

2017-06-20

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

---

### Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2015

par Claude Mathys

#### NBB Working Paper No 321 - 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 2010-2015. 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<sup>1</sup> 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.

Avec une progression de 7,9%, l'année 2015 a été un très bon cru pour la **valeur ajoutée** directe créée dans les ports belges. Ce sont les ports d'Anvers et de Bruxelles qui ont réalisé les plus fortes croissances, en progression de respectivement 9,4% et 58,4%. Les ports de Gand, Ostende et Zeebrugge ont vu leur valeur ajoutée également augmenter mais de manière un peu plus modérée qu'à Anvers, ce qui n'empêche pas les ports flamands d'avoir vu leur valeur ajoutée directe croître au total de 7,6%. Dans le port de Liège, par contre, la valeur ajoutée a diminué de presque un dixième. Le **trafic de marchandises**, soutenu par Anvers et Gand, s'est, lui aussi, encore accru en 2015.

Dans le port d'Anvers, les armateurs, les raffineries et l'industrie chimique ont fortement contribué à l'augmentation de la valeur ajoutée. Il est à noter que chez les armateurs, tous les types de transport maritime n'ont pas bénéficié d'un vent favorable et des pertes ont également été enregistrées. Pour l'industrie pétrolière et chimique, c'est plutôt la diminution du prix des matières premières qui a permis cette hausse. Dans le port de Gand, bien que des réorganisations industrielles perturbent les résultats par secteur d'activité, il apparaît que l'augmentation de la valeur ajoutée, de 4,8%, est en grande partie générée par l'industrie métallurgique et chimique. Dans le port d'Ostende, dont le trafic maritime s'est réduit de 9,5% en 2015, la valeur ajoutée s'est bien maintenue grâce au segment du dragage. Ces trois ports ont leur valeur ajoutée en 2015 au plus haut sur la période 2010-2015. Malgré une chute du trafic maritime de près de dix pour cent, la valeur ajoutée dans le port de Zeebrugge s'est quand même accrue de 2,8% en 2015. Sur une plus longue période, on constate que celle-ci reste relativement stable demeurant juste en-dessous de la barre du milliard d'euros. Le port de Liège a souffert de la contraction de la valeur ajoutée dans le secteur de l'énergie et d'un retour à la normale dans le secteur de la construction après des résultats exceptionnels en 2014, si bien que le recul doit être quelque peu nuancé. C'est en effet au tour de Bruxelles de profiter des résultats exceptionnels réalisés par un grand groupe international dans le cadre de sa réorganisation et d'inscrire une hausse record de sa valeur ajoutée de 58,4%.

---

<sup>1</sup> L'étude établit une distinction entre effets directs et effets indirects. Les effets directs portent sur les variables liées aux entreprises qui sont situées dans la région portuaire ou qui ont une activité qui y est directement liée. Les effets indirects comprennent l'incidence que l'on peut observer chez les sous-traitants du fait de l'activité portuaire.

Mais ces belles progressions de la valeur ajoutée n'ont pas permis d'inverser la tendance amorcée en 2013 : l'**emploi** direct dans les ports s'est contracté en 2015 (-1,3%). Dans quasiment tous les ports, l'on essaie avec succès d'améliorer la productivité et ainsi la position concurrentielle, ce qui a bien entendu une incidence sur l'emploi. Dans les ports flamands, l'emploi s'est contracté de 1,1%, mais ce chiffre cache des évolutions divergentes. Bien que l'emploi y ait progressé en 2013 et en 2014, le port de Gand n'a pas pu poursuivre sur sa lancée en 2015 et l'emploi y a baissé de plus d'un pour cent. Dans le port de Zeebrugge, tant la valeur ajoutée que le nombre de travailleurs ont augmenté dans le cluster maritime<sup>2</sup>, ce qui est frappant dans la mesure où le trafic portuaire a diminué en raison d'une réorganisation chez les armateurs, mais le repli dans le cluster non maritime était malheureusement plus important. Ainsi, le port de Zeebrugge affiche la deuxième plus forte baisse, de -1,9%. Dans le port d'Ostende, l'emploi s'est contracté tant dans l'industrie métallurgique que dans plusieurs autres secteurs, si bien qu'on observe finalement une réduction de l'emploi direct. La plus forte baisse a logiquement été enregistrée à Liège, seul port où la valeur ajoutée a également diminué. L'emploi dans l'industrie métallurgique, activité très importante pour ce port, a de nouveau régressé. En trois ans, pratiquement 1.300 emplois liés à cette activité et situés dans la zone portuaire ont disparu.

L'**investissement** a diminué de 8,1% dans l'ensemble des ports malgré les hausses enregistrées dans les ports de Zeebrugge, Liège et Bruxelles.

---

<sup>2</sup> 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.

Ports		Valeur ajoutée (prix courants)		Emploi		Investissement (prix courants)		Trafic de marchandises	
		millions d'euros	Variation 2014-2015 (en p.c.)	ETP	Variation 2014-2015 (en p.c.)	millions d'euros	Variation 2014-2015 (en p.c.)	milliers de tonnes	Variation 2014-2015 (en p.c.)
ANVERS	Direct .....	10.946,0	+ 9,4	60.656	- 0,9	3.005,1	- 9,0		
	Indirect .....	9.746,5	+ 10,5	81.692	- 1,5				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>20.692,6</b>	<b>+ 9,9</b>	<b>142.348</b>	<b>- 1,3</b>	<b>3.005,1</b>	<b>- 9,0</b>	<b>208.425</b>	<b>+ 4,7</b>
GAND	Direct .....	3.795,7	+ 4,8	27.809	- 1,1	365,3	- 10,2		
	Indirect .....	4.121,8	+ 3,9	36.648	+ 2,5				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>7.917,5</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>64.457</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>365,3</b>	<b>- 10,2</b>	<b>26.362</b>	<b>+ 1,8</b>
OSTENDE	Direct .....	508,3	+ 1,6	4.993	- 1,4	61,5	- 49,4		
	Indirect .....	396,8	+ 6,4	4.463	- 0,1				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>905,0</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>9.457</b>	<b>- 0,8</b>	<b>61,5</b>	<b>- 49,4</b>	<b>1.295</b>	<b>- 9,5</b>
ZEEBRUGGE	Direct .....	975,7	+ 2,8	9.268	- 1,9	260,9	+ 14,4		
	Indirect .....	881,9	+ 2,8	9.968	- 1,9				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>1.857,7</b>	<b>+ 2,8</b>	<b>19.237</b>	<b>- 1,9</b>	<b>260,9</b>	<b>+ 14,4</b>	<b>38.318</b>	<b>- 9,9</b>
<b>PORTS</b>	Direct .....	<b>16.225,7</b>	<b>+ 7,6</b>	<b>102.727</b>	<b>- 1,1</b>	<b>3.692,8</b>	<b>- 9,0</b>		
<b>MARITIMES</b>	Indirect .....	<b>14.166,9</b>	<b>+ 8,6</b>	<b>126.849</b>	<b>- 0,1</b>				
<b>FLAMANDS</b>	<b>TOTAL .....</b>	<b>30.392,6</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>229.576</b>	<b>- 0,5</b>	<b>3.692,8</b>	<b>- 9,0</b>	<b>274.400</b>	<b>+ 2,1</b>
LIÈGE	Direct .....	1.021,0	- 9,8	7.761	- 4,0	208,0	+ 6,0		
	Indirect .....	1.070,2	- 11,3	11.185	- 3,7				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>2.091,2</b>	<b>- 10,6</b>	<b>18.946</b>	<b>- 3,8</b>	<b>208,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>14.605</b>	<b>- 2,6</b>
BRUXELLES	Direct .....	772,8	+ 58,4	4.159	- 0,5	55,0	+ 3,8		
	Indirect .....	471,8	+ 38,1	3.851	+ 1,3				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>1244,6</b>	<b>+ 50,0</b>	<b>8.011</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>55,0</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>4.364</b>	<b>- 1,7</b>
<b>PORTS</b>	<b>Direct .....</b>	<b>18.019,5</b>	<b>+ 7,9</b>	<b>114.647</b>	<b>- 1,3</b>	<b>3.955,7</b>	<b>- 8,1</b>		
<b>BELGES</b>	<b>Indirect ....</b>	<b>15.148,8</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>137.747</b>	<b>- 0,2</b>				
	<b>TOTAL .....</b>	<b>33.168,3</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>252.394</b>	<b>- 0,7</b>	<b>3.955,7</b>	<b>- 8,1</b>	<b>293.369</b>	<b>+ 1,7</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des tableaux entrées-sorties 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.