

NAVIGATION COMMERCIALE ET DE PLAISANCE EN WALLONIE

BILAN 2023 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 :

[Statistiques de navigation \(wallonie.be\)](https://www.wallonie.be/statistiques-de-navigation)

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.

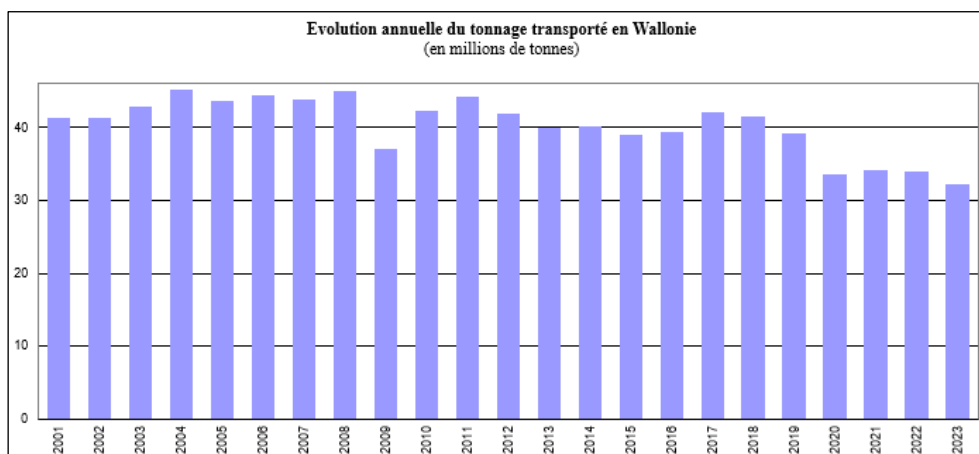
0. LIMINAIRE

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 (2020-2022).

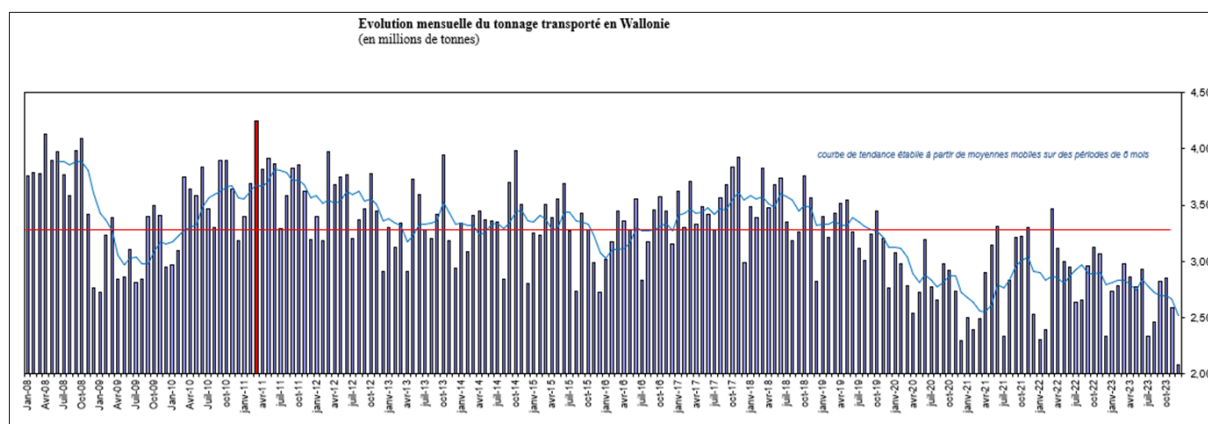
Les données concernent tous les mouvements des bateaux sur le réseau navigable wallon. Il s'agit donc d'une connaissance exhaustive de la problématique et non d'une estimation sur base d'un échantillon. Corollairement, les questions d'inférence statistique, d'intervalle de confiance et/ou de significativité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

1. UN TRAFIC MARCHAND GLOBALEMENT EN PERTE DE VITESSE

Le tonnage total transporté en 2023 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **32,19 Mt**, soit une diminution de -5,4% par rapport à l'année précédente (et de -5,2% par rapport à la moyenne des trois dernières années). C'est le plus faible bilan annuel enregistré depuis 1996.

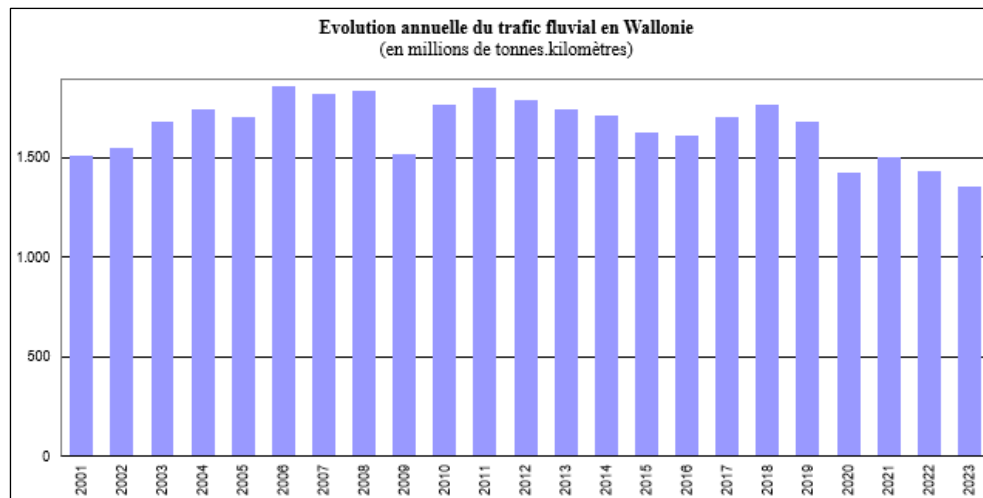


L'érosion régulière du trafic, à l'œuvre depuis le second semestre 2018, est à nouveau à l'œuvre après le léger « rebond » post « COVID » et « inondation » (en juillet 2021). Les évolutions mensuelles récentes sont particulièrement défavorables.



Exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2023 s'élève à 1.360 millions de tkm (pour 1.438 millions en 2022), soit une baisse de -5,4% (et de -6,6% par rapport à la moyenne des trois dernières

années). L'évolution est évidemment parallèle (bien que légèrement plus défavorable) à celle exprimée en tonnes, les distances moyennes de transport n'évoluant que très lentement.



2. UN ANNÉE 2023 QUI AVAIT POURTANT PLUTÔT BIEN DÉBUTÉ

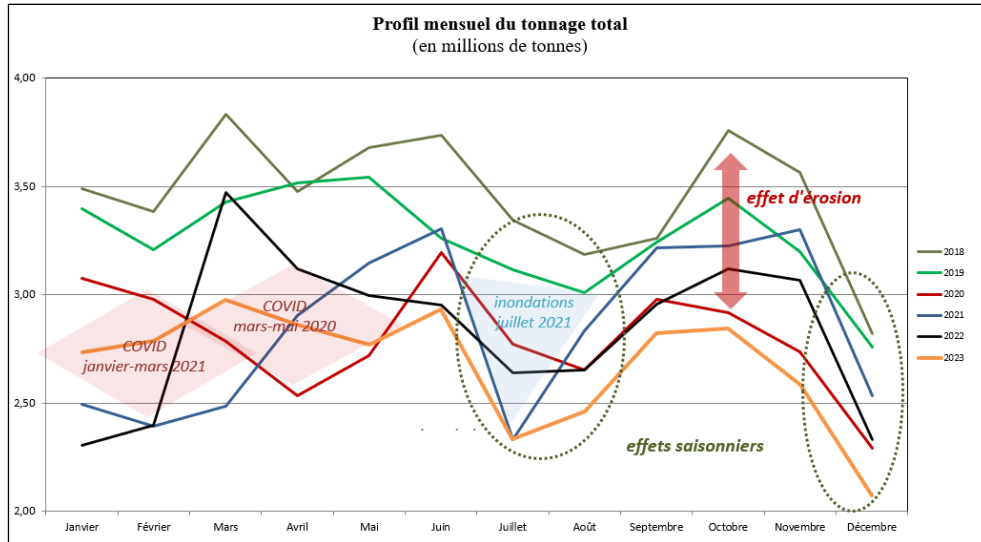
La décomposition mensuelle du trafic global pour l'année 2023 permet d'identifier une réalité très contrastée. Alors que l'année a débuté sous des auspices plus favorables, la situation s'est dégradée au fil des mois pour atteindre en fin d'année des niveaux historiquement faibles.

Pour la première fois dans l'histoire récente de la navigation sur le réseau wallon, le trafic mensuel est resté sous la barre des 3 millions de tonnes chaque mois de l'année².

(en tonnes)	2020	2021	2022	2023	évol./moyenne	évol./2022
Janvier	3.075.414	2.495.546	2.303.012	2.734.620	4%	19%
Février	2.977.542	2.394.998	2.395.616	2.787.048	8%	16%
Mars	2.783.176	2.487.838	3.470.963	2.977.175	2%	-14%
Avril	2.535.671	2.902.370	3.118.821	2.861.456	0%	-8%
Mai	2.720.308	3.146.977	2.997.790	2.769.332	-6%	-8%
Juin	3.195.824	3.306.102	2.952.632	2.933.919	-7%	-1%
Juillet	2.771.301	2.331.967	2.640.080	2.333.995	-10%	-12%
Août	2.653.284	2.834.195	2.652.704	2.462.408	-9%	-7%
Septembre	2.978.475	3.216.961	2.957.232	2.824.516	-7%	-4%
Octobre	2.915.750	3.224.652	3.120.122	2.846.228	-8%	-9%
Novembre	2.737.925	3.298.794	3.067.962	2.583.545	-15%	-16%
Décembre	2.293.537	2.533.277	2.331.581	2.074.368	-13%	-11%
Total	33.638.207	34.173.677	34.008.515	32.188.610	-5,2%	-5,4%

Le caractère « alarmant » des chiffres est partiellement gommé parce qu'ils sont notamment comparés aux années 2020 et 2021 qui ont été marquées par le COVID et les inondations. Pour rappel, l'impact des inondations sur le trafic à l'échelle du réseau a été estimé à l'époque entre 800.000 et 1 millions de tonnes ; celui de la crise « COVID », plus difficile à évaluer, devait vraisemblablement avoisiner les 2 à 3 millions de tonnes sur la seule année 2021.

² A titre de comparaison, entre 2010 et 2018, le volume mensuel n'est descendu en-dessous de cette barre des 3 millions de tonnes que de manière tout à fait exceptionnelle.

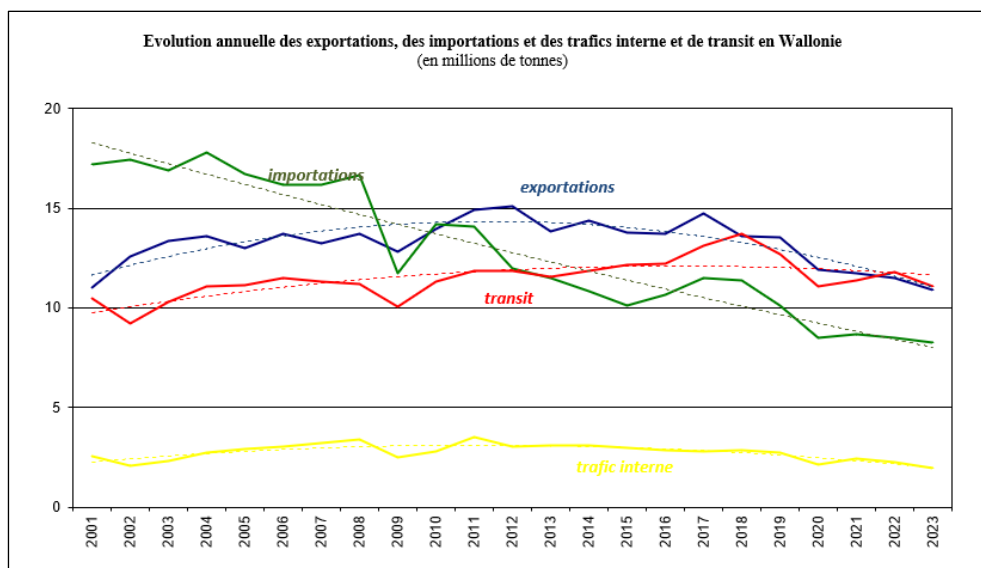


3. UNE MODIFICATION STRUCTURELLE DU TRAFIC TRÈS RAPIDE AVEC UN EFFET SUR L'ORIENTATION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Alors que les exportations étaient globalement stables à l'échelle de la dernière décennie, elles sont marquées depuis 2018 par un repli régulier. 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.

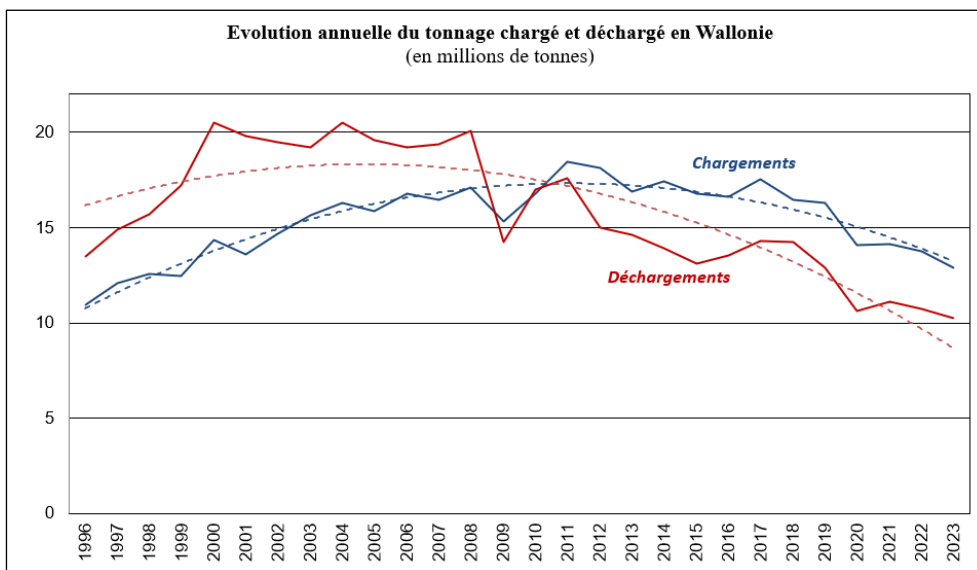
Le trafic de transit continue de prendre de l'importance à un rythme soutenu même s'il a été également impacté par les événements récents. Il représente aujourd'hui plus du tiers de l'ensemble du trafic et témoigne de la position stratégique du réseau wallon au cœur de l'Europe.

Les flux internes à la Wallonie constituent un segment également en perte de vitesse, mais globalement peu important en volume.



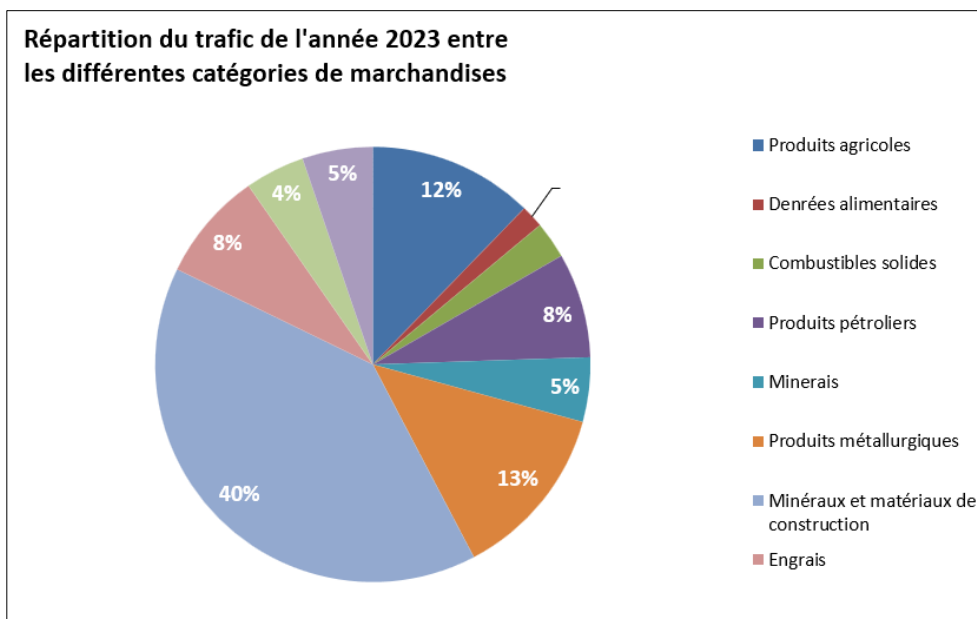
Durant l'année écoulée, c'est le trafic interne qui, proportionnellement et par rapport à 2022, a connu la chute la plus importante (-11,7%). Le transit a connu pour la première fois depuis longtemps (si on excepte bien entendu les années de crise « COVID ») un repli important de ses volumes (-6,2%), conséquence d'une évolution « à la baisse » qui dépasse les seules frontières de la Région. Les exportations (-5,1%) et les importations (-2,8%) sont également significativement en recul.

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.



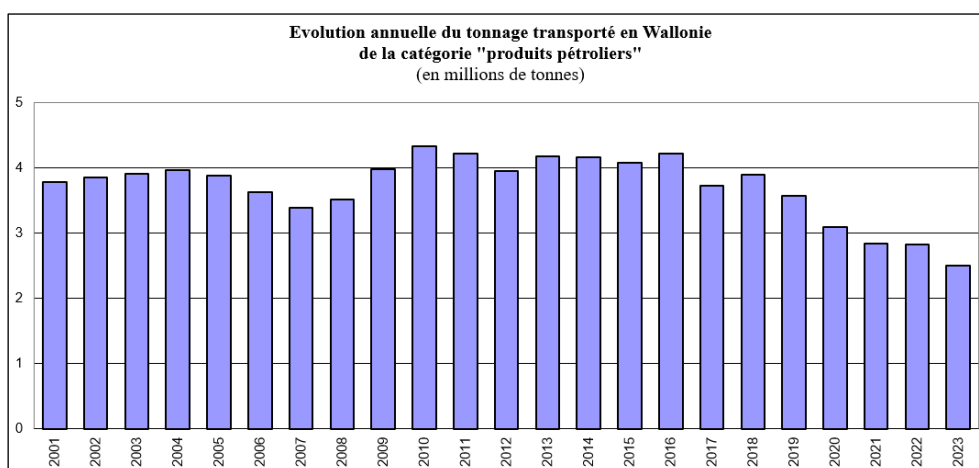
4. TOUTES LES TONNES N'ONT PAS LE MÊME POIDS !

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

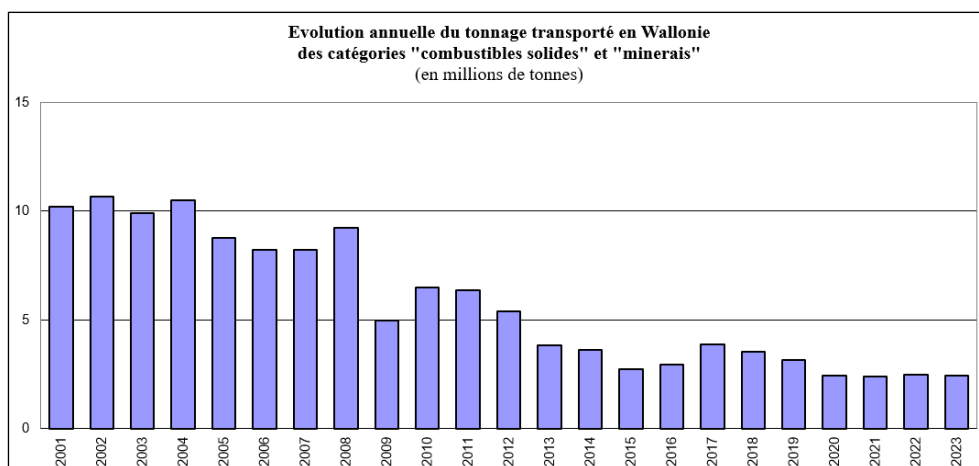


Après trois années consécutives de baisse (pour une perte cumulée de 4,0 Mt), le trafic des minéraux et matériaux de construction s'était stabilisé en 2020 un peu en-deçà des 14 Mt. Il est reparti à la baisse (-6,0%) en 2023. Il reste néanmoins, et de très loin, la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon.

Les produits pétroliers (-11,2%) 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 en 2023 inférieur à 5 millions de tonnes (et 15% du trafic).

Les engrais et la catégorie des « divers » sont également en retrait de manière significative. La catégorie des « divers » est principalement composée de conteneurs dont le trafic, malgré deux années mitigées, reste extrêmement dynamique et a connu une croissance spectaculaire durant la dernière décennie.

Les denrées alimentaires et les produits chimiques sont des catégories dont les tonnages restent relativement stables. Les produits agricoles sont globalement dans le même cas, même si les volumes sont davantage liés aux aléas saisonniers comme en 2023.

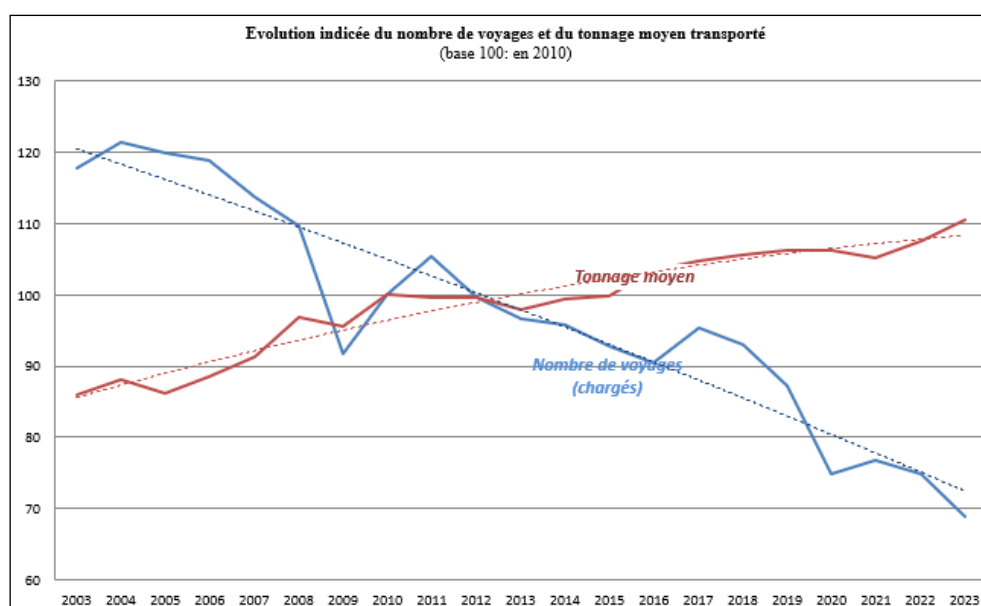
Répartition par marchandises (en tonnes)	2020	2021	2022	2023	évol./moyenne		évol./2022	
Minéraux et matériaux de construction	13.710.212	13.909.714	13.744.465	12.839.730	-6,9%	-948.400	-6,6%	-904.735
Combustibles solides	1.130.343	1.099.972	1.109.696	882.453	-20,7%	-230.884	-20,5%	-227.243
Produits pétroliers	3.089.470	2.832.559	2.824.085	2.506.593	-14,0%	-408.778	-11,2%	-317.492
Engrais	3.259.087	2.930.818	2.807.801	2.614.842	-12,8%	-384.393	-6,9%	-192.959
Divers	1.968.958	1.789.709	2.011.566	1.686.728	-12,3%	-236.683	-16,1%	-324.838
Produits agricoles	3.463.558	3.963.377	4.251.798	3.943.915	1,3%	51.004	-7,2%	-307.883
Denrées alimentaires	557.675	539.478	539.325	543.128	-0,4%	-2.365	0,7%	3.803
Produits chimiques	1.335.399	1.522.839	1.440.450	1.426.686	-0,4%	-6.210	-1,0%	-13.764
Minerais	1.318.363	1.280.930	1.391.992	1.542.389	15,9%	211.961	10,8%	150.397
Produits métallurgiques	3.806.446	4.304.281	3.887.337	4.202.146	5,1%	202.791	8,1%	314.809
Total	33.639.511	34.173.677	34.008.515	32.188.610	-5,2%	-1.751.958	-5,4%	-1.819.905

Les produits métallurgiques (et les minerais, qui connaissent des fluctuations annuelles parfois importantes, essentiellement constitués de volumes en transit) sont les seules exceptions à la baisse généralisée qui caractérise l'année écoulée.

5. GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS ET DE LA FLOTTE

Le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon a légèrement augmenté (+28 tonnes) par rapport à l'année dernière avec 1.061 tonnes. Cela s'inscrit dans une tendance générale à la hausse (de près de 120 tonnes sur la dernière décennie), signature significative de l'effet de modernisation du réseau.

Le nombre de voyages chargés en 2023 est de 30.349 (soit 2.567 de moins que l'année dernière), pour un total de 53.149 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 contrastée d'un axe de navigation à l'autre :

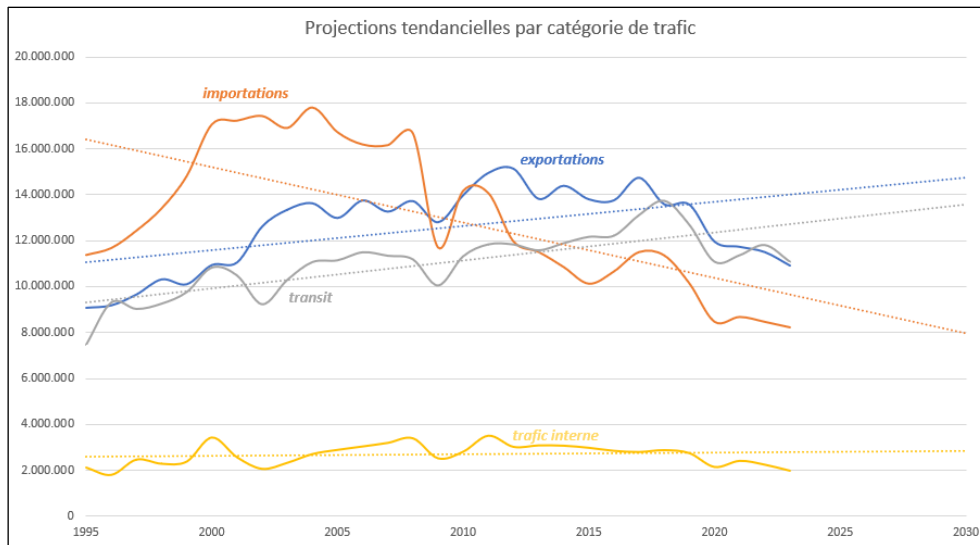
- le trafic sur le canal Albert et la Basse Meuse a légèrement diminué ;
- la partie centrale du réseau semble avoir davantage souffert (Meuse, Sambre, canal du Centre) ;
- la partie ouest du réseau reste la plus dynamique : le trafic sur le Haut-Escaut et le canal Nimy-Blaton-Péronnes est stable, voir en progression ;
- la Lys (probablement en raison des travaux en cours côté français), et surtout Ronquières (en raison des périodes de fermetures), ont connu une baisse très significative.

Tonnage transporté sur :	2020 (kT)	2021 (kT)	2022 (kT)	2023 (kT)	évol./moyenne	évol./2022
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	13.721	13.616	13.032	12.753	-5,2%	-2,1%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	12.400	11.334	11.477	10.941	-6,8%	-4,7%
Le Canal de Lanaye	9.751	9.308	9.678	10.145	5,9%	4,8%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	9.500	10.184	9.435	9.152	-5,7%	-3,0%
La Meuse (aux Grands-Malades)	4.294	4.623	4.132	3.801	-12,6%	-8,0%
La Sambre (à Salzennes)	3.541	3.981	3.342	3.199	-11,7%	-4,3%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	1.632	1.410	1.656	1.207	-22,9%	-27,1%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	1.863	2.110	2.086	1.905	-5,7%	-8,7%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	2.837	2.951	2.903	2.969	2,5%	2,3%
Le Haut-Escaut (à Kain)	6.760	7.190	7.585	7.427	3,5%	-2,1%
La Lys mitoyenne (à Comines)	4.498	5.175	4.586	3.920	-17,5%	-14,5%
Nombre de bateaux marchands chargés passés sur :	2020	2021	2022	2023	évol./moyenne	évol./2022
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	10.260	10.366	9.692	9.291	-8,1%	-4,1%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	9.214	8.765	8.459	8.155	-7,5%	-3,6%
Le Canal de Lanaye	7.347	7.004	7.099	7.409	3,6%	4,4%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	7.615	8.219	7.515	7.144	-8,2%	-4,9%
La Meuse (aux Grands-Malades)	4.282	4.624	4.273	3.831	-12,8%	-10,3%
La Sambre (à Salzennes)	3.499	4.003	3.527	3.195	-13,1%	-9,4%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	2.380	2.001	2.203	1.629	-25,8%	-26,1%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	2.740	3.017	2.954	2.575	-11,3%	-12,8%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	3.817	3.983	3.904	3.707	-5,0%	-5,0%
Le Haut-Escaut (à Kain)	7.642	8.003	8.448	8.058	0,3%	-4,6%
La Lys mitoyenne (à Comines)	6.586	7.371	6.573	5.537	-19,1%	-15,8%

7. PERSPECTIVES POUR LES ANNÉES À VENIR

Compte tenu des séries statistiques disponibles, il est possible d'établir des perspectives tendanciennes à court terme (soit un horizon d'une dizaine d'années) d'évolution des trafics.

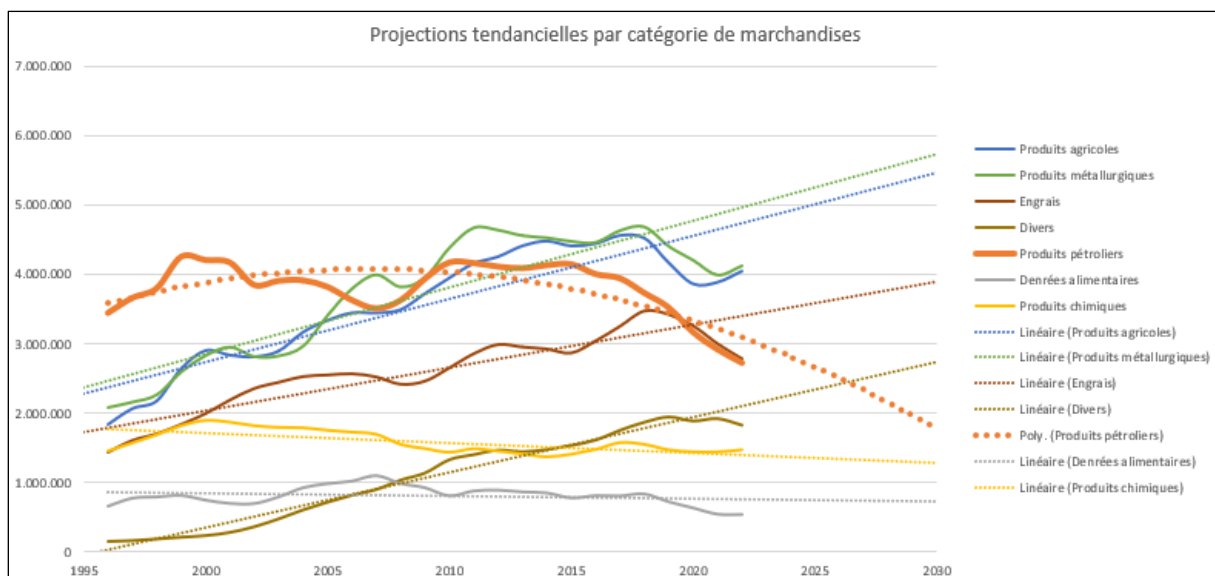
Un premier exercice est réalisé par catégorie de trafic, permettant de tenir compte des spécificités de sa structure. La projection tendancielle, à l'horizon 2030, est faite au départ de moyennes mobiles (sur 3 ans) et, pour tenir compte de l'inversion structurelle des importations, en négligeant pour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

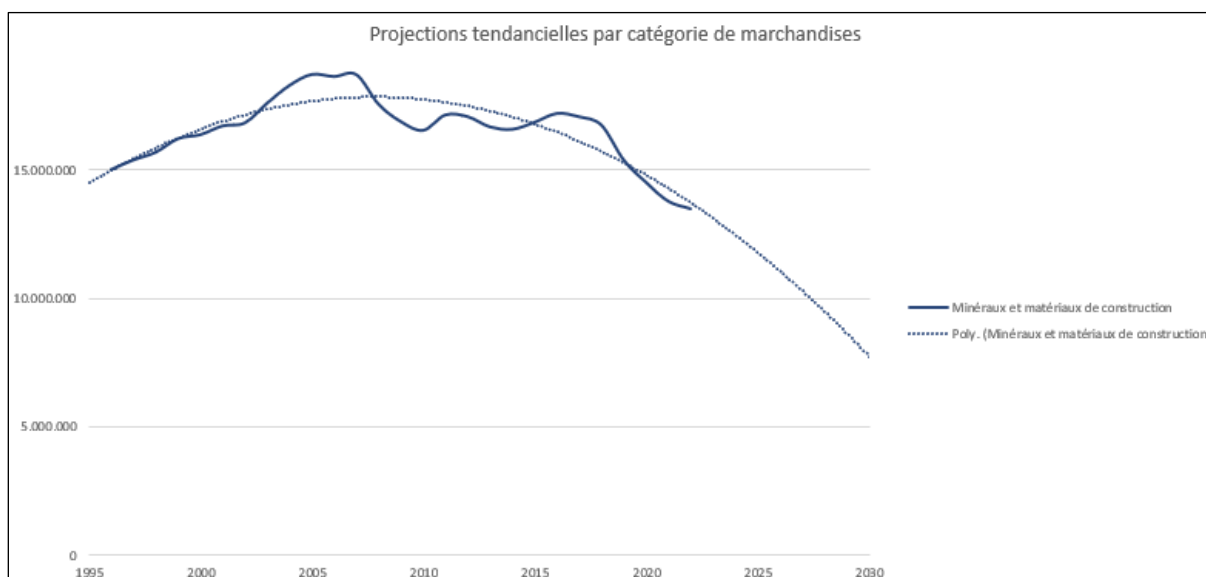
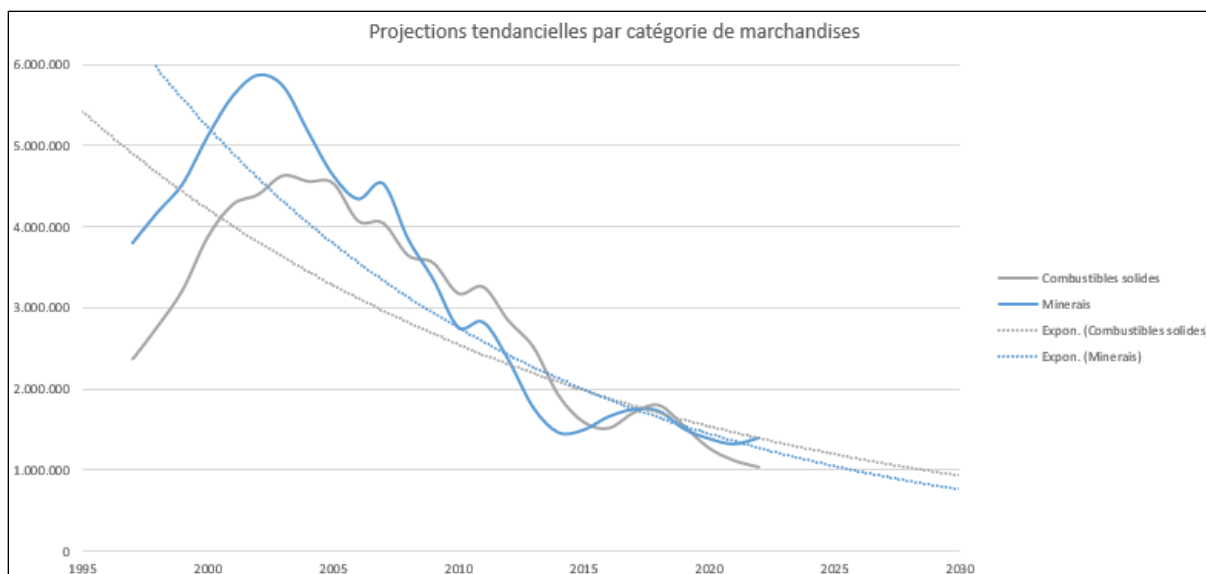


L'exercice est répété en prenant ou non en compte les années 2020-2021. Les résultats conduisent aux mêmes ordres de grandeur, à savoir un tonnage total se situant en 2030 aux alentours de 36-38 Mt. Ce tonnage doit toutefois être considéré avec beaucoup de précaution en raison de la difficulté à appréhender la décroissance des exportations amorcée en 2018.

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 basse que sur base de la structure du trafic.





Comme dans l'exercice précédent, l'évolution de certaines composantes pose question comme :

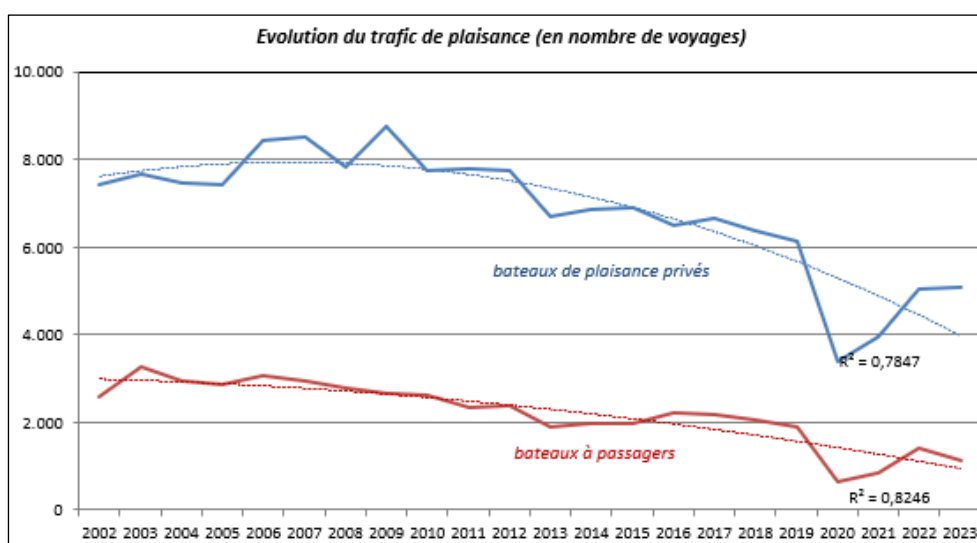
- la rapidité de la décroissance des trafics pétroliers ;
- le plancher auquel vont se stabiliser les trafics de minerais et de combustibles solides ;
- et, principalement, l'évolution des trafics carriers.

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 ne sera pas revenu à un niveau semblable à celui que nous avons connu durant la décennie écoulée.

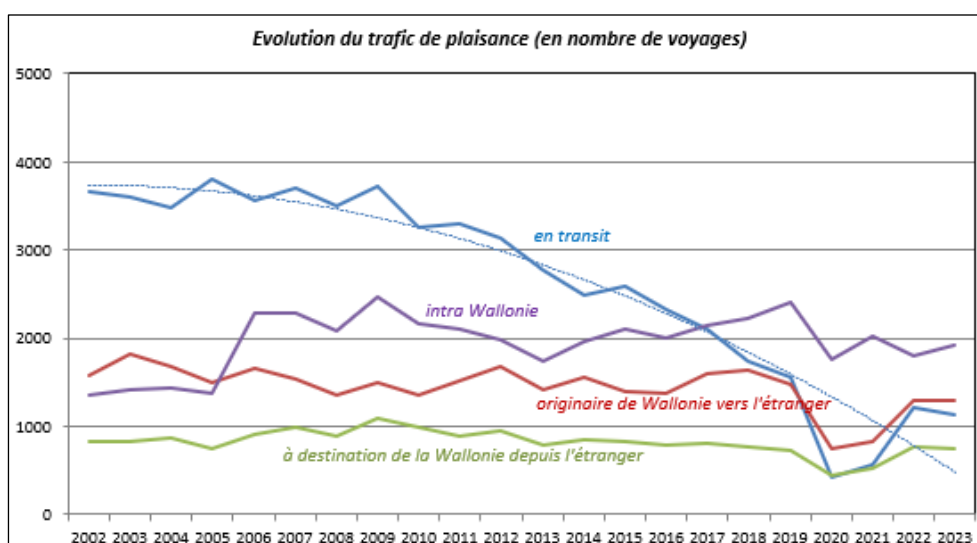
8. PLAISANCE ET CROISIÈRES

Au niveau du trafic de plaisance, l'année 2023 montre peu de changement, passant de 5.052 voyages en 2022 à 5.084 cette année. Le trafic de navires à passagers s'est lui fortement contracté (de 19%, passant de 1.409 à 1.135 voyages). Ces chiffres montrent que si le « déficit » lié aux saisons « COVID » a été comblé, on se trouve à nouveau aligné sur plusieurs tendances de fond :

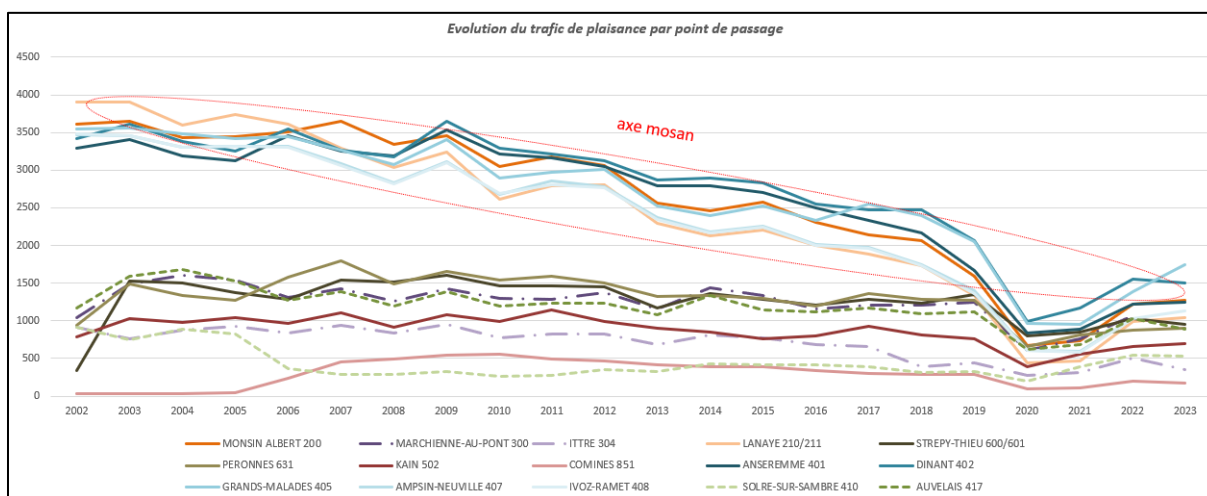
- la plaisance est de moins en moins attractive ; son trafic s'érode de manière régulière à une vitesse de plus ou moins 1% par an ;
- l'érosion du trafic de navires à passagers, bien qu'un peu plus faible sur le long terme, est également significative ;



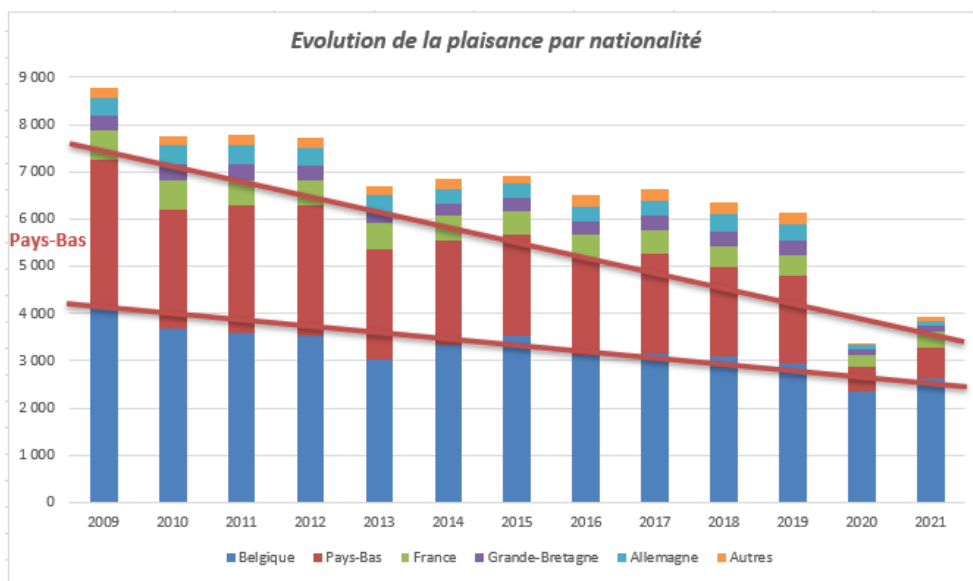
- concernant la plaisance, c'est le trafic transitant par la Wallonie qui est responsable de l'érosion. Les autres composantes sont globalement stables ;



- 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 2023

Indicateurs clés 2023		<i>par rapport à 2022</i>	<i>par rapport à la moyenne 2020-2022</i>	<i>depuis 2013</i>
tonnes	32.188.610	-5,4%	-5,2%	-19,5%
tonnes.kilomètres	1.360.131.768	-5,4%	-6,6%	-22,1%
nombre de voyages	53.149	-6,3%	-9,1%	-29,1%
taux de voyages chargés	0,57	0,58	0,57	0,57
tonnage moyen transporté	1.061	1.033	1.021	941
balance chargements/déchargement	1,26	1,28	1,29	1,16
part du transit	34,4%	34,7%	33,6%	28,9%
plaisance (nombre de voyages)	5.084	0,6%	23,3%	-24,2%
croisières (nombre de voyages)	1.135	-19,4%	18,0%	-40,5%