

Port of Antwerp-Bruges

Fiche d'information sur les chiffres de transbordement aux trimestres 1-3 2026



Transbordement total de marchandises maritimes

Le transbordement total de marchandises maritimes s'élevait à 200,9 millions de tonnes au cours des neuf premiers mois de 2026, soit une baisse de 0,8 % par rapport à la même période de l'année précédente. Tant les cargaisons de vrac (-0,9 %) que les cargaisons de fret général (-0,8 %) ont diminué, en raison d'un recul respectivement du vrac liquide et des vracs divers. Le premier semestre 2025, exceptionnellement solide pour le vrac et les conteneurs, constitue à cet égard une base de comparaison élevée. Par ailleurs, la volatilité du contexte commercial et les perturbations opérationnelles successives ont pesé sur le transbordement. À partir du mois d'août, les volumes de conteneurs ont de nouveau augmenté.



Conteneurs

Grâce à un troisième trimestre solide, le meilleur depuis octobre-décembre 2020, le transbordement de conteneurs a progressé de 1,2 % en EVP au cours des neuf premiers mois. En tonnes, le transbordement est resté inférieur de 0,6 % à celui de l'année dernière. L'augmentation a concerné les conteneurs vides (+11,7 % en EVP), tandis que le transbordement de conteneurs pleins a diminué de 1,3 %. La part de marché de Port of Antwerp-Bruges sur l'axe Hambourg-Le Havre s'est stabilisée à 29 % au premier semestre de 2026 (-0,1 point de pourcentage par rapport à 2025).



Vracs divers

Le transbordement de vracs divers a reculé de 16,6 % au cours des neuf premiers mois, avec une accélération au troisième trimestre, où il s'est établi à près de 27 % de moins qu'au troisième trimestre de l'année dernière. Cette baisse est principalement imputable au fer et à l'acier, qui représentent plus de 70 % de ce segment. Le transbordement d'acier a reculé de 17,5 % au cours des neuf premiers mois et a baissé de 30,1 % au troisième trimestre, principalement en raison d'une forte baisse des entrées (-43,8 %) au cours de ce trimestre. Depuis le 1er juillet, les quotas d'acier européens limitent les importations en franchise de droits et des droits de douane de 50 % s'appliquent au-delà de ces quotas. Par ailleurs, depuis début 2026, les importations de fer et d'acier relèvent du MACF, ce qui fait que l'intensité de CO₂ pèse davantage dans le prix de revient. La faible demande européenne, les coûts élevés de l'énergie et la surcapacité mondiale pèsent également sur le marché. Du côté des exportations, celles-ci ont reculé, notamment vers les États-Unis (-22,7 %), où le tarif de la section 232 de 50 % sur l'acier européen pèse lourdement. Pour les autres trafics conventionnels, le bilan est mitigé. Les fruits et légumes ont augmenté de 7,6 %, tandis que le bois a baissé de 39,8 %.



RoRo

Au cours des neuf premiers mois, le transbordement RoRo a enregistré une croissance de 5,5 %, avec une hausse tant des entrées (+5,2 %) que des sorties (+5,8 %). Au total, 2 561 000 voitures neuves ont été traitées (+9,3 %). Les entrées exprimées en unités (+13,7 %) ont augmenté plus fortement que les sorties (+5,3 %), principalement en raison de la hausse des volumes en provenance de Chine (+38,1 %) et du Japon (+10 %). Le nombre de véhicules high & heavy traités a augmenté (+6,2 %), tandis que celui des véhicules d'occasion (-6,9 %) et des camions (-3,3 %) a reculé. Le transbordement de fret non accompagné a augmenté de 5,1 % au cours des neuf premiers mois. Les trafics avec l'Irlande (+9,1 %) et la Scandinavie (+25,9 %) ont augmenté, tandis que ceux avec le Royaume-Uni (-4 %), le principal marché de Port of Antwerp-Bruges, et vers la péninsule ibérique (-25,1 %) ont diminué.



Vrac sec

Le transbordement de vrac sec a augmenté de 13 % au cours des neuf premiers mois. Au troisième trimestre, la croissance s'est accélérée pour atteindre 35 %, principalement grâce à une hausse des entrées (+47 %) au cours de ce trimestre. De nouveaux flux de minerai de fer en provenance du Libéria, du Canada et du Venezuela y ont contribué. D'autres minerais (+15,8 %), les graines de navette (+80 % au troisième trimestre) ainsi que le ciment et la chaux ont

également enregistré une hausse de leurs volumes. Les céréales ont rebondi au troisième trimestre, mais au cumul, elles sont restées en dessous du niveau de l'année dernière. Les engrais, qui constituent le principal groupe de produits au sein du vrac sec, ont connu une évolution inverse : les volumes ont reculé d'environ 0,7 % au troisième trimestre et affichaient une baisse d'environ 1,1 % sur les neuf premiers mois. Le marché reste instable en raison des fluctuations des prix de l'énergie, des perturbations géopolitiques et des changements dans la politique commerciale européenne (MACF, droits de douane sur les importations des engrais russes et biélorusses). Pour les autres trafics, les volumes de sable, de gravier et d'argile sont restés légèrement supérieurs aux niveaux de l'année dernière. Les cours de la mitraille ont reculé, tandis que ceux du charbon se sont redressés après avoir atteint un niveau exceptionnellement bas, mais au cumul, ils sont restés bien en deçà du niveau de l'année dernière.

Vrac liquide

Après une reprise observée à partir de mars, le transbordement de vrac liquide a de nouveau diminué à partir de juin. Cela s'est traduit par une baisse de 3,4 % au cours des neuf premiers mois. Les dérivés du pétrole ont reculé de 2,3 % : la hausse des volumes de fioul (+42,1 %) et de naphte (+19,3 %) n'a pas suffi à compenser la baisse du diesel (-28,8 %), du kérosène (-39,9 %) et du GPL (-23 %). En ce qui concerne le diesel et le kérosène, les entrées en provenance du Moyen-Orient ont cessé, ce qui a permis de conserver un volume plus important au sein de l'Europe. L'essence a augmenté de 6 %, principalement grâce à une hausse des entrées en provenance d'Europe destinées au blending et à la réexportation. Le transbordement de produits chimiques a reculé de 1,1 %, à l'exception des biocarburants (+10,8 %). La reprise de l'industrie européenne se fait toujours attendre et les prix élevés de l'énergie en Europe pèsent sur sa compétitivité par rapport aux États-Unis et à la Chine. Le transbordement de GNL a également reculé de 12,2 %. Au troisième trimestre, les entrées de GNL à Zeebruges ont diminué de 52,1 % par rapport à l'année précédente. Les entrées en provenance du Qatar ont baissé de 71 % au cours des neuf premiers mois et ont complètement cessé depuis mars. Les entrées en provenance des États-Unis, qui avaient encore connu une forte croissance au cours du premier semestre, ont également diminué au troisième trimestre (-79,2 %).

Navigation fluviale

En raison de la sécheresse persistante et des faibles niveaux d'eau, le volume du transport fluvial au troisième trimestre a été inférieur de 8,3 % à celui du deuxième trimestre. Ce sont surtout les corridors du Rhin moyen, du Rhin supérieur, de la Moselle et du Danube qui ont été touchés, avec des baisses allant de 60 % à 70 %. Par rapport au troisième trimestre de 2025, les volumes totaux sont toutefois restés pratiquement stables.

Navires de mer et bateaux de croisière

Au cours des neuf premiers mois, 14 879 navires de mer ont fait escale dans le port, soit 3,6 % de moins qu'au cours de la même période l'année dernière. Le tonnage brut combiné a diminué de 1,8 % pour atteindre 479,6 millions de TB. Zeebruges a accueilli 136 bateaux de croisière, soit 2,1 % de moins qu'au troisième trimestre de 2025, avec 342 441 passagers (-13,3 %).

