

4-2 DEMANDE EN TRANSPORT DE MARCHANDISES

Le transport de marchandises est à l'origine de pressions diverses sur l'environnement (utilisation d'énergie, émissions atmosphériques, consommation d'espace et fragmentation du territoire, bruit...) dont l'intensité dépend notamment du niveau d'activité économique et des modes de transport utilisés.

■ MESSAGE CLÉ

Entre 1990 et 2007, la quantité totale de marchandises (t-km) transportées en Wallonie, tous réseaux confondus (routier, ferroviaire et fluvial), a augmenté de 86 %. Le transport routier, qui prend en charge plus de 80 % des marchandises¹, a absorbé la plus grande partie de cette croissance. Entre 2007 et 2009, la crise de l'économie mondiale, combinée à la hausse du prix du carburant, explique très probablement la baisse de la demande en transport observée. Après une légère reprise en 2010, le transport routier a connu un nouveau recul en 2011, notamment suite au ralentissement de l'activité économique et du commerce international, entraînant l'ensemble du secteur du transport à la baisse.

Le fret aérien², quant à lui, a connu une croissance de 242 % entre 1998 et 2013, ce qui place Liège Airport en 8^{ème} position dans le classement des aéroports européens pour le transport de marchandises en 2012. Ce positionnement s'explique notamment par le choix d'une grande compagnie de fret de baser son centre d'activités à Liège Airport.

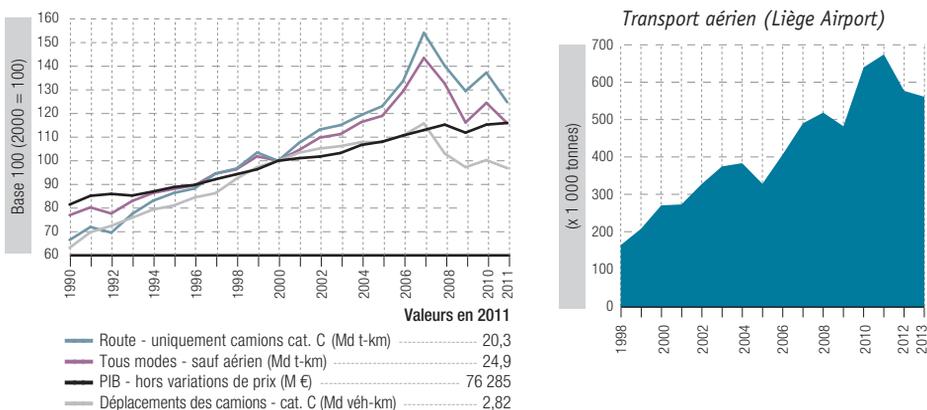
Evaluation

Situation défavorable et en détérioration

[1] Hors transport aérien

[2] Seules les informations relatives à Liège Airport sont présentées ici, Brussels South Charleroi Airport n'effectuant pratiquement pas de transport de fret.

Fig. 4-2 Transport de marchandises en Wallonie (transport international compris)



ICEW 2014 – Sources : SPF Mobilité et Transports ; SNCB ; IWEPS ; ICN (modèle HERMREG) ; ICEDD ; Liège Airport