

2012-10-22

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique des ports belges - Estimation Flash 2011

Afin de satisfaire la demande relative à la diffusion rapide d'indicateurs mettant en évidence les évolutions de la valeur ajoutée et de l'emploi au sein des ports belges, la Banque nationale publie depuis 2006, un peu plus de six mois avant la publication statistique exhaustive de leurs résultats, une estimation flash fondée sur les comptes annuels déposés jusque fin août.

Remarque: les chiffres relatifs à l'année 2011 sont des estimations obtenues à l'aide d'outils statistiques. Les chiffres définitifs qui seront publiés au printemps 2013 pourraient par conséquent légèrement s'en écarter.

VALEUR AJOUTÉE DIRECTE DANS LES PORTS FLAMANDS, LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS ET LE PORT DE BRUXELLES

(millions d'euros - prix courants)

	Cluster maritime ¹		Cluster non maritime		Total	
	2010 *	2011 e	2010 *	2011 e	2010 *	2011 e
Anvers	3.230,2	2.920,4	6.685,3	6.642,5	9.915,6	9.563,0
Gand	281,0	289,3	3.162,3	3.107,4	3.443,3	3.396,7
Ostende	158,8	171,4	339,6	333,5	498,4	504,9
Zeebrugge	479,2	487,5	470,1	478,7	949,3	966,2
Complexe portuaire liégeois	31,8	32,9	1.315,8	1.432,1	1.347,6	1.465,1
Bruxelles	47,3	50,9	496,9	500,1	544,2	551,0
VALEUR AJOUTÉE DIRECTE	4.228,3	3.952,6	12.470,1	12.494,3	16.698,5	16.446,8

Source: BNB.

¹ Deux clusters sont envisagés: le cluster maritime et le cluster non maritime. Le cluster maritime rassemble les branches d'activité propres et essentielles aux ports (gestion et maintenance, navigation, transbordement, affrètement, entreposage, dragage, pêche, services maritimes etc.). Les segments n'ayant pas un lien économique immédiat avec l'activité portuaire, mais présentant des relations de dépendances étroites et réciproques avec celui-ci, sont désignés sous le vocable "non maritime". Il s'agit de l'industrie, du commerce de gros, du transport et des services logistiques.

EMPLOI DIRECT DANS LES PORTS FLAMANDS, LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS ET LE PORT DE BRUXELLES

(équivalents temps plein)

	Cluster maritime		Cluster non maritime		Total	
	2010 *	2011 e	2010 *	2011 e	2010 *	2011 e
Anvers	27.516	27.147	33.324	31.884	60.840	59.030
Gand	2.829	2.991	23.258	23.584	26.087	26.575
Ostende	2.078	2.013	2.936	2.867	5.014	4.881
Zeebrugge	6.099	5.948	3.999	3.919	10.098	9.867
Complexe portuaire liégeois	355	364	9.297	9.500	9.652	9.864
Bruxelles	548	588	3.782	3.868	4.330	4.456
EMPLOI DIRECT	39.424	39.049	76.595	75.623	116.020	114.672

Source: BNB.

e = estimations

* les légères différences par rapport aux chiffres publiés antérieurement résultent d'améliorations supplémentaires.

Commentaire

Il ressort de cette première estimation que la valeur ajoutée et l'emploi ont globalement diminué en 2011 dans les ports maritimes belges, évolutions qui doivent toutefois être nuancées.

Si la valeur ajoutée produite dans les ports maritimes belges a diminué en 2011, celle dégagée dans le cluster non maritime est quant à elle restée stable. Il existe, par ailleurs, de grandes différences entre ports: la valeur ajoutée est dans ce cluster en baisse à Ostende, Gand et Anvers et en hausse à Liège, Zeebrugge et Bruxelles. Le port d'Anvers a ainsi dû faire face à un effondrement de la valeur ajoutée produite dans l'industrie automobile alors que le complexe portuaire liégeois enregistrait une hausse importante dans la production de carburant et l'énergie. Dans le cluster maritime, seule la valeur ajoutée du port d'Anvers, fortement influencée par le secteur des armateurs, a chuté. Cette branche a connu une nette détérioration de sa rentabilité en 2011, quelques grands armateurs ayant été particulièrement affectés.

L'emploi dans les ports maritimes belges s'est globalement réduit en 2011, tant dans le cluster maritime que non maritime. Les ports de Liège, Gand et Bruxelles ont connu des progressions dans chaque cluster à l'inverse des ports d'Anvers, Zeebrugge et Ostende, en recul partout. Dans les ports de Liège et d'Anvers, l'évolution du cluster non maritime, positive pour le premier et négative pour le second, est à attribuer essentiellement à l'industrie. Le port de Bruxelles a bénéficié d'une réorganisation dans un groupe important installé dans la zone portuaire. A l'inverse, l'emploi généré dans le port d'Ostende a été touché par la diminution du trafic maritime et par l'arrêt de l'activité d'une entreprise industrielle. Enfin, à Gand, l'emploi a sensiblement augmenté dans la manutention alors qu'à Zeebrugge, il s'est tassé dans plusieurs activités du cluster maritime.

Ces diminutions de la valeur ajoutée et de l'emploi paraissent être en contradiction avec l'augmentation globale du **trafic** observée en 2011 dans les ports maritimes belges. Les évolutions divergent cependant d'un port à l'autre. Les volumes transbordés ont stagné dans le port de Gand et ont reculé à Zeebrugge et à Ostende. En effet, même si en 2011 son trafic ro-ro² dépassait les 13 millions de tonnes, le port de Zeebrugge a souffert d'une baisse de son trafic conteneurisé et les volumes affichés par le port d'Ostende sont essentiellement le résultat de la contraction de son trafic ro-ro. Au port d'Anvers, les transbordements dans toutes les catégories de marchandises ont crû à l'exception du vrac solide³.

² Roll-on/roll-off. Transroulage en français. Chargement/déchargement par roulage par les portes/rampes du navire avec un moyen de transport sur roues.

³ Par exemple charbons, minerais de fer, céréales, engrais, sable et gravier.



