

2011-06-23

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2009

par Claude Mathys

NBB Working Paper No 215 - 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 2004 - 2009. 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 termes de valeur ajoutée et d'emploi. Une présentation synthétique du bilan social est proposée pour l'ensemble des ports faisant l'objet de cette publication. L'analyse des résultats financiers fait intervenir l'étude des ratios de rentabilité, de liquidité et de solvabilité.

Après sept années de croissance continue, le trafic maritime total des ports flamands a diminué de 14,3 p.c. en 2009 pour s'établir à un volume de 229 millions de tonnes transbordées. Le transport par conteneur s'est réduit de 8,5 p.c. en un an ; le port de Zeebrugge est l'unique port à progresser dans ce domaine. Le transport de vrac sec a chuté de manière spectaculaire (-31,9 p.c.) et celui des marchandises diverses conventionnelles de 34,6 p.c. Le trafic ro-ro s'est réduit de 27,1 p.c. Tout comme le vrac sec, il recule dans tous les ports flamands. Par contre, le transport de vrac liquide a augmenté de 3,8 p.c. C'est essentiellement le port de Zeebrugge qui a bénéficié d'une belle croissance dans ce type de trafic. La part relative du port d'Anvers sur le range Hambourg - Le Havre s'est quelque peu amoindrie par rapport à 2008. Il en va de même pour les ports de Gand et d'Ostende alors que celui de Zeebrugge a progressé. Le trafic dans les ports de Bruxelles et de Liège a également connu une évolution négative en 2009. Le port de Liège n'a pu résister au déclin de l'industrie sidérurgique dans le bassin liégeois. Le trafic du port de Bruxelles s'est maintenu de justesse au-dessus des 4 millions de tonnes de marchandises transbordées.

La valeur ajoutée directe dans les ports belges a diminué de 11 p.c. en 2009. La valeur ajoutée directe dans le port d'Anvers s'est effondrée de 14,8 p.c. Celle des activités maritimes du port d'Anvers s'est contractée de presque un tiers, ce qui explique une grande part de la perte enregistrée au niveau du port. La valeur ajoutée chez les armateurs a été divisée par trois. Mais d'autres activités comme celle des agents maritimes et expéditeurs ou celle de la manutention ont également plongé. Aussi, les aménagements portuaires et dragage ont perdu un tiers de leur valeur ajoutée. Par contre, pour le port de Gand, c'est la baisse de la valeur ajoutée dans les activités industrielles et commerciales qui a le plus influencé le résultat global du port (-5,1 p.c.). Pour le port d'Ostende, le tassement dans les activités industrielles et les transports terrestres a entraîné la valeur ajoutée du port à sa suite (-4,2 p.c.). Ces deux dernières activités sont aussi en repli dans le port de Zeebrugge mais ce sont surtout les activités maritimes qui ont influencé négativement l'évolution du port (-7,3 p.c.). Le complexe portuaire liégeois obtient le même résultat. Tous les grands secteurs d'activité dans ce dernier sont en recul mais c'est dans l'industrie et plus particulièrement dans l'industrie métallurgique et chimique que se situent les diminutions les plus sensibles. Le port de Bruxelles parvient à maintenir sa valeur ajoutée (+0,3 p.c.) essentiellement grâce aux activités industrielles, les activités liées au transport maritime étant par contre en régression.

Avec la valeur ajoutée nationale et dans les ports en baisse, la valeur ajoutée indirecte s'est contractée de 2,3 p.c. La valeur ajoutée totale a diminué de 7 p.c. La part de la valeur ajoutée totale dans le PIB de la Belgique a diminué de 0,5 point de pourcentage pour s'établir à 8,5 p.c.

L'emploi direct dans les ports belges s'est tassé de 3 p.c. en 2009. La diminution a été particulièrement forte à Liège (-7,9 p.c.) où l'on peut à nouveau constater que tous les grands secteurs d'activités sont en recul. C'est toutefois dans l'industrie métallurgique que la plus grande quantité d'emplois a été perdue. Dans le port d'Anvers, les manutentionnaires sont revenus à un niveau d'emploi proche de celui de 2007 mais les agents

maritimes et expéditeurs ont proportionnellement plus diminué le volume de leur personnel. L'évolution dans les autres activités maritimes est par contre restée positive. L'industrie automobile, chimique et métallurgique a également souffert de la crise économique en 2009. Au total, l'emploi dans le port d'Anvers s'est contracté de 2,3 p.c. C'est un pourcent de moins que dans le port de Gand (- 3,3 p.c.). Les activités maritimes dans celui-ci se sont bien comportées mais l'industrie, plus spécialement l'industrie automobile et métallurgique est en fort repli. Dans le port de Zeebrugge, ce sont les activités maritimes et les transports terrestres qui sont les facteurs déterminants de la diminution de l'emploi (-3,8 p.c.). L'emploi dans le port de Bruxelles s'est réduit de 2,2 p.c. Chez les manutentionnaires et les agents maritimes et expéditeurs, le volume de l'emploi est tombé à un niveau inférieur à celui de 2005. L'industrie chimique a également souffert et est à son plus bas niveau depuis six ans. Grâce aux secteurs de l'industrie et des autres services logistiques, l'emploi dans le port d'Ostende n'a pas trop pâti des diminutions enregistrées dans les activités maritimes et réussit à obtenir une évolution positive de 1,1 p.c.

La part de l'emploi direct des ports dans l'emploi intérieur belge est restée inchangée à 3,1 p.c. Conjugué aux effets indirects, l'emploi total des ports diminue de 5 p.c. Il représente en 2009 6,8 p.c. de l'emploi intérieur belge.

L'investissement dans les ports belges a diminué de 15 p.c. pour s'établir à 4,5 milliards d'euros. L'investissement dans le port d'Anvers a décliné de 18,4 p.c. Les armateurs et l'industrie chimique ont sensiblement réduit les montants investis en 2009. En effet, les tarifs pratiqués dans une grande partie du transport maritime de fret ont été sous pression en 2009. De plus, cela a eu des répercussions sur le marché des navires d'occasion. Dans le port de Gand, l'investissement dans tous les grands secteurs d'activité non maritimes sont en recul. Dans le port d'Ostende, tous les secteurs d'activité plongent sauf celui des autres services logistiques. L'investissement dans les activités maritimes du port de Zeebrugge progresse, ainsi que dans le commerce. Cependant les autres secteurs s'effondrent. L'investissement dans le port de Liège est devenu très faible dans les activités maritimes mais les autres services offrent au port une croissance importante et le complexe portuaire liégeois atteint ainsi un nouveau record. A Bruxelles, l'investissement se contracte de plus d'un quart notamment à la suite de l'achèvement d'importants travaux d'infrastructure. Seul le commerce reste stable.

Dans l'ensemble, les ports belges n'ont pas fait exception et ont subi les mêmes tendances que celles constatées dans l'économie belge (contraction de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'investissement).