges a accueilli 203 000 passagers de croisière à bord de 77 navires de croisière, soit une baisse de 21,5 % du nombre de passagers par rapport aux six premiers mois de 2025.

