

2011-10-17

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique des ports belges - Estimation Flash 2010

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 2010 sont des estimations obtenues à l'aide d'outils statistiques. Les chiffres définitifs qui seront publiés au printemps 2012 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	
	2009 *	2010 e	2009 *	2010 e	2009 *	2010 e
Anvers	2.709,5	3.037,3	5.905,9	6.645,7	8.615,4	9.682,9
Gand	242,5	264,8	2.838,5	3.189,4	3.081,1	3.454,2
Ostende	129,1	124,2	331,9	384,6	461,0	508,8
Zeebrugge	401,1	419,2	479,2	501,8	880,3	921,0
Complexe portuaire liégeois	32,1	34,8	1.306,8	1.347,1	1.338,9	1.381,9
Bruxelles	32,5	43,2	581,1	597,8	613,6	641,0
VALEUR AJOUTÉE DIRECTE	3.546,8	3.923,4	11.443,5	12.666,5	14.990,4	16.589,9

Source: BNB.

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

(équivalents temps plein)

	Cluster maritime		Cluster non maritime		Total	
	2009 *	2010 e	2009 *	2010 e	2009 *	2010 e
Anvers	26.452	25.594	36.122	34.821	62.574	60.415
Gand	2.523	2.581	24.086	24.099	26.609	26.681
Ostende	1.575	1.487	3.587	3.565	5.162	5.051
Zeebrugge	5.430	5.522	5.065	4.842	10.495	10.363
Complexe portuaire liégeois	442	407	10.212	9.539	10.654	9.946
Bruxelles	458	487	4.021	3.914	4.479	4.400
EMPLOI DIRECT	36.880	36.077	83.094	80.779	119.973	116.856

Source: BNB.

e = estimations

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

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.

Commentaire

Le trafic a augmenté dans la plupart des ports maritimes belges en 2010. Seul le port d'Ostende, touché par la fermeture de routes maritimes vers la Grande-Bretagne en 2009, enregistre une diminution. Les ports de Gand et de Bruxelles récupèrent la totalité du trafic perdu en 2009. La progression du port de Zeebrugge se poursuit. Les trafics des ports d'Anvers et de Liège se rétablissent plus doucement.

L'année 2010 se caractérise pour les ports maritimes belges par un nombre relativement important de restructurations. Ces modifications influencent naturellement les résultats de cette première estimation. En cas de licenciement collectif de personnel, comme cela fut le cas chez General Motors Belgium, la réduction du nombre de personnes employées n'est pas directement visible dans l'évolution de la valeur ajoutée à la suite des frais de personnel occasionnés par la restructuration. Enfin, la baisse d'activité de 2009 se reflète encore dans les comptes annuels 2010 de quelques opérateurs.

Après cinq trimestres de récession, l'économie mondiale s'est quelque peu ressaisie en 2010. Ainsi, la production mondiale est repartie à la hausse, portée principalement par les pays émergents et en développement, notamment en Asie. Dans la zone euro, le redémarrage de l'activité économique a été freiné par l'arrêt en cours d'année de mesures de relance budgétaire et par la crise de la dette souveraine. Au final, une évolution assez disparate des différentes économies de l'Union européenne a été constatée. Dans ce contexte balbutiant, le commerce mondial a crû de plus de 12 p.c., ce qui lui a permis de retrouver des volumes proches de ceux de 2008 avec toutefois des perspectives de croissance plus faibles. Cette évolution du commerce international a un impact direct sur l'activité des ports maritimes.

La valeur ajoutée produite dans les ports maritimes belges a crû de 10,7 p.c. en 2010. Tant le cluster maritime que le cluster non maritime sont en hausse. Cependant, dans le cluster maritime, le port d'Ostende est en recul, contrairement aux autres ports. Dans le cluster non maritime, les ports d'Anvers, de Gand, et d'Ostende affichent des taux de croissance à deux chiffres. Dans le port d'Anvers, le rétablissement de la valeur ajoutée chez les producteurs de carburants et une importante restructuration au sein de l'industrie automobile ont engendré une forte augmentation de la valeur ajoutée générée dans le secteur industriel. Dans le port de Gand, la plupart des branches de l'industrie sont en progression. Le port d'Ostende bénéficie d'une forte hausse de la valeur ajoutée dans l'industrie métallurgique.

Contrairement à la valeur ajoutée, l'emploi dans les ports s'est contracté en 2010. A l'exception du port de Gand, tous les ports ont connu une diminution de l'emploi. Dans le port d'Anvers, d'Ostende et de Liège, l'emploi dans le cluster maritime est en net recul. Pour le cluster non maritime, seul le port de Gand parvient à terminer l'année avec une évolution légèrement positive. Le complexe portuaire liégeois a le plus souffert avec une diminution de l'emploi d'un peu moins de 6,6 p.c.; la baisse la plus importante s'est manifestée dans l'industrie métallurgique. Dans le port d'Anvers, l'industrie automobile, la manutention et le transport routier ont été le plus touchés par la contraction de l'emploi. Pour l'ensemble des ports maritimes belges, l'emploi a diminué de 2,6 p.c.



