

NAVIGATION COMMERCIALE ET DE PLAISANCE EN WALLONIE

BILAN 2025 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 \(wallonie.be\)](#)

Ces 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.

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

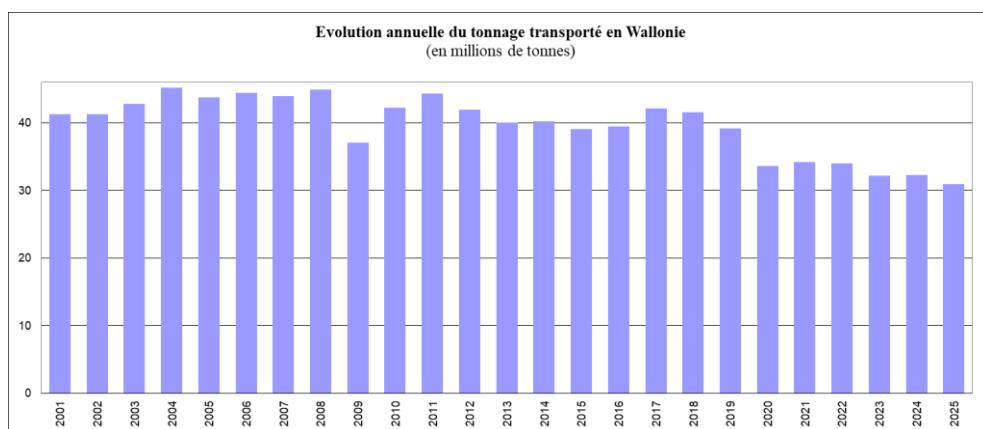
Dans la suite, les comparaisons sont réalisées (i) par rapport à l'année précédente et/ou (ii) par rapport une moyenne établie sur les trois dernières années (2022-2024).

Le système de collecte des informations a été inutilisable entre le 21 avril et le 7 mai 2025. Une procédure de « rattrapage » existe, permettant l'encodage des informations a posteriori. Celle-ci n'a toutefois pas été appliquée de manière systématique (dans les différents bureaux d'enregistrement) avec pour conséquence la perte des informations relatives à des voyages effectués durant cette période. Cette « perte » peut être estimée, sur base des dernières tendances à l'œuvre, à 750.000 tonnes.

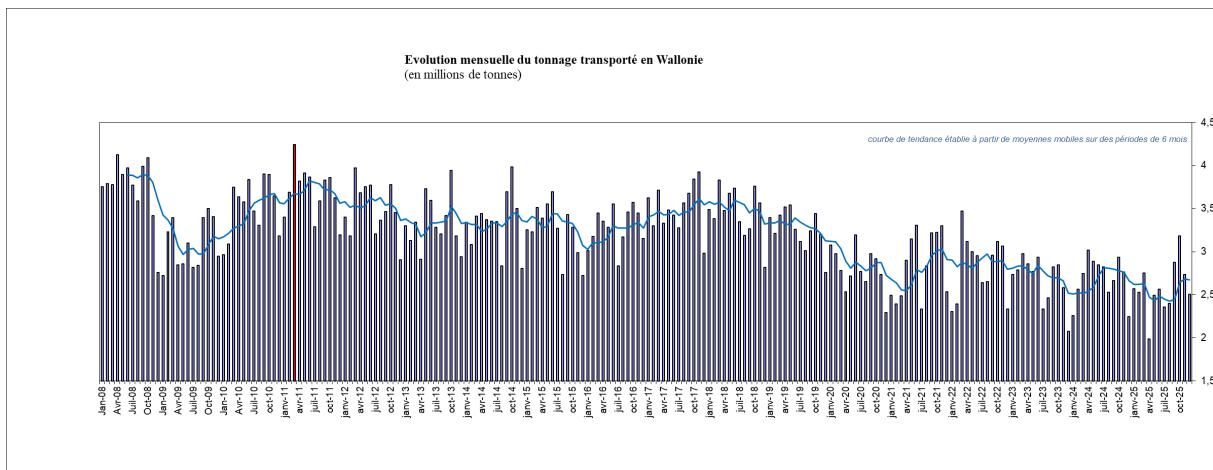
L'accident du pont de Houdeng a entraîné la fermeture du canal du Centre pendant 5 mois, de mars à juillet. La temporalité de cette fermeture coïncide avec les mois en recul de tonnage.

1. UN TRAFIC MARCHAND QUI CONTINUE À S'ÉRODER

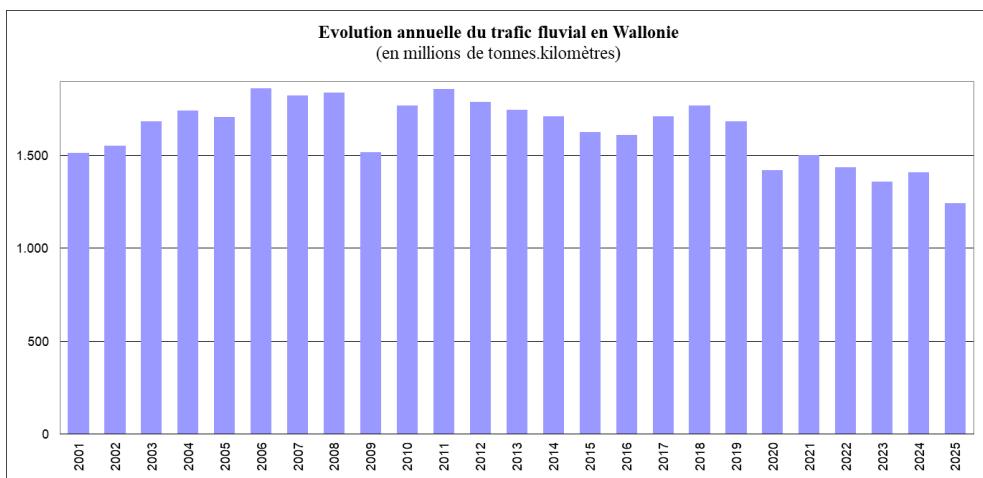
Le tonnage total transporté en 2025 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **30,96 Mt** (potentiellement corrigé à **31,71 Mt**), soit une diminution de -4,1% par rapport à l'année précédente (et une baisse de -5,7% par rapport à la moyenne des trois dernières années). C'est le bilan annuel le plus faible de ces 30 dernières années.



L'érosion régulière du trafic, à l'œuvre depuis le second semestre 2018, a repris après le léger rebond post COVID et inondation de juillet 2021. Toutefois, les évolutions mensuelles récentes - au cours des troisième et quatrième trimestres - se montrent plus favorables, comme cela avait déjà été le cas l'an dernier à la même période.



Exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2025 s'élève à 1.244 millions de tkm (pour 1.410 millions en 2024), soit une chute de -11,7% (-11,3% en-deçà de la moyenne des trois dernières années).

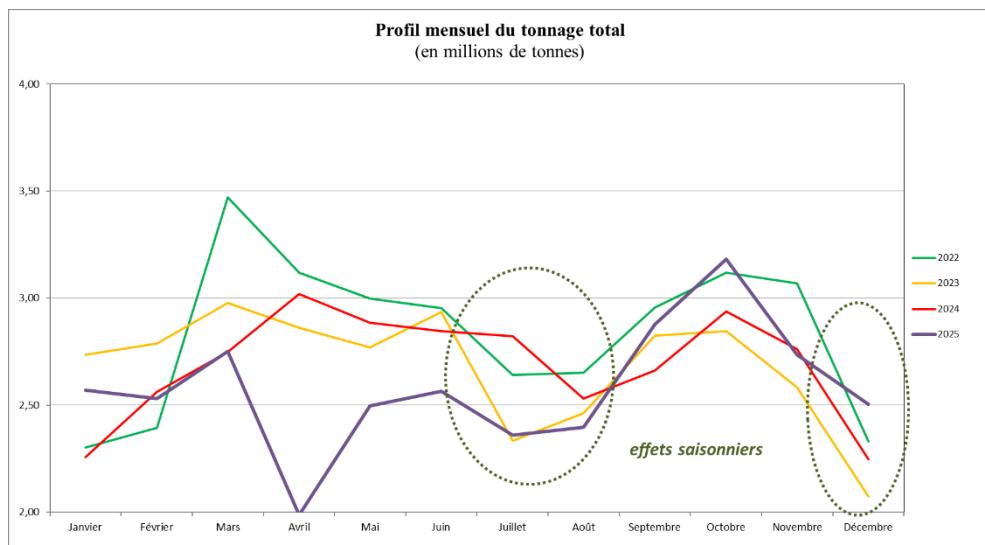


2. UNE ANNÉE 2025 QUI S'EST MIEUX TERMINÉE QU'ELLE N'AVAIT DÉBUTÉ

La décomposition mensuelle du trafic global pour l'année 2025 permet d'identifier une réalité très contrastée. Alors que l'année a débuté en enregistrant des trafics largement sous les « standards », la situation s'est redressée à la sortie de l'été pour terminer sur un dernier trimestre plutôt favorable (même si globalement le trafic reste à des niveaux historiquement faibles).

(en tonnes)	2022	2023	2024	2025	évol./moyenne	évol./2024
Janvier	2.303.012	2.734.620	2.257.606	2.570.644	6%	14%
Février	2.395.616	2.787.048	2.561.983	2.531.257	-2%	-1%
Mars	3.470.963	2.977.175	2.749.264	2.750.164	-10%	0%
Avril	3.118.821	2.861.456	3.019.999	1.987.908	-34%	-34%
Mai	2.997.790	2.769.332	2.886.154	2.496.161	-13%	-14%
Juin	2.952.632	2.933.919	2.844.976	2.565.821	-12%	-10%
Juillet	2.640.080	2.333.995	2.822.000	2.359.272	-9%	-16%
Août	2.652.704	2.462.408	2.531.065	2.398.069	-6%	-5%
Septembre	2.957.232	2.824.516	2.661.781	2.876.746	2%	8%
Octobre	3.120.122	2.846.228	2.937.043	3.181.372	7%	8%
Novembre	3.067.962	2.583.545	2.762.317	2.734.567	-2%	-1%
Décembre	2.331.581	2.074.368	2.246.592	2.503.422	13%	11%
Total	34.008.515	32.188.610	32.280.780	30.955.403	-5,7%	-4,1%

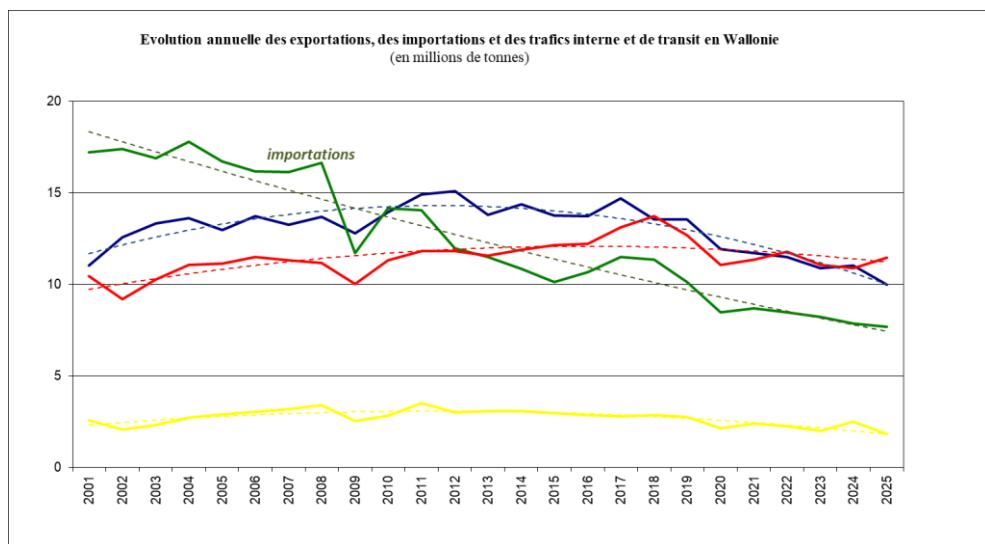
Le caractère « historiquement faible » des chiffres est partiellement gommé parce qu'ils ne sont comparés ici qu'aux années 2022-2024. Pour rappel, il y a 20 ans, le trafic annuel était supérieur à 45 millions de tonnes ; il avoisinait encore les 40 millions de tonnes en 2019.



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

Après une décennie de relative stabilité, les exportations enregistrent depuis 2017 un recul continu. Les importations, quant à elles, ont diminué de moitié sur la même période, confirmant l'accélération d'un changement structurel engagé depuis une vingtaine d'années et étroitement lié à la transformation du tissu industriel wallon moins consommateur de flux massifiés.

Le trafic de transit, pour sa part, a connu une croissance soutenue jusqu'en 2018, profitant pleinement de la position géographique stratégique de la Wallonie au cœur des grands axes européens. Après la crise COVID, ce segment s'est stabilisé à un niveau comparable à celui des exportations. Il représente aujourd'hui environ un tiers du trafic total, ce qui illustre l'importance du réseau wallon dans les échanges continentaux.

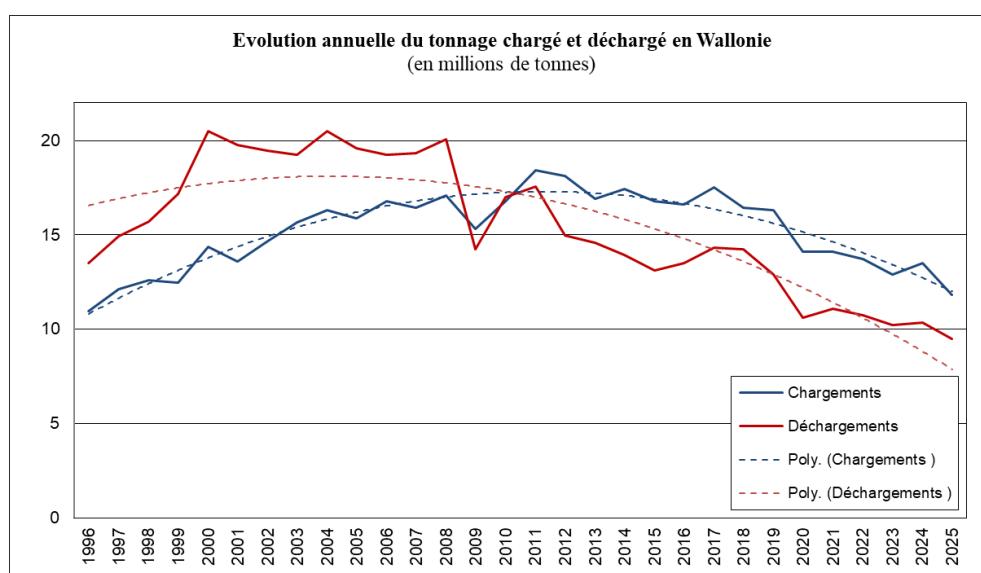


Durant l'année écoulée, c'est le trafic interne qui, proportionnellement et par rapport à 2024, a enregistré la détérioration la plus marquée (-27,3%, effaçant malheureusement la forte progression observée l'année précédente). Les exportations affichent également une baisse notable (-9,5%), nettement plus prononcée que celle des importations (-2,2%).

À l'inverse, le trafic de transit est reparti à la hausse après deux exercices difficiles, avec une progression de 5,2 %. Cette reprise contraste fortement avec le recul des autres segments et soulève des questions quant aux facteurs spécifiques qui pèsent sur les échanges internes et sur les flux directement liés à l'économie wallonne.

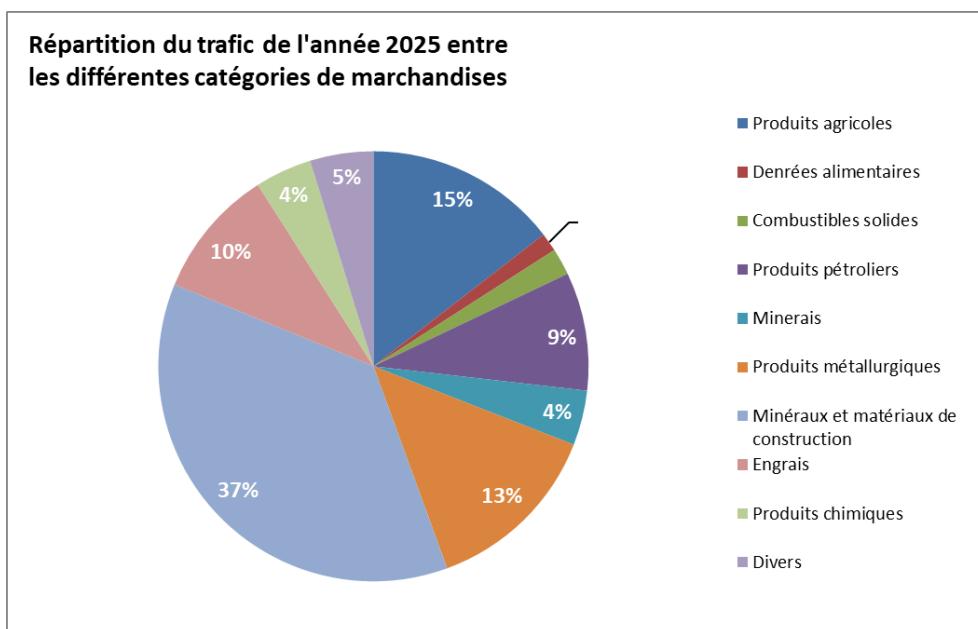
La transformation structurelle des trafics apparaît également de manière très nette lorsqu'on observe l'évolution des chargements et des déchargements — ceux-ci correspondant, en pratique, aux importations et exportations auxquelles s'ajoute le trafic interne. L'érosion marquée et plus précoce des déchargements est particulièrement visible.

Cette année, il convient de souligner que la chute spectaculaire du trafic interne — qui est, par définition, comptabilisé à la fois dans les chargements et dans les déchargements portuaires — contribue largement à la dégradation observée : -12,7 % pour les chargements et -8,2 % pour les déchargements. Autrement dit, la contraction du segment interne pèse mécaniquement sur l'ensemble des volumes manipulés, accentuant la perception d'un recul généralisé.

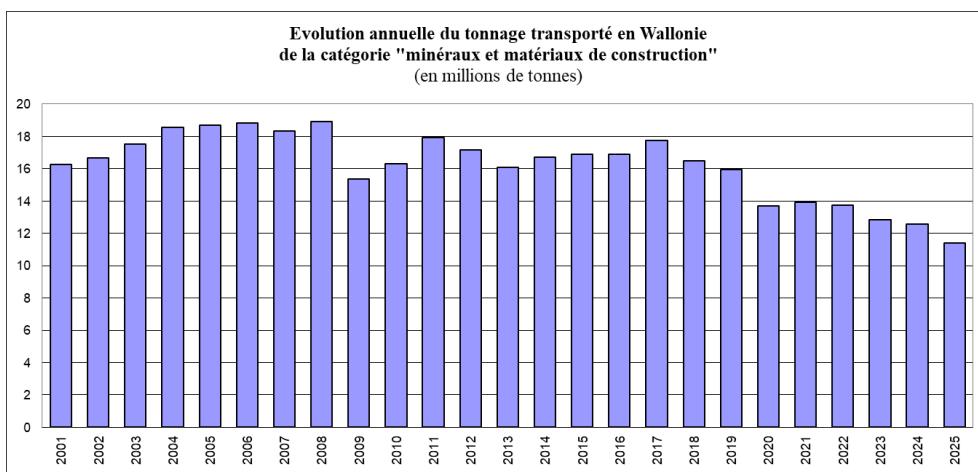


4. TOUTES LES TONNES N'ONT PAS LE MÊME POIDS !

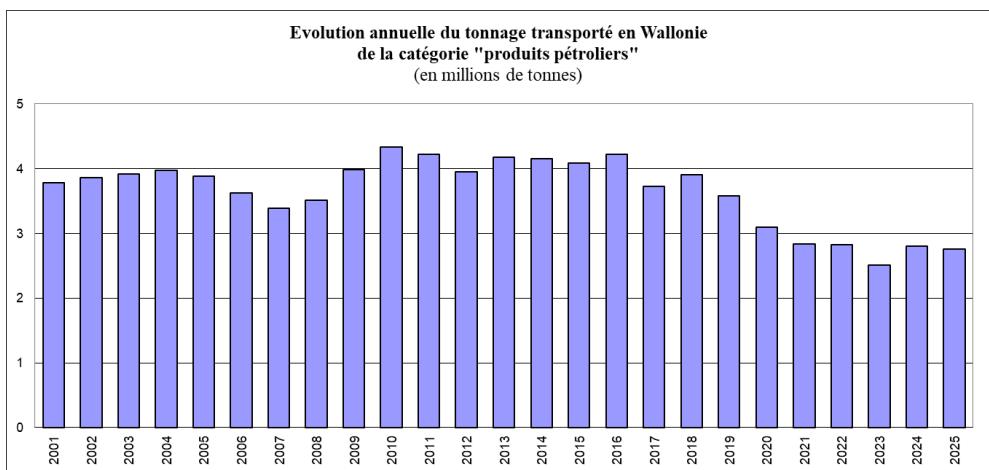
Même si une diversification progressive des marchandises transportées est observable depuis plusieurs années, cette évolution demeure lente. Le trafic reste largement dominé par trois grandes catégories : les produits carrières (37,0 %), les produits agricoles (14,5 %) et les produits métallurgiques (13,5 %). À elles seules, ces marchandises représentent près des deux tiers du trafic wallon.



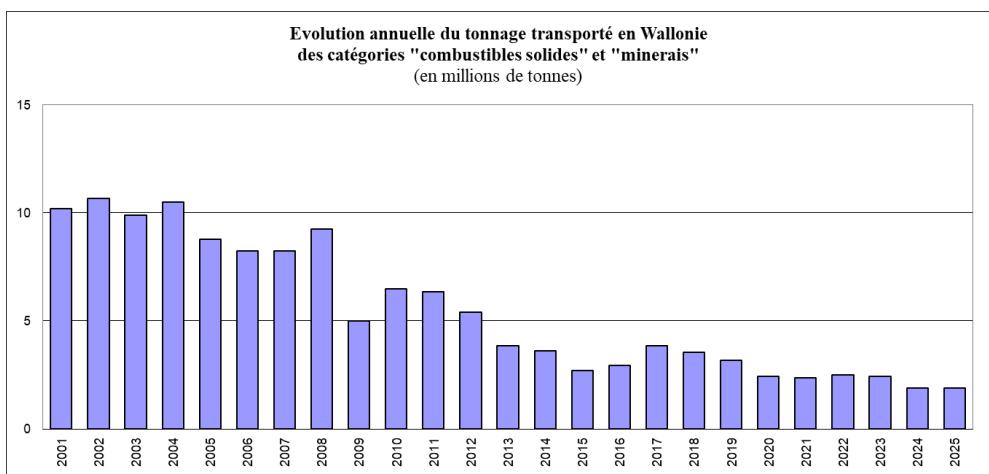
Le segment des minéraux et matériaux de construction poursuit sa tendance à la baisse, avec un recul de 9,6 % en 2025. Sur dix ans, la perte cumulée atteint environ 5,5 millions de tonnes, soit une contraction de 32,6 %. Malgré cette érosion, il s'agit toujours - et de très loin - de la première catégorie de marchandises transportées sur le réseau wallon.



Après plusieurs années de diminution parfois marquée, le trafic des produits pétroliers semble se stabiliser. Il serait toutefois prématuré d'y voir un changement de tendance : la baisse observée depuis 2016 s'inscrit clairement dans une dynamique structurelle, en lien avec les évolutions de la stratégie énergétique.

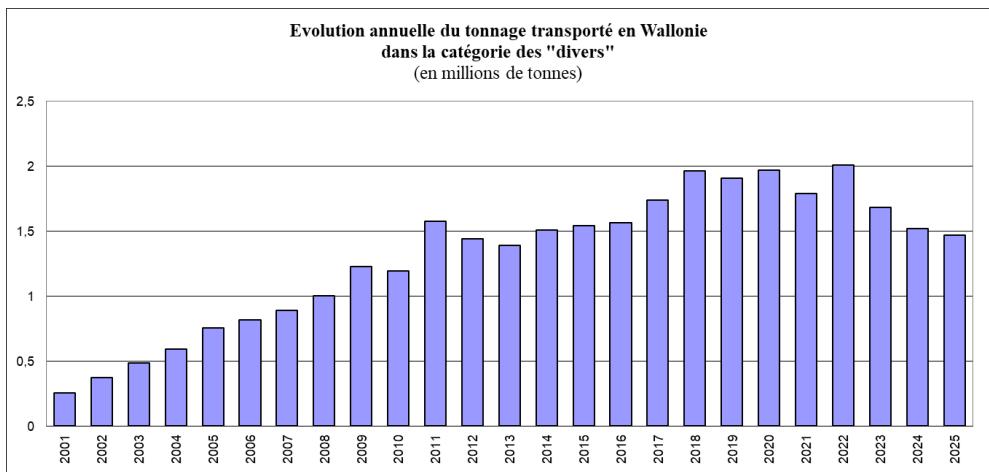


Cette évolution rappelle d'ailleurs l'érosion des combustibles solides et des minerais, qui porte la trace évidente de la disparition de la sidérurgie à chaud liégeoise.



Au début des années 2000, ces trois catégories représentaient encore 35 % du trafic total, soit près de 15 millions de tonnes par an. En 2010, leur tonnage cumulé dépassait encore les 10 millions de tonnes (26 % du trafic). En 2025, il n'est plus que de 4,6 millions de tonnes, soit 15 % du total.

La catégorie des « divers » enregistre, pour la troisième année consécutive, un recul après une longue période de croissance continue. Elle est principalement composée de conteneurs, dont le trafic - malgré ces dernières années plus mitigées - demeure globalement dynamique.



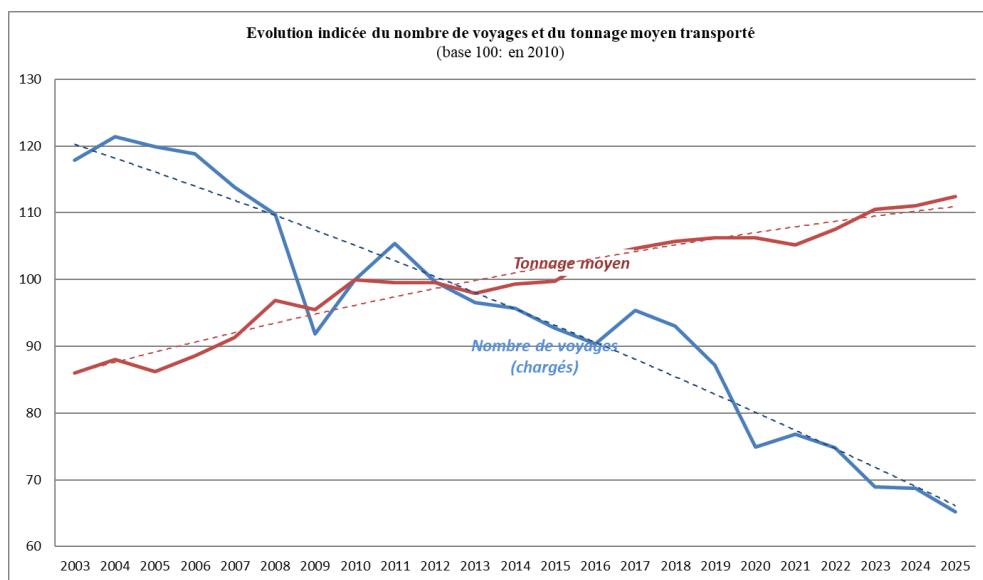
Enfin, comme l'an dernier, les produits agricoles affichent une progression notable, avec une hausse de 5,5 %.

Répartition par catégories de marchandises							
(en tonnes)	2022	2023	2024	2025	évol./moyenne	évol./2024	
Produits agricoles	4.251.798	3.943.915	4.258.413	4.492.873	341.498	8,23%	234.460
Minéraux	1.391.992	1.542.389	1.229.988	1.275.577	-112.546	-8,11%	45.589
Denrées alimentaires	539.325	543.128	422.985	430.318	-71.495	-14,25%	7.333
Produits métallurgiques	3.887.337	4.202.146	4.191.914	4.178.772	84.973	2,08%	-13.142
Divers	2.011.566	1.686.728	1.523.597	1.472.968	-267.662	-15,38%	-50.629
Produits pétroliers	2.824.085	2.506.593	2.805.393	2.752.814	40.790	1,50%	-52.579
Combustibles solides	1.109.696	882.453	679.198	624.348	-266.101	-29,88%	-54.850
Engrais	2.807.801	2.614.842	3.139.041	3.024.214	170.319	5,97%	-114.527
Produits chimiques	1.440.450	1.426.686	1.440.484	1.322.936	-112.537	-7,87%	-117.548
Minéraux et matériaux de construction	13.744.465	12.839.730	12.589.767	11.380.583	-1.677.404	-12,85%	-1.209.184
Total	34.008.515	32.188.610	32.280.780	30.955.403	-1.870.565	-5,70%	-1.325.377
							-4,11%

5. GRANDES CARACTÉRISTIQUES DES TRAFICS ET DE LA FLOTTE

Le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon atteint 1.080 tonnes, soit une hausse de 13 tonnes par rapport à l'an dernier. Cette progression s'inscrit dans une tendance de fond particulièrement marquée : sur la dernière décennie, le tonnage moyen a augmenté d'environ 120 tonnes, reflet clair des effets de modernisation du réseau et de l'utilisation croissante de bateaux de plus grande capacité.

En 2025, 28.673 voyages chargés ont été enregistrés, soit 1.571 de moins que l'année précédente. Le total des voyages - chargés et vides confondus - s'élève à 49.395, franchissant pour la première fois un seuil symbolique en passant sous la barre des 50.000 voyages. Le taux de voyages chargés, stable à 58 %, confirme la constance de la structure de la logistique fluviale au fil des années.



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 :

- la fermeture à Ronquières et l'effondrement du pont autoroutier sur la E42 à La Louvière ont eu une incidence majeure sur l'importance des trafics ;

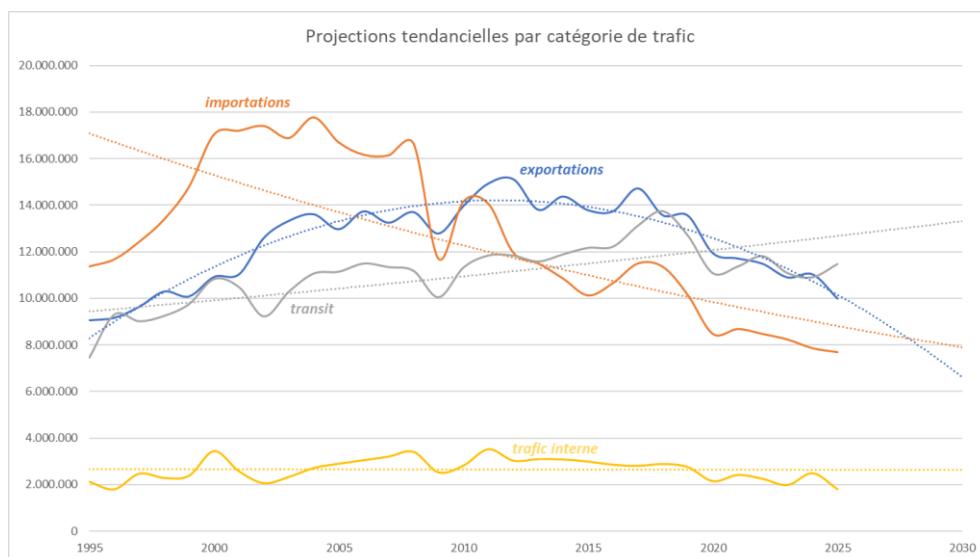
- la chute de trafic enregistrée à Péronnes est liée à la réouverture de l'axe Pommeroeul-Condé qui est aujourd'hui la porte d'entrée en classe Va de la dorsale wallonne (et qui fera l'objet d'un monitoring spécifique à partir de l'année prochaine) ;
- à l'inverse, l'axe Haut-Escaut/Lys est clairement la partie la plus dynamique du réseau ; le trafic sur la Lys étant revenu à un niveau comparable à celui d'avant travaux côté français.

Tonnage transporté sur :	2022 (kT)	2023 (kT)	2024 (kT)	2025 (kT)	évol./moyenne	évol./2024
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	13.032	12.753	12.330	11.721	-7,7%	-4,9%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	11.477	10.941	10.543	11.379	3,6%	7,9%
Le Canal de Lanaye	9.678	10.145	9.035	8.211	-14,6%	-9,1%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	9.435	9.152	9.182	8.706	-5,9%	-5,2%
La Meuse (aux Grands-Malades)	4.132	3.801	4.163	3.689	-8,5%	-11,4%
La Sambre (à Salzinnes)	3.342	3.199	3.477	2.969	-11,1%	-14,6%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	1.656	1.207	1.438	974	-32,1%	-32,3%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	2.086	1.905	2.245	1.251	-39,8%	-44,3%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	2.903	2.969	2.472	1.260	-54,7%	-49,0%
Le Haut-Escaut (à Kain)	7.585	7.427	7.562	7.443	-1,1%	-1,6%
La Lys mitoyenne (à Comines)	4.586	3.920	4.037	4.565	9,2%	13,1%
Nombre de bateaux marchands chargés passés	2022	2023	2024	2025	évol./moyenne	évol./2024
Le Canal Albert (en amont du Canal de Lanaye)	9.692	9.291	8.790	8.267	-10,7%	-5,9%
Le Canal Albert (en aval du Canal de Lanaye)	8.459	8.155	7.571	8.037	-0,3%	6,2%
Le Canal de Lanaye	7.099	7.409	6.271	5.692	-17,8%	-9,2%
La Meuse (à Ivoz-Ramet)	7.515	7.144	6.993	6.619	-8,3%	-5,3%
La Meuse (aux Grands-Malades)	4.273	3.831	4.035	3.523	-12,9%	-12,7%
La Sambre (à Salzinnes)	3.527	3.195	3.303	2.790	-16,5%	-15,5%
Le Canal Charleroi-Bruxelles (à Ronquières)	2.203	1.629	1.980	1.246	-35,7%	-37,1%
Le Canal du Centre (Ascenseur de Strépy-Thieu)	2.954	2.575	2.944	1.695	-40,0%	-42,4%
Le Canal Nimy-Blaton-Péronnes (à Péronnes)	3.904	3.707	2.923	1.332	-62,1%	-54,4%
Le Haut-Escaut (à Kain)	8.448	8.058	7.933	7.820	-4,0%	-1,4%
La Lys mitoyenne (à Comines)	6.573	5.537	5.749	6.286	5,6%	9,3%

7. PERSPECTIVES POUR LES ANNÉES À VENIR

Compte tenu des séries statistiques disponibles, il est possible d'établir des perspectives tendancielles à court terme 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 30/32 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.

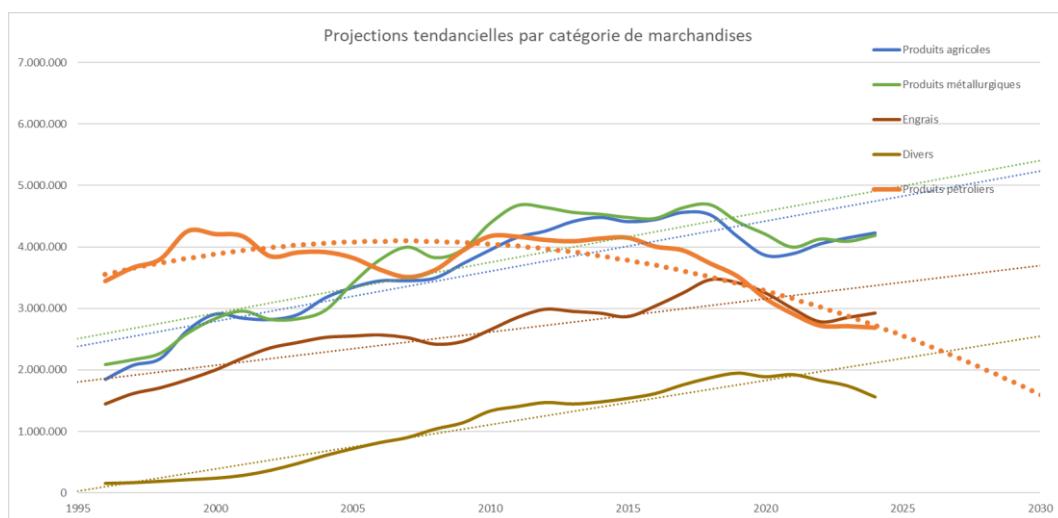
Un second exercice peut être réalisé de manière semblable en considérant non plus la structure du trafic mais bien les différentes catégories de marchandises, celles-ci présentant des profils d'évolution fort dissemblables (comme illustrés sur les figures ci-après).

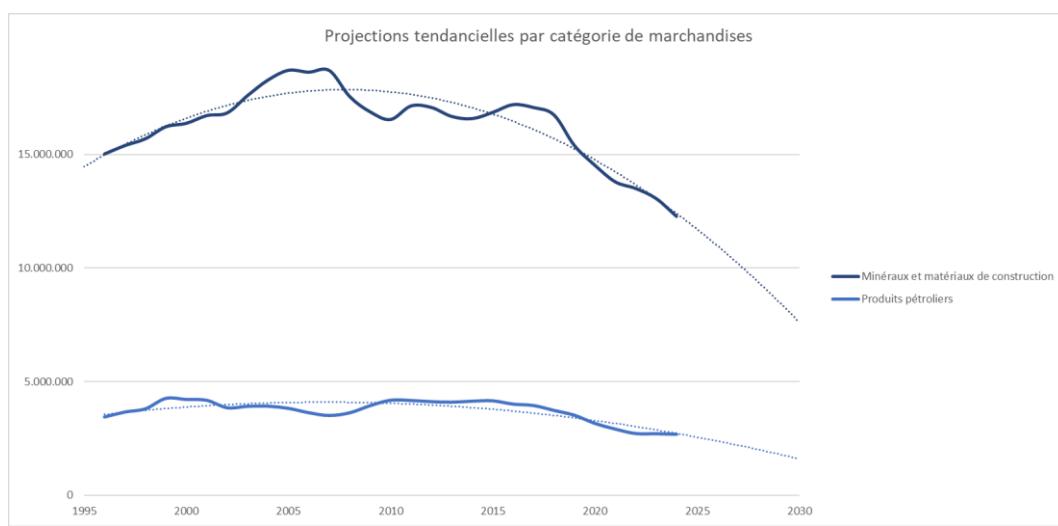
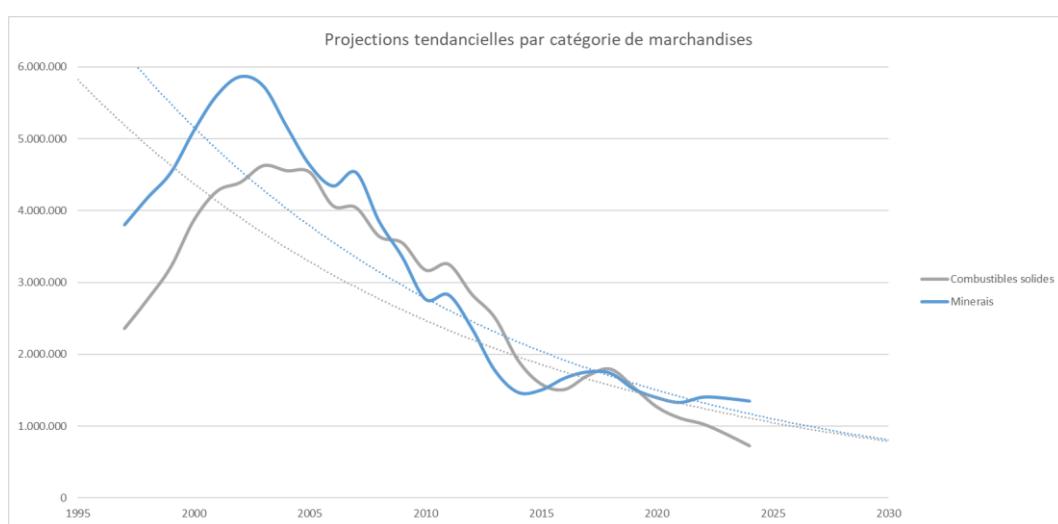
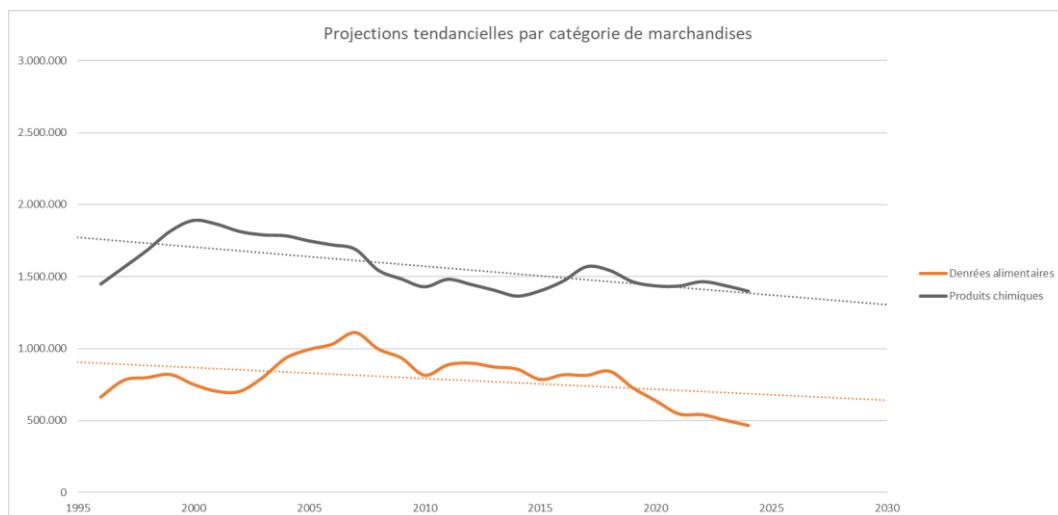
Les résultats conduisent dans ce cas à une estimation des volumes de 31 Mt, comprise dans la fourchette de l'estimation sur base de la structure du trafic.

Comme dans l'exercice précédent, l'évolution de certaines composantes pose néanmoins 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, la structure du trafic aura continué à évoluer de manière significative, mais la somme de ses différentes composantes s'établira à un niveau fort comparable aux volumes actuels.

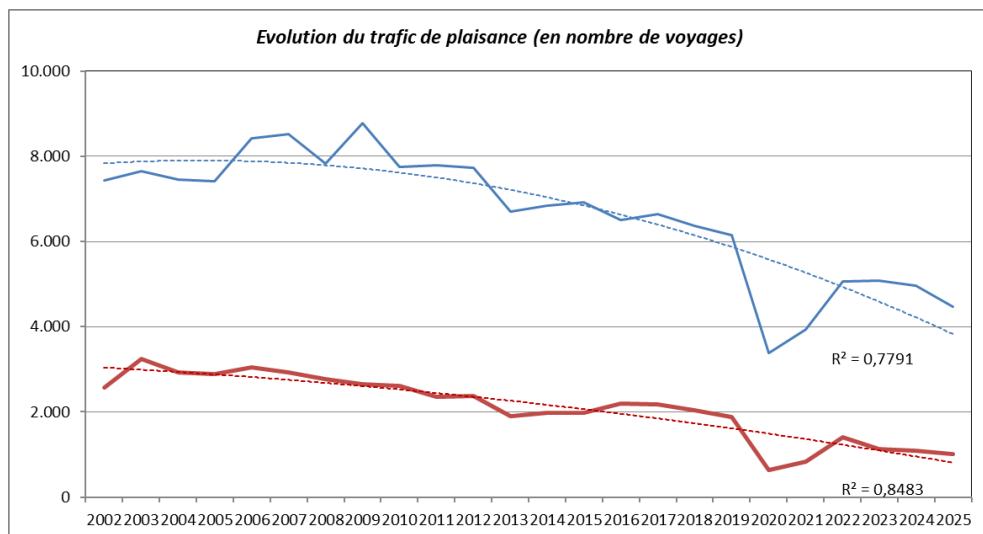




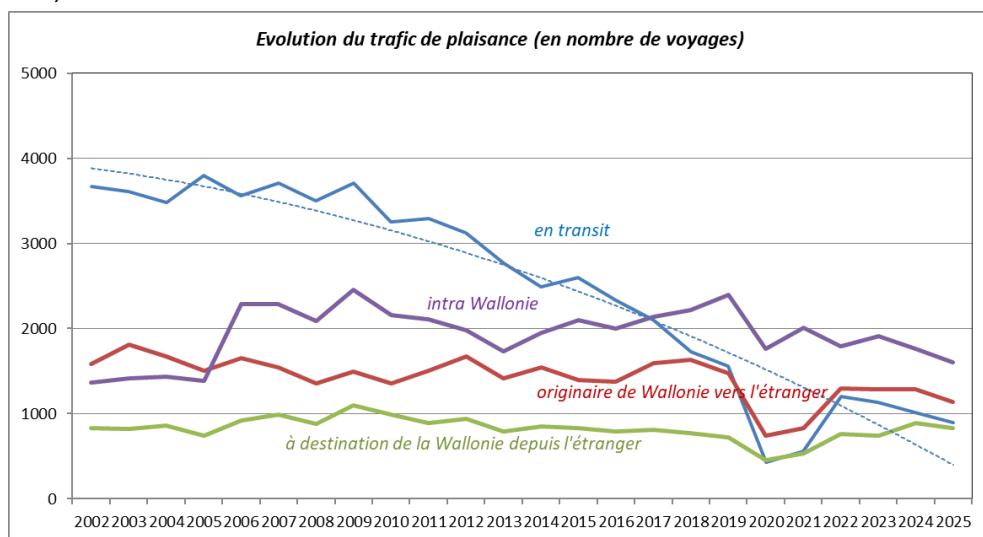
8. PLAISANCE ET CROISIÈRES

Au niveau du trafic de plaisance, l'année 2025 enregistre une baisse importante (-9,9%), passant de 4.958 voyages en 2024 à 4.469 cette année². Le constat est identique pour le trafic de navires à passagers (-8,2%, passant de 1.091 à 1.002 voyages). Ces chiffres montrent que globalement, la plaisance est de moins en moins attractive :

- après avoir partiellement comblé le « déficit » lié aux saisons « COVID », l'érosion régulière du trafic a repris ;
- l'érosion du trafic de navires à passagers, bien que plus faible sur le long terme, est également très nette ;

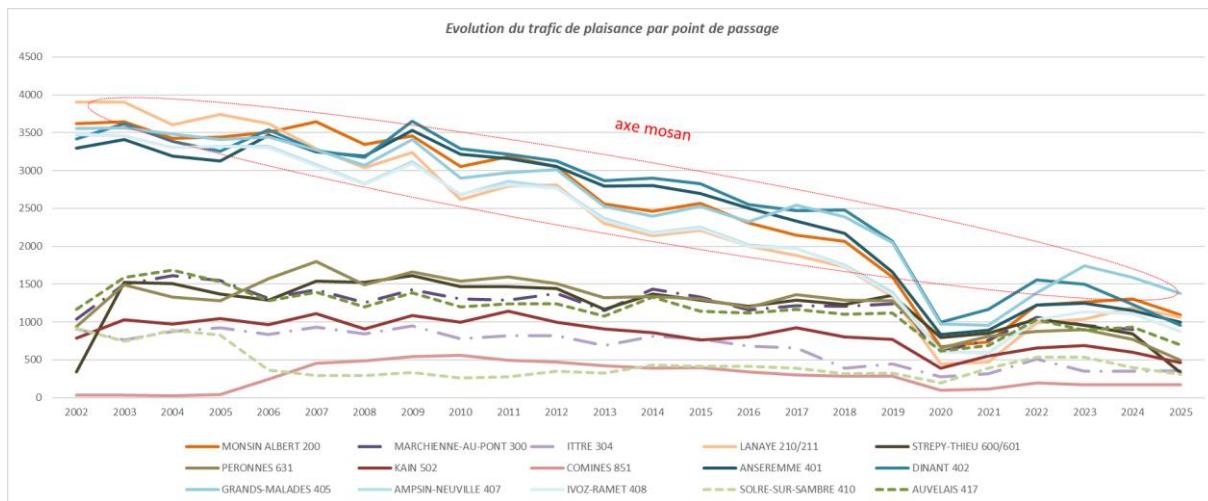


- concernant la plaisance, c'est le trafic transitant par la Wallonie qui est responsable de l'érosion ;



² Contrairement au trafic marchand, la perte des informations liée à l'interruption du système d'enregistrement des voyages n'a qu'une très faible insistance puisque se rapportant à une période (début de la saison) traditionnellement de faible trafic.

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



9. CHIFFRES CLÉS 2025

Indicateurs clés 2025		<i>par rapport à 2024</i>	<i>par rapport à la moyenne 2022-2024</i>	<i>depuis 2015</i>
tonnes	30.955.403	-4,1%	-5,7%	-20,7%
tonnes.kilomètres	1.243.871.676	-11,8%	-11,3%	-23,5%
nombre de voyages	49.395	-6,8%	-9,0%	-30,6%
taux de voyages chargés	0,58	0,57	0,57	0,57
tonnage moyen transporté	1.080	1.067	1.054	958
balance chargements/déchargements	1,24	1,31	1,28	1,28
part du transit	37,0%	33,8%	34,3%	31,1%
plaisance (nombre de voyages)	4.469	-9,9%	-11,2%	-35,4%
croisières (nombre de voyages)	1.002	-8,2%	-17,3%	-49,3%