

2016-10-26

COMMUNIQUÉ DE PRESSE

L'importance économique des ports belges - Estimation Flash 2015

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, un peu plus de six mois avant la publication statistique exhaustive de leurs résultats, une estimation flash fondée sur les comptes annuels déposés jusque fin août.

Remarque: les chiffres relatifs à l'année 2015 sont des estimations obtenues à l'aide d'outils statistiques. Les chiffres définitifs qui seront publiés au printemps 2017 pourraient par conséquent légèrement s'en écarter.

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	
	2014 *	2015 e	2014 *	2015 e	2014 *	2015 e
Anvers	3.329,0	3.742,0	6.677,0	7.173,5	10.006,0	10.915,5
Gand	344,4	314,5	3.282,7	3.426,2	3.627,0	3.740,7
Ostende	176,3	192,6	324,9	319,8	501,2	512,4
Zeebrugge	536,4	575,0	412,6	401,6	949,1	976,6
Complexe portuaire liégeois	23,6	25,2	1.121,1	1.001,4	1.144,7	1.026,6
Bruxelles	19,5	22,0	469,0	740,5	488,5	762,5
VALEUR AJOUTÉE DIRECTE	4.429,3	4.871,4	12.287,2	13.062,9	16.716,5	17.934,3

Source: BNB.

e = estimations

* les légères différences par rapport aux chiffres publiés antérieurement résultent d'améliorations supplémentaires.

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 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.

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	
	2014 *	2015 e	2014 *	2015 e	2014 *	2015 e
Anvers	27.600	27.437	33.735	33.262	61.335	60.699
Gand	3.105	2.629	25.010	25.089	28.115	27.719
Ostende	1.877	1.839	3.171	3.118	5.047	4.958
Zeebrugge	6.082	6.007	3.358	3.277	9.441	9.283
Complexe portuaire liégeois	296	295	7.897	7.601	8.193	7.896
Bruxelles	409	401	3.780	3.818	4.190	4.219
EMPLOI DIRECT	39.370	38.608	76.951	76.165	116.321	114.773

Source: BNB.

e = estimations

* les légères différences par rapport aux chiffres publiés antérieurement résultent d'améliorations supplémentaires.

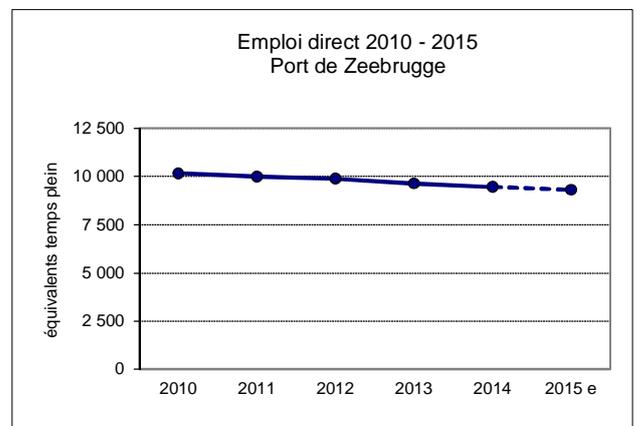
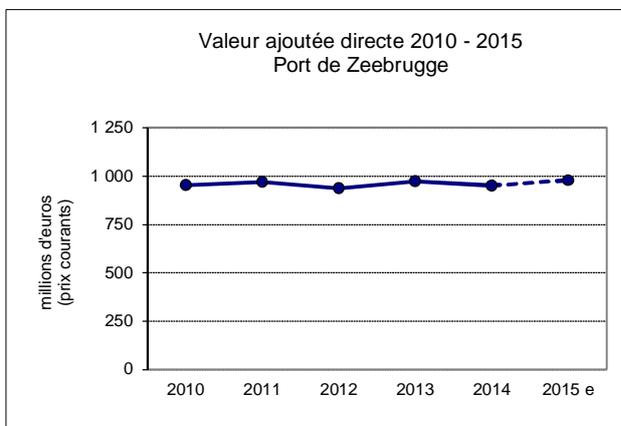
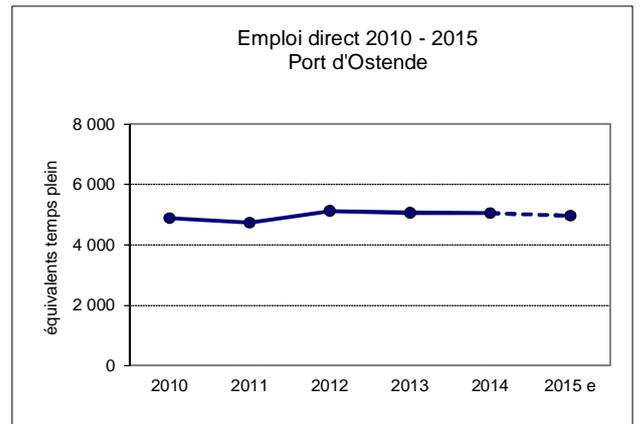
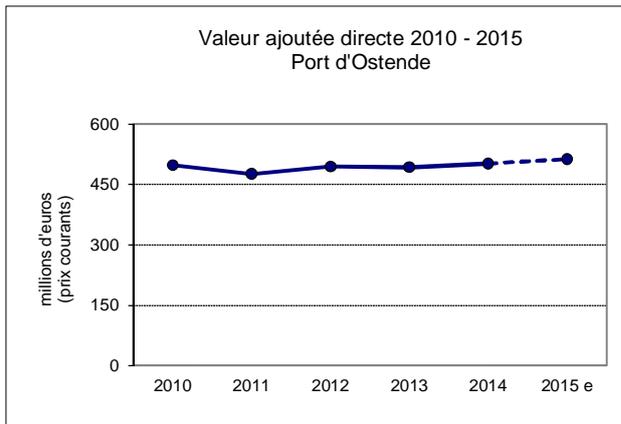
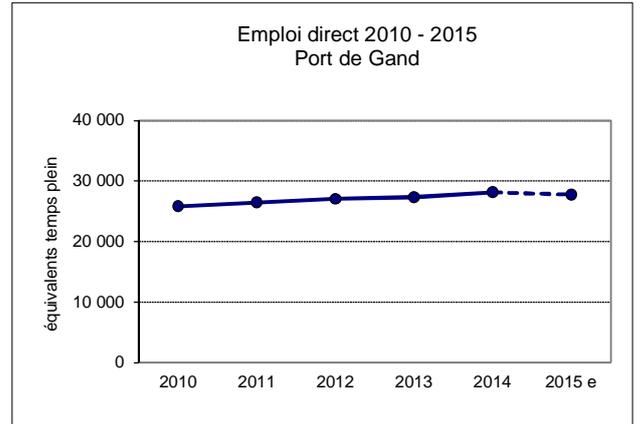
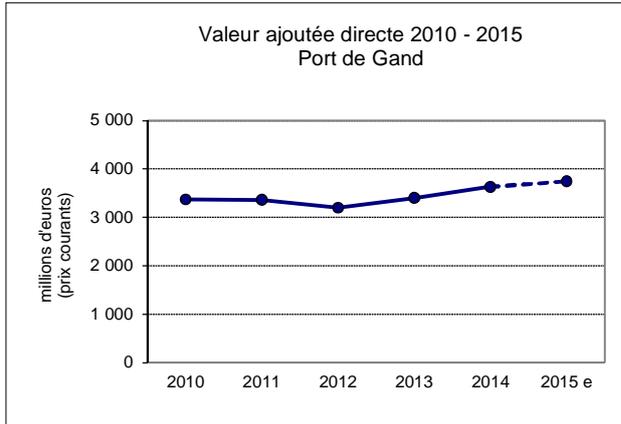
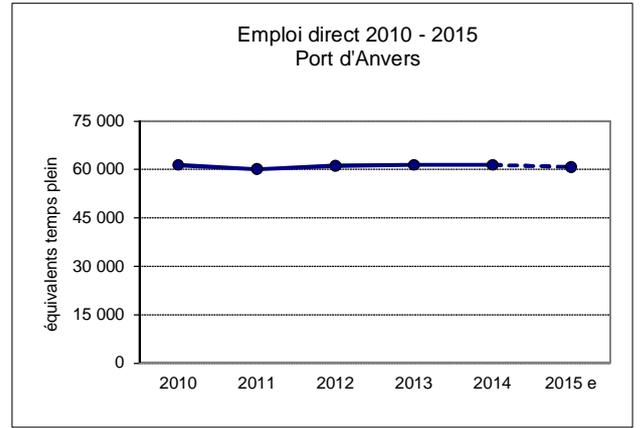
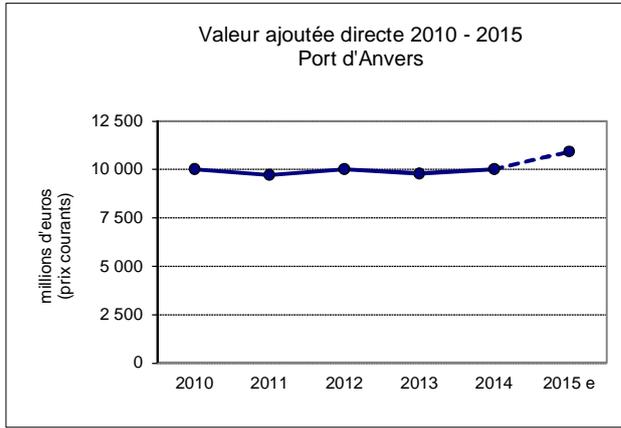
Commentaire

Il ressort de cette estimation « flash » que la valeur ajoutée produite dans les ports belges en 2015 a enregistré une croissance remarquablement élevée, de l'ordre de 7,3 %, tandis que l'emploi a maintenu sa tendance baissière, accusant un repli de 1,3 %. Il convient plus que jamais d'interpréter ces évolutions de manière prudente et nuancée.

La valeur ajoutée totale s'est accrue dans tous les ports belges, à l'exception de celui de Liège. Les moins bonnes performances du port de Liège (-10,3 %) sont intégralement le fait du cluster non maritime, et notamment des branches de ciment et de l'énergie. Les résultats du cluster non maritime se sont également détériorés dans les ports d'Ostende et de Zeebrugge. À Zeebrugge, le ralentissement a été la conséquence d'une faillite dans le secteur du transport et d'une diminution de la valeur ajoutée dans la branche de l'énergie. À Ostende, le recul s'explique par des amortissements et des réductions de valeur plus faibles dans la branche de la métallurgie plutôt que d'un déclin de l'activité. La croissance de près de 58 % de la valeur ajoutée dans le cluster non maritime du port de Bruxelles est – en termes relatifs - la plus frappante. Ce résultat doit lui aussi être quelque peu nuancé, car la hausse de la valeur ajoutée a essentiellement été occasionnée par d'autres revenus provenant de remaniements financiers au sein d'un groupe international dont fait partie une entreprise de premier plan de la zone portuaire. Le cluster maritime a largement progressé (+10 %) dans tous les ports, à l'exclusion de celui de Gand. La contraction observée à Gand (-8,7 %) résulte toutefois de ce qu'on appelle un « insourcing » d'une activité maritime réalisé par une grande entreprise du cluster non maritime (en l'occurrence l'industrie automobile).

L'emploi est depuis quelques années orienté à la baisse dans quasiment tous les ports. En dépit de l'évolution très favorable de la valeur ajoutée, ce phénomène n'a pu être endigué et, sauf dans le port de Bruxelles, l'emploi a continué de fléchir. Cette diminution est notable dans les deux clusters dans l'ensemble des ports. Dans le cluster maritime, c'est dans le port de Gand que l'essoufflement est le plus prononcé, à la suite de l'insourcing susmentionné opéré par une entreprise industrielle. Dans le cluster non maritime, le décroissement se répartit entre les différentes branches. La hausse à Bruxelles découle de la reprise d'une activité d'un autre siège du groupe dans l'industrie chimique.

La croissance globale de 1,7 % enregistrée en 2015 pour le trafic de marchandises masque des évolutions très divergentes entre ports. La progression a été particulièrement soutenue à Anvers (+4,7 %), tandis que le trafic s'est contracté de plus de 9 % dans les ports de Zeebrugge et d'Ostende. Le port de Gand a pu afficher une croissance de 1,8 %, alors que les ports de Liège et de Bruxelles ont subi des reculs de respectivement 2,6 et 1,7 %. Le trafic de conteneurs a fortement augmenté à Anvers, alors qu'il a considérablement diminué à Zeebrugge du fait des restructurations maritimes. S'agissant du vrac liquide, l'expansion a été notable dans les ports concernés par cette catégorie de biens (+5,9 %). L'activité ro-ro a nettement crû dans les ports de Zeebrugge (+3,1 %) et d'Anvers (+4,1 %); elle s'est en revanche repliée de 3,3 % environ à Gand. Zeebrugge reste le port principal en matière d'activité ro-ro. Après plusieurs années de tendance baissière, plus particulièrement prononcée dans le port d'Anvers, on a constaté en 2015 un redressement de 3,3 % du trafic de marchandises diverses pour l'ensemble des ports flamands, et – plus spécifiquement – de 1,2 % à Anvers.



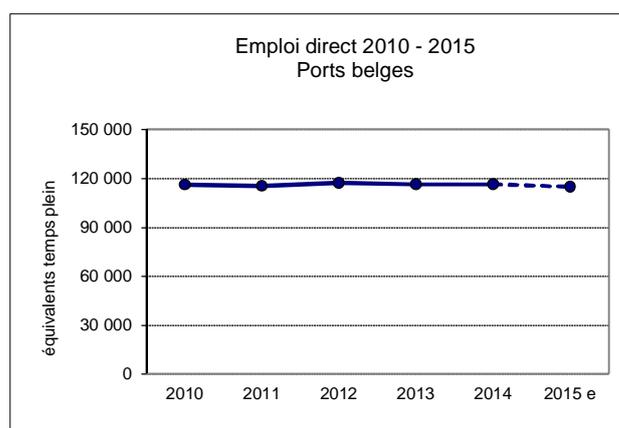
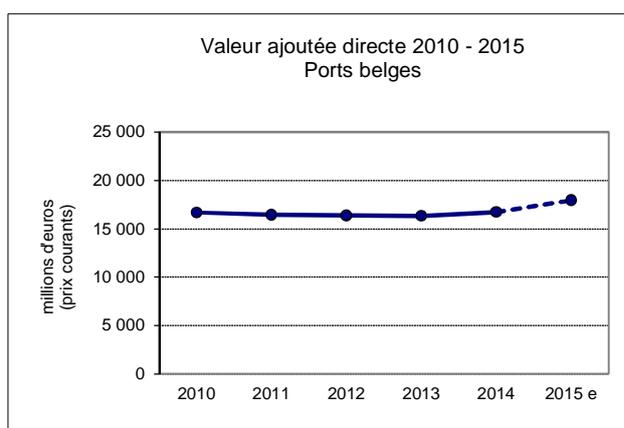
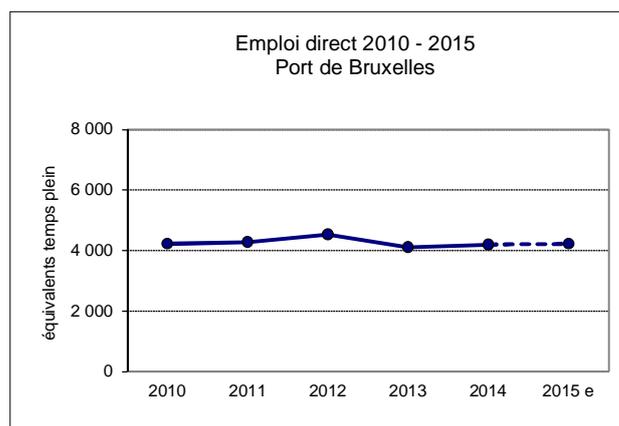
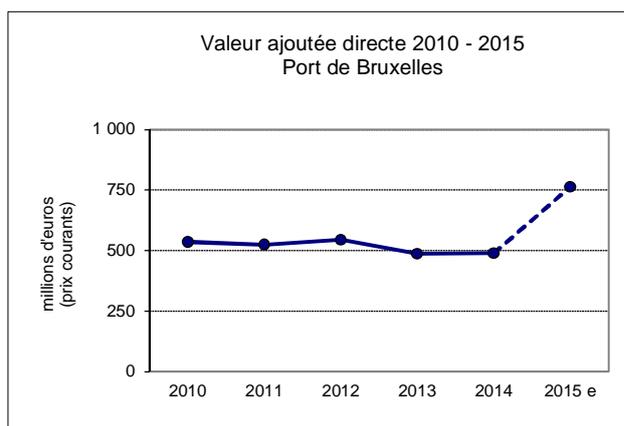
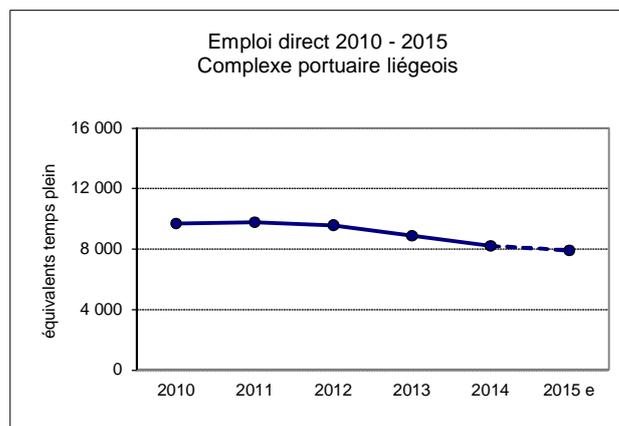
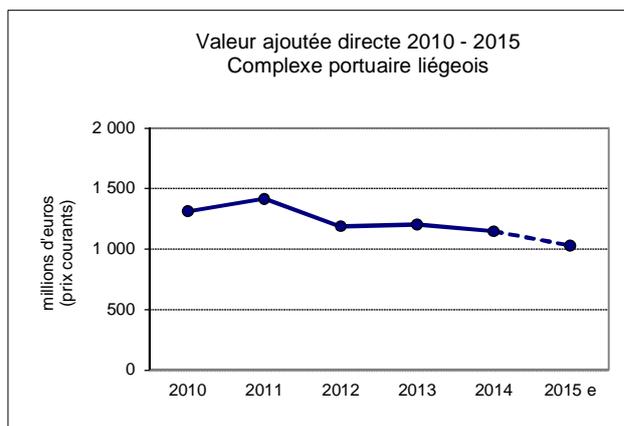


TABLEAU 3 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS BELGES

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

	Anvers		Gand		Ostende		Zeebrugge		Ports maritimes flamands		Variation de
	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014 - 2015
Conteneurs	108.317	113.295	414	258	0	0	20.514	15.625	129.244	129.178	-0,1
Roll-on/roll-off	4.470	4.654	2.149	2.079	0	0	13.043	13.451	19.662	20.184	+2,7
Marchandises diverses conventionnelles	9.885	10.005	3.175	3.564	65	43	1.193	1.174	14.317	14.786	+3,3
Vracs liquides	62.834	66.679	3.412	3.721	57	29	6.562	6.754	72.865	77.183	+5,9
Vracs solides	13.506	13.786	16.740	16.740	1.309	1.223	1.236	1.315	32.792	33.064	+0,8
TRAFIC MARITIME	199.013	208.419	25.889	26.362	1.431	1.295	42.548	38.318	268.881	274.394	+2,1
Variation de 2014 à 2015		+4,7		+1,8		-9,5		-9,9		+2,1	
Liège ²									15.001	14.605	-2,6
Bruxelles									4.439	4.364	-1,7
Ports belges									288.321	293.363	+1,7

Source: Autorités portuaires.

² Le trafic dont il est question ici est le total des marchandises traitées sur les terminaux publics et privés. Pour le complexe portuaire liégeois, à partir de 2015, seuls les terminaux publics sont pris en compte. Cependant, les terminaux privés sont progressivement gérés par le Port autonome de Liège.