

2005-10-27

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003

NBB Working Paper No 75 - Document Series

www.nbb.be

Depuis deux ans, la Banque nationale publie une étude sur l'importance économique du Port Autonome de Liège.

La contribution du port liégeois à l'économie nationale et régionale est estimée à partir de l'analyse de la situation économique, sociale et financière, sur la période allant de 1997 à 2003. Les trois variables faisant l'objet des principaux développements sont la valeur ajoutée (VA), l'emploi et l'investissement. Cette étude met également en évidence les effets indirects en VA et en emploi de l'activité du secteur sur l'ensemble de l'économie du pays, et tente de mettre en perspective les conséquences de la restructuration du secteur métallurgique liégeois. Une présentation du bilan social est également proposée. À partir de ce numéro, l'analyse des résultats financiers des secteurs sous revue est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance.

L'année 2003 a confirmé le repli de l'activité au port de Liège. Malgré le maintien à niveau des trafics, tous modes confondus, le bassin liégeois est en train de vivre un tournant de son histoire. Arcelor a en effet annoncé en avril 2003 ses intentions de mettre un terme à la filière du chaud de Cockerill Sambre d'ici 2009. Cette décision a déjà eu pour effet la fermeture, en avril 2005, du haut-fourneau numéro 6 de Seraing. Cette entreprise, première au port en termes de valeur ajoutée (VA), d'emploi et d'investissement, a connu l'une des années les plus difficiles de son histoire sur le plan social.

La VA directe au port de Liège a reculé de 10,6 p.c. en 2003, par rapport à l'année précédente, pour redescendre à 1 milliard d'euros. Des baisses importantes ont été enregistrées chez les armateurs, ainsi que dans les industries de la métallurgie, de la construction, de l'énergie et de la chimie, à l'inverse du commerce qui a connu une année plutôt favorable. La VA indirecte a également baissé, de 10,9 p.c. La VA totale, somme des VA directe et indirecte, s'est alors établie à 2 milliards d'euros, soit 0,7 p.c. du PIB belge et 3,2 p.c. du PIB wallon.

L'emploi direct s'est replié de 9,5 p.c. de 2002 à 2003, revenant à 12.500 ETP. En cause, les secteurs des armateurs et l'ensemble des industries, à l'exception de l'industrie de l'alimentation. Avec une sous-traitance dont les effectifs ont régressé de 7,7 p.c., l'emploi total a reculé de 8,5 p.c. en 2003, s'établissant à 28.500 ETP, indépendants inclus. Ce total équivaut à 0,8 p.c. de l'emploi intérieur belge et à 2,9 p.c. de l'emploi intérieur wallon. La proportion d'employés, de même que celle des femmes, a poursuivi sa progression, le nombre d'ouvriers diminuant. Parmi les différents niveaux d'études, seuls les universitaires ont bénéficié d'une augmentation des recrutements. La formation s'est concentrée sur un nombre plus limité d'employés.

L'investissement dans la zone portuaire a quant à lui régressé de 21,4 p.c. en 2003, à 120,8 millions d'euros. Les baisses les plus notoires ont été relevées dans les industries de la métallurgie, de la construction et de l'alimentation, alors que des hausses significatives ont été notées dans le cluster maritime, la chimie et l'énergie.

Financièrement, le port de Liège offre un bilan sensiblement plus optimiste. Après une année en demi-teinte, la rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est considérablement redressée en 2003, tant dans les entreprises maritimes que non maritimes. Le fonds de roulement net moyen s'est quant à lui légèrement replié, en restant toutefois positif, mais en-deçà du niveau atteint par la moyenne des sociétés non financières belges. La solvabilité des entreprises liégeoises a cédé 1,4 p.c. mais reste nettement supérieure au score atteint par la moyenne des sociétés. Le pourcentage d'entreprises en difficulté a augmenté de 2 p.c. dans le complexe portuaire liégeois en 2003, passant de 17,6 à 19,6 p.c. Les PME connaissent davantage de difficultés financières que les grandes entreprises. Il importe dès lors d'encourager toutes les politiques d'aide aux PME, dont le nombre est important au port de Liège.

Malgré ce bilan socio-économique mitigé et des perspectives assez ternes à moyen terme, le port de Liège doit tirer profit de ses atouts. La voie d'eau, longtemps délaissée au profit de la route et du rail, fait depuis quelques années l'objet d'attentions particulières de la part des gouvernements. L'aménagement du réseau fluvial, des écluses et de parcs logistiques comme la plate-forme trimodale TriLogiPort à Hermalle-sous-Argenteau, la coopération entre ports maritimes et intérieurs, la suppression des droits de navigation prévue sur les voies d'eau wallonnes et le vaste plan de redéploiement auquel participe entre autres Arcelor sont autant de réponses concrètes aux craintes ressenties par ceux qui voient en la fermeture de la phase à chaud la perte d'un tiers des tonnages transbordés dans le bassin liégeois et surtout la suppression de 2.700 emplois directs, qui concernerait plus de 7.000 emplois au total, sous-traitance incluse. La Région wallonne, dans son plan d'actions prioritaires pour l'Avenir wallon, envisage d'aider les PME et de soutenir la création d'activités à haute valeur ajoutée. Le transport et la logistique sont, à cet égard, deux secteurs offrant un potentiel considérable en Wallonie. Ils sont plus que jamais au cœur du dispositif portuaire à Liège. Il appartient au PAL d'accomplir la reconversion logistique du bassin liégeois, à travers des projets concrets et une communication adaptée, dans le but d'y stimuler la création de valeur ajoutée et d'emploi.