

COMMUNIQUÉ

NAVIGATION COMMERCIALE EN WALLONIE - BILAN 2016

Les données utilisées dans ce communiqué et mentionnées ci-après proviennent des informations extraites des permis de circulation détenu par tout bateau navigant en Wallonie. L'ensemble détaillé de ces données est consultable sur le site internet des Voies hydrauliques de la DGO2 à l'adresse suivante :

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

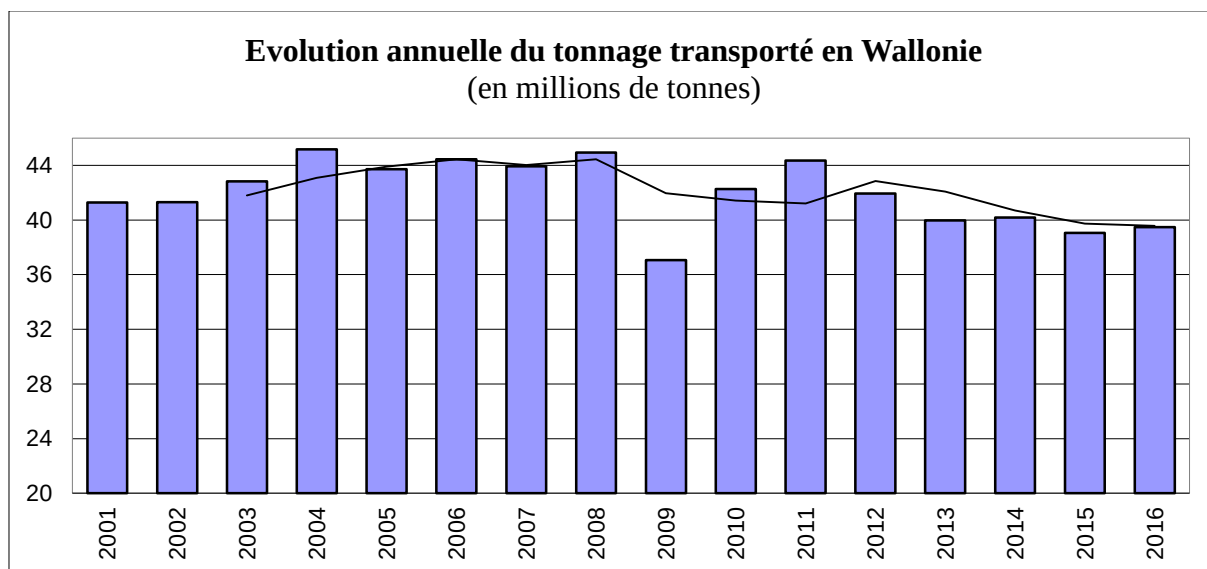
Pour de plus amples renseignements, n'hésitez pas à contacter nos services :

DGO2 – Cellule communication – cellulecommunication-dgo2@spw.wallonie.be

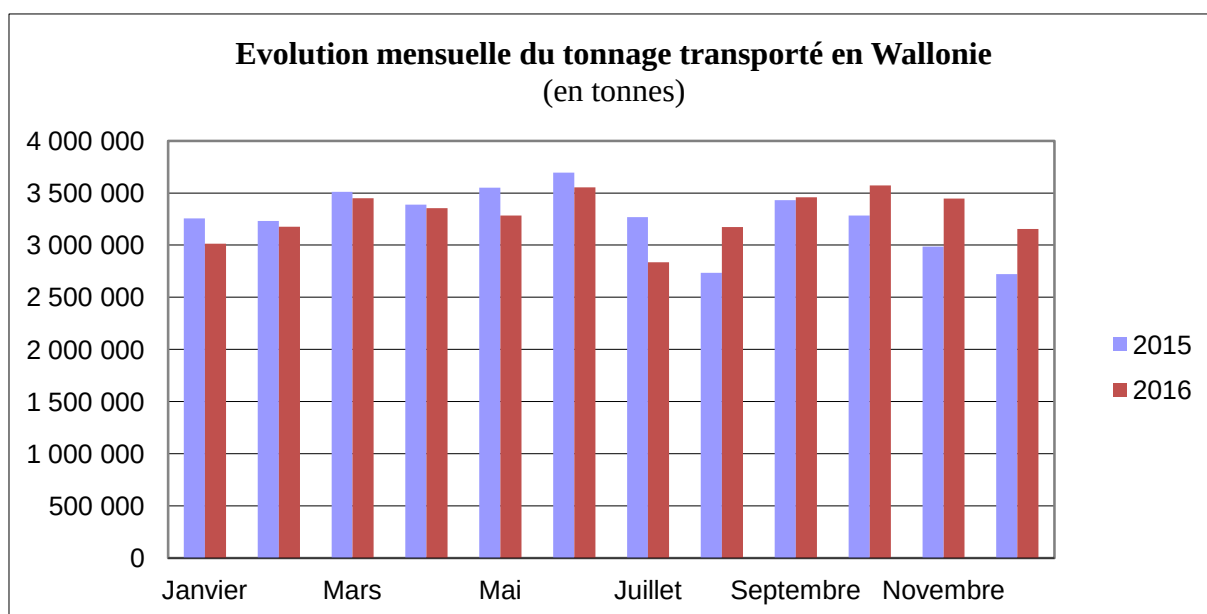
UN TRAFIC GLOBAL STABLE, UNE SAISONNALITÉ MOINS MARQUÉE ... ET DES SECTEURS CLÉS EN CROISSANCE

Le tonnage total transporté en 2016 sur les voies navigables wallonnes s'élève à **39,47 Mt**, soit une (légère) hausse de 1,1% par rapport à l'année précédente¹.

Ce trafic a tendance à se diversifier de plus en plus, en captant une part croissante de produits à plus haute valeur ajoutée (produits agricoles, divers conteneurisés ou non, ...). Les investissements qui seront consentis cette année vont permettre d'accroître encore cette diversification en améliorant notamment les conditions de navigabilité.



De manière plus détaillée, après une première partie de l'année caractérisée par une baisse sensible des volumes (dans la foulée du mauvais second semestre 2015), et après la période creuse des mois de juillet et août, le trafic mensuel a connu un rebond significatif durant le second semestre.



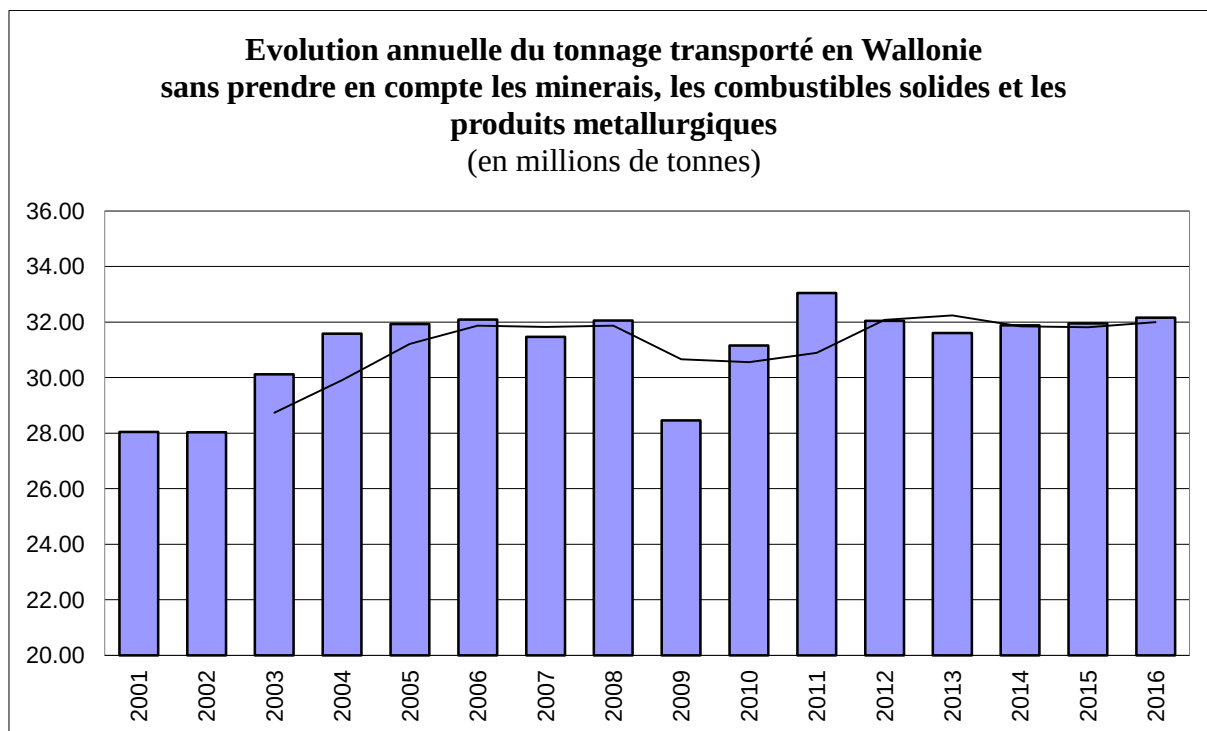
¹ exprimé en tonnes.kilomètres, le trafic de l'année 2016 s'élève à 1.610 millions de tkm.

Cette grande tendance de 2016 est à mettre principalement en relation avec une conjoncture économique qui semble s'améliorer, notamment dans les secteurs des produits chimiques. Ceux-ci (et dans une moindre mesure les engrais), après une lente érosion depuis le début de la décennie, ont connus une hausse de plus de 16,2% (5,0% pour les engrais).

De même pour les minerais, avec une augmentation de 20,1%, alors même que cette catégorie avait perdu plus de la moitié de ses volumes depuis 2010. Cette augmentation est cependant, pour une bonne part, liée au trafic de transit.

Les combustibles solides, traditionnellement liés à la sidérurgie et dont l'évolution à la baisse est identifiée de longue date, ne représentent plus que 3,3% du trafic total.

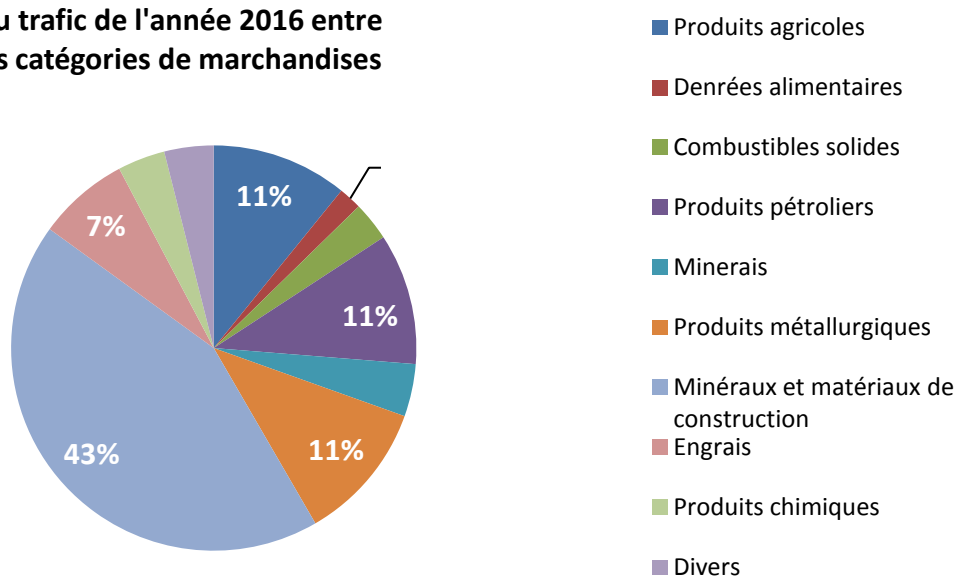
De manière plus générale, l'évolution des tonnages transportés à l'exclusion de ceux liés à la sidérurgie illustre bien la fin d'un cycle industriel avec la disparition de la phase à chaud, l'année 2016 n'étant pas loin de constituer une année « record » (seule 2011 avait été meilleure) pour le cumul des autres trafics.



Même si les produits agricoles connaissent un léger repli (-5,0% à 4,30 Mt), il faut garder à l'esprit que 2015 avait été une année record pour ceux-ci. Ils restent néanmoins la deuxième catégorie de marchandises transportées loin derrière les matériaux de construction qui ont plus que jamais la cote avec 16,91 Mt transportées en 2016 (+0,2%).

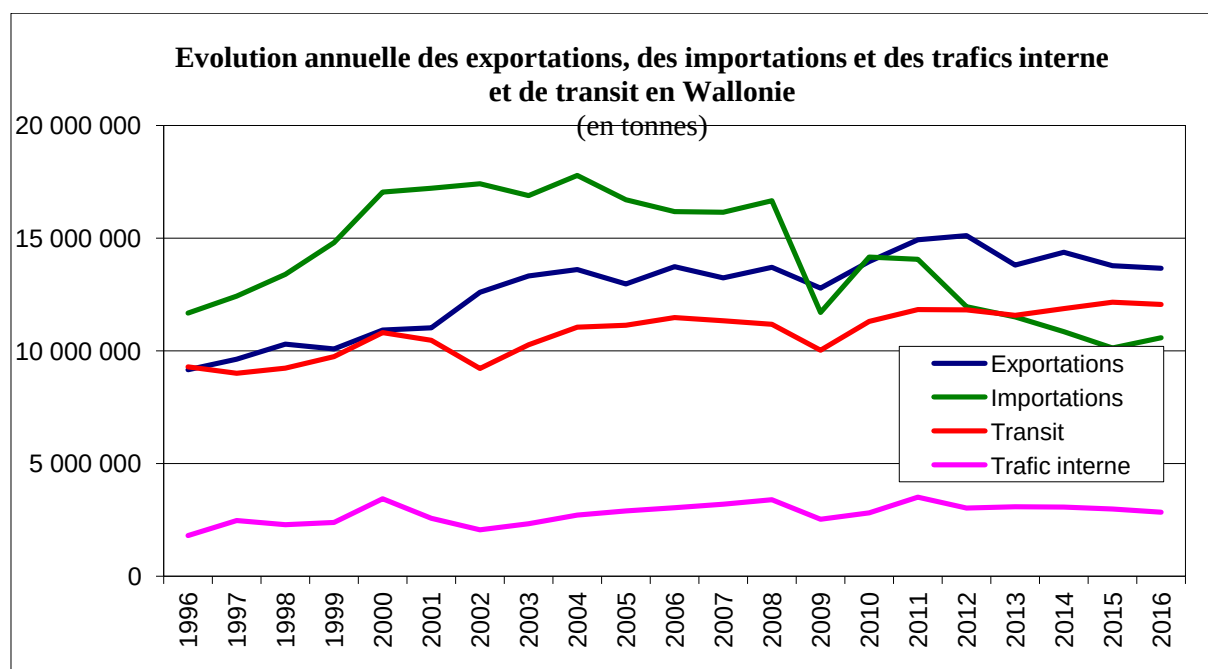
Après une hausse déjà spectaculaire en 2015, le trafic des conteneurs est encore en croissance de plus de 30%, atteignant les 80.000 EVP. Liège Trilogiport a accueilli ses premiers conteneurs et tous les terminaux wallons sont en croissance, même si l'essentiel de l'augmentation concerne le trafic entre Anvers et Liège.

Répartition du trafic de l'année 2016 entre les différentes catégories de marchandises



Avec 13,74 Mt, les exportations, bien qu'en léger recul (-0,3%), continuent à bien se porter. Même si les importations sont reparties à la hausse (+5,3% à 10,67 Mt)², l'écart entre les deux est toujours conséquent, confirmant le changement structurel rapide amorcé depuis une dizaine d'année et qui est étroitement lié à la mutation du paysage industriel wallon. Ce déséquilibre de la balance import/export³ risque aussi de ne pas être sans effet sur la disponibilité de cales sur les voies navigables wallonnes.

Pour la deuxième année consécutive, le transit a dépassé les 12 Mt. C'est malheureusement tout le contraire qui est observé pour le trafic intra-wallon qui, avec 2,9 Mt à peine, connaît une de ses plus mauvais bilans de la décennie.



² se traduisant par une reprise significative des déchargements durant le dernier trimestre.

³ Le déséquilibre de la balance import/export reste supérieur à 3 Mt en 2016.

On notera également une augmentation des trafics à destination de la Flandre et de ceux originaires des Pays-Bas. Les tronçons les plus dynamiques du réseau étant, cette fois ci, le canal Albert (avec le canal de Lanaye) et la Meuse avec des taux de croissance respectifs de 10,4 et 2,2% en 2016.

Enfin, le tonnage moyen par bateau chargé circulant sur le réseau wallon continue d'augmenter pour avoisiner les 1.000 tonnes, signature significative de l'effet de modernisation du réseau.