

2016-06-16

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2014

par George van Gastel

NBB Working Paper No 299 - 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 2009-2014. 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.

L'augmentation du trafic constatée en 2013 s'est poursuivie avec dynamisme en 2014 (+2,7 %). Cette croissance est imputable exclusivement aux développements dans le port d'Anvers. Dans tous les autres ports, le débit a diminué, bien qu'à Gand et à Zeebrugge, la diminution soit globalement limitée.

En dépit de la baisse du trafic dans le port de Gand, ce port a été, avec celui d'Anvers, à la base de la croissance de la **valeur ajoutée** (+ 4,9 % et 1,4 % respectivement). Le cluster maritime du port de Zeebrugge a connu lui aussi une hausse de la valeur ajoutée, laquelle a toutefois été annihilée, dans le chiffre global, par le départ d'une entreprise industrielle du secteur de l'électronique. Dans le port d'Ostende, les chiffres enregistrés ont été globalement positifs, à l'exception du commerce. Les ports de Liège et de Bruxelles ont subi ces dernières années une perte de vitesse sensible. Les restructurations dans certains secteurs industriels (dont la sidérurgie) n'y sont pas étrangères. En ce qui concerne la valeur ajoutée indirecte globale, la tendance à la baisse qui était apparue en 2010 s'est inversée (+ 2,2 %).

Contrairement à la valeur ajoutée, l'**emploi** direct a diminué dans les ports belges (-1,5 %). La tendance baissière constatée ces dernières années se poursuit donc. Seuls les ports de Gand et d'Ostende parviennent à améliorer ou à stabiliser leur taux d'emploi depuis 2009. Les baisses les plus marquées ont été enregistrées à Zeebrugge et à Liège. À Zeebrugge, c'est principalement - comme pour la valeur ajoutée - en raison du départ d'une entreprise industrielle du secteur de l'électronique. Le cluster maritime y a même enregistré une hausse de l'emploi. À Liège, dans les clusters tant maritime que non maritime, la tendance est de manière prédominante à la baisse, en raison de l'industrie métallurgique. L'emploi indirect total affiche une tendance baissière depuis 2011. Bien que cette contraction puisse être attribuée à différents secteurs, il y a lieu de souligner l'évolution négative induite par l'industrie métallurgique.

Les **investissements** ont augmenté de plus de 25 % pour l'ensemble des ports, mais cette hausse est due exclusivement à l'évolution des investissements dans les ports flamands. Il convient toutefois, en raison de la forte volatilité des dépenses d'investissement, de rester très circonspect dans l'interprétation de ces données.

Ports		Valeur ajoutée (prix courants)		Emploi		Investissement (prix courants)		Trafic de marchandises	
		millions d'euros	Variation 2013-2014 (en p.c.)	ETP	Variation 2013-2014 (en p.c.)	millions d'euros	Variation 2013-2014 (en p.c.)	milliers de tonnes	Variation 2013-2014 (en p.c.)
ANVERS	Direct	9.923,8	+ 1,4	60.586	- 1,2	3.229,0	+ 37,0		
	Indirect	9.035,7	+ 2,7	82.068	- 0,7				
	TOTAL	18.959,5	+ 2,0	142.654	- 0,9	3.229,0	+ 37,0	199.012	+ 4,2
GAND	Direct	3.575,4	+ 4,9	27.602	+ 0,6	403,6	- 4,3		
	Indirect	3.898,2	+ 6,8	34.443	+ 0,4				
	TOTAL	7.473,6	+ 5,9	62.044	+ 0,5	403,6	- 4,3	25.889	- 0,3
OSTENDE	Direct	492,4	+ 1,4	4.957	- 1,7	118,9	+ 56,1		
	Indirect	355,2	- 0,4	4.275	- 0,4				
	TOTAL	847,6	+ 0,7	9.232	- 1,1	118,9	+ 56,1	1.431	- 21,3
ZEEBRUGGE	Direct	935,8	- 4,5	9.365	- 3,7	220,1	+ 0,2		
	Indirect	767,4	- 2,6	10.192	- 0,8				
	TOTAL	1.703,2	- 3,7	19.557	- 2,2	220,1	+ 0,2	42.548	- 0,7
PORTS	Direct	14.927,4	+ 1,9	102.510	- 1,0	3.971,6	+ 29,2		
MARITIMES	Indirect	13.040,2	+ 3,0	123.917	- 0,5				
FLAMANDS	TOTAL	27.967,6	+ 2,4	226.427	- 0,7	3.971,6	+ 29,2	268.880	+ 2,8
LIÈGE	Direct	1.130,9	- 5,9	8.165	- 7,9	195,7	- 8,4		
	Indirect	1.186,0	- 7,8	11.773	- 8,2				
	TOTAL	2.316,9	- 6,9	19.937	- 8,1	195,7	- 8,4	15.001	+ 0,4
BRUXELLES	Direct	473,8	- 2,2	4.032	- 1,3	53,0	- 22,6		
	Indirect	342,2	- 3,4	3.706	- 3,8				
	TOTAL	816,0	- 2,7	7.738	- 2,5	53,0	- 22,6	4.439	+ 2,7
PORTS	Direct	16.532,0	+ 1,2	114.706	- 1,5	4.220,3	+ 25,7		
BELGES	Indirect	14.089,9	+ 2,2	135.736	- 1,1				
	TOTAL	30.622,0	+ 1,6	250.442	- 1,3	4.220,3	+ 25,7	288.320	+ 2,7

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.