

2019-09-25

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique des ports belges - Estimation flash 2018

Pour la troisième année consécutive, l'emploi dans les ports belges est en hausse, tandis que la valeur ajoutée accuse une rechute

Une première estimation montre que l'emploi dans les ports belges a augmenté de 1,2 % en 2018, en raison d'une forte hausse des branches d'activité propres et essentielles aux ports. Chaque port, excepté celui de Bruxelles, a créé des emplois supplémentaires. Cependant, la valeur ajoutée a diminué de 2,7 % par rapport à l'année record 2017. Cette baisse a été particulièrement visible dans les secteurs non maritimes.

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 annuellement une estimation flash.

Les chiffres relatifs à l'année 2018 sont des estimations obtenues à l'aide d'outils statistiques, dans l'attente des chiffres définitifs qui seront publiés au printemps de 2020 dans le rapport annuel sur l'importance économique des ports belges.

TABLEAU 1 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	
	2017 *	2018 e	2017 *	2018 e	2017 *	2018 e
Anvers	3 572	3 482	7 925	7 628	11 497	11 110
Gand	355	351	4 076	4 126	4 431	4 477
Zeebrugge	600	606	449	445	1 049	1 050
Ostende	161	164	375	393	536	557
Complexe portuaire liégeois	26	26	1 120	962	1 146	987
Bruxelles	20	22	833	790	853	812
VALEUR AJOUTÉE DIRECTE	4 734	4 651	14 778	14 342	19 512	18 993

Source: BNB.

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 dépendance 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.

TABLEAU 2 EMPLOI DIRECT DANS LES PORTS FLAMANDS, LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS ET LE PORT DE BRUXELLES

(équivalents temps plein)

	Cluster maritime		Cluster non maritime		Total	
	2017 *	2018 e	2017 *	2018 e	2017 *	2018 e
Anvers	27 972	28 476	33 664	33 916	61 636	62 392
Gand	2 924	3 128	25 621	25 824	28 546	28 953
Zeebrugge	6 274	6 381	3 482	3 515	9 756	9 896
Ostende	1 756	1 737	3 159	3 248	4 914	4 986
Complexe portuaire liégeois	332	344	7 555	7 601	7 887	7 945
Bruxelles	313	309	3 655	3 600	3 968	3 908
EMPLOI DIRECT	39 571	40 376	77 136	77 704	116 707	118 080

Source: BNB.

e = estimations

* les légères différences par rapport aux chiffres publiés antérieurement résultent d'une part, des nouvelles informations disponibles, et d'autre part d'une méthode de calcul ajustée pour les sociétés des groupes SNCB et Lineas.

Note explicative

Valeur ajoutée

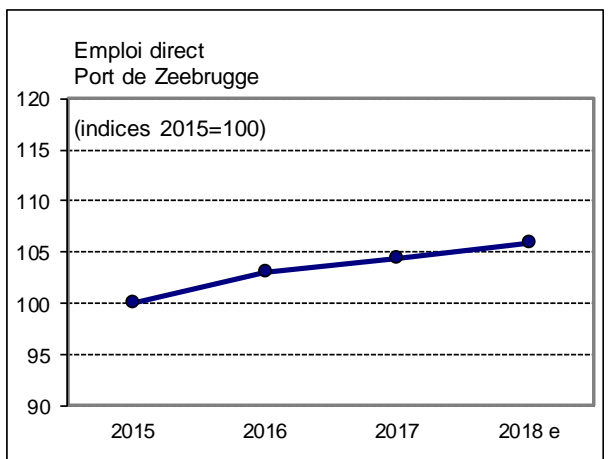
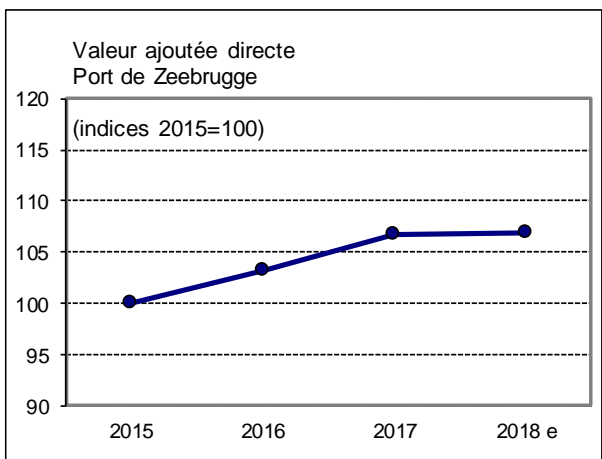
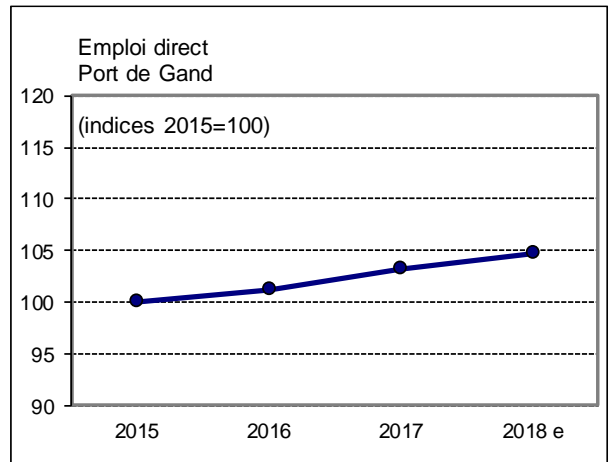
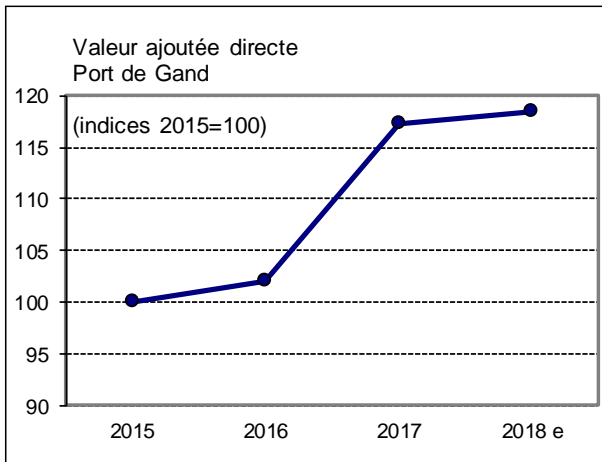
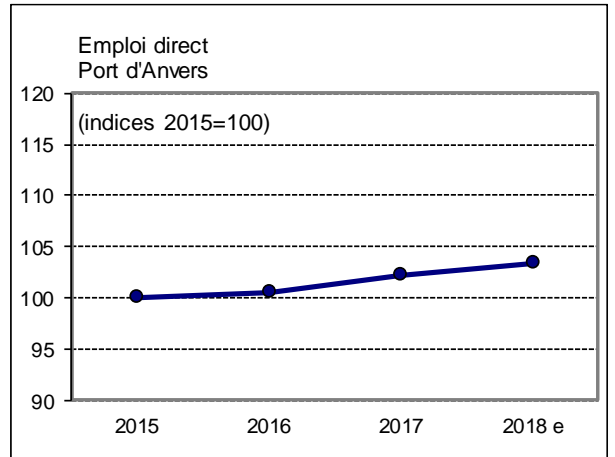
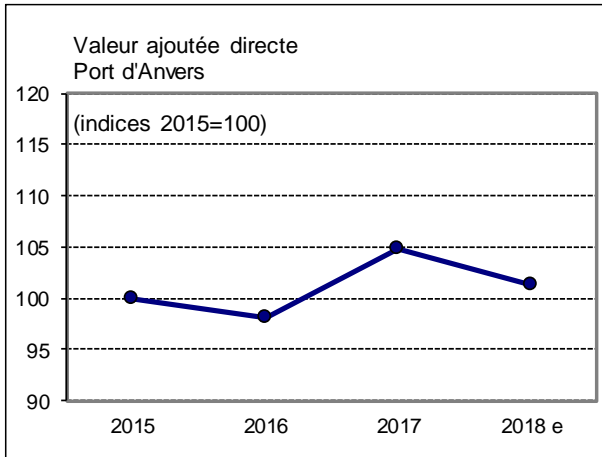
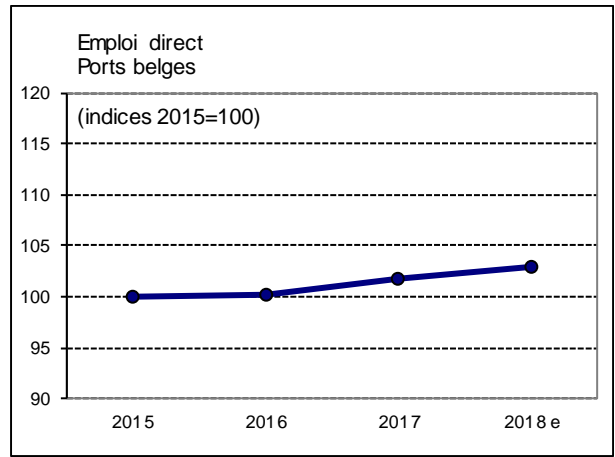
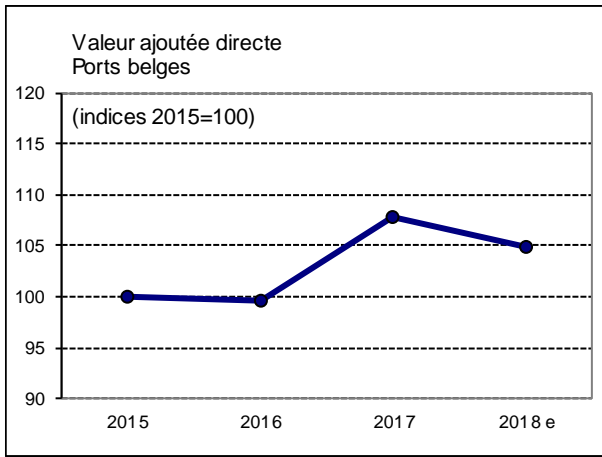
La valeur ajoutée dans l'ensemble des ports belges a reculé de 2,7 % en 2018 par rapport à l'année record qu'avait été 2017. La baisse a été particulièrement manifeste dans le cluster non maritime des ports de Liège et d'Anvers. Dans ces deux ports, le secteur de l'énergie a été affecté par la diminution de la disponibilité des centrales nucléaires. Les raffineries du port d'Anvers ont dû faire face à des marges de raffinage plus faibles. Le cluster non maritime du port intérieur de Bruxelles a également accusé une baisse de la valeur ajoutée particulièrement visible dans la branche des « autres services logistiques ». En revanche, une plus grande valeur ajoutée a été réalisée dans les ports de Gand et d'Ostende. L'augmentation dans le port de Gand est due aux secteurs du commerce et de l'automobile. Le port d'Ostende a enregistré une croissance extrêmement forte dans le secteur du dragage et dans l'industrie de la métallurgie. À Zeebrugge, la valeur ajoutée est restée pratiquement inchangée.

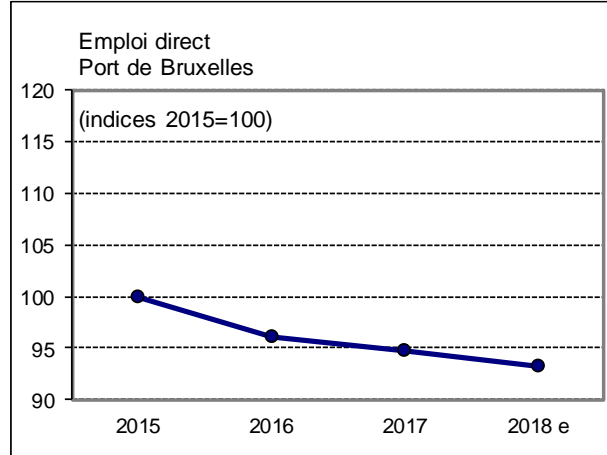
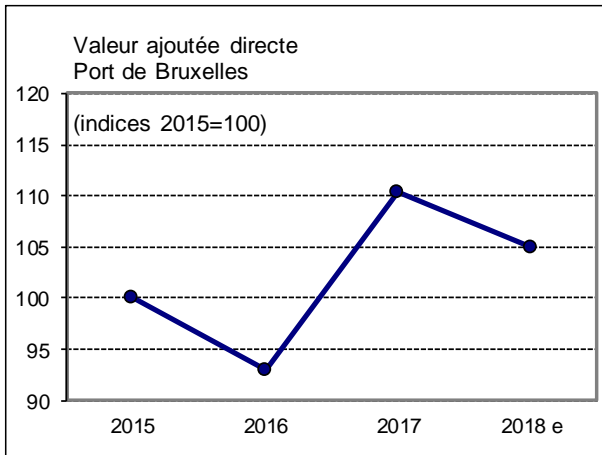
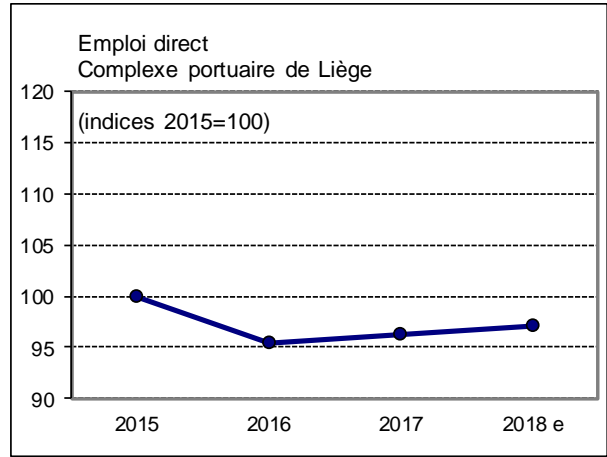
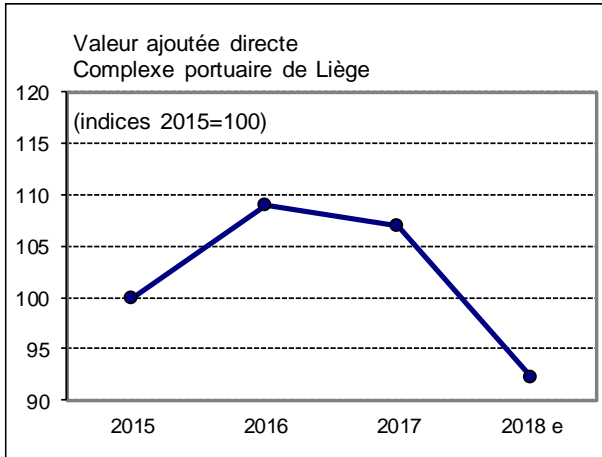
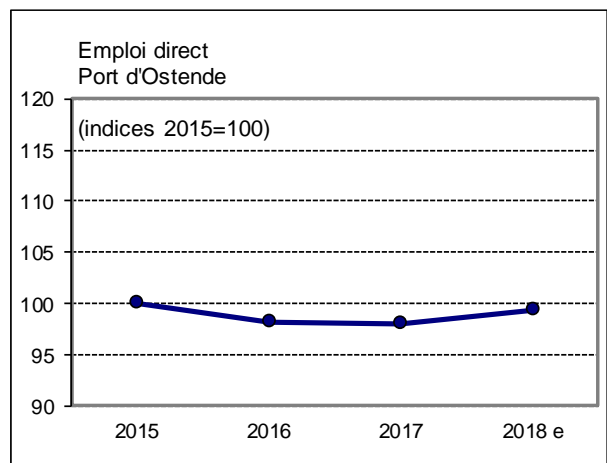
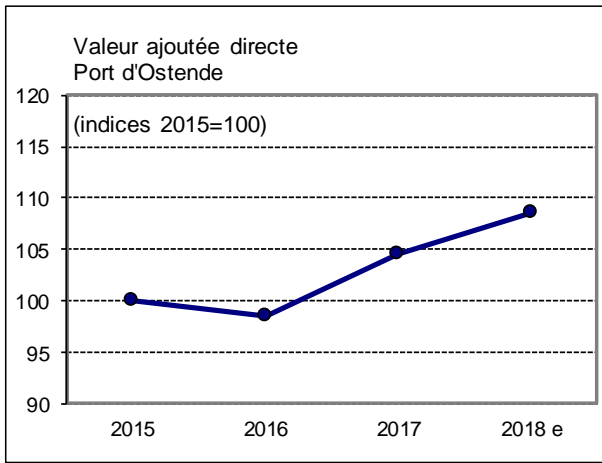
Emploi

L'emploi dans les ports belges a augmenté de 1,2 % en 2018, une hausse principalement due aux emplois supplémentaires dans le cluster maritime, et plus spécifiquement dans le secteur de la manutention. Tous les ports, à l'exception de celui de Bruxelles, ont créé des emplois supplémentaires. Dans le port d'Anvers, le nombre d'emplois dans le secteur de l'industrie chimique et dans la branche des « autres services logistiques » s'est également accru. L'emploi dans le secteur de l'automobile est en hausse dans le port de Gand. Dans le port de Zeebrugge, c'était le cas dans les secteurs des « agents maritimes et expéditeurs » et du transport routier. Dans le port de Liège, l'emploi a progressé dans l'industrie métallurgique. Ce dernier secteur, ainsi que les « autres services logistiques », ont créé des emplois supplémentaires dans le port d'Ostende.

Évolution du trafic

Le trafic de marchandises a augmenté en 2018 dans tous les ports belges avec un taux de croissance de +4,8 %. Le port d'Anvers a enregistré un record de marchandises transbordées pour la sixième année consécutive, grâce au transbordement de conteneurs et de vracs liquides (produits pétroliers et produits chimiques). La reprise du transbordement dans le port de Zeebrugge est due à une nette expansion du gaz naturel liquide transbordé, tandis que le RoRo a continué de grimper dans ce port. Dans le port d'Ostende, le vrac solide - le plus important type de marchandises - a fourni le meilleur résultat des cinq dernières années. Le port de Bruxelles a affiché un record historique grâce au modal shift des terres d'excavation des chantiers le long de la voie d'eau du transport routier vers le transport fluvial et au nombre accru de conteneurs manutentionnés. La croissance du transbordement dans les ports de Gand et de Liège a été plutôt limitée.





Source : BNB.

TABLEAU 3 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS BELGES

(milliers de tonnes; les variations sont exprimées en pourcentage)

	Anvers		Gand		Zeebrugge		Ostende		Ports maritimes flamands		Variation de
	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017 - 2018
Conteneurs	122 969	130 858	138	210	15 379	15 174	0	0	138 486	146 242	+5,6
Roll-on/roll-off	5 053	5 326	2 355	2 337	14 963	15 919	0	0	22 371	23 582	+5,4
Marchandises diverses conventionnelles	10 273	10 159	3 608	3 777	1 326	1 037	34	80	15 241	15 053	-1,2
Vracs liquides	73 168	75 781	5 335	5 421	4 134	6 739	29	27	82 666	87 968	+6,4
Vracs solides	12 192	13 064	21 073	20 841	1 312	1 232	1 311	1 402	35 888	36 539	+1,8
TRAFIC MARITIME	223 655	235 188	32 509	32 586	37 114	40 101	1 374	1 509	294 652	309 384	+5,0
Variation de 2017 à 2018		+5,2		+0,2		+8,0		+9,8		+5,0	
Complexe portuaire liégeois									15 950	15 959	+0,1
Bruxelles									4 848	5 223	+7,7
Ports belges									315 450	330 566	+4,8

Source: Mora Mobiliteitsraad "De Vlaamse havens – Feiten, statistieken en indicatoren voor 2018" et autorités portuaires.