

Mobilité et Transport – Méthodologie

1.	TRANSPORT DE MARCHANDISES.....	2
1.1	SOURCES DES DONNÉES	2
1.2	TRANSPORT ROUTIER.....	2
1.3	TRANSPORT FLUVIAL ET MARITIME.....	3
1.4	TRANSPORT AÉRIEN	3

1. TRANSPORT DE MARCHANDISES

1.1 Sources des données

Les données relatives au **transport routier** de marchandises sont fournies par le SPF Economie – Statistics Belgium. Celles sur le **transport fluvial** proviennent du Port de Bruxelles. Les données sur le **transport aérien** sont extraites des rapports annuels de Brussels Airport.

1.2 Transport routier

Les statistiques du SPF Economie – Statistics Belgium, portent sur le transport routier de marchandises effectué par des **véhicules immatriculés en Belgique** et dont la charge utile est d'au moins une tonne. Les données ne considèrent donc ni le transport effectué par des sociétés étrangères ni par des camionnettes dont la charge utile est inférieure à une tonne.

Les données sont obtenues via une enquête réalisée sur base du registre des immatriculations des véhicules utilitaires (camions, camionnettes et tracteurs routiers¹) tenu par la Direction de l'Immatriculation de Véhicules (la D.I.V. du SPF Mobilité et Transports). Les véhicules agricoles, les véhicules militaires et les véhicules appartenant aux administrations publiques, centrales ou locales, sont exclus. Les variables de base sont le nombre de tonnes transportées, les tonnes-kilomètres prestées et les kilomètres parcourus. Le transport est effectué soit en compte propre soit pour des tiers.

Les taux de sondage sont définis selon le type de véhicule (camion ou tracteur routier) et pour les camions, selon le type de carrosserie (camion ouvert, camion frigorifique, camion plateau, camion avec benne basculante,...) et la charge utile. Les tracteurs sont interrogés de manière exhaustive une fois par an, les camions le sont en moyenne une fois tous les deux ans. Il s'agit d'un échantillon hebdomadaire composé d'environ 1000 camions et/ou tracteurs sélectionnés de manière aléatoire parmi la population, un même camion/tracteur ne pouvant être interrogé qu'une seule fois par an (SPF Economie – Statistics Belgium).

Le transport annuel est estimé par extrapolation dans l'espace et dans le temps par rapport au parc total de véhicules utilitaires concernés. Cette statistique est conçue pour fournir une estimation nationale. Elle est régionalisée d'après le lieu de chargement / déchargement (Tableau 13.4.1.1).

Il est à noter que 80% des camionnettes belges ont une charge utile de moins d'une tonne. Les données issues de l'enquête sur les flux de marchandises ne tiennent donc pas compte de la multitude des petits échanges, qui peuvent potentiellement atteindre un volume aussi élevé que les échanges effectués par les camions de plus d'une tonne (Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité : 4, p 52).

¹ Les tracteurs routiers sont des véhicules utilitaires qui servent exclusivement ou principalement à tracter des remorques ou des semi-remorques.

1.3 Transport fluvial et maritime

Le transport fluvial et maritime est orienté vers les grands tonnages et les marchandises en vrac, mais il ne délaisse pas pour autant les transports spécialisés tels que le transport de conteneurs, de produits dangereux et de grandes pièces indivisibles.

Le Port de Bruxelles est un port maritime accessible 24 heures sur 24 à la navigation fluviale jusqu'à 9000 tonnes et aux navires de mer jusqu'à 4500 tonnes. L'aperçu statistique annuel du Port de Bruxelles donne le comptage des tonnages transportés en Région bruxelloise, que cela soit en trafic propre (chargements, déchargements) ou en trafic de transit. Les définitions suivantes sont utilisées :

- chargement des marchandises : toute marchandise chargée en Région de Bruxelles-Capitale et déchargée ailleurs en Belgique ou à l'étranger ;
- déchargement des marchandises : toute marchandise déchargée en Région de Bruxelles-Capitale et chargée ailleurs en Belgique ou à l'étranger ;
- transit de marchandises : toute marchandise qui passe par le Port de Bruxelles et qui n'est pas déchargée puis rechargée («marchandise de passage»);
- transport local : toute marchandise chargée en Région de Bruxelles-Capitale et déchargée en Région de Bruxelles-Capitale.

Le tableau 13.4.2.1 présente l'évolution des tonnages transportés selon les définitions ci-dessus, par type de marchandises.

Le tableau 13.4.2.2 présente l'évolution par type de trafic. Le transport de marchandises par conteneurs est calculé en « équivalents vingt pieds », une unité de mesure qui correspond à un conteneur standard de 20 pieds de long (environ 6 m), 8 pieds de large (environ 2,4 m) et 8,5 pieds de haut (environ 2,6 m). Le transport par palettes est calculé en nombre de palettes. Le transport en vrac liquides ou solides et les « divers » sont calculés en tonnes.

1.4 Transport aérien

Brussels Airport, contrairement à Brussels Charleroi South Airport qui est spécialisé dans le transport des passagers, effectue également des activités de transport de marchandises. Il est notamment spécialisé dans le transport de produits pharmaceutiques, de produits périssables et de produits automobiles.

Les données du tableau 13.4.3.1 correspondent à l'évolution des chargements et déchargements de fret aérien à Brussels Airport, selon la région d'origine ou de destination.

RÉFÉRENCES

Brussels Airport (sans date). *Statistics. BRU trends*. En ligne <http://www.brusselsairport.be/en/corporate/statistics/> Consulté le 15/01/2016.

Port de Bruxelles (sans date). *Statistiques annuelles*. En ligne <http://www.portdebruxelles.be/fr/10/Statistiques-annuelles> Consulté le 15/01/2016.

SPF Economie – Statistics Belgium (sans date) *Transport routier*. En ligne http://statbel.fgov.be/fr/statistiques/collecte_donnees/enquetes/transport/ Consulté le 15/01/2016.

Strale M., Lebeau Ph., Waeyens B., Hubert M., Macharis C. (2015). *Le transport de marchandises et la logistique à Bruxelles. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale*. N°4. Bruxelles Mobilité, Bruxelles, 116p. En ligne http://www.mobielbrussel.irisnet.be/static/attachments/articles/na/730/BXLCAP1_1409%20Observatoire%20de%20la%20Mobilite%EF%BF%BD%EF%BF%BD_LOW.pdf Consulté le 15/01/2016.