

2008-06-26

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

---

### **Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2006**

*par Saskia Vennix*

NBB Working Paper No. 134 - 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 - et du complexe portuaire liégeois. La présente édition consacre pour la première fois un chapitre au 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 2001 - 2006. 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 valeur ajoutée et en emploi. Une présentation synthétique du bilan social est proposée en deux parties: l'une pour les ports maritimes flamands et l'autre pour le complexe portuaire liégeois. L'analyse des résultats financiers fait intervenir l'étude des ratios de rentabilité, de liquidité et de solvabilité, ainsi qu'un indicateur synthétique de la santé financière.

2006 a été une très bonne année pour les ports flamands. Aussi bien à Anvers qu'à Ostende et Zeebrugge, le trafic de marchandises a atteint un nouveau record et le port de Gand a aussi connu une croissance appréciable. Le principal moteur des bonnes prestations a été le trafic conteneurisé. La croissance économique a un impact favorable, non seulement sur le commerce d'outre-mer mais aussi sur le trafic de marchandises, et ce par le biais de la navigation intérieure. Ce faisant, le trafic dans le complexe portuaire liégeois a pu se rétablir partiellement. Par contre au port de Bruxelles, les tonnages de marchandises chargées et déchargées se sont plus ou moins stabilisés ces deux dernières années.

Nonobstant les résultats positifs sur le terrain des volumes traités, la valeur ajoutée directe des six ports cumulés est restée stable (- 1,9 p.c. à prix constants). Le recul de la valeur ajoutée directe à Anvers a été compensé par des augmentations à Bruxelles, Ostende, Zeebrugge, Liège et, dans une moindre mesure, Gand. C'est surtout chez les armateurs et producteurs de carburant, dans l'industrie chimique anversoise et l'industrie métallurgique gantoise que le recul a été important. La croissance du trafic a fait en sorte, dans tous les ports hormis Anvers, que la valeur ajoutée directe du cluster maritime augmente plus rapidement que celle du cluster non maritime. Surtout à Zeebrugge et à Gand, une valeur ajoutée plus élevée dans la manutention de marchandises a été remarquée. À Ostende, ce sont les aménagements portuaires et le dragage qui attirent l'attention. Dans le cluster non maritime, quelques branches de l'industrie ont réussi à plus ou moins absorber le recul dans la production de carburant et dans les industries chimique et métallurgique, à savoir l'industrie automobile (Anvers et Gand), la construction (Liège), le secteur énergétique (Anvers, Bruxelles, Liège et Ostende), les autres branches industrielles (Gand), le secteur de l'électronique (Gand et Zeebrugge) et les autres services (Anvers, Bruxelles, Liège et Ostende).

L'activité générée auprès des sous-traitants a permis de contrebalancer la stabilisation des effets directs, de telle sorte que la valeur ajoutée totale a augmenté de 2,9 p.c. (+ 0,9 p.c. à prix constants). Mais cela n'a pas empêché la proportion de la valeur ajoutée totale dans le PIB belge de malgré tout reculer de 10,3 à 10,1 p.c.

L'emploi direct dans les six ports a progressé de 1,3 p.c. Cette augmentation a été totalement soutenue par la croissance du trafic et était par ailleurs la conséquence d'une forte augmentation du personnel dans le cluster maritime. L'emploi dans la manutention portuaire a même grimpé dans chacun des six ports, et l'on peut d'ailleurs qualifier l'augmentation de spectaculaire à Anvers et Zeebrugge. Les agents maritimes, les expéditeurs et les armateurs ont également contribué à ce résultat positif. Dans le cluster non maritime, par contre, le nombre moyen de travailleurs a connu un repli. Des reculs dans la construction (Liège et

Zeebrugge), l'industrie chimique (Anvers, Gand et Ostende), automobile (Anvers et Gand) et métallurgique (Liège) ont encore été quelque peu atténués par des augmentations dans le commerce (Anvers et Ostende) et les autres services (Anvers et Ostende). Notamment grâce aux zones industrielles Plassendale, Ostende est le seul port où les effectifs ont crû dans le cluster non maritime (+7,3 p.c.).

L'emploi indirect est resté plus limité, de sorte que l'emploi total n'a augmenté que de 0,8 p.c. La part de ce dernier dans l'emploi intérieur belge est restée inchangée à 8,1 p.c.

L'analyse du bilan social a montré que les entreprises portuaires par comparaison aux autres entreprises de Belgique comptent un nombre plus important d'ouvriers et mettent plus d'hommes au travail. Le travail à temps partiel est en hausse constante et s'est révélé être le régime le plus répandu dans le secteur des autres transports terrestres. Si l'on considère les entrées en service, l'on constate que la proportion de détenteurs d'un diplôme de l'enseignement primaire a diminué tandis que les titulaires d'un diplôme de l'enseignement secondaire sont restés majoritaires. La politique de formation, enfin, diffère fortement en fonction du type d'activité de l'entreprise. Ainsi, les travailleurs dans le cluster maritime ont-ils bénéficié d'un accès à la formation notablement moins aisé que les membres du personnel actifs dans le secteur énergétique, par exemple.

Après une croissance exceptionnelle des investissements en 2005, il n'est pas étonnant que les dépenses soient retombées de 28,2 p.c. (- 30,1 p.c. à prix constants). Les armateurs anversois et zeebruggeois ont le plus contribué au repli mais, suite à l'achèvement du Deurganckdok, les dépenses d'investissement des manutentionnaires anversois ont elles aussi été significativement plus faibles. Bruxelles, Gand et Liège sont les trois ports où les immobilisations corporelles acquises sont supérieures à l'année précédente. Cette augmentation est cependant totalement imputable au cluster non maritime qui, par ailleurs, a vu ses investissements croître dans tous les ports, hormis Ostende. Les augmentations dans l'industrie chimique (Anvers) et les autres services (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège et Ostende) sont parvenus à compenser en grande partie le recul dans l'industrie automobile (Anvers et Gand). L'émergence des biocarburants ne s'est exprimée qu'à Gand (Ghent Bio-energy Valley) et Liège (usine de bio-éthanol dans le port de Statte). À Zeebrugge, c'est dans le secteur de l'énergie que la plus forte augmentation a été relevée.

En 2006, une dégradation manifeste de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts a été notée dans les ports d'Anvers et de Gand. Il n'en reste pas moins que ce ratio est resté, dans les deux ports, plus élevé que la moyenne des entreprises belges. À Ostende, Zeebrugge et Liège, par contre, la rentabilité nette a progressé. Le fonds de roulement net moyen était positif dans tous les ports hormis Anvers, bien que l'on ait constaté à Liège un recul significatif par rapport à l'année précédente. Ostende est le seul port où la liquidité moyenne était plus élevée que la moyenne nationale. Sur le plan de l'indépendance financière, Gand, Ostende et Zeebrugge ont obtenu de meilleurs résultats que la moyenne des entreprises non financières belges, tandis qu'Anvers et Liège ont réalisé un moins bon score. Dans tous les ports maritimes flamands, une amélioration de la solvabilité a été constatée. L'analyse de l'indicateur synthétique de la santé financière a montré que les entreprises dans les ports flamands et le port de Liège étaient globalement plus saines que les sociétés non financières. La situation s'est même encore améliorée au cours des deux dernières années. C'est dans le commerce flamand que l'indicateur synthétique indique un moindre score pour la santé financière, mais le nombre d'emplois concernés est resté néanmoins relativement limité.