

NAVIGATION COMMERCIALE ET DE PLAISANCE EN WALLONIE

BILAN 2021 EN QUELQUES CHIFFRES & FIGURES

Les données utilisées dans cette synthèse et mentionnées ci-après proviennent des informations extraites des permis de circulation détenus 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

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.

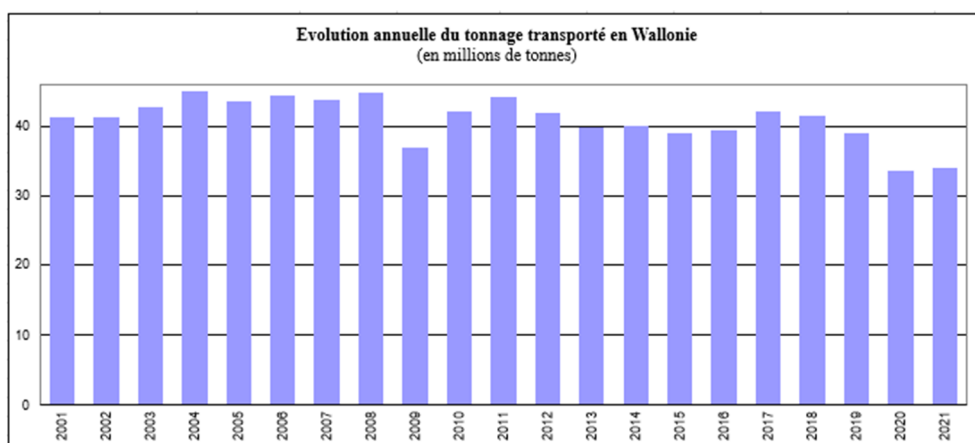
0. LIMINAIRE

Dans la suite, les comparaisons sont réalisées (i) par rapport à l'année précédente et/ou (ii) par rapport à une moyenne établie sur les trois dernières années (2018-2020).

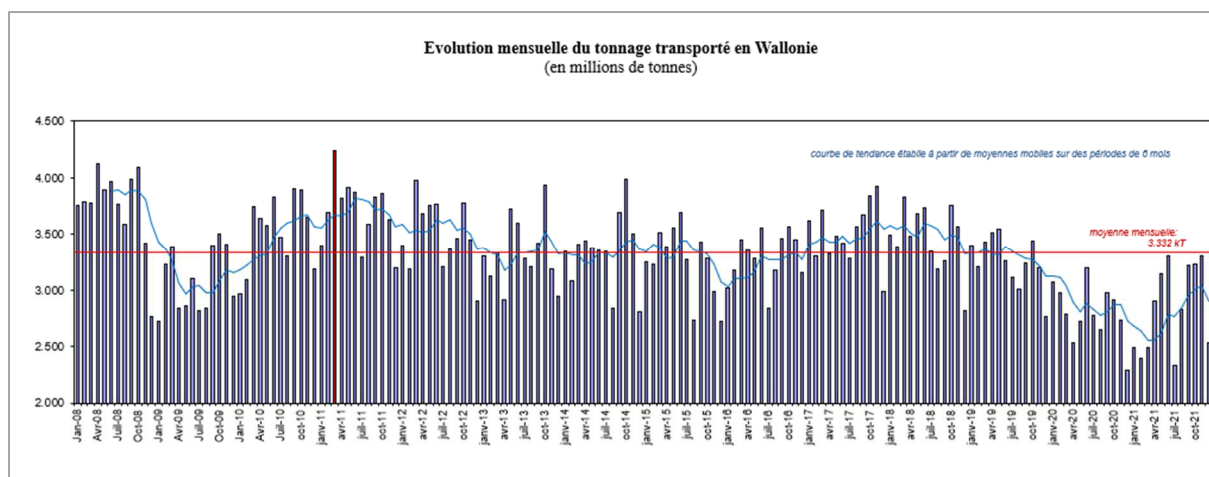
Les données concernent tous les mouvements des bateaux sur le réseau navigable wallon. Il s'agit donc d'une connaissance exhaustive de la problématique et non d'une estimation sur base d'un échantillon. Corollairement, les questions d'inférence statistique, d'intervalle de confiance et/ou de significativité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

1. UN TRAFIC MARCHAND GLOBALEMENT EN PERTE DE VITESSE

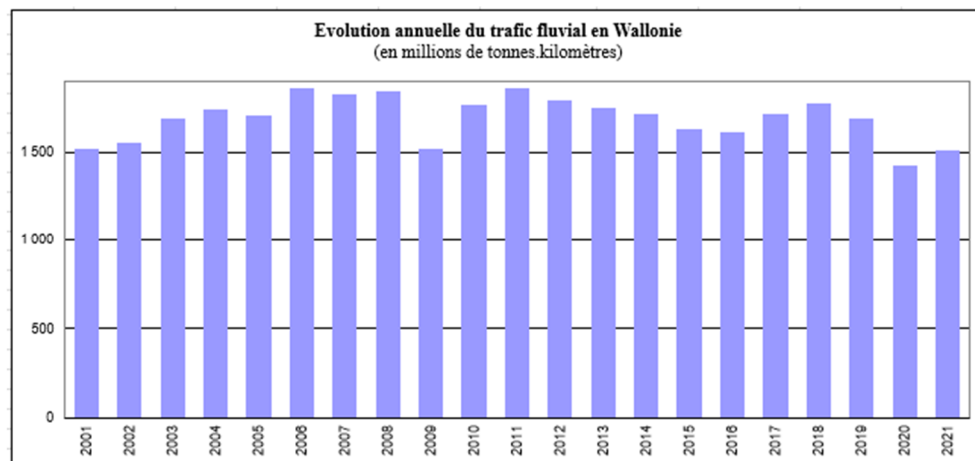
Le tonnage total transporté en 2021 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **34,17 Mt**, soit une augmentation de 1,6% par rapport à l'année précédente (mais un repli de -10,3% par rapport à la moyenne des trois dernières années).



A la lente érosion du trafic se sont superposés des effets « COVID » et « inondation » (en juillet 2021) qui expliquent les tonnages globaux particulièrement faibles enregistrés ces deux dernières années. Cela étant, les évolutions mensuelles récentes sont plus favorables, avec un trafic se rapprochant progressivement de valeurs plus conformes à l'évolution tendancielle de long terme.



Exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2021 s'élève à 1.505 millions de tkm (pour 1.423 millions en 2020), soit une hausse de 5,7% (mais une baisse de -7,5% par rapport à la moyenne des trois dernières années). L'évolution est évidemment parallèle (bien que légèrement moins défavorable) à celle exprimée en tonnes, les distances moyennes de transport n'évoluant que très lentement et très légèrement à la hausse ces dernières années.

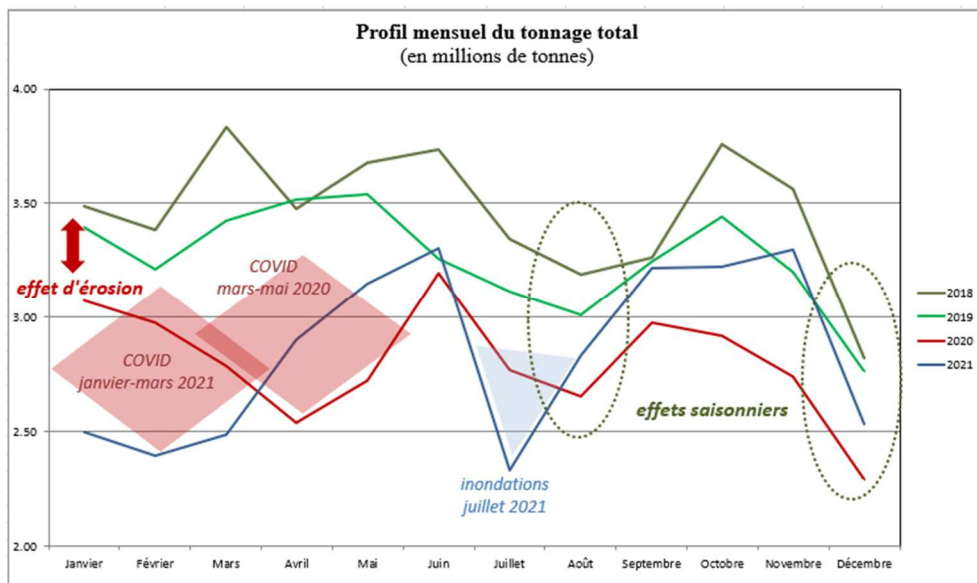


2. UN EFFET « COVID 19 » ENCORE TRES MARQUE AUQUEL EST VENU S'AJOUTER L'IMPACT DES INONDATIONS

La décomposition mensuelle du trafic global pour l'année 2021 permet d'identifier un effet « COVID » important durant le premier trimestre. Dans son intensité, il a été comparable à celui enregistré au printemps 2020 lors de la première période de confinement. Le retour à une situation normalisée s'est clairement amorcé à partir du mois d'avril. Malheureusement, les inondations de juillet ont lourdement impacté cette dynamique et les tonnages transportés.

(en tonnes)	2018	2019	2020	2021	évol./moyenne	évol./2020
Janvier	3 489 494	3 395 225	3 075 414	2 495 546	-25%	-19%
Février	3 384 548	3 209 557	2 977 542	2 394 998	-25%	-20%
Mars	3 832 234	3 427 147	2 783 176	2 487 838	-26%	-11%
Avril	3 478 513	3 516 822	2 535 671	2 902 370	-9%	14%
Mai	3 678 137	3 541 701	2 720 308	3 146 977	-5%	16%
Juin	3 738 385	3 260 503	3 195 824	3 306 102	-3%	3%
Juillet	3 346 256	3 116 680	2 771 301	2 331 967	-24%	-16%
Août	3 187 488	3 011 290	2 653 284	2 834 195	-4%	7%
Septembre	3 262 913	3 243 909	2 978 475	3 216 961	2%	8%
Octobre	3 758 416	3 443 686	2 915 750	3 224 652	-4%	11%
Novembre	3 563 385	3 199 414	2 737 925	3 298 794	4%	20%
Décembre	2 819 301	2 760 974	2 293 537	2 533 277	-3%	10%
Total	41 539 070	39 126 908	33 638 207	34 173 677	-10%	2%

L'impact des inondations sur le trafic à l'échelle du réseau a été, en tenant compte des évolutions les plus récentes, de l'ordre de 800.000 à 1 millions de tonnes. Celui de la crise « COVID » est plus difficile à estimer ; il avoisine vraisemblablement les 2 à 3 millions de tonnes sur la seule année 2021.

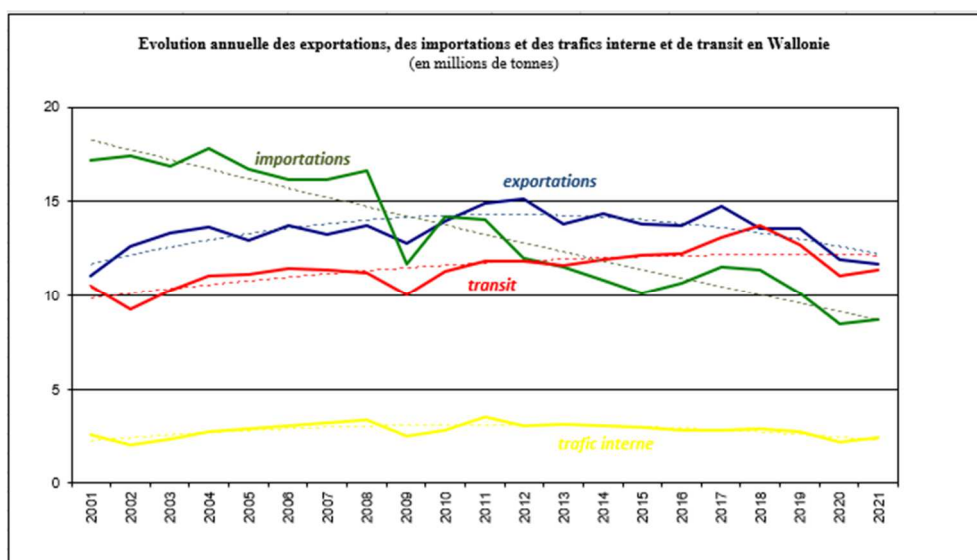


3. UNE MODIFICATION STRUCTURELLE DU TRAFIC TRES RAPIDE AVEC UN EFFET SUR L'ORIENTATION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Alors que les exportations étaient globalement stables à l'échelle de la dernière décennie, elles sont marquées depuis 2018 par un léger repli. Les importations se sont contractées de moitié durant la même période, confirmant le changement structurel rapide amorcé depuis une vingtaine d'années et qui est étroitement lié à la mutation du paysage industriel wallon.

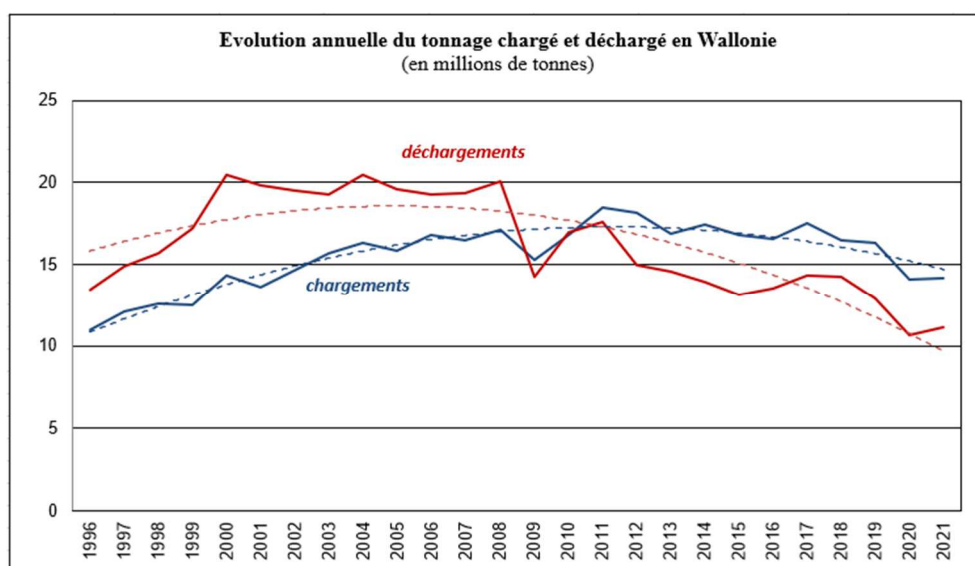
Le trafic de transit continue de prendre de l'importance à un rythme soutenu même s'il a été également impacté par les événements récents. Il représente 1/3 de l'ensemble du trafic et témoigne de la position de plus en plus stratégique du réseau wallon au cœur de l'Europe.

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



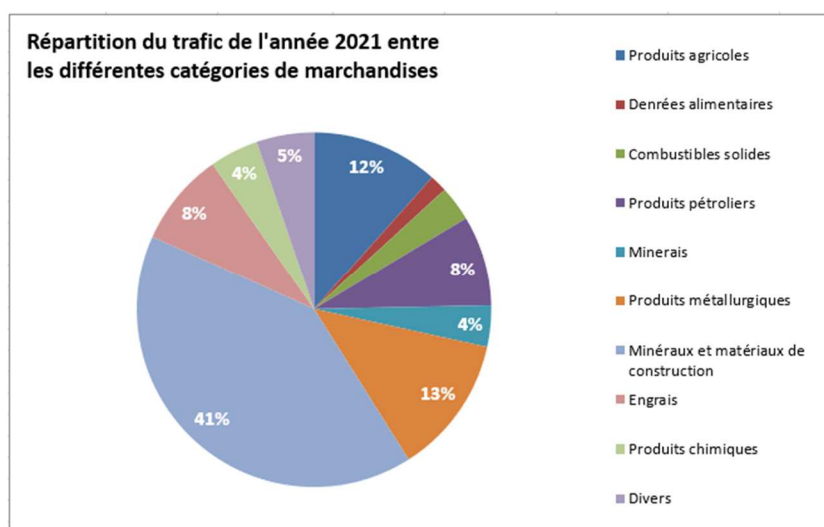
Durant l'année écoulée, c'est le trafic interne qui, proportionnellement et par rapport à 2020, a connu le rebond de trafic le plus importante (+12,3%). Bien que plus modeste, la hausse des importations (+2,5%) et du transit (+2,6%) a également été perceptible, contrairement aux exportations (-1,9%) qui ont continué à se tasser.

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 est particulièrement visible.



4. 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.



Après trois années consécutives de baisse (pour une perte cumulée de 4,0 Mt), le trafic des minéraux et matériaux de construction s'est stabilisé à 13,9 Mt. Ceux-ci restent, et de très loin, la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon.

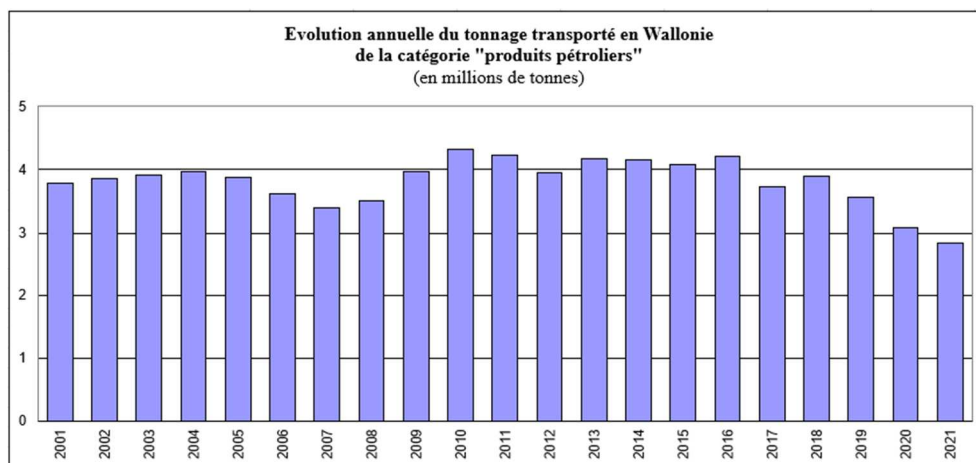
Les produits agricoles (+14,4%), les produits métallurgiques (+13,1%) et les produits chimiques (+14,8%) ont connu des rebonds très significatifs, compensant parfois largement les pertes enregistrées en 2020.

Répartition par marchandises (en tonnes)	2018	2019	2020	2021	évol./moyenne	évol./2020	évol./2020
Minéraux et matériaux de construction	16 502 222	15 938 670	13 710 212	13 909 714	-9.58%	-1 473 987	1.46%
Produits agricoles	4 873 971	4 178 065	3 463 558	3 963 377	-5.00%	-208 488	14.43%
Produits métallurgiques	4 905 273	4 525 944	3 806 446	4 304 281	-2.45%	-108 273	13.08%
Produits chimiques	1 608 065	1 443 376	1 335 399	1 522 839	4.14%	60 559	14.04%
Denrées alimentaires	808 207	812 219	557 675	539 478	-25.70%	-186 526	-3.26%
Divers	1 963 787	1 909 830	1 968 958	1 789 709	-8.10%	-157 816	-9.10%
Engrais	3 417 823	3 580 373	3 259 087	2 930 818	-14.28%	-488 276	-10.07%
Combustibles solides	1 916 702	1 574 849	1 130 343	1 099 972	-28.60%	-440 659	-2.69%
Minerais	1 642 287	1 591 552	1 318 363	1 280 930	-15.58%	-236 471	-2.84%
Produits pétroliers	3 900 733	3 572 030	3 089 470	2 832 559	-19.55%	-688 183	-8.32%
TOTAL	41 539 070	39 126 908	33 639 511	34 173 677	-10.31%	-3 928 153	1.59%

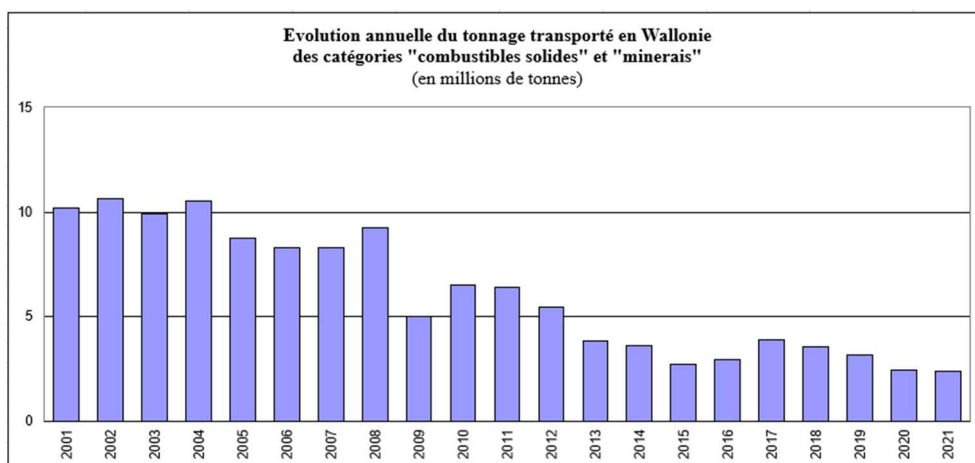
Toutes les autres catégories de trafic sont en repli par rapport à 2020. C'est particulièrement vrai pour les engrais (-10,1%) et les divers (-9,1%), deux catégories qui avaient pourtant mieux « encaissé » la première partie de la crise « COVID » et pour lesquelles l'explication est conjoncturelle.

Au sein de la catégorie des divers, 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 143.798 EVP, pour 151.252 en 2020, soit une baisse de 4.9%. Cette année mitigée ne doit pas masquer le fait que ce trafic conteneurisé est extrêmement dynamique et a connu une croissance spectaculaire ces dernières années.

Les produits pétroliers (-8,3%) connaissent un repli significatif. Rien de très surprenant dans ce cas puisque l'érosion de cette catégorie est un phénomène nettement perceptible depuis 2017 qu'on peut d'ailleurs, en lien avec la stratégie énergétique, qualifier de structurel.



Cette érosion fait inmanquablement penser à celle des combustibles solides et des minerais, signature sans équivoque de la disparition de la sidérurgie à chaud liégeoise.

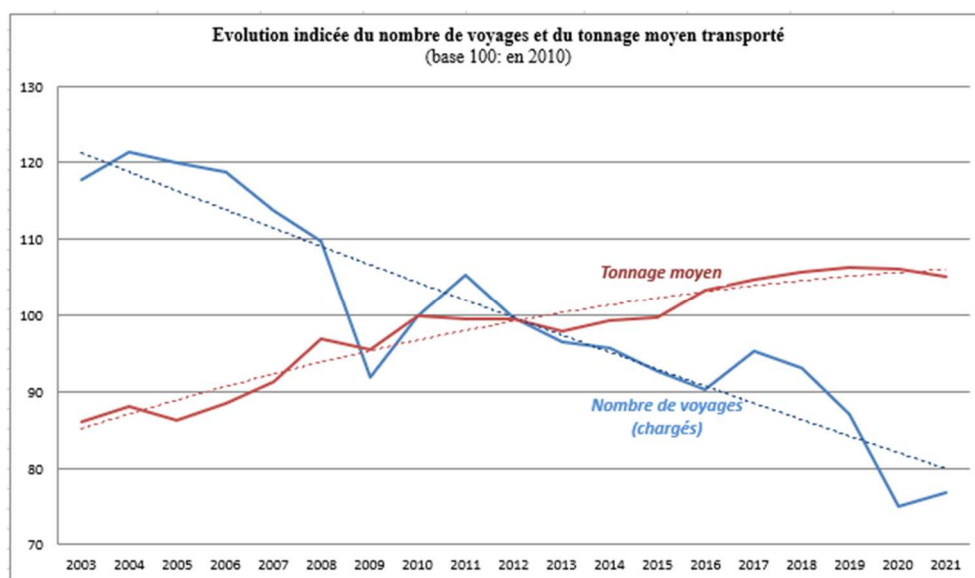


Au début des années 2000, ces trois catégories de marchandises représentaient 35% du trafic total et avoisinaient les 15 millions de tonnes transportées annuellement. En 2010, leur tonnage cumulé était encore de plus de 10 millions de tonnes (pour 26% du trafic). Il est à peine de 5 millions de tonnes (et 15% du trafic) aujourd'hui.

5. GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS ET DE LA FLOTTE

Le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon légèrement inférieur (-10 tonnes) à l'année dernière avec 1.010 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 33.820 (soit 843 de plus que l'année dernière), pour un total de 59.378 voyages (chargés et vides) et un taux de voyages chargés de 57% extrêmement stable dans le temps.



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

D'un point de vue géographique, la situation est très contrastée d'un axe de navigation à l'autre :

- le trafic sur le canal Albert et le canal de Lanaye a chuté de 15 à 20% par rapport à la moyenne enregistrée sur les trois dernières années. Il n'y a pas de « redressement » significatif en 2021 ;
- au contraire, le trafic sur l'ensemble de la dorsale wallonne a connu un net rebond cette année ;
- le trafic sur le canal Charleroi-Bruxelles est à nouveau, comme en 2019, à un niveau historiquement bas ;
- l'axe Escaut-Lys, malgré un léger tassement, reste globalement très dynamique.

Tonnage transporté sur :	2018 (kT)	2019 (kT)	2020 (kT)	2021 (kT)	évol./moyenne	évol./2020
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	18 144	17 004	13 721	13 616	-16.4%	-0.8%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	16 494	14 736	12 400	11 334	-22.1%	-8.6%
Le Canal de Lanaye	11 597	11 733	9 751	9 308	-15.6%	-4.5%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	11 687	11 071	9 500	10 184	-5.3%	7.2%
La Meuse (aux Grands-Malades)	5 086	5 236	4 294	4 623	-5.1%	7.7%
La Sambre (à Salzinnes)	4 142	4 404	3 541	3 981	-1.2%	12.4%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	1 821	1 415	1 632	1 410	-13.1%	-13.6%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	2 577	2 364	1 863	2 110	-7.0%	13.3%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	3 514	3 283	2 837	2 951	-8.1%	4.0%
Le Haut-Escaut (à Kain)	8 164	7 768	6 760	7 190	-4.9%	6.4%
La Lys mitoyenne (à Comines)	4 520	4 583	4 498	5 175	14.1%	15.1%

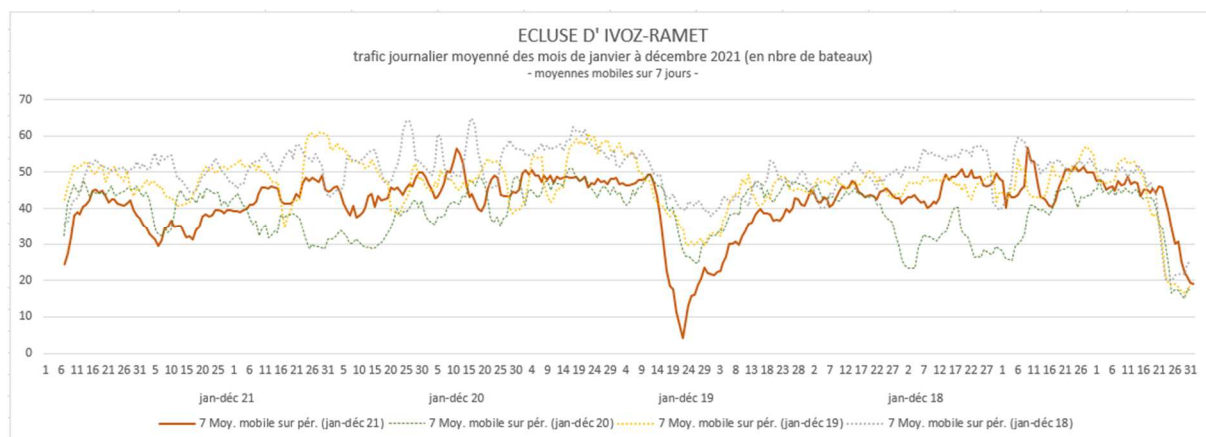
Nombre de bateaux marchands chargés passés sur :	2018 (kT)	2019 (kT)	2020 (kT)	2021 (kT)	évol./moyenne	évol./2020
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	13 564	12 702	10 260	10 366	-14.9%	1.0%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	11 793	10 661	9 214	8 765	-17.0%	-4.9%
Le Canal de Lanaye	8 771	8 639	7 347	7 004	-15.1%	-4.7%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	9 888	9 230	7 615	8 219	-7.8%	7.9%
La Meuse (aux Grands-Malades)	5 394	5 379	4 282	4 624	-7.9%	8.0%
La Sambre (à Salzinnes)	4 476	4 543	3 499	4 003	-4.1%	14.4%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	2 440	2 168	2 380	2 001	-14.1%	-15.9%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	3 657	3 350	2 740	3 017	-7.1%	10.1%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	4 851	4 486	3 817	3 983	-9.2%	4.3%
Le Haut-Escaut (à Kain)	10 272	9 557	7 642	8 003	-12.6%	4.7%
La Lys mitoyenne (à Comines)	7 042	6 909	6 586	7 371	7.7%	11.9%

Il est également possible, en théorie pour chaque point de passage du réseau², de comparer l'évolution du trafic journalier durant une année à celui des années précédentes (ici trois années).³

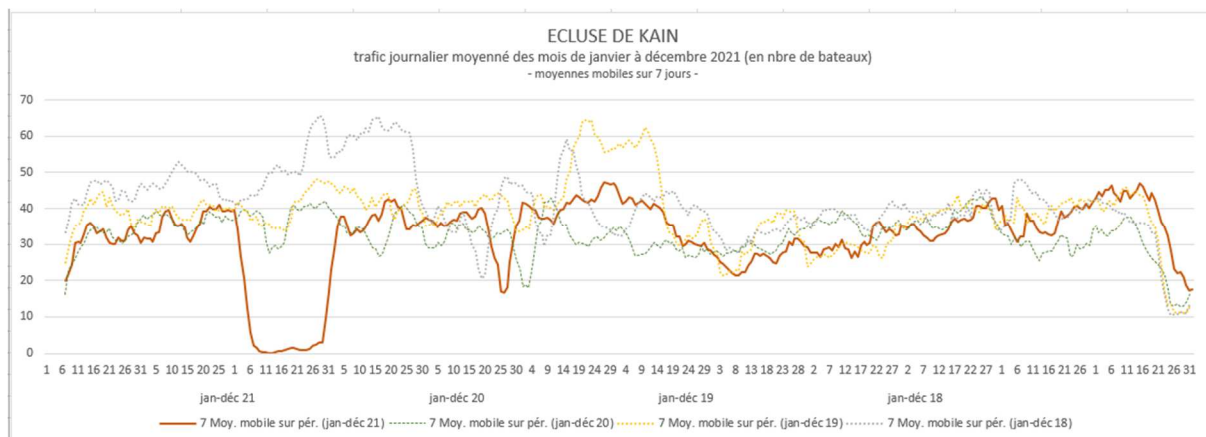
² la méthode n'est pas actuellement automatisée.

³ 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.

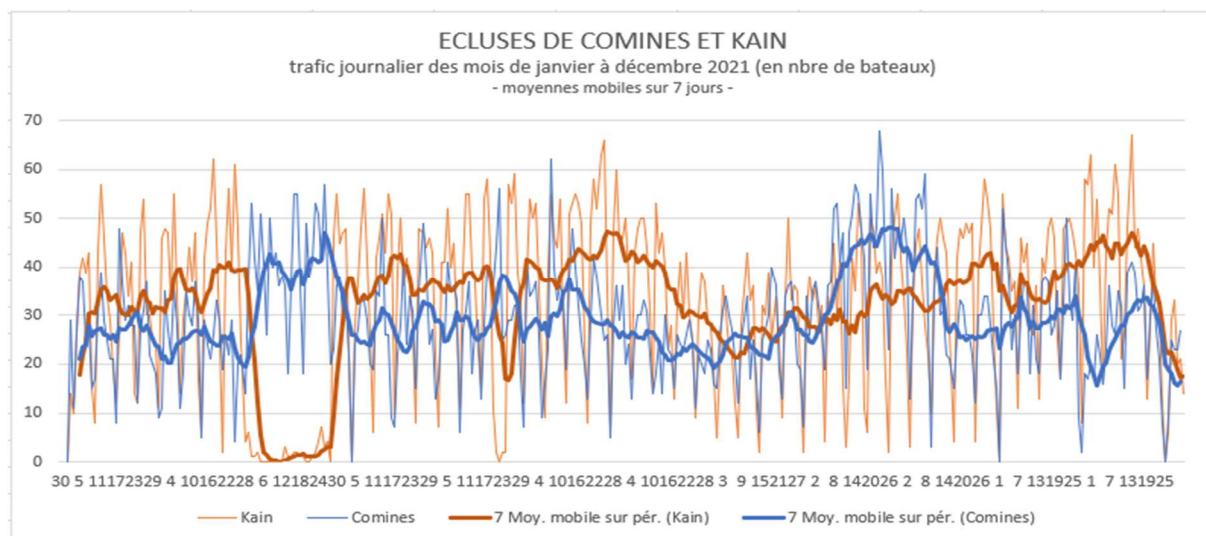
L'évolution journalière à Ivoz-Ramet montre bien l'impact des inondations du mois de juillet sur le trafic.



De la même manière, l'impact sur le trafic à Kain de l'interruption de la navigation sur l'Escaut en mars peut être mis en évidence.



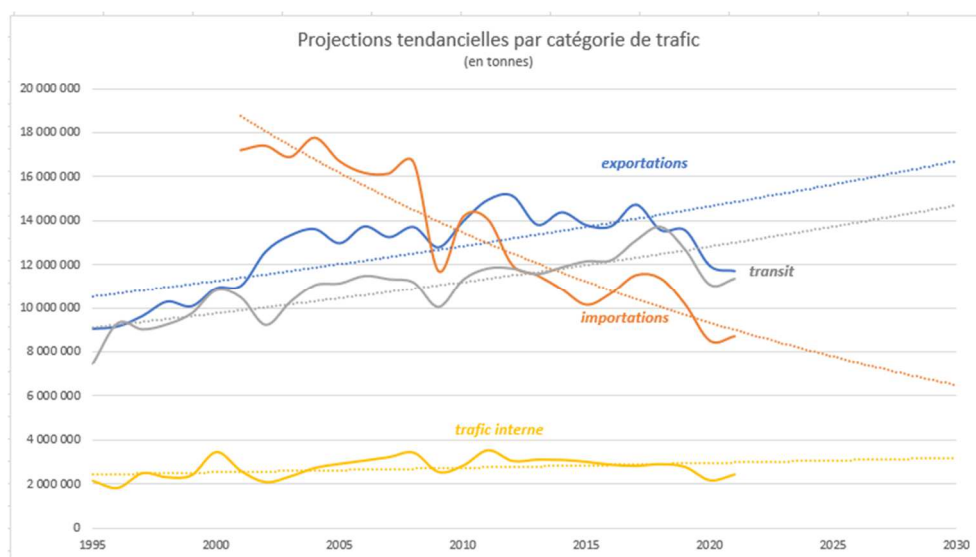
Il est également intéressant de voir que cette fermeture a provoqué un report de trafic manifeste sur la Lys, démontrant s'il en était encore besoin la complémentarité à tout le moins partielle des deux axes de navigation.



7. 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 d'une dizaine d'années) 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.



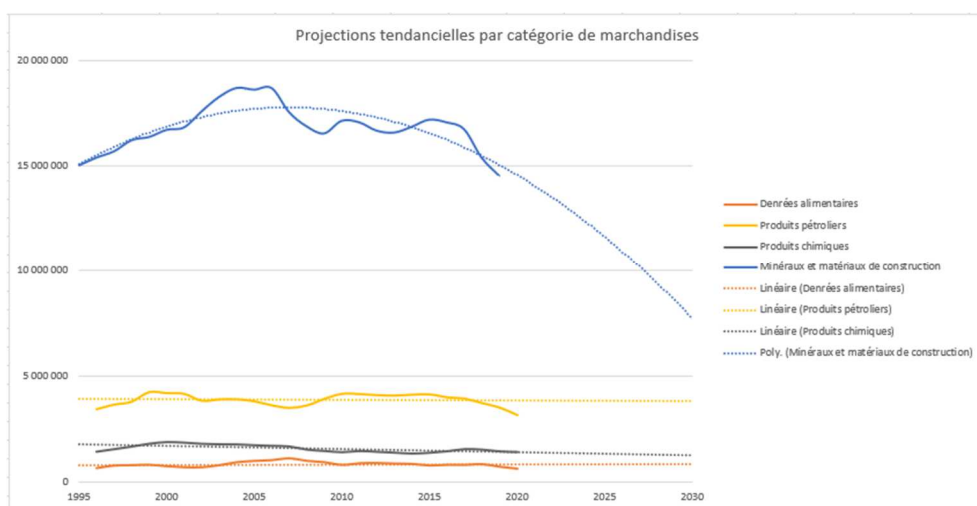
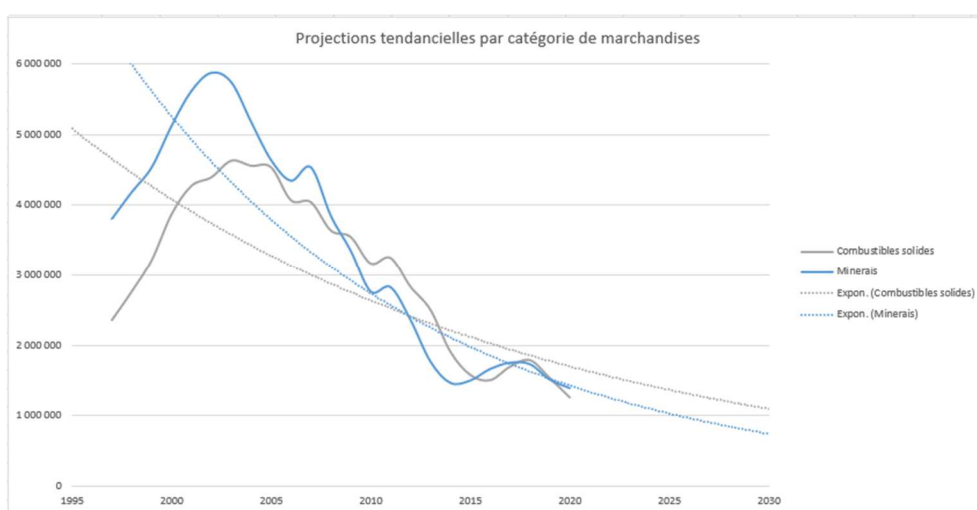
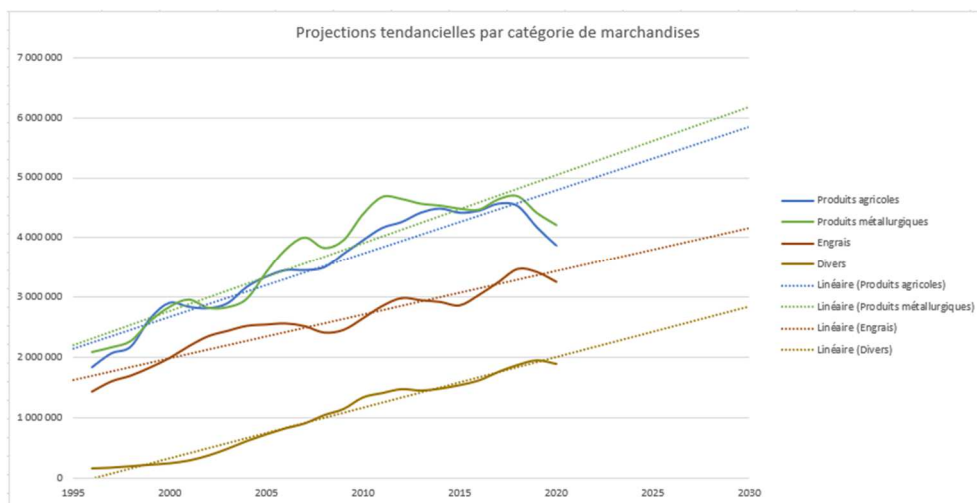
L'exercice est répété en prenant ou non en compte les années 2020-2021. Les résultats conduisent aux mêmes ordres de grandeur, à savoir un tonnage total se situant en 2030 entre 39 et 41 Mt.

Ce tonnage doit être considéré avec précaution en raison de la difficulté à appréhender la rapidité de la décroissance des importations, notamment liée aux produits pétroliers (voir point 5).

(en tonnes)	2019	2020	2021	2025	2030
exportations	13 551 140	11 939 177	11 713 401	15 644 812	16 475 918
importations	10 141 188	8 475 723	8 685 948	7 040 116	4 816 892
transit	12 680 764	11 071 626	11 357 222	13 621 573	14 367 239
trafic interne	2 753 816	2 151 681	2 417 106	3 121 090	3 223 574
TOTAL	39 126 908	33 638 207	34 173 677	39 427 591	38 883 623

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).

Les résultats conduisent dans ce cas à une estimation un peu plus élevée que sur base de la structure du trafic, de l'ordre de 41 Mt.



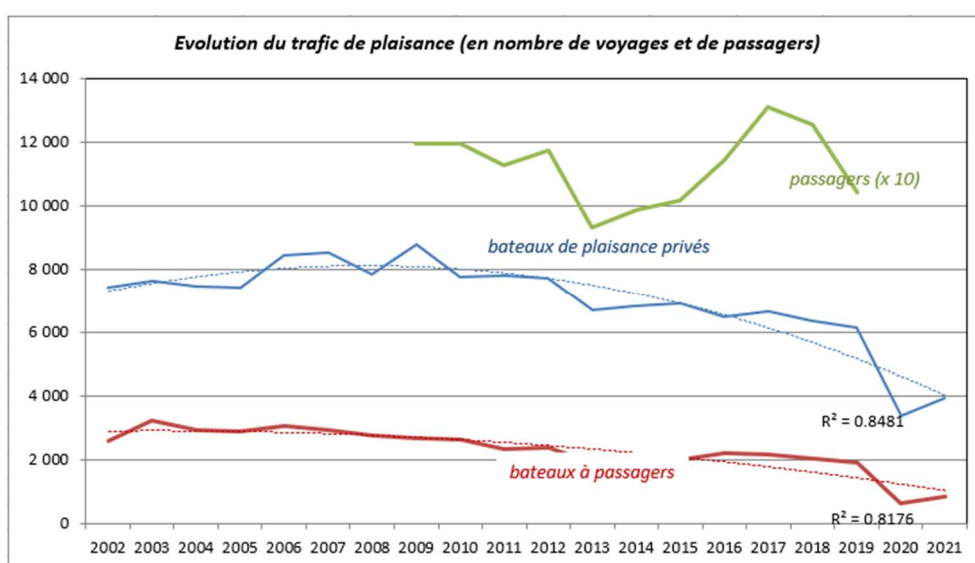
Si les deux types d'estimation proposés, basés sur la reproduction des tendances observées, doivent être envisagés avec prudence, on peut toutefois raisonnablement imaginer qu'à l'horizon 2030, le trafic global sur les voies navigables devrait être revenu à un niveau semblable à celui que nous avons connu durant la décennie écoulée, c'est-à-dire fluctuant autour des 40 Mt.

8. PLAISANCE ET CROISIÈRES

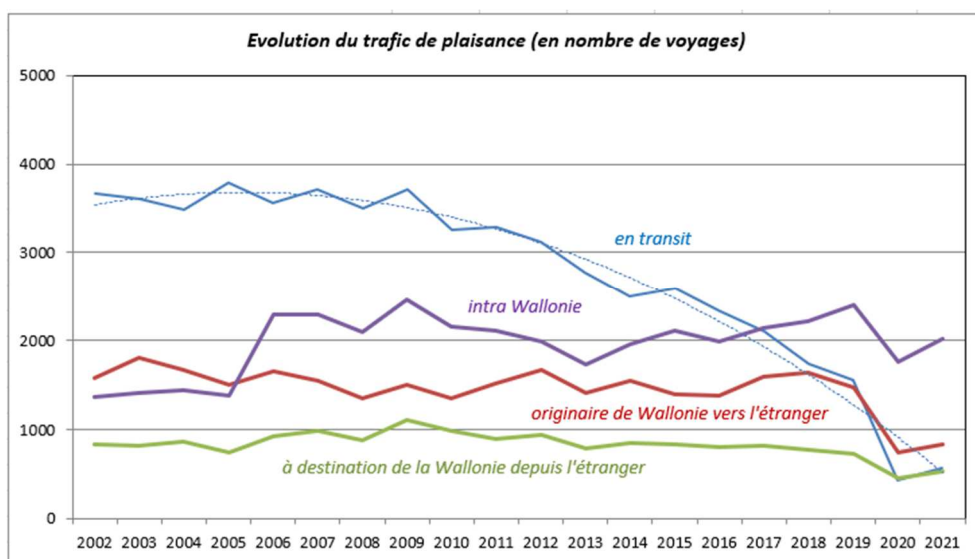
Au niveau du trafic de plaisance, l'année 2021 a été marquée par une hausse de 16% (passant de 3.380 voyages en 2020 à 3.935 cette année). Le trafic de navires à passagers, plus lourdement impacté l'année dernière, s'est redressé de 29% (passant de 644 à 832 voyages). Ces chiffres, qui s'inscrivent dans le prolongement d'une saison 2020 extrêmement difficile pour le secteur, restent néanmoins très bas.

En plus de cet épiphénomène, la série chronologique établie depuis le début des années 2000 permet d'identifier plusieurs tendances de fond :

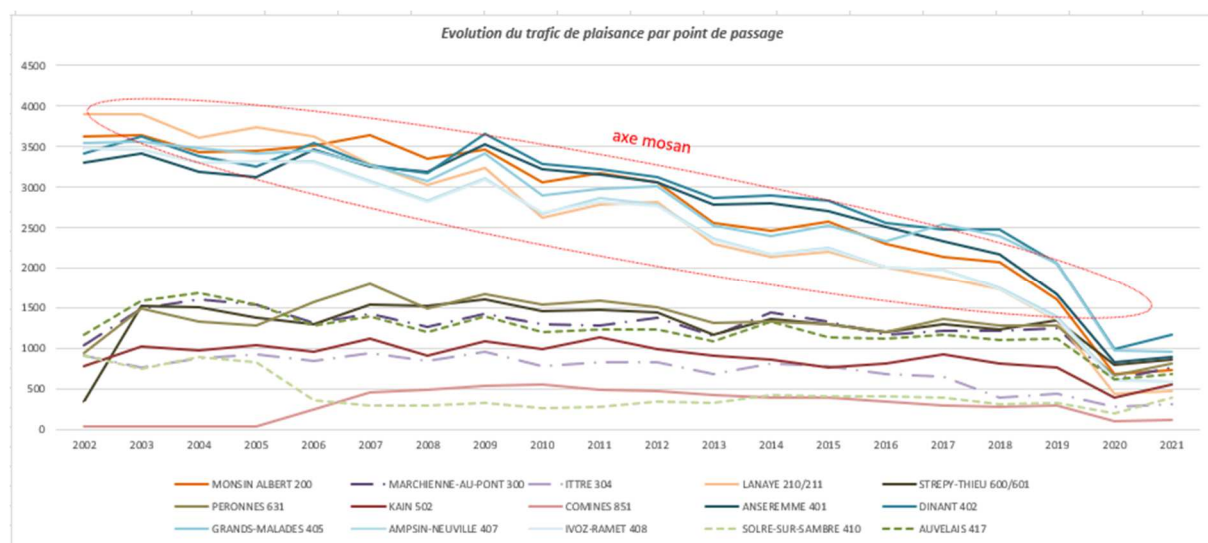
- la plaisance est de moins en moins attractive ; son trafic s'érode de manière régulière à une vitesse de 1,0 à 1,3% par an ;
- l'érosion du trafic de navires à passagers, bien que plus faible, est également significative ;



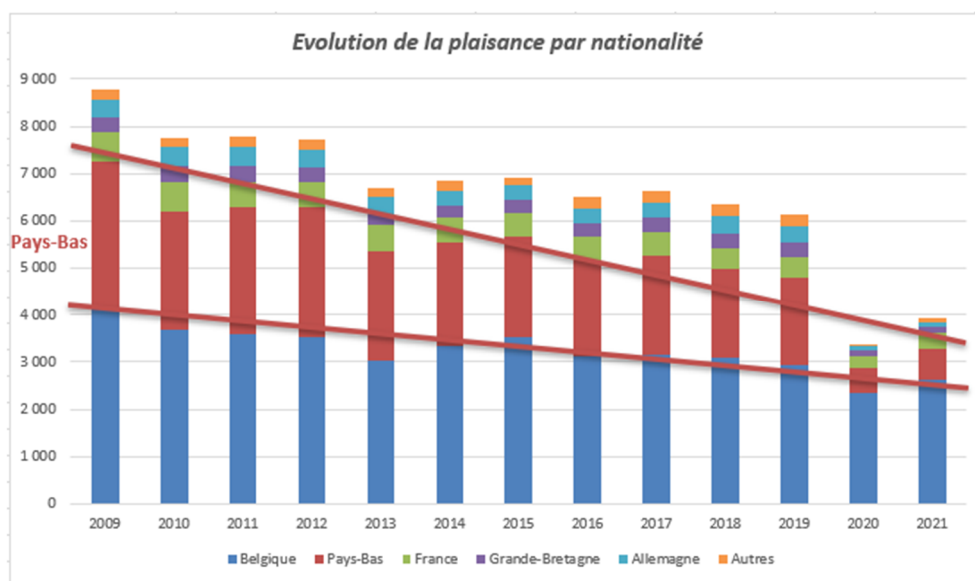
- concernant la plaisance, c'est le trafic transitant par la Wallonie qui est responsable de l'érosion. Les autres composantes sont globalement stables ;



- 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 ;



9. CHIFFRES CLÉS 2021

Indicateurs clés 2021		<i>par rapport à 2020</i>	<i>par rapport à la moyenne 2018-2020</i>	<i>sur les dix dernières années</i>
tonnes	34 173 677	1.6%	-10.3%	-22.9%
tonnes.kilomètres	1 504 783 880	5.7%	-7.5%	-19.0%
nombre de voyages	59 378	0.0%	-10.5%	-26.7%
dont chargés	33 820	2.6%	-9.6%	-27.1%
taux de voyages chargés	57.0%	en augmentation	en légère augmentation	stable
tonnage moyen transporté	1 010	en légère diminution	en légère diminution	en augmentation
balance chargements/déchargements	1.27	en diminution	en légère augmentation	en forte augmentation
part du transit	34.3%	en légère diminution	stable	en augmentation
plaisance (nombre de voyages)	3 935	16.4%	-25.7%	-49.5%
croisières (nombre de voyages)	832	29.2%	-45.3%	-64.6%