

NAVIGATION COMMERCIALE ET DE PLAISANCE EN WALLONIE

BILAN 2020 EN DIX POINTS ET QUELQUES CHIFFRES

Les données utilisées dans cette synthèse et mentionnées ci-après proviennent des informations extraites des permis de circulation détenu par tout bateau navigant en Wallonie¹. Un ensemble détaillé de ces données est consultable sur le site internet des voies hydrauliques du SPW mobilité infrastructures à l'adresse suivante :

<http://voies-hydrauliques.wallonie.be/>

Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à contacter nos services :

SPW mobilité infrastructures

Direction des études stratégiques et de la prospective

Centre administratif - Cap Nord

Boulevard du Nord 8, B-5000 NAMUR

Personne de contact : Pierre ARNOLD

081/77.30.70 - pierre.arnold@spw.wallonie.be

0. LIMINAIRE

Dans la suite, les comparaisons sont réalisées (i) par rapport à l'année précédente et/ou (ii) par rapport une moyenne établie sur les trois dernières années (2017-2019) ce qui, dans un contexte global de baisse du trafic, permet de mieux percevoir l'importance des tendances à l'œuvre.

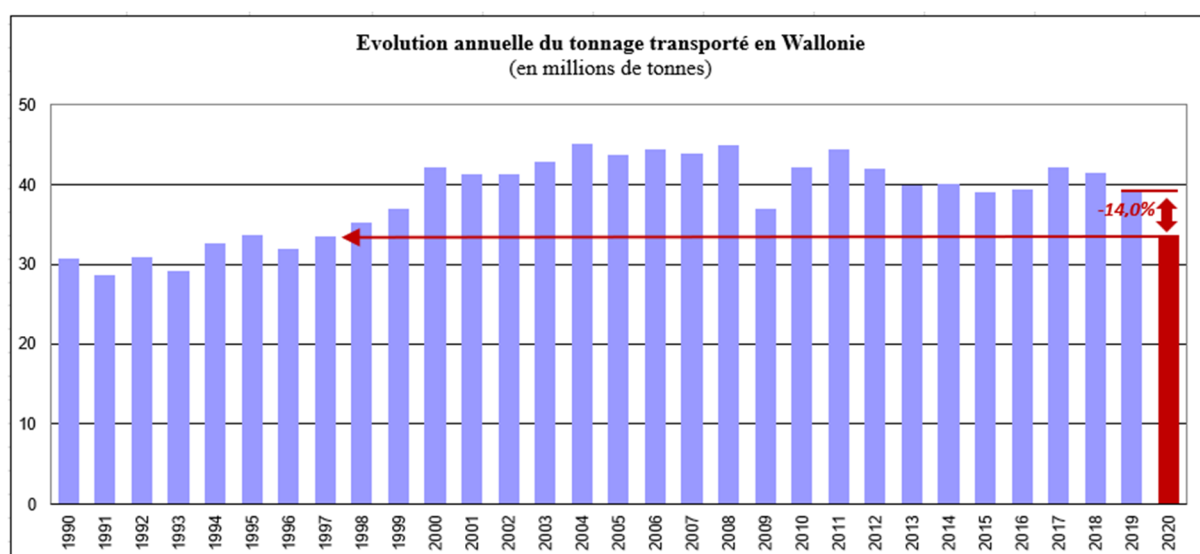
Les données concernent tous les mouvements des bateaux sur le réseau navigable wallon. Il s'agit donc d'une connaissance exhaustive de la problématique et non d'une estimation sur base d'un échantillon. Corollairement, les questions d'inférence statistique, d'intervalle de confiance et/ou de significativité n'ont pas lieu d'être.

¹ Après encodage auprès de l'un des 25 bureaux composant le système de collecte, les renseignements relatifs aux caractéristiques des bateaux, de leur marchandise éventuelle et de leur voyage sont rassemblés dans une base de données centralisée à partir de laquelle sont générés les rapports statistiques.

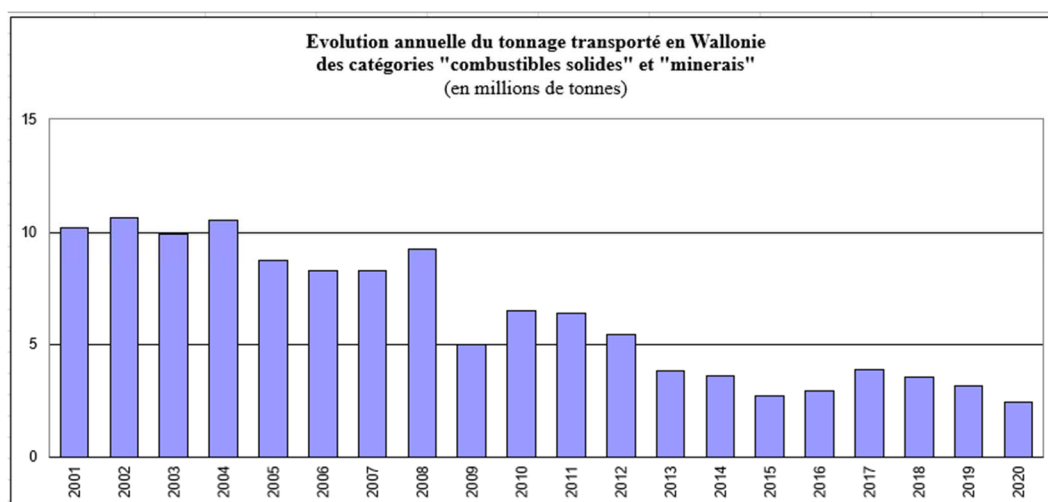
1. UN TRAFIC MARCHAND GLOBAL EN PERTE DE VITESSE

Le tonnage total transporté en 2020 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **33,64 Mt**, soit un repli de 14,0% par rapport à l'année précédente (et un repli de 17,8% par rapport à la moyenne des trois dernières années). Si on considère le recul de 5,8% déjà enregistré l'année dernière, la perte cumulée de trafic est d'une ampleur équivalente à celle enregistrée lors de la crise économique de 2009. Il faut retourner 23 ans en arrière pour trouver trace d'un trafic annuel d'un volume plus faible.

Chez nos voisins aussi, l'année 2020 restera globalement comme une année difficile, même si la situation est très contrastée puisque le trafic a chuté de 13,8% en France mais seulement de 2.37% en Flandre².

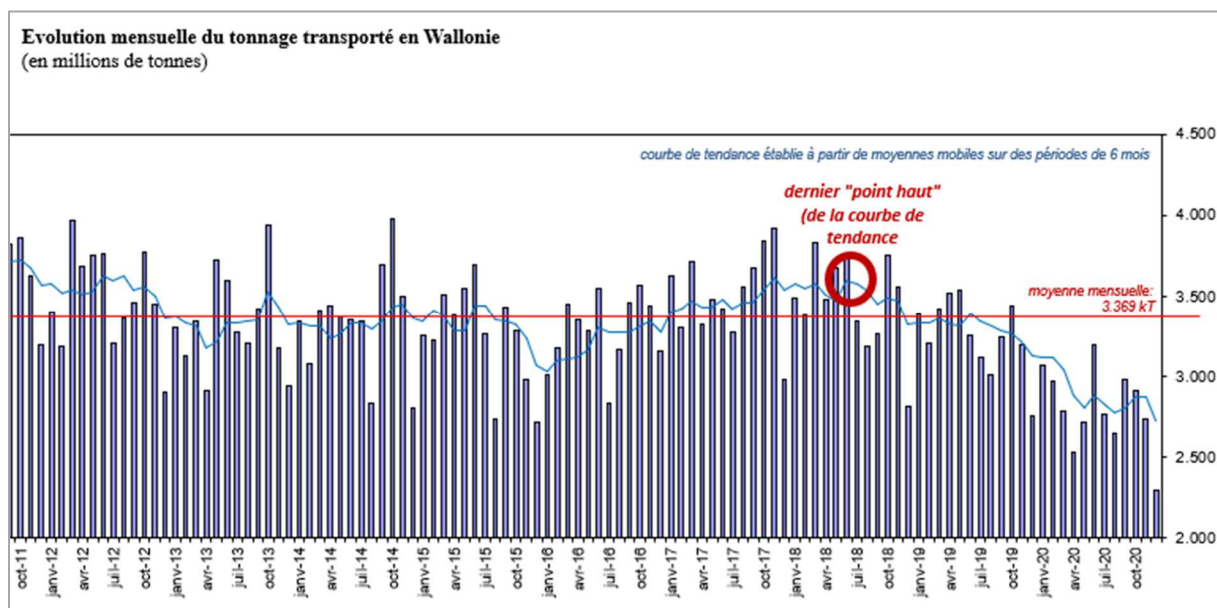


Une partie de la tendance à la baisse du trafic s'explique notamment par la fermeture progressive et complète de la phase à chaud de la sidérurgie liégeoise qui s'est traduite, à partir de 2002, par une érosion importante des trafics de minerais et de combustibles solides ; leur volume s'étant contracté de plus de 75%.

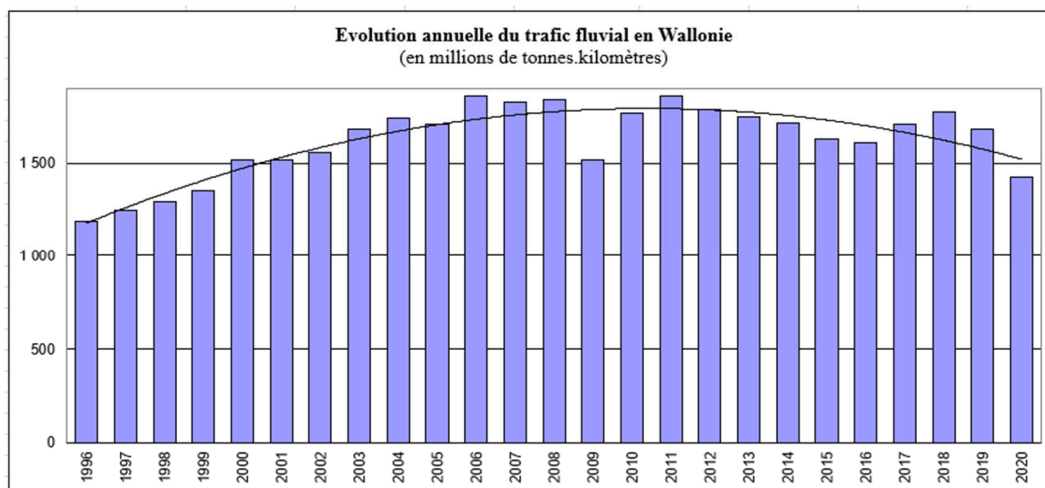


² Seuls sont actuellement disponibles les chiffres consolidés sur les trois premiers trimestres de 2020. Le bilan total est donc susceptible de varier légèrement.

Si l'érosion du trafic total est lente, elle s'est nettement accélérée depuis le second semestre 2018. A la lecture des évolutions mensuelles, le décrochage depuis le dernier « point haut » est directement visible.



Exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2020 s'élève à 1.424 millions de tkm (pour 1.685 millions en 2019), soit une baisse de 15,5% (et de 17,3% par rapport à la moyenne des trois dernières années). L'évolution est quasiment parallèle à celle exprimée en tonnes, les distances moyennes de transport n'évoluant que très lentement et très légèrement (à la hausse) ces dernières années.

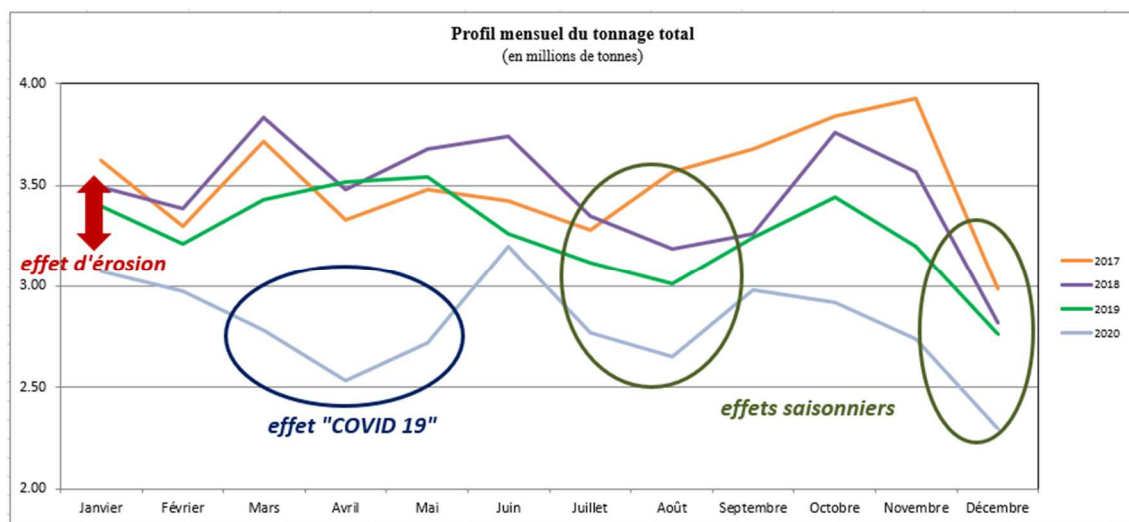


2. UN EFFET « COVID 19 » IDENTIFIABLE

La décomposition mensuelle du trafic global pour l'année 2020 permet d'identifier un « effet COVID 19 » important, particulièrement visible durant la première période de confinement. En superposition de cet effet, le profil mensuel traduit également une évolution systématiquement à la baisse des trafics enregistrés : quel que soit le mois envisagé, le trafic s'y rapportant a été le plus faible de ces dernières années.

(en tonnes)	2017	2018	2019	2020	évol./moyenne	évol./2019
Janvier	3 624 739	3 489 494	3 395 225	3 075 414	-12%	-9%
Février	3 301 167	3 384 548	3 209 557	2 977 542	-10%	-7%
Mars	3 713 345	3 832 234	3 427 147	2 783 176	-24%	-19%
Avril	3 327 870	3 478 513	3 516 822	2 535 671	-26%	-28%
Mai	3 481 689	3 678 137	3 541 701	2 720 308	-24%	-23%
Juin	3 422 690	3 738 385	3 260 503	3 195 824	-8%	-2%
Juillet	3 278 610	3 346 256	3 116 680	2 771 301	-15%	-11%
Août	3 563 344	3 187 488	3 011 290	2 653 284	-18%	-12%
Septembre	3 677 624	3 262 913	3 243 909	2 978 475	-12%	-8%
Octobre	3 840 209	3 758 416	3 443 686	2 915 750	-21%	-15%
Novembre	3 924 278	3 563 385	3 199 414	2 737 925	-23%	-14%
Décembre	2 985 472	2 819 301	2 760 974	2 293 537	-20%	-17%
Total	42 141 037	41 539 070	39 126 908	33 638 207	-18%	-14%

Le lien entre la crise « COVID 19 » - et ses périodes de confinement - et les variations de trafic durant l'année écoulée apparaît très clair. Par contre, et en dehors du secteur sidérurgique comme déjà mentionné, il est bien plus compliqué de trouver dans l'évolution de la conjoncture économique une explication à l'érosion lente du trafic.



Question : L'effet d'érosion est-il lié à une réduction des activités industrielles en Wallonie ou celles-ci sont-elles en train de revoir en profondeur leurs logistiques de flux ?

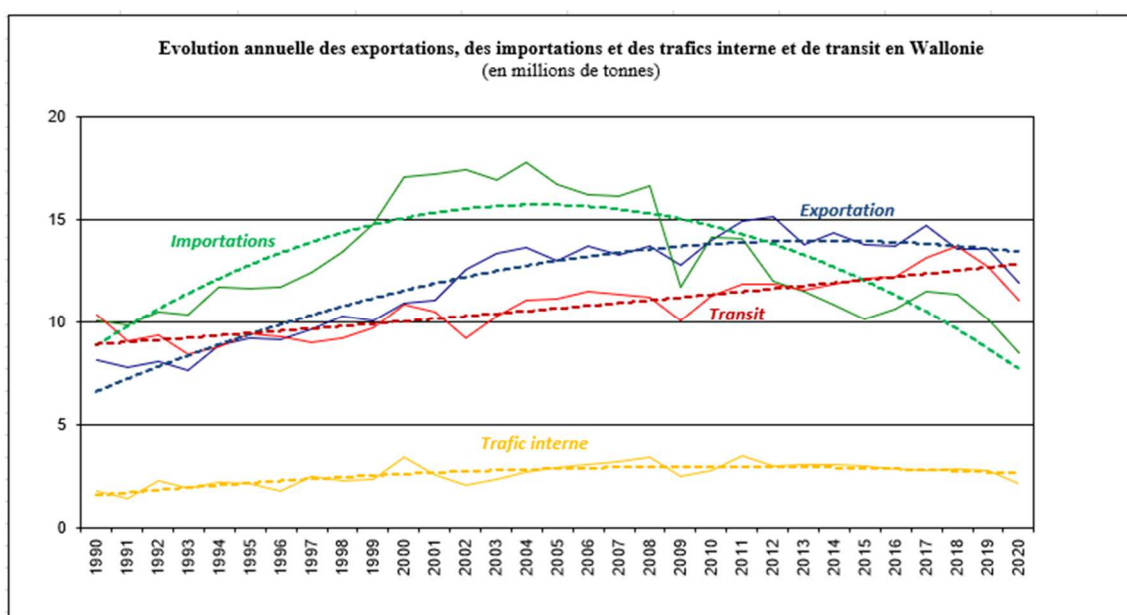
en construction : indice mensuel de la production industrielle en Wallonie (source : Direction générale Statistique - SPF Economie)

3. UNE MODIFICATION STRUCTURELLE DU TRAFIC TRES RAPIDE

Les exportations sont globalement stables à l'échelle de la dernière décennie, au contraire des importations qui se sont contractées de moitié. L'écart entre import et export est aujourd'hui conséquent et continue de grandir, confirmant le changement structurel rapide amorcé depuis une vingtaine d'années et qui est étroitement lié à la mutation du paysage industriel wallon.

Le trafic de transit continue de prendre de l'importance à un rythme soutenu même s'il est également impacté par les tendances actuelles. Il représente 1/3 de l'ensemble du trafic et témoigne de la position de plus en plus stratégique du réseau wallon au cœur de l'Europe.

Les flux internes à la Wallonie constituent un segment plus stable mais globalement peu important du trafic.

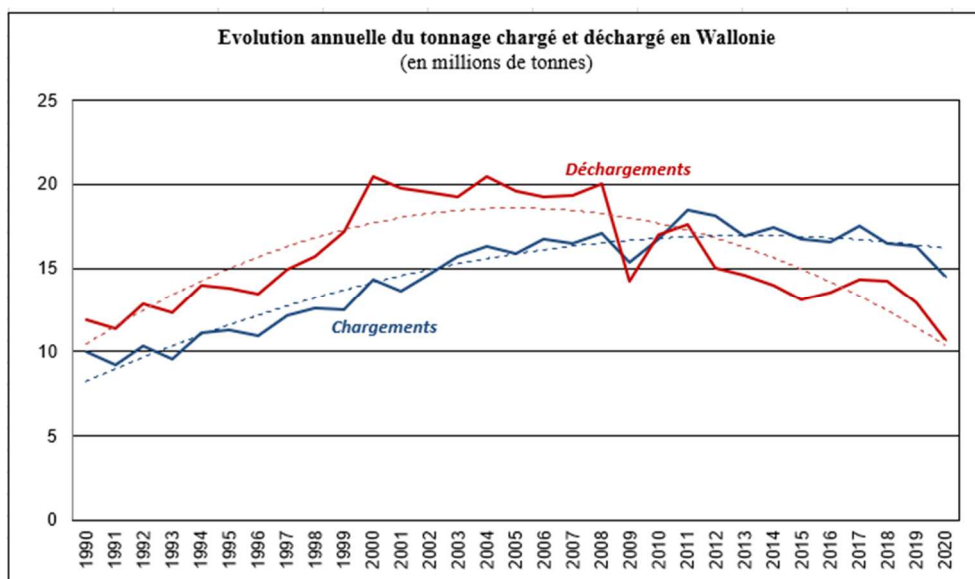


Durant l'année écoulée, c'est le trafic interne qui, proportionnellement et par rapport à 2019, a connu la baisse de trafic la plus importante (-21,9%). Les importations (-16,4%) sont significativement plus impactées que les exportations (-11,9%) et le transit (-12,7%).

(en tonnes)	Exportations	Importations	Transit	Trafic interne	Tonnage total	Trafic (en millions de t.km)
2017	14.7	11.5	13.1	2.8	42.1	1 710
2018	13.6	11.4	13.7	2.9	41.5	1 772
2019	13.6	10.1	12.7	2.8	39.1	1 685
2020	11.9	8.5	11.1	2.2	33.6	1 423

4. CHARGEMENTS ET DÉCHARGEMENTS : UN REFLET DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

La modification structurelle des trafics peut également être visualisée par la représentation des chargements/déchargements (qui ne sont rien d'autres que les importations/exportations majorées du trafic interne). L'érosion forte des déchargements, amorcée entre 2000 et 2010, est particulièrement visible.

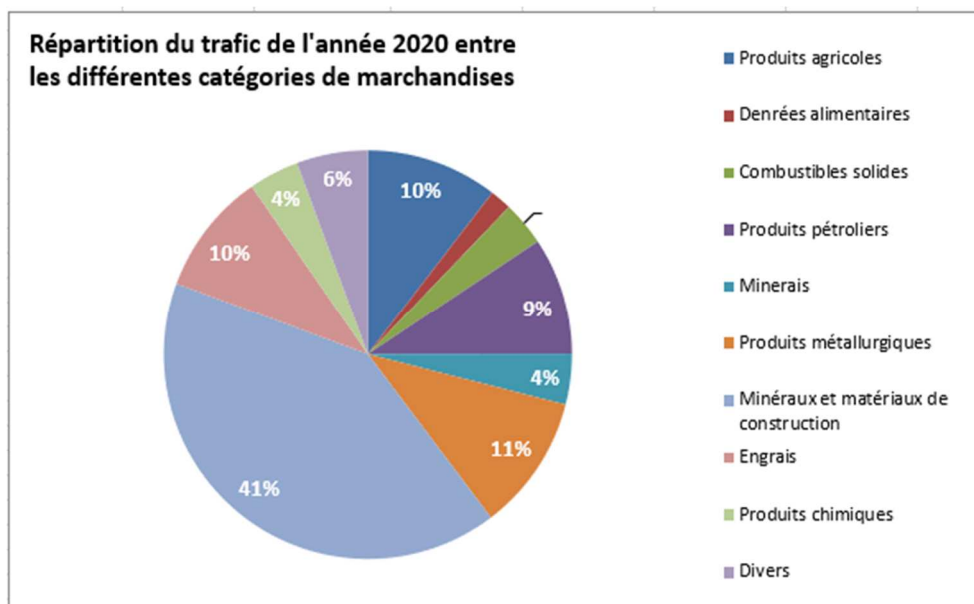


Question : La modification de la balance chargements/déchargements a-t-elle un effet sur les valeurs ajoutées portuaires ?

en construction : évolution de la valeur ajoutée du complexe portuaire liégeois depuis 2011 (source : Banque Nationale de Belgique)

5. TOUTES LES TONNES N'ONT PAS LE MÊME POIDS !

Même si la tendance générale depuis plusieurs années est à la diversification des marchandises transportées, celle-ci est très lente.



Malgré une baisse pour la troisième année consécutive (pour une perte cumulée de 4,0 Mt), les minéraux et matériaux de construction restent la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon avec un total de 13,7 Mt.

Faisant suite à une détérioration de la conjoncture économique dans de nombreux secteurs durant l'année 2019, la plupart des catégories ont également, et sans surprise, subi d'importantes pertes de trafic en 2020. C'est particulièrement le cas des denrées alimentaires (-31%), des combustibles solides (-28,2%) et des minerais (-17,2%), des produits pétroliers (-13,5%) et métallurgiques (-15,9%).

Les produits agricoles ont également connu, avec 3,5 Mt transportées en 2020, une perte très nette de trafic (-17,1%), mais il faut garder à l'esprit que les dernières années avaient été exceptionnelles.

Les engrais (-9,0%) et les produits chimiques (-7,5%) semblent, par contre, avoir mieux « encaissé » la crise actuelle.

Répartition par marchandises (en tonnes)	2017	2018	2019	2020	évol./moyenne	évol./2019
Minéraux et matériaux de construction	17 745 128	16 502 222	15 938 670	13 710 212	-18.0%	-3 018 461
Produits métallurgiques	4 644 812	4 905 273	4 525 944	3 806 446	-18.9%	-885 562
Produits agricoles	4 531 896	4 873 971	4 178 065	3 463 558	-23.5%	-1 064 419
Produits pétroliers	3 723 914	3 900 733	3 572 030	3 089 470	-17.2%	-642 756
Combustibles solides	1 892 513	1 916 702	1 574 849	1 130 343	-37.0%	-664 345
Engrais	3 410 735	3 417 823	3 580 373	3 259 087	-6.1%	-210 551
Minerais	1 974 452	1 642 287	1 591 552	1 318 363	-24.1%	-417 734
Denrées alimentaires	903 716	808 207	812 219	557 675	-33.7%	-283 708
Produits chimiques	1 572 567	1 608 065	1 443 376	1 335 399	-13.4%	-205 931
Divers	1 741 304	1 963 787	1 909 830	1 968 958	5.2%	97 318

Petite éclaircie dans la grisaille, mais elle est notable, la catégorie des divers est en augmentation (+3,1%) et atteint même un tonnage record avec 1,97 Mt.

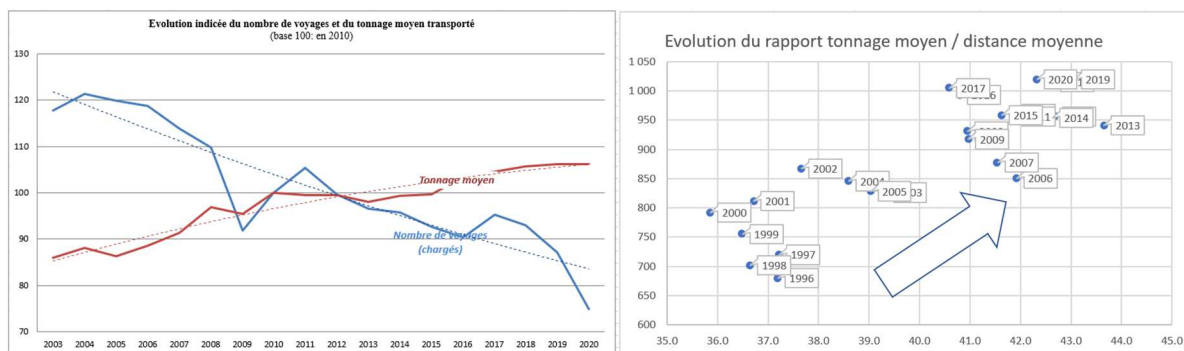
Au sein de cette catégorie, le nombre d'EVP (équivalent vingt pieds) transbordés de ou vers la voie d'eau depuis les 5 terminaux actifs en Wallonie s'élève à 151.252 EVP, pour 117.815 en 2019, soit une croissance de 28.3%. A noter que cette augmentation est exclusivement le fait des terminaux liégeois ; Ghlin et Garocentre ayant au contraire perdu du trafic.

en construction : indice de diversification des marchandises transportées (reconstruction d'une série chronologique)

6. GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS ET DE LA FLOTTE

Le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon est identique à l'année dernière avec 1.020 tonnes. Cela étant, il s'inscrit dans une tendance générale à la hausse (de près de 200 tonnes en 15 ans), signature significative de l'effet de modernisation du réseau.

Le nombre de voyages chargés en 2020 est de 32.977 (soit 5.368 de moins que l'année dernière), pour un total de 59.373 voyages (chargés et vides) et un taux de voyages chargés de 56% extrêmement stable dans le temps.



Question : L'augmentation de la distance moyenne parcourue sur le réseau peut-elle trouver une explication simple ?

7. GEOGRAPHIE DU RESEAU, AXES DE NAVIGATION ET POINTS DE PASSAGE

D'un point de vue géographique, que ce soit en tonnage ou en nombre de bateaux, tous les axes de navigation ont perdu de 15 à 20% de leur trafic en 2020.

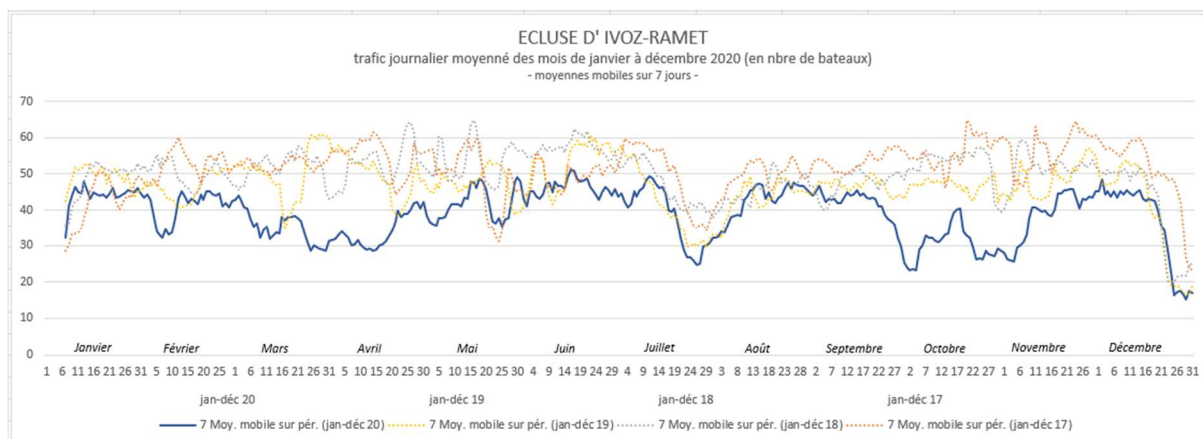
Il y a deux exceptions : sur le canal Charleroi-Bruxelles, où le trafic à Ronquières a augmenté de 15% (mais qui avait perdu plus de 20% l'année dernière), et sur la Lys où le trafic est globalement resté stable.

Tonnage transporté sur :	2017 (kT)	2018 (kT)	2019 (kT)	2020 (kT)	évol./moyenne	évol./2019
Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	18 823	18 144	17 004	13 721	-24%	-19%
Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	16 680	16 494	14 736	12 400	-22%	-16%
Canal de Lanaye	12 160	11 597	11 733	9 751	-18%	-17%
Meuse (à Ivoz-Ramet)	11 794	11 687	11 071	9 500	-18%	-14%
Meuse (aux Grands-Malades)	4 386	5 086	5 236	4 294	-12%	-18%
Sambre (à Salzinnes)	3 691	4 142	4 404	3 541	-13%	-20%
Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	1 987	1 821	1 415	1 632	-6%	15%
Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	2 435	2 577	2 364	1 863	-24%	-21%
Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	3 403	3 514	3 283	2 837	-17%	-14%
Haut-Escaut (à Kain)	7 610	8 164	7 768	6 760	-14%	-13%
Lys mitoyenne (à Comines)	5 104	4 520	4 583	4 498	-5%	-2%

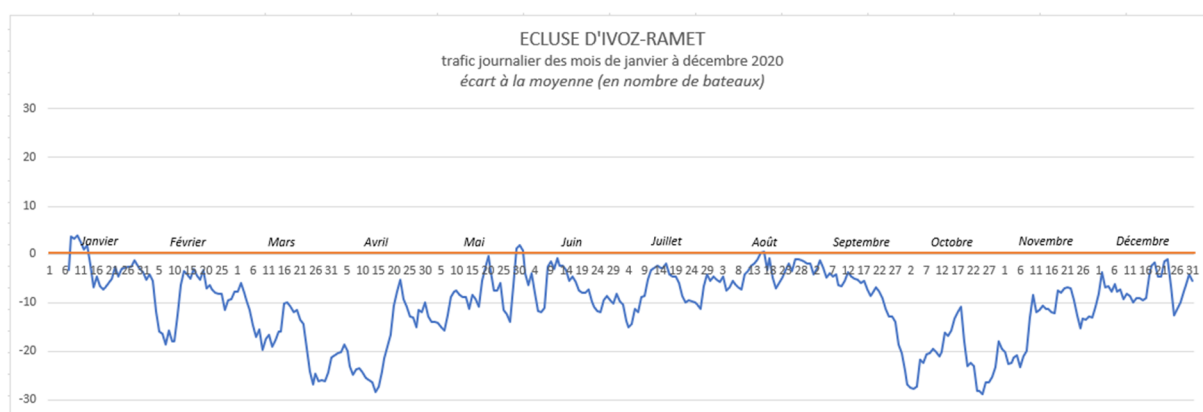
Nombre de bateaux marchands chargés passés sur :	2017	2018	2019	2020	évol./moyenne	évol./2019
Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	13 850	13 564	12 702	10 260	-23%	-19%
Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	12 105	11 793	10 661	9 214	-20%	-14%
Canal de Lanaye	9 151	8 771	8 639	7 347	-17%	-15%
Meuse (à Ivoz-Ramet)	9 862	9 888	9 230	7 615	-21%	-17%
Meuse (aux Grands-Malades)	4 685	5 394	5 379	4 282	-17%	-20%
Sambre (à Salzinnes)	3 998	4 476	4 543	3 499	-19%	-23%
Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	2 508	2 440	2 168	2 380	0%	10%
Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	3 259	3 657	3 350	2 740	-20%	-18%
Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	4 520	4 851	4 486	3 817	-17%	-15%
Haut-Escaut (à Kain)	10 075	10 272	9 557	7 642	-23%	-20%
Lys mitoyenne (à Comines)	7 909	7 042	6 909	6 586	-10%	-5%

ENCART MÉTHODOLOGIQUE :

Il est possible, en théorie pour chaque point de passage du réseau³, de comparer l'évolution du trafic journalier durant une année à celui des années précédentes (ici trois années).⁴



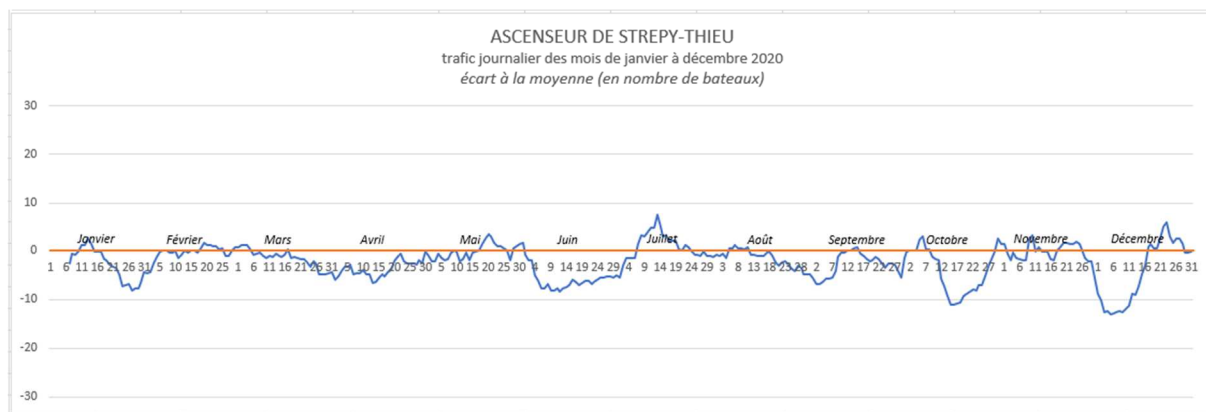
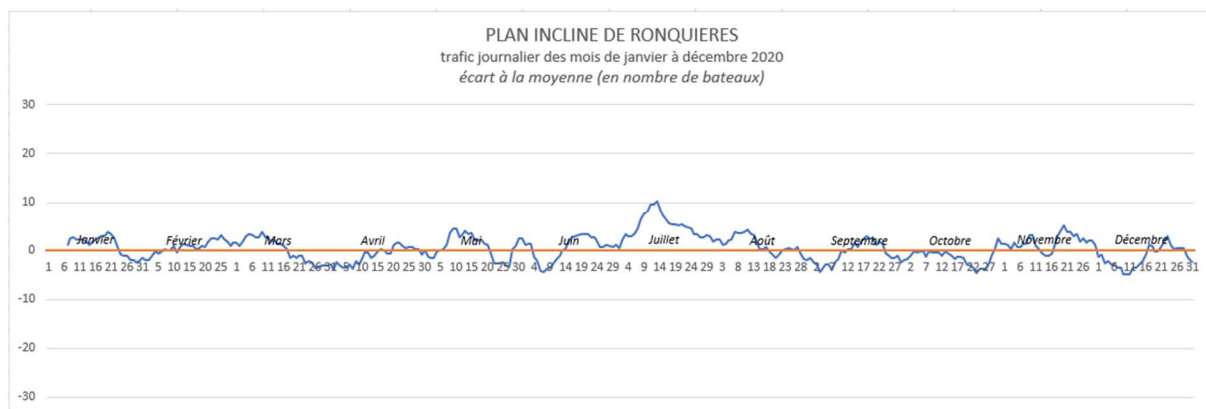
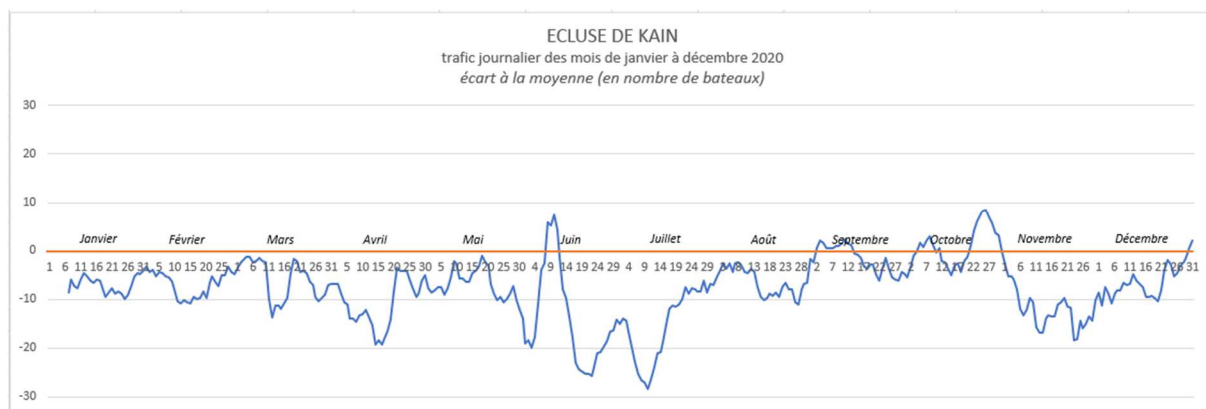
Par soustraction, on obtient un écart à la moyenne (calculée sur les années précédentes) qui permet de mettre en évidence toutes modifications dans l'intensité du trafic.



En conservant la même échelle, il est également possible de directement comparer les ouvrages entre eux. L'évolution des passages aux ouvrages, comme dans les exemples figurant à la page suivante, montre alors des différences significatives ou des similitudes fortes, traduisant ou non une variabilité géographique dans les effets.

³ la méthode n'est pas actuellement automatisée.

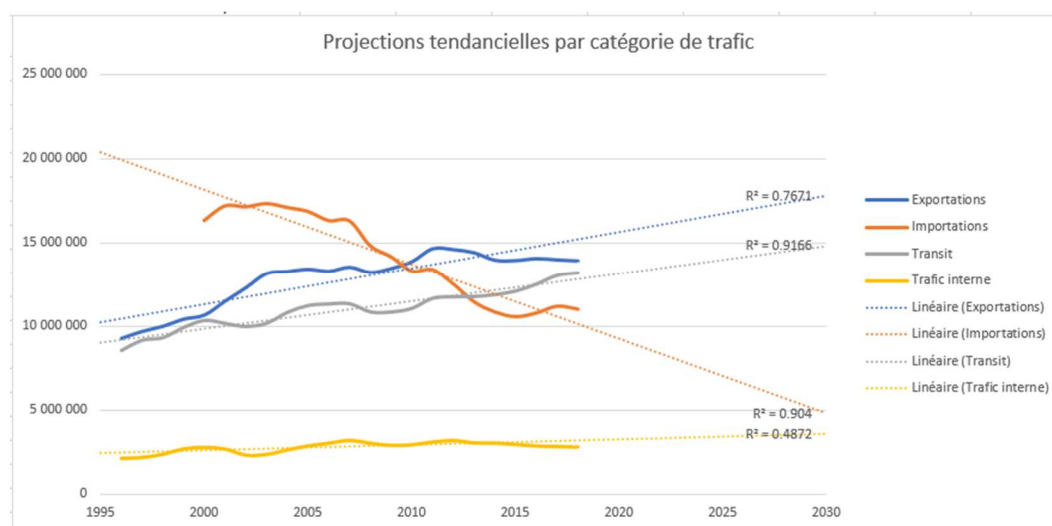
⁴ les chiffres utilisés sont des moyennes mobiles (sur 7 jours) de manière à gommer les interruptions ponctuelles et de week-end, tout en gardant un degré d'information inférieur à la semaine.



8. PERSPECTIVES POUR LES ANNÉES À VENIR

Compte tenu des séries statistiques disponibles, il est possible d'établir des perspectives tendancielle à court terme (soit un horizon de dix ans) d'évolution des trafics.

Un premier exercice est réalisé par catégorie de trafic, permettant de tenir compte des spécificités de sa structure. La projection tendancielle, à l'horizon 2030, est faite au départ de moyennes mobiles (sur 3 ans) et, pour tenir compte de l'inversion structurelle des importations, en négligeant pour celles-ci les années antérieures à 2000.

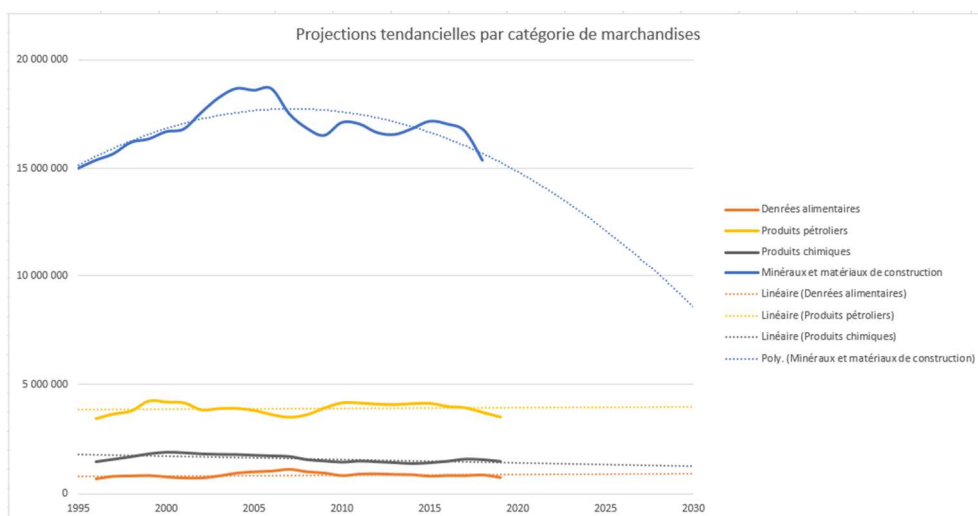
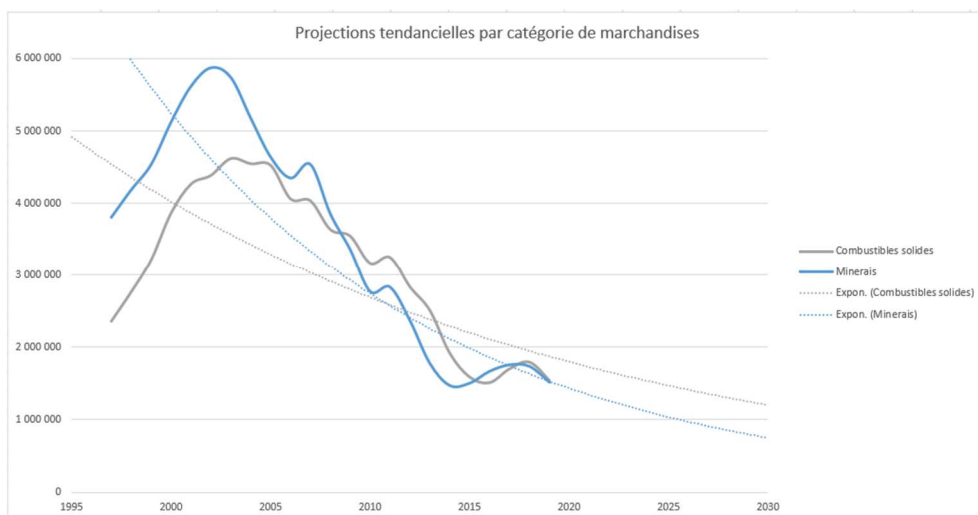
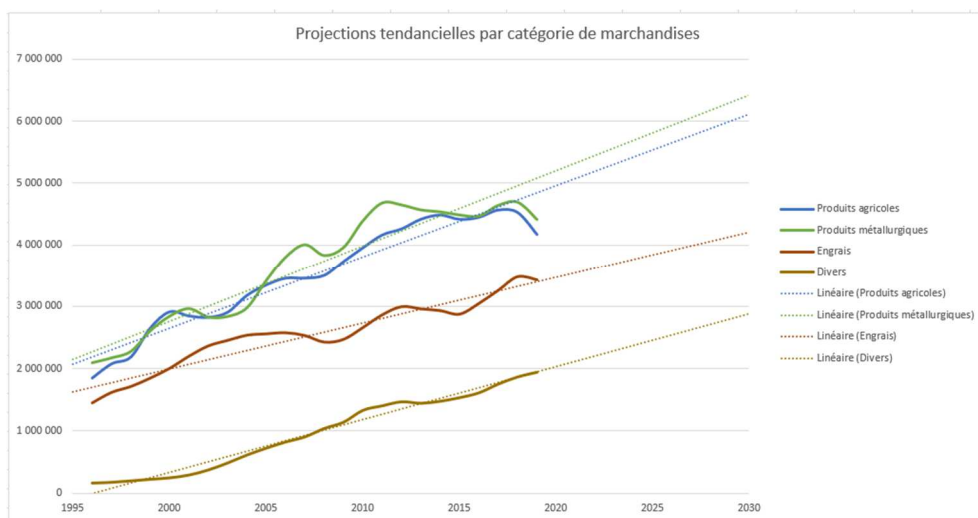


L'exercice est répété en prenant ou non en compte l'année 2020. Les résultats conduisent aux mêmes ordres de grandeur, à savoir un tonnage total entre 40 et 41 Mt.

Ce tonnage est probablement sous-évalué (de 2 à 3 Mt) en raison de la difficulté à appréhender l'évolution à venir des importations dont il est probable que la décroissance ralentisse à plus ou moins brève échéance.

(en tonnes)	2020	2030	croissance annuelle	croissance totale
Exportations	11 939 177	17 166 443	3.7%	43.8%
Importations	8 475 723	4 877 573	-5.4%	-42.5%
Transit	11 071 626	14 702 904	2.9%	32.8%
Trafic interne	2 151 681	3 388 941	4.6%	57.5%
Total	33 638 207	40 135 862	1.8%	19.3%
(en tonnes)	2019	2030	croissance annuelle	croissance totale
Exportations	13 551 140	17 808 790	2.5%	31.4%
Importations	10 141 188	4 772 021	-6.6%	-52.9%
Transit	12 680 764	14 837 908	1.4%	17.0%
Trafic interne	2 753 816	3 546 275	2.3%	28.8%
Total	39 126 908	40 964 994	0.4%	4.7%

Un second exercice peut être réalisé de manière semblable en considérant non plus la structure du trafic mais bien les différentes catégories de marchandises, celles-ci présentant des profils d'évolution fort dissemblables (comme illustré sur les figures ci-après).



Comme précédemment, les estimations sont réalisées en prenant ou non en compte l'année 2020. Les résultats conduisent à un ordre de grandeur un peu plus élevé, de l'ordre de 43 à 44 Mt.

(en tonnes)	2020	2030	croissance annuelle	croissance totale
Produits agricoles	3 463 558	6 038 299	5.7%	74.3%
Denrées alimentaires	557 675	878 586	4.7%	57.5%
Combustibles solides	1 130 343	760 970	-3.9%	-32.7%
Produits pétroliers	3 089 470	3 909 173	2.4%	26.5%
Minerais	1 318 363	-		
Produits métallurgiques	3 806 446	6 383 071	5.3%	67.7%
Minéraux et matériaux de construction	13 710 212	17 065 354	2.2%	24.5%
Engrais	3 259 087	4 157 771	2.5%	27.6%
Produits chimiques	1 335 399	1 194 429	-1.1%	-10.6%
Divers	1 968 958	2 918 326	4.0%	48.2%
Total	33 639 511	43 305 980	2.6%	28.7%
(en tonnes)	2019	2030	croissance annuelle	croissance totale
Produits agricoles	4 178 065	6 254 125	3.7%	49.7%
Denrées alimentaires	812 219	925 950	1.2%	14.0%
Combustibles solides	1 574 849	895 394	-5.0%	-43.1%
Produits pétroliers	3 572 030	4 043 587	1.1%	13.2%
Minerais	1 591 552	-		
Produits métallurgiques	4 525 944	6 601 831	3.5%	45.9%
Minéraux et matériaux de construction	15 938 670	17 618 400	0.9%	10.5%
Engrais	3 580 373	4 143 100	1.3%	15.7%
Produits chimiques	1 443 376	1 173 413	-1.9%	-18.7%
Divers	1 909 830	2 922 877	3.9%	53.0%
Total	39 126 908	44 578 677	1.2%	13.9%

Cela étant, l'évolution de certaines catégories de marchandises pose question. Par exemple, quel sera l'avenir des produits pétroliers compte tenu des ambitions régionales en matière d'économies d'énergie ? Peut-on raisonnablement tabler sur une croissance des produits carriers au regard des permis d'exploité actuellement délivrés ? Le trafic des produits métallurgiques, aujourd'hui essentiellement lié à la phase à froid, a-t-il un avenir à moyen terme ? L'explosion de la catégorie des divers, et des conteneurs qui la composent, va-t-elle se poursuivre dans un contexte où les post- et pré-acheminements routiers pourraient se compliquer ?

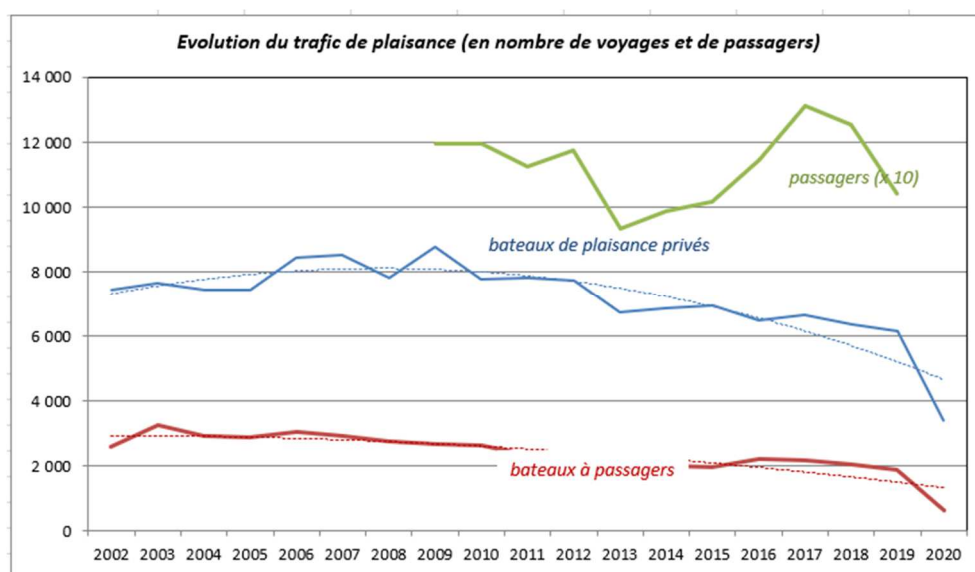
Si les deux types d'estimation proposés ici, basés sur la reproduction des tendances observées, doivent être nuancés, on peut toutefois raisonnablement imaginer qu'à un horizon de dix ans, le trafic global sur les voies navigables devrait être revenu à un niveau semblable à celui que nous avons connu au début des années 2010, c'est-à-dire fluctuant entre 42 et 44 Mt.

9. PLAISANCE ET CROISIÈRES

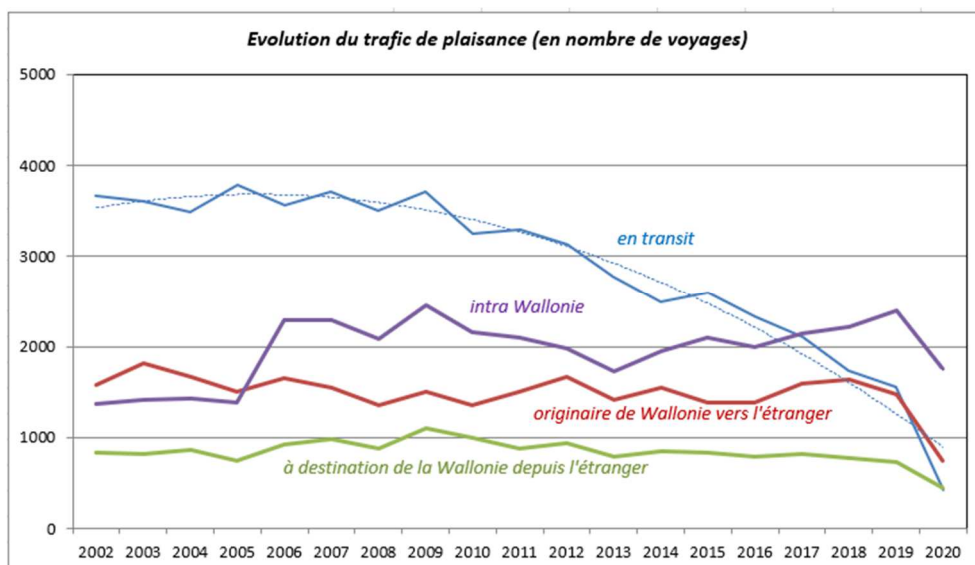
Au niveau du trafic de plaisance, l'année 2020 a connu un repli de près de 45% (passant de 6.147 voyages en 2019 à 3.380 cette année). Le trafic de navires à passagers a, pour sa part, été encore plus impacté avec une réduction de 65% (passant de 1.887 à 644 voyages).

Ces chiffres sont évidemment la résultante d'une saison extrêmement difficile en raison de la crise « COVID ». Cela étant, en examinant la série chronologique établie depuis le début des années 2000, plusieurs phénomènes de fond peuvent être mis en évidence :

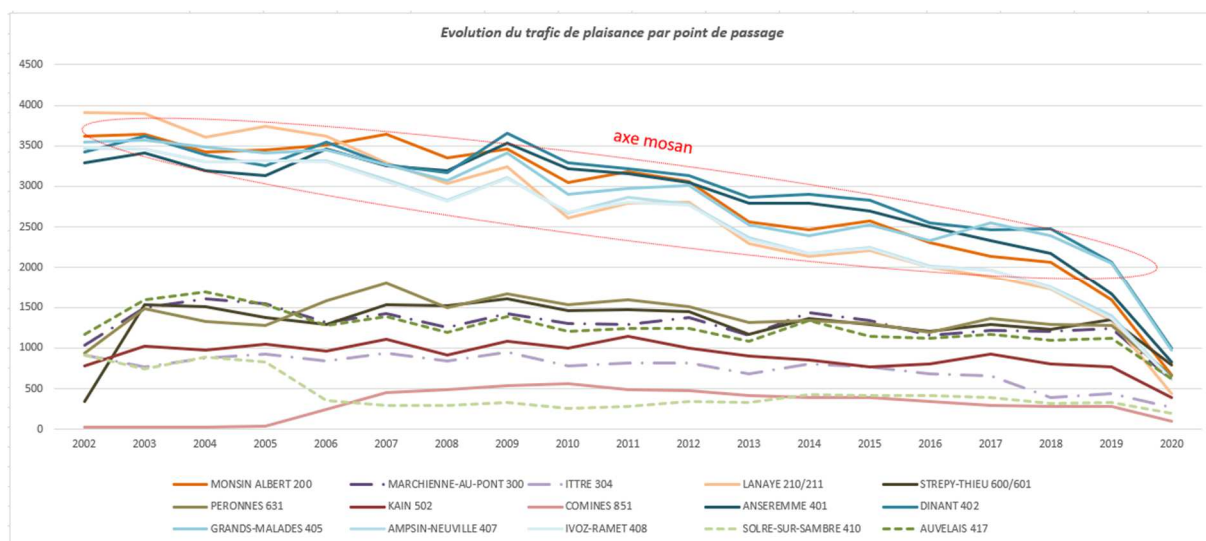
- la plaisance est de moins en moins attractive ; son trafic s'érode de manière régulière à une vitesse de 1,0 à 1,3% par an ;
- l'érosion du trafic de navires à passagers est légèrement plus faible ; celle du nombre de voyageurs est beaucoup plus fluctuante, tantôt à la hausse, tantôt à la baisse ;



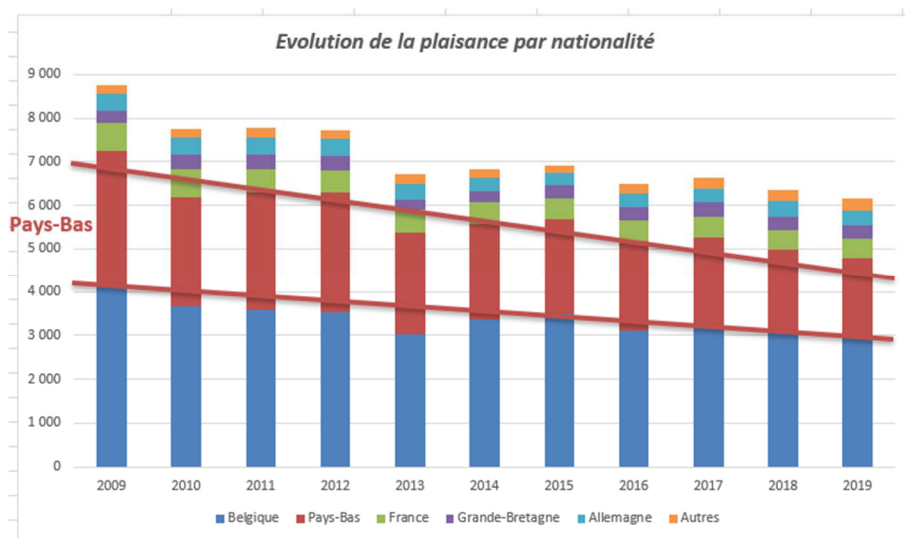
- concernant la plaisance, c'est le trafic transitant par la Wallonie qui est responsable de l'érosion. Les autres composantes sont globalement stables ;



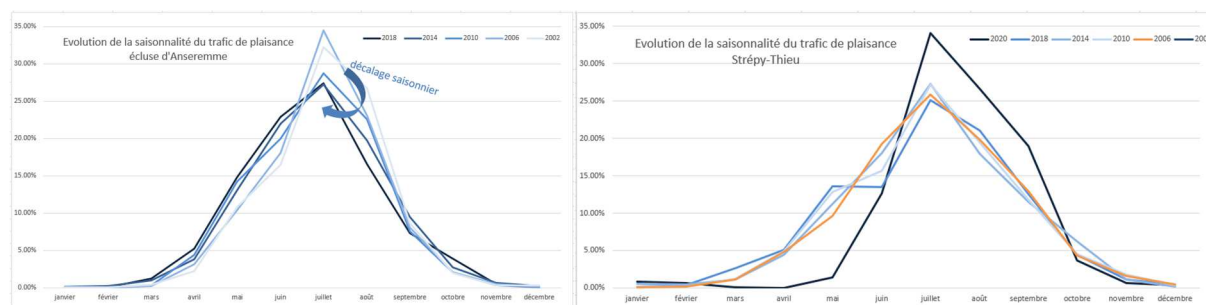
- géographiquement, c'est l'axe mosan (qui concentre évidemment le transit entre la France et les Pays-Bas) qui est le plus - voir le seul - impacté ;



- ce sont, sans surprise au regard des éléments précédents, les plaisanciers néerlandais qui ont « quitté » notre réseau ;



- la tendance est à un décalage de la saison qui commence et se termine plus tôt, mais qui globalement s'élargit en écrêtant les pointes. 2020 constitue à ce niveau une exception puisque la crise « COVID » a retardé l'ouverture de la saison et l'a donc, de facto, concentrée.



10. CHIFFRES CLÉS 2020

Indicateurs clés 2020		<i>par rapport à 2019</i>	<i>par rapport à la moyenne 2017-2019</i>	<i>depuis 2010</i>
tonnes	33 638 207	-14.0%	-17.8%	-20.4%
tonnes.kilomètres	1 423 498 111	-15.5%	-17.3%	-19.6%
nombre de voyages	59 373	-12.0%	-16.8%	-23.1%
dont chargés	33 244	-13.3%	-18.4%	-25.1%
taux de voyages chargés	55.5%	en légère diminution	en légère diminution	en légère diminution
tonnage moyen transporté	1 020	stable	en légère augmentation	en augmentation
balance chargements/déchargements	1.33	en augmentation	en augmentation	en forte augmentation
part du transit	32.9%	en légère augmentation	en augmentation	en forte augmentation
plaisance (nombre de voyages)*		6 147	-3.7%	-20.7%
croisières (nombres de voyages)*		1 887	-7.0%	-27.7%
* chiffres 2020 non représentatifs				