

# NAVIGATION COMMERCIALE ET DE PLAISANCE EN WALLONIE

## BILAN 2024 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 Wallonie<sup>1</sup>. 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

---

<sup>1</sup> 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.

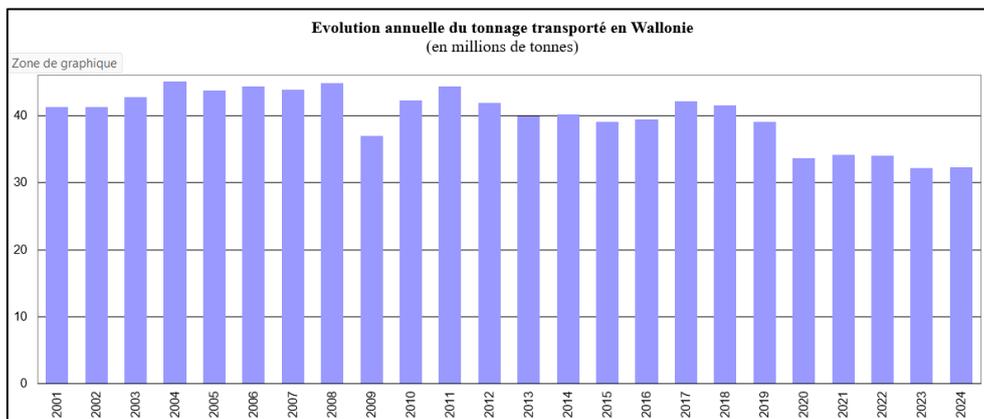
## 0. LIMINAIRE

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 (2021-2023).

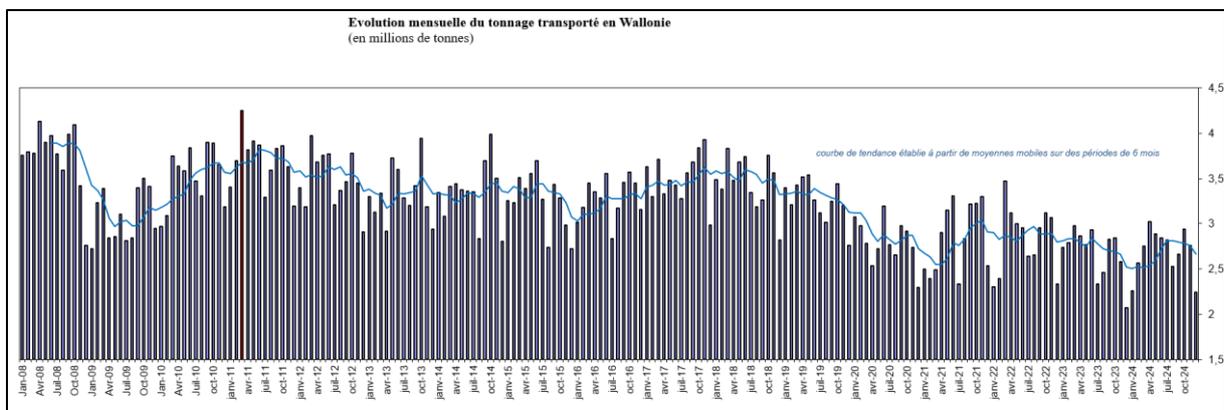
Les données concernent tous les mouvements des bateaux sur le réseau navigable wallon. Il s'agit donc d'une connaissance exhaustive de la problématique et non d'une estimation sur base d'un échantillon. Corollairement, les questions d'inférence statistique, d'intervalle de confiance et/ou de significativité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

### 1. UN TRAFIC MARCHAND GLOBALEMENT STABILISÉ

Le tonnage total transporté en 2024 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **32,28 Mt**, soit une augmentation de 0,3% par rapport à l'année précédente (mais une baisse de -3,5% par rapport à la moyenne des trois dernières années). C'est un des plus faibles bilans annuels enregistrés depuis 1996.



L'érosion régulière du trafic, à l'œuvre depuis le second semestre 2018, est à nouveau effective après le léger « rebond » post « COVID » et « inondation » (en juillet 2021). Cela étant, les évolutions mensuelles récentes (durant le troisième et le quatrième trimestre) sont significativement plus favorables.



Exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2024 s'élève à 1.410 millions de tkm (pour 1.360 millions en 2023), soit une hausse de 3,6% (mais -1,7% en-deçà de la moyenne des trois dernières

années). L'évolution est évidemment parallèle à celle exprimée en tonnes, les distances moyennes de transport n'évoluant que très lentement et à la marge.



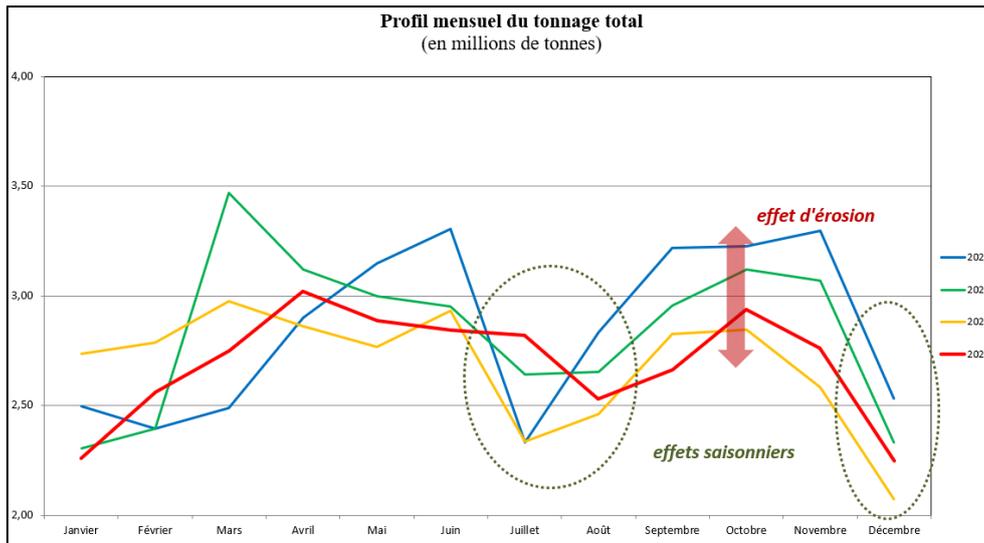
## 2. UNE ANNÉE 2024 QUI S'EST MIEUX TERMINÉE QU'ELLE N'AVAIT DÉBUTÉ

La décomposition mensuelle du trafic global pour l'année 2024 permet d'identifier une réalité très contrastée. Alors que l'année a débuté sous des auspices très défavorables, la situation s'est redressée au fil des mois (même si globalement le trafic reste à des niveaux historiquement faibles).

Le mois de juillet a été caractérisé par un trafic hors normes, comme si la traditionnelle « pause » estivale s'était décalée de juillet/août à août/septembre.

| (en tonnes)    | 2021              | 2022              | 2023              | 2024              | évol./moyenne | évol./2023  |
|----------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---------------|-------------|
| Janvier        | 2.495.546         | 2.303.012         | 2.734.620         | 2.257.606         | -10%          | -17%        |
| Février        | 2.394.998         | 2.395.616         | 2.787.048         | 2.561.983         | 1%            | -8%         |
| Mars           | 2.487.838         | 3.470.963         | 2.977.175         | 2.749.264         | -8%           | -8%         |
| Avril          | 2.902.370         | 3.118.821         | 2.861.456         | 3.019.999         | 2%            | 6%          |
| Mai            | 3.146.977         | 2.997.790         | 2.769.332         | 2.886.154         | -3%           | 4%          |
| Juin           | 3.306.102         | 2.952.632         | 2.933.919         | 2.844.976         | -7%           | -3%         |
| <b>Juillet</b> | <b>2.331.967</b>  | <b>2.640.080</b>  | <b>2.333.995</b>  | <b>2.822.000</b>  | <b>16%</b>    | <b>21%</b>  |
| Août           | 2.834.195         | 2.652.704         | 2.462.408         | 2.531.065         | -4%           | 3%          |
| Septembre      | 3.216.961         | 2.957.232         | 2.824.516         | 2.661.781         | -11%          | -6%         |
| Octobre        | 3.224.652         | 3.120.122         | 2.846.228         | 2.937.043         | -4%           | 3%          |
| Novembre       | 3.298.794         | 3.067.962         | 2.583.545         | 2.762.317         | -7%           | 7%          |
| Décembre       | 2.533.277         | 2.331.581         | 2.074.368         | 2.246.592         | -3%           | 8%          |
| <b>Total</b>   | <b>34.173.677</b> | <b>34.008.515</b> | <b>32.188.610</b> | <b>32.280.780</b> | <b>-3,5%</b>  | <b>0,3%</b> |

Le caractère « historiquement faible » des chiffres est partiellement gommé parce qu'ils ne sont comparés ici qu'aux années 2021-2023 (années post-COVID et marquées par les inondations de 2021). Pour rappel, il y a tout juste 20 ans, le trafic annuel était supérieur à 45 millions de tonnes ; il avoisinait encore les 40 millions de tonnes en 2019.

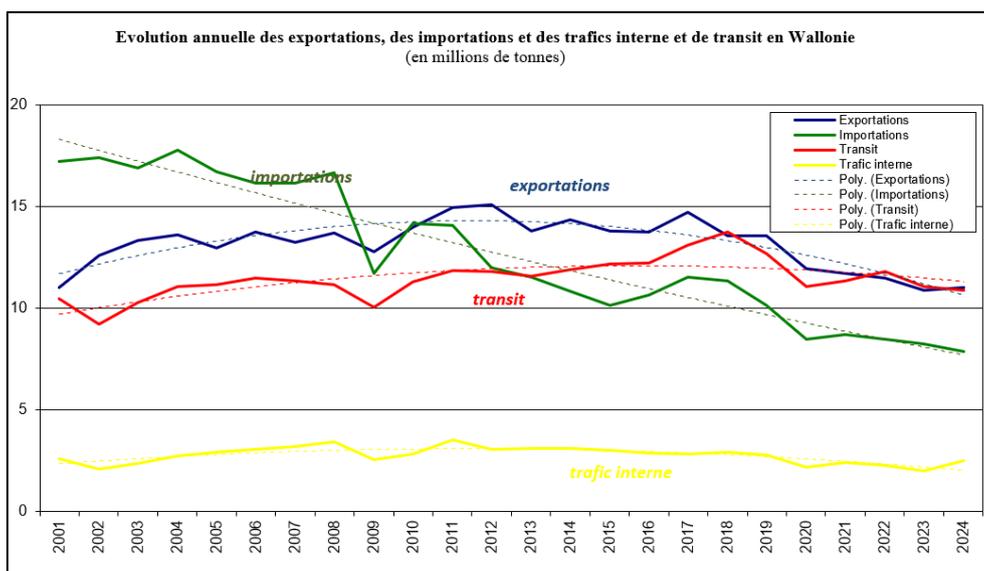


### 3. UNE MODIFICATION STRUCTURELLE DU TRAFIC TRES RAPIDE AVEC UN EFFET SUR L'ORIENTATION DE L'ACTIVITÉ PORTUAIRE

Alors que les exportations étaient globalement stables à l'échelle de la dernière décennie, elles sont marquées depuis 2017 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, qui avait pris de l'importance à un rythme soutenu jusqu'en 2018, s'est aligné après la crise COVID sur le niveau des exportations. Il représente un tiers de l'ensemble du trafic et témoigne de la position stratégique du réseau wallon au cœur de l'Europe.

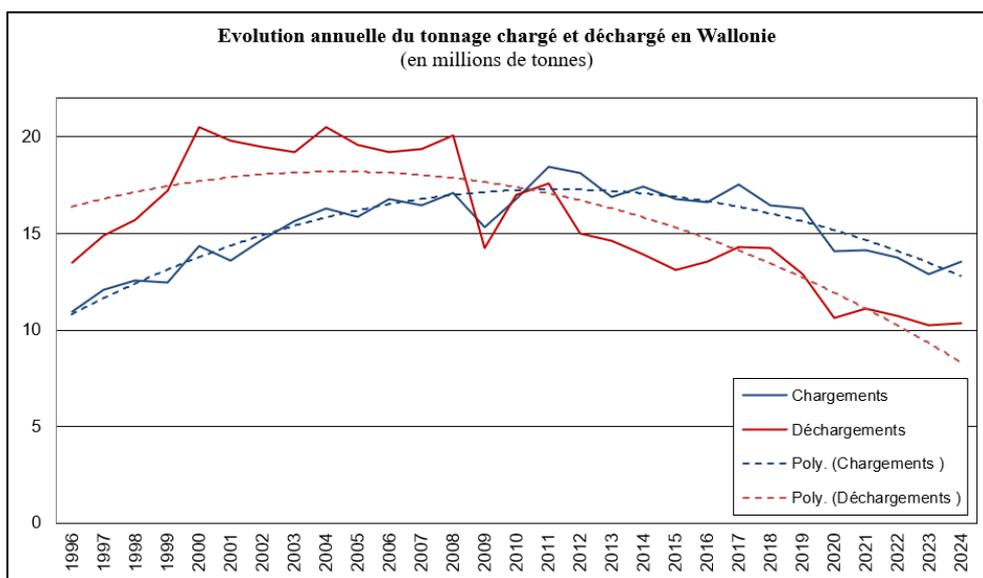
Les flux internes à la Wallonie constituent un segment qui a plutôt bien performé en 2024, mais qui reste globalement peu important en volume.



Durant l'année écoulée, c'est donc le trafic interne qui, proportionnellement et par rapport à 2023, a connu l'évolution la plus favorable (+25,4% qui viennent largement compenser la chute enregistrée l'année précédente). Les exportations sont en légère hausse (+1,2%). Le transit a connu pour la seconde fois depuis longtemps (si on excepte bien entendu les années de crise « COVID ») un repli de ses volumes (-1,6%), conséquence d'une évolution « à la baisse » qui dépasse les seules frontières de la Région. Enfin, les importations (-4,5%) sont également significativement en recul.

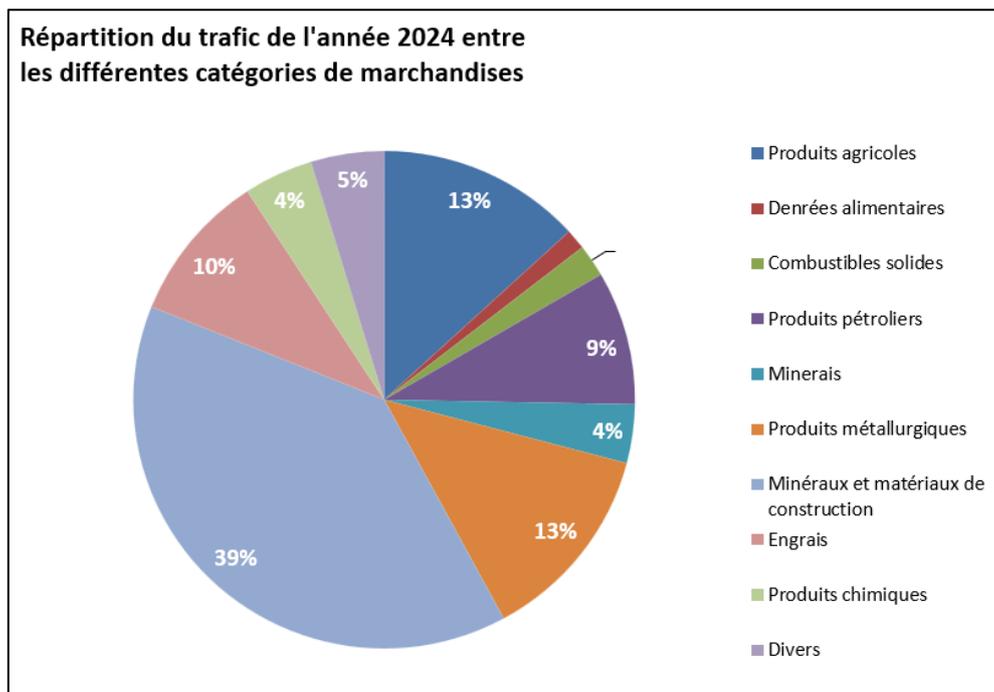
La modification structurelle des trafics peut également être visualisée par la représentation des chargements/déchargements (qui ne sont rien d'autres que les importations/exportations majorées du trafic interne). L'érosion forte des déchargements est particulièrement visible.

Cette année, il faut toutefois noter que l'augmentation spectaculaire du trafic interne (puisque'il est par définition comptabilisé à la fois dans les chargements et les déchargements portuaires) explique en grande partie l'augmentation tant des chargements (+5,0%) que des déchargements (+1,3%).

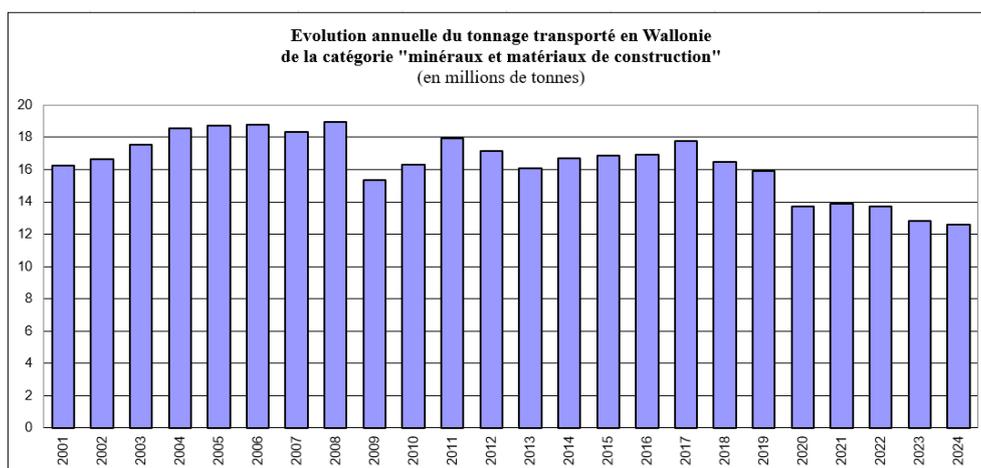


#### 4. TOUTES LES TONNES N'ONT PAS LE MÊME POIDS !

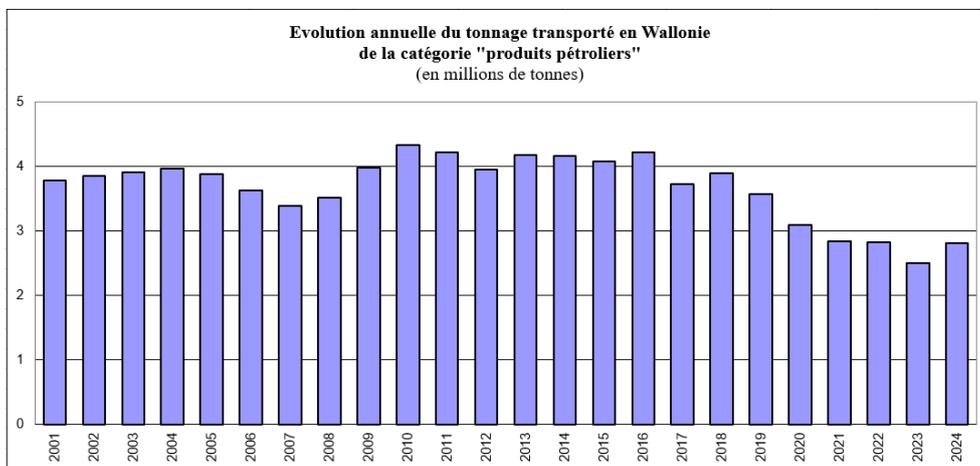
Même si la tendance générale depuis plusieurs années est à la diversification des marchandises transportées, celle-ci est très lente et reste majoritairement dominée par les produits carriers (39,0%), les produits agricoles et métallurgiques (respectivement 13,2 et 13,0%). Ces catégories représentent ensemble deux tiers du trafic wallon.



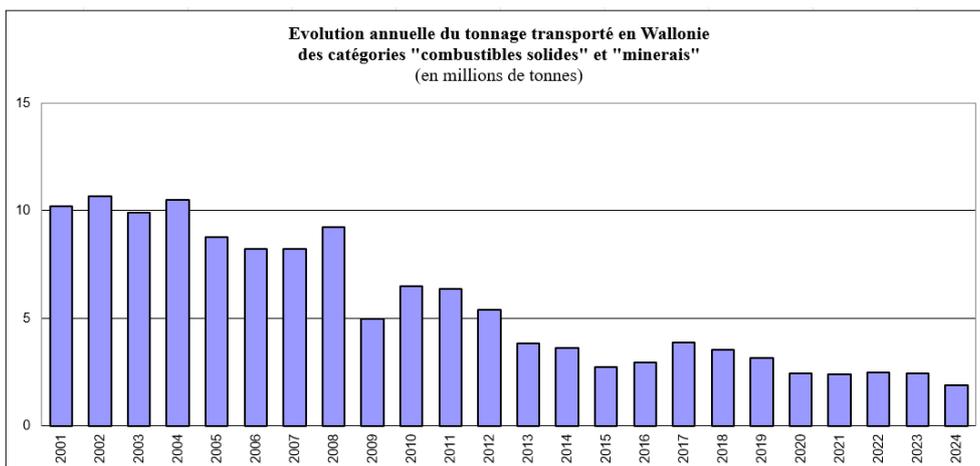
Le trafic des minéraux et matériaux de construction continue de s'éroder (-1,9% en 2024) pour une perte cumulée avoisinant les 5 millions de tonnes sur les 10 dernières années (-24,7%). Il reste néanmoins, et de très loin, la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon.



Après plusieurs années de recul parfois important, les produits pétroliers ont connu un rebond significatif (+11,9%). Il serait cependant surprenant que ce rebond s'inscrive dans la durée puisque l'érosion de cette catégorie est un phénomène nettement perceptible depuis 2016 qu'on peut d'ailleurs, en lien avec la stratégie énergétique, qualifier de structurel.

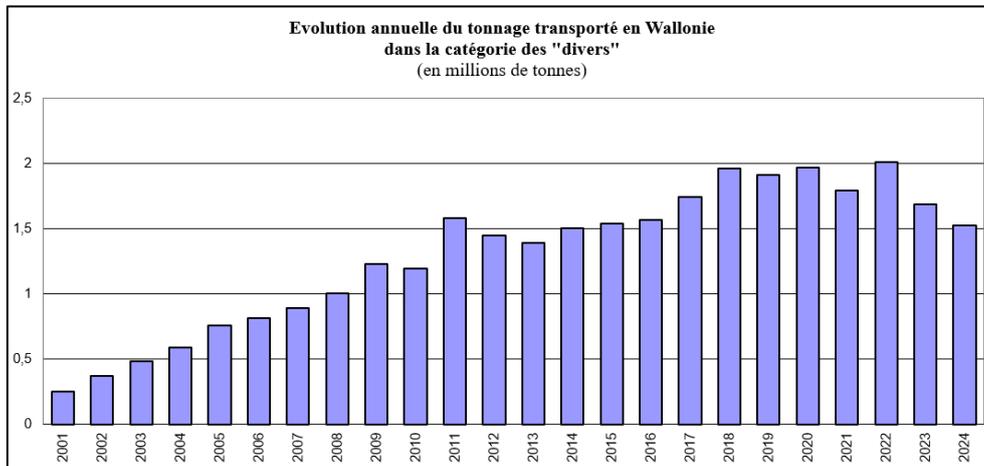


Cette érosion fait inévitablement penser à celle des combustibles solides et des minerais, signature sans équivoque de la disparition de la sidérurgie à chaud liégeoise.



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 2024 inférieur à 5 millions de tonnes (et moins de 15% du trafic).

La catégorie des « divers » est en retrait pour la deuxième année consécutive après une longue période de hausse continue. Cette catégorie des « divers » est principalement composée de conteneurs dont le trafic, malgré ces deux dernières années mitigées, reste extrêmement dynamique et a connu une croissance spectaculaire durant la dernière décennie.



Les produits métallurgiques et les produits chimiques sont des catégories dont les tonnages restent relativement stables. Les produits agricoles sont globalement à la hausse, même si les volumes sont davantage liés aux aléas saisonniers comme en 2023.

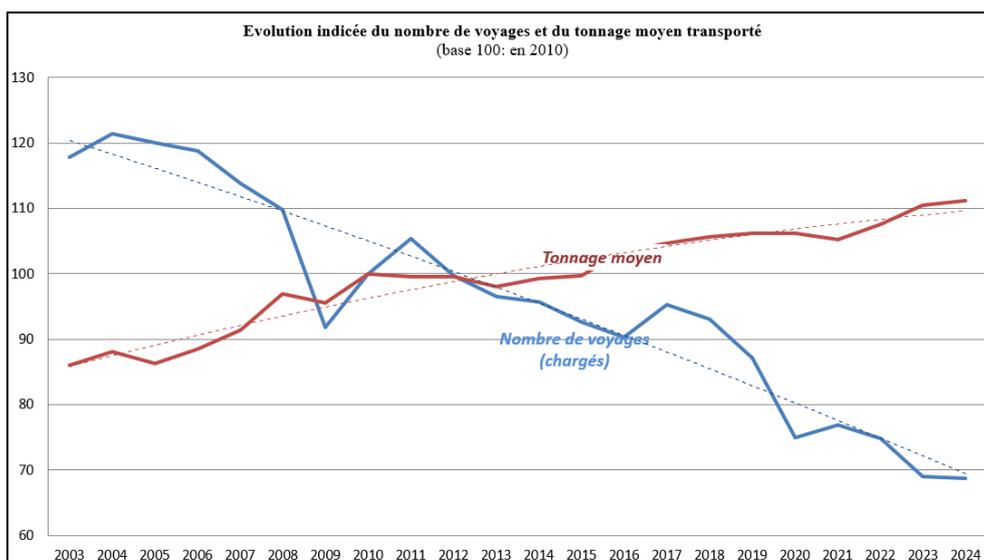
Les engrais et les produits agricoles sont en nette augmentation, respectivement de +8,0% et de +20,1%. Pour cette seconde catégorie, cette croissance à deux chiffres vient compenser trois années de replis successifs.

| <b>Répartition par catégories de marchandises</b> |                   |                   |                   |                   |                   |              |               |             |  |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|--------------|---------------|-------------|--|
| (en tonnes)                                       | 2021              | 2022              | 2023              | 2024              | évol./moyenne     |              | évol./2023    |             |  |
| Minerais  | 1.280.930         | 1.391.992         | 1.542.389         | 1.229.988         | -173.116          | -12%         | -312.401      | -20%        |  |
| Minéraux et matériaux de construction             | 13.909.714        | 13.744.465        | 12.839.730        | 12.589.767        | -908.203          | -7%          | -249.963      | -2%         |  |
| Combustibles solides                              | 1.099.972         | 1.109.696         | 882.453           | 679.198           | -351.509          | -34%         | -203.255      | -23%        |  |
| Divers  | 1.789.709         | 2.011.566         | 1.686.728         | 1.523.597         | -305.737          | -17%         | -163.131      | -10%        |  |
| Denrées alimentaires                              | 539.478           | 539.325           | 543.128           | 422.985           | -117.659          | -22%         | -120.143      | -22%        |  |
| Produits métallurgiques                           | 4.304.281         | 3.887.337         | 4.202.146         | 4.191.914         | 60.659            | 1%           | -10.232       | 0%          |  |
| Produits chimiques                                | 1.522.839         | 1.440.450         | 1.426.686         | 1.440.484         | -22.841           | -2%          | 13.798        | 1%          |  |
| Produits pétroliers                               | 2.832.559         | 2.824.085         | 2.506.593         | 2.805.393         | 84.314            | 3%           | 298.800       | 12%         |  |
| Produits agricoles                                | 3.963.377         | 4.251.798         | 3.943.915         | 4.258.413         | 205.383           | 5%           | 314.498       | 8%          |  |
| Engrais   | 2.930.818         | 2.807.801         | 2.614.842         | 3.139.041         | 354.554           | 13%          | 524.199       | 20%         |  |
| <b>Total</b>                                      | <b>34.173.677</b> | <b>34.008.515</b> | <b>32.188.610</b> | <b>32.280.780</b> | <b>-1.176.154</b> | <b>-3,5%</b> | <b>92.170</b> | <b>0,3%</b> |  |

## 5. GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS ET DE LA FLOTTE

Le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon a très légèrement augmenté (+6 tonnes) par rapport à l'année dernière avec 1.067 tonnes. Cela s'inscrit dans une tendance générale à la hausse (bien plus importante et de l'ordre de 110 à 120 tonnes sur la dernière décennie), signature significative de l'effet de modernisation du réseau.

Le nombre de voyages chargés en 2024 est de 30.244 (soit 105 de moins que l'année dernière), pour un total de 52.995 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 :

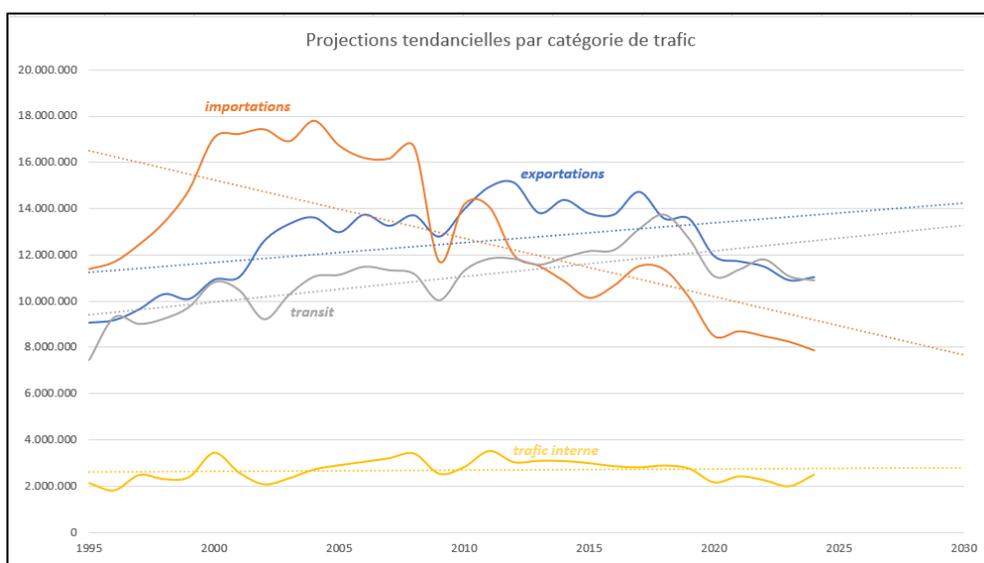
- le trafic sur le canal Albert et, dans une moindre mesure, sur la Basse Meuse a légèrement diminué ;
- après une année 2023 difficile, la partie centrale du réseau semble avoir retrouvé des trafics plus conformes aux standards de ces dernières années (Meuse, Sambre et canal Charleroi-Bruxelles) ;
- le trafic sur le Haut-Escaut est en progression régulière ;
- la Lys (probablement en raison des travaux en cours côté français) a connu une baisse très significative en 2023 qui n'a pas été compensée cette année ;
- le canal Nimy-Blaton-Péronnes a connu un report de trafic important vers le canal Pommeroeul-Condé depuis sa réouverture.

| <i>tonnage transporté sur :</i>                   | 2021 (kT) | 2022 (kT) | 2023 (kT) | 2024 (kT) | évol./moyenne | évol./2023 |
|---|-----------|-----------|-----------|-----------|---------------|------------|
| Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)     | 13.616    | 13.032    | 12.753    | 12.330    | -6,1%         | -3,3%      |
| Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)      | 11.334    | 11.477    | 10.941    | 10.543    | -6,3%         | -3,6%      |
| Le Canal de Lanaye                                | 9.308     | 9.678     | 10.145    | 9.035     | -7,0%         | -10,9%     |
| La Meuse (à Ivoz-Ramet)                           | 10.184    | 9.435     | 9.152     | 9.182     | -4,3%         | 0,3%       |
| La Meuse (aux Grands-Malades)                     | 4.623     | 4.132     | 3.801     | 4.163     | -0,5%         | 9,5%       |
| La Sambre (à Salzinnes)                           | 3.981     | 3.342     | 3.199     | 3.477     | -0,9%         | 8,7%       |
| Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)       | 1.410     | 1.656     | 1.207     | 1.438     | 1,0%          | 19,1%      |
| Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)    | 2.110     | 2.086     | 1.905     | 2.245     | 10,4%         | 17,8%      |
| Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)        | 2.951     | 2.903     | 2.969     | 2.472     | 2,2%          | 1,3%       |
| Le Canal Pommeroeul-Condé (à Pommeroeul)          |           |           |           | 535       |               |            |
| Le Haut-Escaut (à Kain)                           | 7.190     | 7.585     | 7.427     | 7.562     | 2,2%          | 1,8%       |
| La Lys mitoyenne (à Comines)                      | 5.175     | 4.586     | 3.920     | 4.037     | -11,5%        | 3,0%       |
| <i>nombre de bateaux marchands chargés passés</i> | 2021      | 2022      | 2023      | 2024      | évol./moyenne | évol./2023 |
| Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)     | 10.366    | 9.692     | 9.291     | 8.790     | -10,2%        | -5,4%      |
| Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)      | 8.765     | 8.459     | 8.155     | 7.571     | -10,5%        | -7,2%      |
| Le Canal de Lanaye                                | 7.004     | 7.099     | 7.409     | 6.271     | -12,5%        | -15,4%     |
| La Meuse (à Ivoz-Ramet)                           | 8.219     | 7.515     | 7.144     | 6.993     | -8,3%         | -2,1%      |
| La Meuse (aux Grands-Malades)                     | 4.624     | 4.273     | 3.831     | 4.035     | -4,9%         | 5,3%       |
| La Sambre (à Salzinnes)                           | 4.003     | 3.527     | 3.195     | 3.303     | -7,6%         | 3,4%       |
| Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)       | 2.001     | 2.203     | 1.629     | 1.980     | 1,8%          | 21,5%      |
| Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)    | 3.017     | 2.954     | 2.575     | 2.944     | 3,3%          | 14,3%      |
| Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)        | 3.983     | 3.904     | 3.707     | 2.923     | -2,7%         | 1,5%       |
| Le Canal Pommeroeul-Condé (à Pommeroeul)          |           |           |           | 839       |               |            |
| Le Haut-Escaut (à Kain)                           | 8.003     | 8.448     | 8.058     | 7.933     | -2,9%         | -1,6%      |
| La Lys mitoyenne (à Comines)                      | 7.371     | 6.573     | 5.537     | 5.749     | -11,5%        | 3,8%       |

## 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 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 et la stabilisation du transit après la crise COVID et à un niveau sensiblement inférieur à celui de 2019.

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 illustrés sur les figures ci-après).

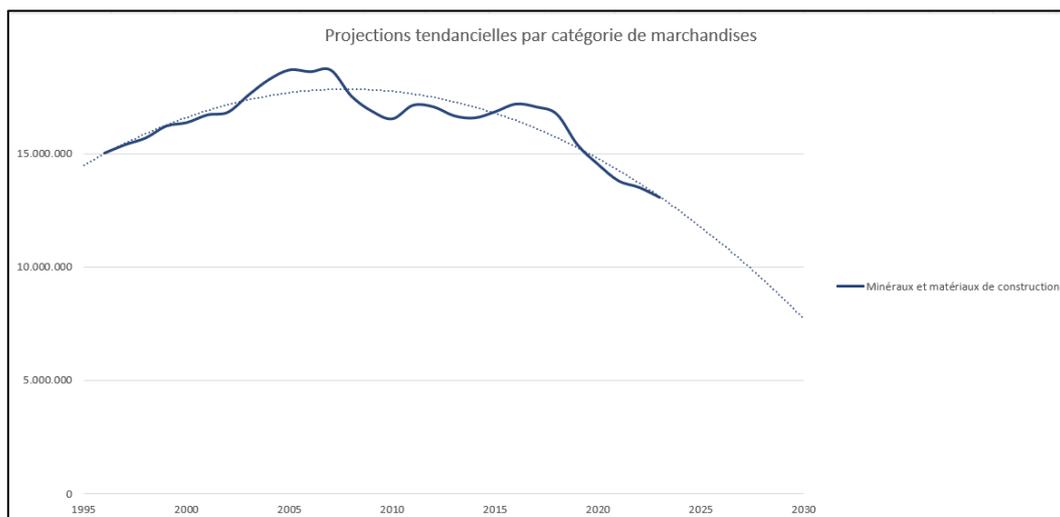
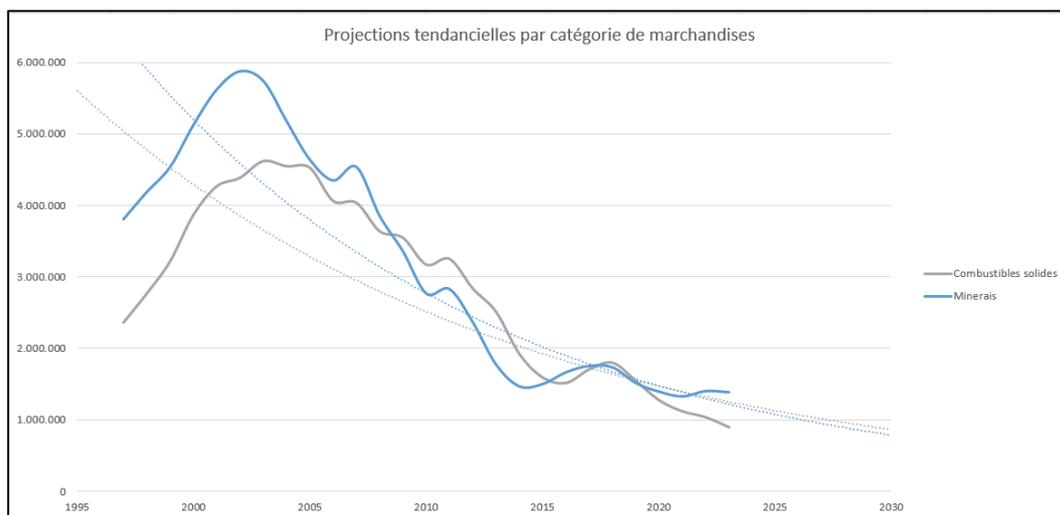
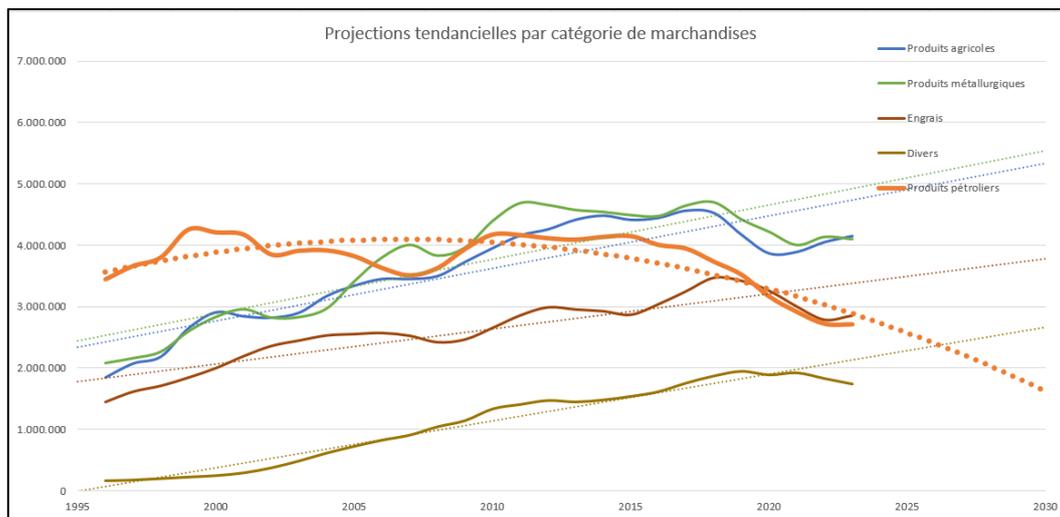
Les résultats conduisent dans ce cas à une estimation un peu plus basse que sur base de la structure du trafic.

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

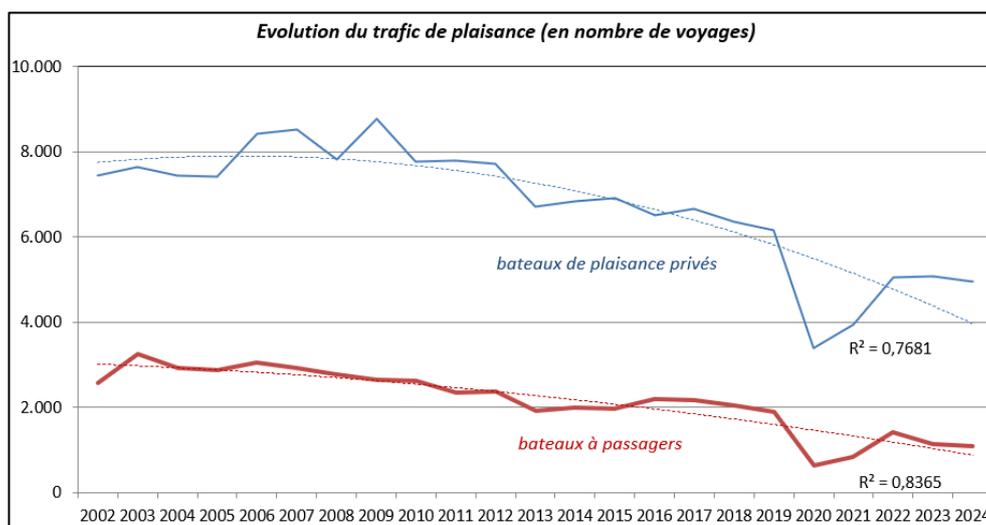
trafic global sur les voies navigables ne sera pas revenu à un niveau comparable à celui que nous avons connu avant 2020.



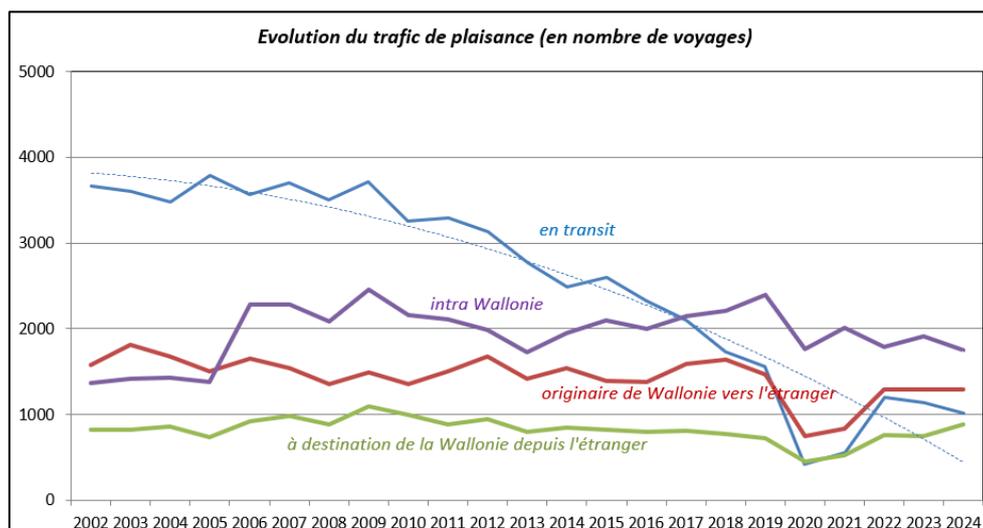
## 8. PLAISANCE ET CROISIÈRES

Au niveau du trafic de plaisance, l'année 2024 montre peu de changement, passant de 5.084 voyages en 2023 à 4.958 cette année. Le constat est identique pour le trafic de navires à passagers (passant de 1.135 à 1.091 voyages). Ces chiffres montrent que :

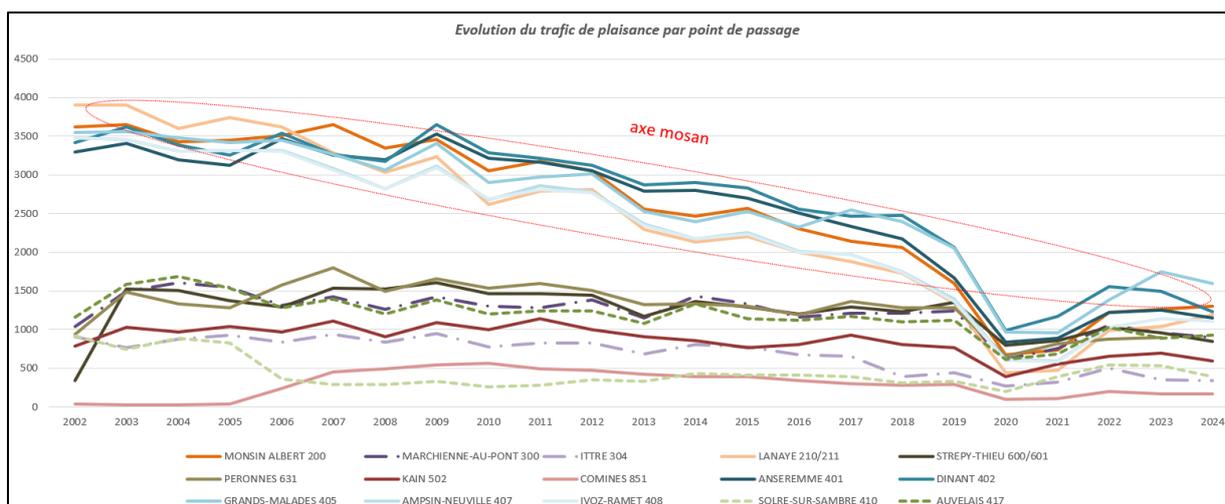
- le « déficit » lié aux saisons « COVID » n'a été que partiellement comblé ;
- la plaisance est de moins en moins attractive ; son trafic s'érode de manière régulière à une vitesse de plus ou moins 1% par an ;
- l'érosion du trafic de navires à passagers, bien qu'un peu plus faible sur le long terme, est également visible ;



- 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 ;



## 9. CHIFFRES CLÉS 2024

| Indicateurs clés 2024             |               | par rapport à 2023 | par rapport à la moyenne 2021-2023 | depuis 2014 |
|-----------------------------------|---------------|--------------------|------------------------------------|-------------|
| tonnes                            | 32.280.780    | 0,3%               | -3,5%                              | -19,7%      |
| tonnes.kilomètres                 | 1.409.558.871 | 3,6%               | -1,7%                              | -17,7%      |
| nombre de voyages                 | 52.995        | -0,3%              | -6,1%                              | -27,3%      |
| taux de voyages chargés           | 0,57          | 0,57               | 0,57                               | 0,58        |
| tonnage moyen transporté          | 1.067         | 1.061              | 1.034                              | 954         |
| balance chargements/déchargements | 1,31          | 1,26               | 1,27                               | 1,25        |
| part du transit                   | 33,8%         | 34,4%              | 34,1%                              | 29,6%       |
| plaisance (nombre de voyages)     | 4.958         | -2,5%              | 5,7%                               | -27,5%      |
| croisières (nombre de voyages)    | 1.091         | -3,9%              | -3,1%                              | -45,1%      |