

2006-06-28

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

---

### **Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2004**

#### **NBB Working paper n°86 - Document Series**

La Banque nationale de Belgique publie une mise à jour annuelle de l'étude sur l'importance économique des ports maritimes flamands -Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge- et du complexe portuaire liégeois. Pour la première fois, les résultats de ces cinq ports ont été rassemblés dans une même publication.

La contribution de chaque port à l'économie nationale est estimée à partir de l'analyse de leurs situations économique, sociale et financière, sur la période allant de 1999 à 2004. 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 portuaire sur l'économie du pays. Une présentation synthétique du bilan social est proposée en deux parties: l'une pour les ports maritimes flamands et l'autre pour le complexe portuaire liégeois. L'analyse des résultats financiers des secteurs sous revue est complétée par l'application d'un modèle de prévision de défaillance.

L'année 2004 a été très favorable au développement du trafic de marchandises dans les ports maritimes flamands<sup>1</sup> et au complexe portuaire liégeois. La croissance structurelle du transport par conteneurs est restée le principal moteur de cette expansion.

En ce qui concerne l'activité économique réalisée dans les ports et en amont de ceux-ci, le bilan est plus contrasté: la VA a bien progressé dans l'ensemble, tandis que l'emploi, l'investissement et la santé financière des entreprises retenues pour l'étude ont évolué en sens divers.

La VA directe des quatre ports maritimes flamands a augmenté en 2004 par rapport à l'année précédente, à un rythme moyen de 13,3 p.c. à prix courants, soit +10,7 p.c. à prix constants. Cette évolution est nettement supérieure à la croissance observée dans l'ensemble de l'économie nationale. C'est à Gand que la progression a été la plus soutenue, surtout dans ses deux principales industries, la métallurgie et l'automobile. Anvers, qui représente près de 65 p.c. de la richesse produite dans ces quatre ports, a également connu une hausse importante de sa contribution au PIB, en particulier dans la chimie. Les armateurs anversoises et ostendaises, ainsi que les agents maritimes et expéditeurs zeebruggeois, ont également participé à cette croissance. La VA indirecte, induite par l'ensemble de l'activité générée en amont des entreprises de la population auprès de leurs fournisseurs et sous-traitants, a suivi la même tendance. Dès lors, la VA totale des ports maritimes flamands, somme des VA directe et indirecte, s'est rapprochée des 25 milliards d'euros en 2004, soit l'équivalent de 15,1 p.c. du PIB de la Flandre et de 8,7 p.c. du PIB belge. Dans le complexe portuaire liégeois, la VA directe s'est redressée de 17,6 p.c. à prix courants entre 2003 et 2004, soit de 14,9 p.c. à prix constants. Les hausses les plus significatives se sont manifestées dans l'énergie et la métallurgie. La VA indirecte a suivi la même tendance, de sorte que la VA totale s'est rétablie au-dessus de la barre des 2,2 milliards d'euros, à un niveau correspondant à 3,3 p.c. du PIB wallon et à 0,8 p.c. du PIB de la Belgique.

L'emploi direct a progressé de 0,6 p.c. dans les ports maritimes flamands en 2004, soit un pourcentage correspondant à la hausse de l'emploi intérieur belge. La progression la plus forte a été notée au port de Gand, grâce notamment aux recrutements dans l'automobile. Une légère hausse a été constatée à Anvers, qui emploie plus de 58 p.c. de la main-d'œuvre des quatre ports. Les désengagements dans l'industrie à Ostende et dans le cluster maritime zeebruggeois expliquent le recul des effectifs dans ces deux ports la même année. Les prestations à temps partiel ont à nouveau augmenté, au même titre que l'intérim. Ce sont

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations économico-maritimes à propos des ports maritimes flamands, veuillez consulter le site de la Commission portuaire flamande: [www.serv.be/vhc](http://www.serv.be/vhc).

les universitaires qui ont le plus bénéficié des recrutements dans les ports maritimes flamands, surtout dans les industries lourdes et les autres services logistiques, alors que moins de temps était consacré à la formation. L'emploi total, qui englobe également l'emploi indirect, c'est-à-dire les effectifs des fournisseurs et sous-traitants des entreprises sous revue, s'est établi à plus de 242.000 ETP en 2004. Ces quatre ports ont ainsi représenté 11,3 p.c. de l'emploi intérieur en Flandre et 6,5 p.c. de l'emploi intérieur belge. L'emploi direct au complexe portuaire liégeois a poursuivi sa baisse amorcée en 2002, avec un recul de 8,1 p.c. de 2003 à 2004. La baisse la plus importante a été enregistrée dans la métallurgie, secteur en pleine reconversion, mais également dans la construction. Le même constat concernant la progression du temps partiel et de l'intérim peut être fait dans le bassin liégeois. La situation de l'emploi des travailleuses n'a pas été aussi bonne qu'en 2003, les engagements et le temps consacré à leur formation s'étant repliés. Plus stable, l'emploi indirect a également connu une baisse à Liège en 2004. Par conséquent, l'emploi total au complexe portuaire est descendu sous les 27.000 ETP, soit un niveau équivalent à 2,7 p.c. de l'emploi intérieur wallon et à 0,7 p.c. de l'emploi intérieur belge.

L'année 2004 a été marquée par un recul substantiel de l'investissement dans les ports flamands, où il a perdu en moyenne 7,1 p.c. à prix constants par rapport à l'année précédente. À signaler les baisses dans la métallurgie et l'automobile gantoises, dans la chimie ostendaise et dans l'industrie des équipements électroniques à Zeebrugge. Seul le port d'Anvers, qui concentrait 77,5 p.c. des fonds investis dans les quatre ports en 2004, a résisté à cette tendance, grâce aux secteurs de l'énergie, du pétrole et des armateurs. Tous ports maritimes flamands confondus, l'investissement s'est établi à un peu plus de 2,6 milliards d'euros en 2004. Après deux années de repli, l'investissement au complexe portuaire liégeois a regagné 15,2 p.c. à prix courants entre 2003 et 2004, soit 14,3 p.c. à prix constants, notamment dans la métallurgie et l'énergie. Il s'est ainsi rapproché des 138 millions d'euros.

En 2004, une nette amélioration de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a été notée aux ports d'Anvers et de Gand, portant la rentabilité moyenne des entreprises implantées dans les ports flamands au-dessus de la moyenne nationale. Le fonds de roulement net moyen est par contre devenu négatif à Anvers, faisant ainsi descendre la liquidité moyenne au sens large des ports flamands sous l'unité en 2004, à la différence de la moyenne nationale. Un recul moyen a aussi été enregistré pour la solvabilité, imputable à Anvers et Zeebrugge. La solvabilité moyenne des entreprises anversoises est inférieure aux chiffres nationaux en 2004, alors qu'elle leur est supérieure dans les trois autres ports. La proportion d'entreprises potentiellement en proie à des difficultés financières a cependant reculé dans les ports flamands, tant dans les grandes entreprises qu'au sein des PME. Les trois ratios ont en moyenne augmenté dans le complexe portuaire liégeois en 2004, et s'établissent au-dessus des chiffres observés au niveau national. La proportion d'entreprises connaissant des difficultés financières y a d'ailleurs diminué la même année, les PME liégeoises ayant considérablement assaini leur situation financière.

De l'ensemble de ces observations peut être dressé un constat: la croissance du trafic n'entraîne pas nécessairement un surcroît identique de la valeur ajoutée, lequel n'est pas toujours synonyme de création d'emplois. En favorisant des projets visant à l'amélioration de leur accessibilité et de leur capacité d'accueil, ainsi qu'au développement, en leur sein, d'activités à haute valeur ajoutée, les ports belges tentent de renforcer leur position concurrentielle sur la scène internationale, aux fins d'y assurer la croissance et l'emploi.