

2015-06-09

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2013

par Frank Van Nieuwenhove

NBB Working Paper No 283 - 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 –, du complexe portuaire liégeois et du port de Bruxelles. 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 2008-2013. Les trois variables faisant l'objet des principaux développements sont la valeur ajoutée, l'emploi et l'investissement. Cette étude met également en évidence les effets indirects en matière de valeur ajoutée et d'emploi, ainsi que les principales données issues du bilan social. L'analyse des résultats financiers fait quant à elle intervenir l'étude des ratios de rentabilité, de liquidité et de solvabilité ainsi que le modèle de santé financière conçu par la Banque.

La tendance à la baisse de la valeur ajoutée directe, amorcée en 2011, s'est poursuivie en 2013, quoique de manière très modérée (-0,1 % par rapport à l'année précédente). Toutefois, si l'on considère la valeur ajoutée totale, en ce compris dès lors les effets indirects, l'on observe, depuis 2010, une tendance à la hausse, qui s'est maintenue en 2013 (+0,7 %). La valeur ajoutée totale créée au cours de l'année 2013 par l'ensemble des ports belges a atteint 30,4 milliards d'euros, soit 7,7 % du PIB national. À l'exception d'Anvers (-2,1 %) et de Bruxelles (-10,7 %), la valeur ajoutée directe a progressé dans tous les ports en 2013. La croissance la plus soutenue a été enregistrée par le port de Gand (+6,7 %); viennent ensuite Zeebrugge et Ostende, avec une croissance de respectivement 3,8 et 1 %. Après s'être repliée en 2012, la valeur ajoutée du complexe portuaire liégeois est repartie légèrement à la hausse (+0,4 %). Dans le port de Bruxelles, la diminution était surtout imputable à la situation spécifique de quelques entreprises individuelles. Des différences claires ont été relevées dans l'évolution de la valeur ajoutée des clusters maritime et non maritime. Dans le cluster maritime, elle s'est tassée de 3,8 % par an en moyenne entre 2008 et 2013, tandis que le cluster non maritime a crû de 0,8 % par an en moyenne au cours de la même période. L'année 2013 n'a pas fait exception à cette tendance, avec une croissance sur un an de 0,7 % pour le cluster non maritime et un recul de 2,2 % pour le cluster maritime.

La progression de l'emploi direct en 2012, qui a succédé à une contraction durant la période 2010-2011, a été partiellement annihilée en 2013, l'emploi direct ayant reflué de 0,7 %. Tout comme pour la valeur ajoutée, cette tendance a cependant été compensée par une hausse continue de l'emploi indirect, ce qui a permis d'enregistrer une très légère croissance de 0,1 % de l'emploi total. Emplois directs et indirects confondus, les six ports occupaient 259 168 équivalents temps plein en 2013, soit 6,5 % de l'emploi intérieur de la Belgique. Gand (+1,3 %) et Anvers (+0,3 %) ont été les seuls ports où un accroissement du personnel a été observé en 2013. Dans le premier port cité, cette évolution est principalement attribuable à l'industrie automobile. Les ports d'Ostende et de Zeebrugge ont, quant à eux, vu le nombre d'emplois baisser de respectivement 0,7 et 1,9 %, mais c'est surtout dans le complexe portuaire liégeois (-7,3 %) et dans le port de Bruxelles (-9,6 %) que les effectifs ont fortement diminué. Dans le port liégeois, c'est essentiellement la métallurgie qui est à l'origine de cette érosion. En plus du déménagement d'une grande entreprise établie jusqu'alors dans la zone portuaire considérée, Bruxelles a été confronté à des licenciements et à des faillites dans différents secteurs. Une distinction opérée entre les clusters maritime et non maritime montre que l'emploi affiche une tendance baissière dans les deux clusters et que c'est dans le cluster non maritime qu'il se tasse le plus rapidement (-1,3 % par an en moyenne, contre -0,8 % par an pour le cluster maritime). En 2013 également, l'emploi a quelque peu reculé dans les deux clusters.

Les investissements en immobilisations corporelles dans les ports belges déclinent systématiquement depuis 2008: le montant investi diminue d'année en année, revenant à 3,3 milliards d'euros en 2013, soit un repli de 38 % par rapport à l'année de départ de la série temporelle. Cette tendance baissière est observée dans tous les ports, bien que çà et là, la tendance se soit interrompue certaines années. Dans le port d'Anvers, le fléchissement est continu, alors que Gand et Ostende ont tous deux affiché un léger redressement en 2012. Zeebrugge n'a pu maintenir le net regain des investissements observé en 2010,

tandis que dans le complexe portuaire liégeois, le rebond de 2011-2012 ne s'est pas confirmé l'année suivante. Le port de Bruxelles est le seul port où les investissements ont progressé en 2013 par rapport à l'année précédente (+34,5 %), mais, à l'instar d'Ostende, il s'agit dans l'ensemble de montants relativement modestes. Le port d'Anvers, qui représentait 68,7 % du montant total des investissements dans l'ensemble des ports belges en 2008, représente une part du même ordre de grandeur en 2013 (70 %). La ventilation entre les clusters maritime et non maritime montre que, jusqu'en 2010, les investissements dans le cluster maritime étaient supérieurs à ceux réalisés dans le cluster non maritime, avant que la situation ne s'inverse. Dans le cluster maritime, les investissements diminuent continuellement depuis 2008 (-14 % en 2013), alors que, dans le cluster non maritime, ils sont repartis à la hausse à partir de 2012 (+6 % en 2013).

Après le ralentissement généralisé de 2012, le trafic maritime total des ports maritimes flamands a crû de 1,7 % en 2013, mais cette progression est à mettre exclusivement à l'actif du port d'Anvers (+3,7 %). Les autres ports maritimes ont affiché un recul plus ou moins sensible: Gand -1,3 %, Zeebrugge -1,6 % et Ostende -43,1 %. Cette dernière évolution est attribuable à l'arrêt en cours d'année de la liaison roll-on roll-off avec le Royaume-Uni. Les ports de Bruxelles et de Liège n'ont pas fait exception à la tendance générale observée en Belgique et ont également présenté une baisse de leur trafic de respectivement 6,1 et 9,3 %, principalement imputable, dans le dernier cas, à l'arrêt de la phase à chaud par le groupe sidérurgique ArcelorMittal.

Ports		Valeur ajoutée (prix courants)		Emploi		Investissement (prix courants)		Trafic de marchandises	
		millions d'euros	Variation 2012-2013 (en p.c.)	ETP	Variation 2012-2013 (en p.c.)	millions d'euros	Variation 2012-2013 (en p.c.)	milliers de tonnes	Variation 2012-2013 (en p.c.)
ANVERS	Direct	9.844,5	- 2,1	61.496	+ 0,3	2.314,3	- 0,7		
	Indirect	9.129,8	+ 0,7	88.218	+ 1,8				
	TOTAL	18.974,2	- 0,8	149.714	+ 1,2	2.314,3	- 0,7	190.972	+ 3,7
GAND	Direct	3.417,9	+ 6,7	27.368	+ 1,3	424,7	- 7,4		
	Indirect	3.285,9	+ 6,0	33.353	+ 3,3				
	TOTAL	6.703,7	+ 6,4	60.720	+ 2,4	424,7	- 7,4	25.956	- 1,3
OSTENDE	Direct	492,1	+ 1,0	5.156	- 0,7	75,9	- 22,0		
	Indirect	470,7	- 2,7	5.375	- 2,3				
	TOTAL	962,8	- 0,8	10.532	- 1,5	75,9	- 22,0	1.819	- 43,1
ZEEBRUGGE	Direct	988,1	+ 3,8	9.720	- 1,9	212,3	- 11,9		
	Indirect	871,7	+ 10,4	10.495	+ 0,1				
	TOTAL	1.859,9	+ 6,8	20.215	- 0,9	212,3	- 11,9	42.832	- 1,6
PORTS	Direct	14.742,6	+ 0,3	103.739	+ 0,3	3.027	- 3,2		
MARITIMES	Indirect	12.774,9	+ 2,2	129.261	+ 1,8				
FLAMANDS	TOTAL	27.517,5	+ 1,2	233.000	+ 1,1	3.027,1	- 3,2	261.578	+ 1,7
LIÈGE	Direct	1221,8	+ 0,4	8.905	- 7,3	211,0	- 13,2		
	Indirect	1312,6	+ 2,8	13.214	- 4,4				
	TOTAL	2534,4	+ 1,6	22.119	- 5,6	211,0	- 13,2	14.947	- 9,3
BRUXELLES	Direct	481,9	- 10,7	4.079	- 9,6	67,6	+ 34,5		
	Indirect	412,0	- 12,0	4.238	- 13,9				
	TOTAL	894,0	- 11,3	8.317	- 11,8	67,6	+ 34,5	4.324	- 6,1
PORTS	Direct	16.446,3	- 0,1	116.724	- 0,7	3.305,7	- 3,3		
BELGES	Indirect	13.962,2	+ 1,6	142.444	+ 0,8				
	TOTAL	30.408,5	+ 0,7	259.168	+ 0,1	3.305,7	- 3,3	280.849	+ 0,9

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges). Les ports ayant des liens économiques entre eux, une partie des effets indirects calculés par port s'annihilent lorsque le calcul est réalisé à un niveau plus agrégé, c'est-à-dire pour un groupe de ports. La somme des effets indirects par port est donc supérieure au total des effets indirects calculés directement pour l'ensemble des ports.