

2007-05-31

## COMMUNIQUÉ DE PRESSE

---

### **Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2005**

#### **BNB Working Paper No. 115 - 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 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 2000 - 2005. Les trois variables faisant l'objet des principaux développements sont la valeur ajoutée (VA), l'emploi et l'investissement. Cette étude met également en évidence les effets indirects en VA 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 modèle de prévision de défaillance.

L'année 2005 s'est inscrite dans la continuité de 2004 en ce qui concerne l'évolution du trafic maritime de marchandises dans la plupart des ports flamands, tandis qu'un recul important était noté au complexe portuaire liégeois. La croissance structurelle du transport par conteneurs, liée à un développement sans précédent du commerce mondial, est restée le principal moteur de l'expansion des trafics maritimes au nord du pays, alors qu'elle n'a pas encore eu d'effet significatif côté wallon, le bassin liégeois étant de surcroît frappé par l'arrêt progressif de la sidérurgie à chaud d'Arcelor.

En 2005, la VA directe à prix constants a connu respectivement une hausse de 10,4, 1,7, 11,1 et 1,1 p.c. dans les ports d'Anvers, Gand, Ostende et Liège, alors qu'un recul était noté à Zeebrugge (- 2,7 p.c.), sous la pression des activités non maritimes. Les armateurs anversoises et zeebruggeoises, la chimie anversoise, le commerce gantois et la métallurgie ostendaise ont connu les meilleures performances côté flamand. Ces hausses ont été en partie compensées par les reculs enregistrés dans l'automobile gantoise, l'énergie et l'électronique zeebruggeoises, de même que les aménagements portuaires anversoises et ostendais. Dans le complexe portuaire liégeois, la chimie et la métallurgie sont à l'origine d'une hausse significative. Ces cinq ports ont directement représenté, en 2005, 5,2 p.c. du PIB de notre pays. Ce pourcentage s'établit à 9,8 p.c. si l'on considère également les effets indirects. Vu sous cet angle, l'impact économique du secteur portuaire poursuit son expansion, étant donné qu'un an plus tôt, ces pourcentages étaient tous deux inférieurs de 0,3 point.

C'est de nouveau la stabilité qui a caractérisé, en 2005, l'évolution de l'emploi dans les cinq ports sous revue: hausses de moins de 1 p.c. aux ports d'Anvers, Gand et Ostende, mais reculs d'un peu plus de 2 p.c. à Zeebrugge et Liège. Les hausses les plus remarquables se sont produites dans le cluster maritime et les industries de la chimie et de l'énergie anversoises, mais elles ont été compensées par les baisses dans l'automobile et la construction. À Gand, le recul des effectifs dans l'électronique et les transports terrestres ont contrecarré les effets des engagements dans l'automobile. À Ostende, l'emploi a progressé dans la métallurgie, mais pas dans le cluster maritime. À Zeebrugge enfin, seule la manutention portuaire a connu une réelle progression des effectifs, tandis qu'ils se repliaient dans de nombreuses autres branches maritimes, de même que dans l'industrie. Au port de Liège, l'emploi a reculé dans tous les secteurs, sauf dans les branches maritimes, les équipements électroniques et les autres services. Les cinq ports ont mobilisé, en 2005, par moins de 3,1 p.c. de l'emploi intérieur du Royaume. Si l'on y ajoute l'emploi des sous-traitants et fournisseurs des entreprises sous revue, cette fraction s'élève à 7,3 p.c. Les deux pourcentages correspondent bon an mal an aux scores établis en 2004. L'examen du bilan social met en exergue certaines évolutions qualitatives, comme la progression du temps partiel, la diminution des engagements, à durée indéterminée côté flamand et à durée déterminée côté liégeois, de même que la féminisation du salariat. Alors que le coût annuel moyen d'un ETP dans les ports sous revue est demeuré nettement supérieur à la moyenne nationale, les dépenses en formation ont par contre substantiellement diminué. Ces évolutions, si elles se confirmaient à plus long terme, pourraient avoir des conséquences sur la compétitivité.

L'année 2005 aura aussi été marquée par l'envolée des investissements, ce qui constitue une importante accélération par rapport à l'année précédente, et au reste de la période 2000 - 2005. Ces hausses se sont établies respectivement à 45,7, 5,1, 23,2 et 77,2 p.c. à prix constants à Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge, tandis que l'investissement reculait de 2,2 p.c. à prix constants à Liège. En 2005, les hausses les plus remarquables ont été enregistrées chez les armateurs et dans la manutention portuaire, tous ports flamands confondus, entraînés par Zeebrugge et Anvers. Le secteur des aménagements portuaires et du dragage a également bien progressé au port scaldien. Par contre, l'ensemble des entreprises industrielles de ces deux ports réduisaient leurs dépenses d'investissement. Mais la chimie ostendaise, l'automobile gantoise et les transports terrestres zeebruggeois ont néanmoins enregistré des hausses. Le recul à Liège s'explique tout d'abord par la restructuration dans la métallurgie et un important repli dans les autres services.

La rentabilité nette des capitaux propres après impôts des entreprises des ports flamands s'est établie, en 2005, à un niveau correspondant à plus du double de celui atteint par la moyenne des sociétés non financières belges. Les hausses les plus significatives ont été enregistrées par Anvers et Ostende. La liquidité au sens large n'a progressé, la même année, que légèrement à Gand et Ostende, pour reculer à Anvers et Zeebrugge. La capacité des entreprises sous revue à honorer leurs engagements financiers de court terme est demeurée inférieure au score moyen du pays. La solvabilité est quant à elle restée inférieure à la moyenne des entreprises belges, et ce malgré une hausse significative à Anvers. Les acteurs des ports maritimes flamands s'avèrent donc plus rentables que la moyenne nationale, mais sont davantage exposés aux risques financiers, ce que confirme l'étude de la santé financière des branches concernées. La situation au complexe portuaire liégeois est différente. La rentabilité s'y est repliée sous la moyenne nationale, tandis que la liquidité et la solvabilité y demeuraient supérieures. La santé financière des entreprises du port liégeois s'est d'ailleurs globalement améliorée en 2005.