

Importance économique des ports belges :  
ports maritimes flamands et complexe  
portuaire liégeois – rapport 2005



Working Paper Document

par Frédéric Lagneaux

Mai 2007 N° 115

**NATIONAL BANK OF BELGIUM**  
**WORKING PAPERS - DOCUMENT SERIES**

**IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES: RAPPORT 2005**

**Ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois**

---

Frédéric Lagneaux

---

**Editorial Director**

Jan Smets, Member of the Board of Directors of the National Bank of Belgium

**Statement of purpose:**

---

The purpose of these working papers is to promote the circulation of research results (Research Series) and analytical studies (Documents Series) made within the National Bank of Belgium or presented by external economists in seminars, conferences and conventions organised by the Bank. The aim is therefore to provide a platform for discussion. The opinions expressed are strictly those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium.

**Orders**

---

For orders and information on subscriptions and reductions: National Bank of Belgium,  
Documentation - Publications service, boulevard de Berlaimont 14, 1000 Brussels

Tel +32 2 221 20 33 - Fax +32 2 21 30 42

The Working Papers are available on the website of the Bank: <http://www.nbb.be>

© National Bank of Belgium, Brussels

All rights reserved.

Reproduction for educational and non-commercial purposes is permitted provided that the source is acknowledged.

ISSN: 1375-680X (print)

ISSN: 1784-2476 (online)

## Abstract

This paper is an annual publication issued by the Microeconomic Analysis service of the National Bank of Belgium.

The Flemish maritime ports - Antwerp, Ghent, Ostend, Zeebrugge - and the Autonomous Port of Liège play a major role in their respective regional economies and in the Belgian economy, not only in terms of industrial activity but also as intermodal centres facilitating the commodity flow.

This update paper<sup>1</sup> provides an extensive overview of the economic importance and development of the Flemish maritime ports and the Liège port complex in the period 2000 - 2005, with an emphasis on 2005. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about the financial situation in each port. A global indication concerning the financial health of the companies studied is also provided. These observations are linked to a more general context, along with a few cargo statistics.

Annual accounts data from the Central Balance Sheet Office were used for the calculation of direct effects, the study of financial ratios and the analysis of the social balance sheet. The indirect effects of the activities concerned were estimated in terms of value added and employment, on the basis of data from the National Accounts Institute.

The developments concerning economic activity in the five ports in 2004 - 2005 are summarised in this table:

Changes from 2004 to 2005 (in percentages)	Value added (constant prices)	Employment (Full-Time Equivalents)	Investment (constant prices)	Tonnage (metric tonnes)
<u>Flemish maritime ports</u>				
Direct	+ 7.3	+ 0.4	+ 42.7	+ 3.7
Indirect	+ 3.8	+ 4.4	-	(seaborne)
Total	+ 5.6	+ 2.6	-	
<u>Liège port complex</u>				
Direct	+ 1.1	- 2.4	- 2.2	- 6.3
Indirect	+ 0.3	- 3.0	-	(inland)
Total	+ 0.7	- 2.8	-	

2005 was a year of steady growth for most Flemish maritime ports, in terms of quantity of cargo handled and value added, although there was a slight deceleration in comparison to the previous year. The employment situation was, by contrast, somewhat mixed, while investment soared, far exceeding the pace recorded since 2000. The current changes in world trade patterns are having a substantial impact on the operations of the Flemish and Liège ports, situated at the heart of one of the wealthiest and busiest trading regions of the world. To cope with the accelerating internationalisation of port competition and the tremendous growth of containerised seaborne transport, the ports concerned need to constantly adapt their infrastructures, through innovation and investment. As major logistic centres, they have to face the challenge of responding to increasing demand in terms of capacity, while adding as much value as possible to the goods passing through them. Accessibility and seamless connections with the hinterland are key to their success and

<sup>1</sup> Update of Lagneaux F. (2006), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004*, NBB, Working Paper No. 86 (Document series). All figures have been updated.

durability. This has become absolutely vital in a climate of growing regional and international competition, accentuated by the booming Asian economies.

The port of Liège is striving to turn a threat into an opportunity. In the wake of the Cockerill Sambre blast furnace closure, the Liège port complex is undergoing a major restructuring. Cargo figures were down sharply in 2005, while the economic situation of the area was dominated by stagnation or decline in terms of value added, employment and investment. However, this fall could be short-lived since the revival expected from the development of value-added logistics will also generate increased activity, traffic and demand for manpower.

The present report provides a comprehensive account of these issues, giving details per economic sector, though the comments are confined to the main changes that occurred in 2005.

Key words: branch survey, maritime cluster, subcontracting, indirect effects, transport intermodality, public investments.

JEL classification: C67, H57, J21, L22, L91, L92, R15, R34 and R41.

**Corresponding author:**

NBB, Microeconomic Information Department, e-mail: frederic.lagneaux@nbb.be

Research results and conclusions expressed are those of the authors and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium or any other institution to which the authors are affiliated. All remaining errors are ours.

The author would like to thank the Flemish and Liège's ports experts and his colleagues from both the regional branches and the Microeconomic Information department for their support. Special thanks go to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their comments on this paper, and to Mr Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data. The help and advice given unstintingly by the Research and Statistics departments, i.e. Messrs Luc Dresse and Ghislain Pouillet, were also greatly appreciated.

## SOMMAIRE:

<b>Avant-propos</b> .....	<b>1</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>1 Importance économique des ports maritimes flamands</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 Situation générale</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 Position concurrentielle des ports flamands dans le range Hambourg - Le Havre .....	5
1.1.2 Valeur ajoutée (VA) directe et indirecte dans les ports maritimes flamands: synthèse.....	7
1.1.3 Emploi direct et indirect dans les ports maritimes flamands: synthèse.....	7
1.1.4 Investissement dans les ports maritimes flamands: synthèse.....	8
1.1.5 Ventilation des résultats selon la taille des entreprises .....	9
1.1.6 Bilan social dans les ports maritimes flamands .....	10
1.1.7 Situation financière dans les ports maritimes flamands: synthèse .....	15
1.1.8 Trafic maritime de marchandises dans les ports maritimes flamands: ventilation par mode de conditionnement .....	17
<b>1.2 Port d'Anvers</b> .....	<b>19</b>
1.2.1 Faits marquants en 2005.....	19
1.2.2 Valeur ajoutée .....	20
1.2.3 Emploi .....	22
1.2.4 Investissement .....	24
1.2.5 Ratios financiers.....	26
<b>1.3 Port de Gand</b> .....	<b>28</b>
1.3.1 Faits marquants en 2005.....	28
1.3.2 Valeur ajoutée .....	28
1.3.3 Emploi .....	30
1.3.4 Investissement .....	32
1.3.5 Ratios financiers.....	35
<b>1.4 Port d'Ostende</b> .....	<b>37</b>
1.4.1 Faits marquants en 2005.....	37
1.4.2 Valeur ajoutée .....	38
1.4.3 Emploi .....	40
1.4.4 Investissement .....	42
1.4.5 Ratios financiers.....	44
<b>1.5 Port de Zeebrugge</b> .....	<b>46</b>
1.5.1 Faits marquants en 2005.....	46
1.5.2 Valeur ajoutée .....	46
1.5.3 Emploi .....	48
1.5.4 Investissement .....	50
1.5.5 Ratios financiers.....	52
<b>2 Importance économique du complexe portuaire liégeois</b> .....	<b>55</b>
<b>2.1 Port de Liège</b> .....	<b>55</b>
2.1.1 Faits marquants en 2005.....	55
2.1.2 Valeur ajoutée .....	56
2.1.3 Emploi .....	58
2.1.4 Investissement .....	60
2.1.5 Ventilation des résultats d'après la taille des entreprises .....	62
2.1.6 Bilan social au complexe portuaire liégeois.....	63
2.1.7 Situation financière.....	68
2.1.8 Évolution du trafic de marchandises au PAL.....	71
<b>3 Synthèse</b> .....	<b>73</b>
<b>Liste des abréviations</b> .....	<b>77</b>

<b>Annexe 1: Bilan social détaillé en 2005 .....</b>	<b>79</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>85</b>
<b>National Bank of Belgium working paper series.....</b>	<b>87</b>

## AVANT-PROPOS

La Banque nationale de Belgique publie annuellement une mise à jour de l'étude de l'importance économique des ports maritimes flamands et du complexe portuaire liégeois. Deux aspects de l'impact économique du secteur sont mis en exergue: les effets directs d'une part, les effets indirects d'autre part. Les premiers se réfèrent à l'activité résultant de l'implantation de branches maritimes et non maritimes à l'intérieur ou dans l'environnement immédiat des ports, tandis que les seconds concernent la valeur ajoutée et l'emploi générés en amont de ces branches, auprès de fournisseurs et sous-traitants établis en Belgique.

La dernière édition du rapport<sup>2</sup> réunissait pour la première fois les études relatives aux ports maritimes flamands - Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge - et au complexe portuaire liégeois. Le présent numéro propose la même synthèse, mais sous une forme plus ramassée, ce qui a permis d'en réduire le délai de diffusion. Les données statistiques couvrent la période 2000 - 2005, mais les commentaires se limitent aux principales variations observées dans l'intervalle 2004 - 2005. La mise à jour des annexes n'a pas été insérée dans ce document, à l'exception du bilan social détaillé pour 2005<sup>3</sup>. Aucune modification méthodologique n'est intervenue, les outils de sélection des entreprises et d'analyse étant identiques à ceux employés dans les précédents numéros.

Pour mémoire, les ports flamands étudiés sont les quatre principaux ports maritimes de Flandre et le Port Autonome de Liège (PAL) est le premier port intérieur de Belgique, a fortiori de Wallonie. Quant au port de Bruxelles, étant donné ses spécificités structurelles, il a dernièrement fait l'objet d'une étude distincte, menée par l'ORBEm, en collaboration avec la Banque<sup>4</sup>.

Après une brève introduction, l'analyse est présentée en deux parties, l'une consacrée aux ports maritimes flamands et l'autre au complexe portuaire liégeois. Les résultats de l'année 2005 confirment les estimations agrégées fournies par les "estimations flash" publiées pour la première fois en décembre 2006<sup>5</sup>. Le résultat de la valeur ajoutée directe obtenu pour l'année 2005 au terme de ces estimations n'était que 0,2 p.c. inférieur au résultat présenté dans le cadre de la présente étude, tous ports confondus. Cet écart s'est limité à 0,5 p.c. en ce qui concerne l'emploi direct. Ce raccourcissement du délai de diffusion des résultats sera donc maintenu à l'avenir avec, à l'automne 2007, une première estimation relative aux résultats de 2006, la présentation des données exhaustives et détaillées étant quant à elle maintenue au mois de mai de l'année qui suit.

---

<sup>2</sup> Lagneaux F. (2006), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2004*, BNB, Working Paper n° 86 (Document series).

<sup>3</sup> Les autres annexes sont disponibles à la demande. Il s'agit des annexes méthodologiques, du détail de la répartition des effets indirects par secteur, de la ventilation des résultats des entreprises selon leur taille et des statistiques relatives aux tonnages enregistrés en 2005. Pour toute demande, s'adresser à [microeconomic.analysis@nbb.be](mailto:microeconomic.analysis@nbb.be).

<sup>4</sup> ORBEm (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles*.

<sup>5</sup> Voir <http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2006/f/cp20061218fr.pdf>.

## INTRODUCTION

### Objectifs de l'étude

L'évolution de l'importance économique des ports sous revue est analysée sous trois angles: l'angle strictement économique, l'angle social et l'angle financier. Ne sont concernées par cette étude que les entreprises appartenant aux branches d'activité disposant d'un lien économique avec les ports. Ce lien est défini en rapport au double critère fonctionnel et géographique.

Les principaux développements se concentrent, pour la période 2000 - 2005, sur l'étude des variables suivantes:

- La valeur ajoutée (VA) à prix courants<sup>6</sup>: la valeur que l'entreprise ajoute à ses *inputs* au cours de l'exercice, par le biais du processus de production. La VA d'une entreprise donne une indication de sa contribution à la richesse du pays, de la région (cf. pourcentages du PIB). Au plan comptable, elle se calcule par la somme des frais de personnel, des amortissements et réductions de valeur, du résultat d'entreprise, des provisions pour risques et charges et de certaines charges d'exploitation;
- L'emploi en équivalents temps plein (ETP): effectif moyen de l'exercice, l'emploi direct ne concernant que le personnel salarié actif dans les entreprises de la population sous revue, l'emploi indirect incluant également les indépendants;
- L'investissement à prix courants<sup>7</sup>: il correspond aux immobilisations corporelles acquises au cours de l'exercice, en ce compris la production immobilisée.

Ces trois variables permettent d'expliquer l'impact économique des ports sous revue. Mais l'emploi, au même titre que le bilan social, intervient aussi dans l'examen de leur impact social. Ce chapitre aborde en particulier les thèmes de la composition, des mouvements et de la formation des salariés.

Quant à l'analyse financière, le troisième angle suivi par l'étude, elle repose sur l'examen de trois ratios financiers et la prévision de défaillance, que permet un modèle conçu par la Banque<sup>8</sup>. Les ratios en question sont la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, la liquidité au sens large et la solvabilité. Le premier ratio concerne la capacité des entreprises à générer des bénéfices et donne une indication quant au rendement de l'entreprise pour ses actionnaires, après impôts. Le second traite de la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, les moyens de trésorerie lui permettant de faire face à ses engagements de court terme. Le dernier enfin donne une indication quant à la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements, à court et long termes. Le modèle de prévision de défaillance analyse, lui, les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises non défaillantes et les entreprises défaillantes, théoriquement susceptibles de tomber en situation de faillite ou de concordat judiciaire, au cours des trois années suivantes. Les entreprises sont classées en fonction de leur risque. Les classes 3 et 4 correspondent aux entreprises en difficultés et en grandes difficultés, dont la probabilité de défaillance est nettement supérieure à la moyenne.

Les données micro-économiques utilisées proviennent des comptes déposés à la Centrale des bilans<sup>9</sup> et des statistiques produites par l'Institut des comptes nationaux (ICN<sup>10</sup>). La dernière clôture des

---

<sup>6</sup> Sauf mention contraire, la valeur ajoutée est présentée à prix courants dans l'ensemble du texte. Les évolutions à prix constants sont clairement mentionnées. La valeur ajoutée à prix constants a été calculée à partir du déflateur de la valeur ajoutée brute.

<sup>7</sup> Sauf mention contraire, l'investissement est présenté à prix courants dans l'ensemble du texte. Les évolutions à prix constants sont clairement mentionnées. L'investissement à prix constants a été calculé à partir du déflateur de la formation brute de capital fixe.

<sup>8</sup> Voir Vivet D. (2005).

<sup>9</sup> Service du département Informations micro-économiques de la Banque. Voir [www.bnb.be](http://www.bnb.be) / Centrale des bilans.

<sup>10</sup> L'Institut des Comptes nationaux (ICN), créé par la loi du 21 décembre 1994, associe trois institutions: l'Institut National de Statistique (INS, actuel SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique), la Banque nationale de Belgique et le Bureau fédéral du Plan. L'ICN est notamment chargé d'établir les comptes nationaux réels et les tableaux entrées-sorties, le plus souvent appelés input-output (IOT), nécessaires à l'estimation des effets indirects. Les dernières données disponibles au moment de la réalisation des estimations des effets indirects sont l'IOT de 2000 et le tableau emplois-ressources de 2002.

comptes de 2005 a eu lieu, à la Centrale des bilans, en mars 2007<sup>11</sup>. De même, la publication des chiffres de la VA et de l'emploi de l'ICN, nécessaires à l'estimation des effets indirects jusqu'en 2005, s'effectue avec un certain délai. Les dernières mises à jour ont été intégrées à l'ensemble des calculs, tandis que la méthodologie n'a subi aucune modification par rapport à celle en vigueur précédemment. Pour plus de renseignements à ce propos, le lecteur est invité à parcourir le rapport 2004 publié l'an dernier<sup>12</sup>.

## Contexte

L'année 2005 s'est illustrée, au niveau mondial, par une croissance toujours soutenue de l'activité, bien que légèrement inférieure à celle de 2004. Ce sont toujours les économies asiatiques et nord-américaines qui ont mené le jeu, tout en résistant au renchérissement important du prix des matières premières, et notamment du pétrole. La croissance du commerce mondial a d'ailleurs légèrement marqué le pas par rapport à 2004, tout en se maintenant à un rythme quasi double du PIB mondial. L'économie européenne a recouvré de l'allant au second semestre, soutenue tantôt par la demande intérieure, comme en Irlande ou en Espagne, tantôt par les exportations, comme en Allemagne. Le profil conjoncturel de la Belgique a accompagné celui de la zone euro, ses exportations repartant à la hausse au second semestre<sup>13</sup>.

Sur le plan commercial, l'Union européenne (UE) dépend de la mer pour 90 p.c. des volumes échangés avec le reste du monde. L'ouverture toujours plus grande<sup>14</sup> de l'économie belge la rend également de plus en plus dépendante vis-à-vis de ses ports maritimes. Les ports belges et européens profitent directement de la croissance des échanges internationaux. C'est dans ce contexte de mondialisation des activités portuaires que la conteneurisation a confirmé son emprise sur les autres modes de conditionnement de marchandises, son expansion étant inexorable. Cette évolution est manifeste à Anvers et Zeebrugge, mais aussi dans l'ensemble du *range* Hambourg - Le Havre (cf. point 1.1.1). Le port de Liège, en pleine mutation, se profile quant à lui de plus en plus en tant qu'arrière-port d'Anvers et compte bien accueillir, d'ici 2009, un nombre croissant de conteneurs. Leurs spécificités géographiques ont progressivement amené les ports belges à se spécialiser. Anvers a déployé son activité aux plans international et intercontinental et bénéficie en outre de connexions importantes avec Rotterdam, Amsterdam et Liège; Gand a développé des relations étroites avec la France et les pays baltes; Zeebrugge, premier port mondial pour le transport de voitures neuves, et Ostende sont leaders pour le *shortsea shipping*<sup>15</sup> (SSS), surtout avec le Royaume-Uni. La concurrence à laquelle ils sont soumis provient de l'intérieur mais aussi et surtout de l'extérieur de nos frontières, en particulier au sein du *range*, chaque port tentant de défendre son rang vis-à-vis des partenaires commerciaux majeurs qui sont devenus les pays asiatiques, dont certains ports se sont d'ailleurs positionnés en tête du classement mondial.

## Impact

L'intérêt de la Banque pour ce secteur tient bien entendu au rôle majeur qu'il joue pour l'économie nationale: pas moins de 5,2 p.c. du PIB de notre pays proviennent de l'activité liée directement aux cinq ports sous revue, de même que 3,1 p.c. de l'emploi intérieur du Royaume. Si l'on y ajoute les effets indirects (sous-traitance et fournisseurs des entreprises sous revue), ces pourcentages s'établissent respectivement à 9,8 et 7,3 p.c. En termes d'évolution, si la valeur ajoutée a eu tendance à croître au cours des dernières années, suivant en cela la hausse des trafics, l'emploi est resté relativement stable

<sup>11</sup> Les entreprises belges sont tenues de déposer leurs comptes annuels à la Centrale des bilans, au plus tard sept mois après la clôture de l'exercice comptable. À cette date, un certain nombre d'entreprises - surtout les plus petites entreprises ou celles en difficultés - ne remplissent toujours pas cette obligation. Mais en mars 2007, ce pourcentage est proche de zéro et l'impact sur les chiffres de cette perte d'informations est minime.

<sup>12</sup> La méthodologie est présentée en introduction de Lagneaux F. (2006) et, dans son intégralité, aux annexes 1 à 4.

<sup>13</sup> Pour plus de détails, consulter le tome 1 du Rapport annuel BNB ou Belgostat On-Line.

<sup>14</sup> La part des importations et des exportations dans le PIB de la Belgique a augmenté de façon constante depuis la création du Marché commun. En 2005, ces pourcentages se sont établis respectivement à 83 et 86 p.c.

<sup>15</sup> Terme couramment utilisé pour désigner le transport maritime à courte distance: mouvement de marchandises par voie maritime entre ports situés en Europe et ports situés dans des pays tiers dont le littoral donne sur l'une des mers fermées servant de frontière à l'Europe. Source: UN/ECE (2001), *Terminologie en transports combinés*. À noter que plus de 40 p.c. des échanges internes de l'Union européenne s'effectuent par la mer. Voir aussi <http://europa.eu>.

et a même, dans certains ports, reculé. Ces différences mettent en lumière la complexité qui préside au choix des orientations stratégiques pour l'avenir de ce secteur économique. Il en sera aussi question dans ce qui suit.

# 1 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS

## 1.1 SITUATION GÉNÉRALE

En 2005, la valeur ajoutée directe imputable à l'activité des entreprises établies dans les ports flamands a augmenté de 7,3 p.c. à prix constants, par rapport à l'année précédente. À 14,1 milliards d'euros, elle a représenté 8,2 p.c. du PIB de la Région flamande et 4,7 p.c. du PIB du pays. À ces chiffres s'ajoutent les effets indirects, estimés à 12,8 milliards d'euros.

L'emploi direct n'a pas connu de mouvement particulier (+ 0,4 p.c.), atteignant près de 106.700 ETP. Cette population correspond à 4,9 p.c. de l'emploi de la Région flamande et à 2,8 p.c. de l'emploi intérieur du pays. Si l'on tient compte de l'emploi indirect, on atteint 247.200 ETP. La progression du temps partiel, la diminution des engagements à durée indéterminée et la féminisation du salariat ont à nouveau marqué les ports flamands en 2005. Alors que le coût annuel moyen d'un ETP y est demeuré nettement supérieur à la moyenne nationale, les dépenses en formation y ont par contre substantiellement diminué.

L'investissement en immobilisations corporelles a connu une hausse sans précédent sur la période, triple de celle enregistrée en moyenne annuelle entre 2000 et 2005, à savoir + 42,7 p.c. à prix constants, pour s'établir à 4,6 milliards d'euros.

La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a une nouvelle fois progressé en 2005 dans les quatre ports flamands, pour atteindre un niveau plus de deux fois supérieur à la moyenne nationale. La liquidité au sens large et la solvabilité y ont par contre connu un sort moins favorable, atteignant des scores inférieurs à la moyenne de l'ensemble des sociétés non financières belges. Les entreprises des ports maritimes flamands s'avèrent donc plus rentables que la moyenne nationale, mais semblent davantage exposées aux risques financiers.

Le fret maritime a poursuivi sa hausse en 2005 (+ 3,7 p.c.), surtout au sein des ports anversois et zeebruggeois, qui ont bénéficié de la forte croissance du mode conteneurisé.

### 1.1.1 Position concurrentielle des ports flamands dans le range Hambourg - Le Havre

Les ports flamands d'Anvers et de Zeebrugge ont enregistré des progressions significatives de leurs trafics en 2005, alors que le rythme ralentissait quelque peu à Ostende et qu'un repli était noté à Gand. Au total, les quatre ports maritimes du Nord du pays ont ainsi vu le volume de fret maritime progresser de 3,7 p.c. en un an, soit un rythme supérieur à la moyenne relevée sur la période 2000 - 2005 (tableau 1). Battant un nouveau record, à plus de 160 millions de tonnes de fret maritime, et à égalité avec Rotterdam en pourcentage de croissance, le port d'Anvers, deuxième port européen et quatrième port maritime mondial en termes d'échanges internationaux, s'est maintenu à la onzième place pour le fret conteneurisé. Il a par contre perdu une place, tous conditionnements et destinations confondus, passant de la dixième à la onzième position, doublé par le port chinois de Dalian.

Cette concurrence exacerbée s'exerce sur fond de croissance accélérée des échanges avec les pays asiatiques, allant de pair avec la fin de la suprématie des ports européens<sup>16</sup>. Les ports de Shanghai et de Singapour ont ainsi pris, dès 2004, la tête du classement mondial, reléguant Rotterdam à la troisième position. La question est à présent de savoir quels ports, dans le *range*, pourront sortir gagnants face à ces trafics émergents et à un continent asiatique qui, fort d'un développement sans précédent et d'un besoin croissant en matières premières, fait littéralement exploser le trafic maritime mondial.

<sup>16</sup> À ce jour, les ports européens sont tout de même responsables de près de 2 milliards de tonnes manutentionnées par an, les armateurs immatriculés dans l'UE contrôlant près de 40 p.c. de la flotte mondiale. Source: <http://europa.eu>.

TABLEAU 1

**TRAFIC MARITIME TOTAL DANS LE RANGE HAMBOURG - LE HAVRE  
(OSTENDE INCLUS)**

(millions de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Évolution moyenne annuelle de 2000 à 2005  (en p.c.)	Évolution entre 2004 et 2005  (en p.c.)	Part relative moyenne dans le range de 2000 à 2005  (en p.c.)	Part relative dans le range en 2005  (en p.c.)
Hambourg .....	85,1	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	+ 8,1	+ 9,8	12,0	13,1
Brême .....	44,8	46,0	46,5	48,9	52,3	54,3	+ 3,9	+ 3,8	5,7	5,7
Amsterdam <sup>17</sup> .....	44,6	49,4	50,3	44,5	51,9	53,8	+ 3,8	+ 3,7	5,7	5,6
Rotterdam .....	322,3	314,7	321,9	328,1	352,4	370,2	+ 2,8	+ 5,1	38,9	38,7
Anvers .....	130,5	130,1	131,6	142,9	152,3	160,1	+ 4,2	+ 5,1	16,4	16,7
Gand .....	24,1	23,5	24,0	23,5	25,0	22,2	- 1,6	- 11,0	2,8	2,3
Ostende .....	4,3	4,8	6,2	7,2	7,5	7,7	+ 12,4	+ 1,8	0,7	0,8
Zeebrugge .....	35,5	32,1	32,9	30,6	31,8	34,6	-0,5	+ 8,8	3,8	3,6
<b>Total des ports flamands.....</b>	<b>194,4</b>	<b>190,5</b>	<b>194,7</b>	<b>204,2</b>	<b>216,6</b>	<b>224,6</b>	<b>+ 2,9</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>23,7</b>	<b>23,5</b>
Dunkerque .....	45,3	44,5	47,6	50,1	51,0	53,4	+ 3,3	+ 4,7	5,7	5,6
Le Havre .....	68,0	69,4	68,1	71,9	76,8	75,2	+ 2,0	- 2,1	8,3	7,9
<i>Total des dix ports ...</i>	<i>804,5</i>	<i>806,8</i>	<i>826,8</i>	<i>854,1</i>	<i>915,5</i>	<i>957,2</i>	<i>+ 3,5</i>	<i>+ 4,6</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>Total du trafic mondial .....</i>	<i>5.983</i>	<i>6.020</i>	<i>6.127</i>	<i>6.480</i>	<i>6.758</i>	<i>7.110</i>	<i>+ 3,5</i>	<i>+ 5,2</i>		
Part des dix ports dans le trafic mondial (en p.c.) .....	13,4	13,4	13,5	13,2	13,5	13,5				

Sources: Pour le trafic du *range*: données des autorités portuaires - dont les statistiques du Port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005* (rapport annuel 2005) de la Vlaamse Havencommissie; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2006*.

Jusqu'à présent, les quatre ports flamands ont su se maintenir à près de 24 p.c. des tonnages enregistrés au total dans le *range* (Ostende inclus), et à plus de 3 p.c. du trafic mondial. Surfant sur cette même vague, l'année 2006 confirme les progressions enregistrées les années précédentes, avec un nouveau record pour l'ensemble des ports flamands, le conteneurisé jouant là aussi un rôle déterminant. Les infrastructures capables d'accueillir les porte-conteneurs aux gabarits les plus élevés sont bien sûr avantagées dans la course aux parts de marché. Les ports en eaux profondes, comme Rotterdam, qui peuvent recevoir des ULCS (*Ultra large container ships*), d'une capacité de 12.000 TEU<sup>18</sup> et plus, ont une longueur d'avance sur ceux dont l'accès à la mer est limité aux tonnages moyens-élevés, tels que les ports flamands<sup>19</sup>. Mais, malgré ces limites en termes d'accessibilité des infrastructures et de capacité d'absorption de l'arrière-pays, les ports flamands détiennent de sérieux atouts, comme le rappellent les points 1.2 à 1.5, et peuvent trouver une parade efficace en misant entre autres sur le *shortsea* et le transport combiné.

<sup>17</sup> Les chiffres mentionnés ici sont ceux du seul port d'Amsterdam et non de l'ensemble du complexe comprenant également les ports de Beverwijk, Velsen/Ijmuiden et Zaanstad.

<sup>18</sup> Twenty-foot Equivalent Unit. Équivalent Vingt Pieds en français. Unité de mesure correspondant à un conteneur ISO de 20 pieds, soit 6,10 mètres, de long, employée pour exprimer des capacités ou des flux de transport. Source: UN/ECE (2001).

<sup>19</sup> Au maximum des VLCS - *very large container ships*- de 9.500 TEU à Anvers et 11.000 TEU Zeebrugge.

### 1.1.2 Valeur ajoutée (VA) directe et indirecte dans les ports maritimes flamands: synthèse

**TABLEAU 2** VALEUR AJOUTÉE DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS  
(millions d'euros - prix courants)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>10.808,9</b>	<b>10.688,8</b>	<b>11.032,3</b>	<b>11.315,0</b>	<b>12.875,6</b>	<b>14.089,2</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 9,4</b>	<b>+ 5,4</b>
Anvers .....	6.938,3	6.919,3	7.070,7	7.338,8	8.250,6	9.273,7	65,8	+ 12,4	+ 6,0
Gand.....	2.818,7	2.654,6	2.818,2	2.822,7	3.394,1	3.520,2	25,0	+ 3,7	+ 4,5
Ostende.....	258,1	312,1	323,1	337,1	360,4	410,6	2,9	+ 13,9	+ 9,7
Zeebrugge.....	715,9	727,0	748,1	723,8	791,0	783,8	5,6	- 0,9	+ 1,8
Hors des ports <sup>20</sup> .....	77,8	75,8	72,3	92,5	79,5	101,0	0,7	+ 27,1	+ 5,4
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>10.359,1</b>	<b>10.894,6</b>	<b>11.079,5</b>	<b>11.091,2</b>	<b>12.131,9</b>	<b>12.844,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,9</b>	<b>+ 4,4</b>
<b>Total de la valeur ajoutée .....</b>	<b>21.167,9</b>	<b>21.583,5</b>	<b>22.111,8</b>	<b>22.406,2</b>	<b>25.007,5</b>	<b>26.934,1</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,7</b>	<b>+ 4,9</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges)<sup>21</sup>.

La progression de la valeur ajoutée s'est poursuivie en 2005, bien qu'à un rythme plus modéré que l'année précédente (tableau 2). De belles performances ont été notées au sein des branches des armateurs anversois et zeebruggeois, de la chimie anversoise, du commerce gantois et de la métallurgie ostendaise. Ces hausses ont été en partie compensées par les reculs enregistrés dans les secteurs - surtout industriels - de l'automobile gantoise, de l'énergie et de l'électronique à Zeebrugge, de même que dans les aménagements portuaires anversois et ostendais.

De 9,4 p.c. à prix courants, l'évolution de la valeur ajoutée directe était de 7,3 p.c. à prix constants dans l'intervalle 2004 - 2005. Cette VA équivalait, en 2005, à 8,2 p.c. du PIB de la Flandre et à 4,7 p.c. du PIB du pays<sup>22</sup>. S'il est tenu compte des effets indirects, ces pourcentages se sont établis respectivement à 15,7 et 9 p.c. Il est intéressant de relever que ces pourcentages sont supérieurs à ceux enregistrés l'année précédente, ce qui revient à dire que l'activité économique des ports flamands a crû plus rapidement, durant cette période, que l'économie dans son ensemble.

### 1.1.3 Emploi direct et indirect dans les ports maritimes flamands: synthèse

L'emploi est resté remarquablement stable dans les ports flamands en 2005 (tableau 3). Des hausses modérées ont été contrebalancées par des baisses modérées. Les progressions dans le cluster maritime et les industries de la chimie et de l'énergie anversois ont été compensées par les baisses dans l'automobile et la construction. À Gand, les suppressions de postes dans l'électronique et les transports terrestres ont neutralisé les effets des engagements dans l'automobile. À Ostende, on note une amélioration de l'emploi dans la métallurgie, laquelle contraste avec le recul observé dans le cluster maritime. À Zeebrugge enfin, seule la manutention portuaire a connu une franche progression des effectifs, tandis qu'ils reculaient dans la plupart des autres branches maritimes, ainsi que dans l'industrie.

<sup>20</sup> Ces chiffres, qui correspondent à l'activité des entreprises maritimes n'ayant leur siège dans aucune zone portuaire stricte, sont répartis par port flamand (cf. points 1.2, 1.3, 1.4 et 1.5) selon la clé de répartition de la VA.

<sup>21</sup> Ce cadre méthodologique implique que certaines données, comme celles relatives aux comptes d'entreprises de droit étranger, ne sont pas prises en considération.

<sup>22</sup> Source: Institut des Comptes Nationaux (2007), *Compte régionaux 1995 - 2005*.

**TABLEAU 3 EMPLOI DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS**  
(ETP)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>103.918</b>	<b>106.511</b>	<b>105.231</b>	<b>104.327</b>	<b>106.212</b>	<b>106.683</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,4</b>	<b>+ 0,5</b>
Anvers.....	60.166	62.174	61.814	60.769	61.498	61.821	57,9	+ 0,5	+ 0,5
Gand .....	28.064	28.215	27.582	27.493	28.081	28.272	26,5	+ 0,7	+ 0,1
Ostende .....	3.844	4.039	4.197	4.353	4.389	4.431	4,2	+ 1,0	+ 2,9
Zeebrugge.....	10.502	10.792	10.348	10.028	10.598	10.422	9,8	- 1,7	- 0,2
Hors des ports <sup>23</sup> .....	1.341	1.290	1.290	1.685	1.646	1.736	1,6	+ 5,5	+ 5,3
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>140.387</b>	<b>147.314</b>	<b>139.321</b>	<b>132.468</b>	<b>134.645</b>	<b>140.540</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,4</b>	<b>+ 0,0</b>
<b>Total de l'emploi.....</b>	<b>244.305</b>	<b>253.825</b>	<b>244.552</b>	<b>236.796</b>	<b>240.857</b>	<b>247.223</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,6</b>	<b>+ 0,2</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

Les quatre ports flamands représentaient, en 2005, 4,9 p.c. de l'emploi intérieur de la Région et 2,8 p.c. de celui du Royaume<sup>24</sup>. En y incluant l'emploi des sous-traitants, ces proportions se sont établies respectivement à 11,4 et 6,6 p.c. L'ensemble de ces pourcentages correspondent aux chiffres observés l'année précédente.

#### 1.1.4 Investissement dans les ports maritimes flamands: synthèse

**TABLEAU 4 INVESTISSEMENT DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS**  
(millions d'euros - prix courants)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
Anvers.....	1.389,5	1.558,6	1.451,4	1.829,0	2.559,7	3.739,1	80,7	+ 46,1	+ 21,9
Gand .....	572,1	596,5	788,3	751,2	342,1	363,2	7,8	+ 6,1	- 8,7
Ostende .....	99,3	60,0	53,5	61,2	79,4	101,1	2,2	+ 27,2	+ 0,4
Zeebrugge.....	172,8	134,3	157,1	149,8	191,9	351,3	7,6	+ 83,1	+ 15,3
Hors des ports <sup>25</sup> .....	50,6	41,3	38,2	46,5	40,5	77,9	1,7	+ 92,6	+ 9,0
<b>Investissement direct.....</b>	<b>2.284,3</b>	<b>2.390,7</b>	<b>2.488,6</b>	<b>2.837,7</b>	<b>3.213,7</b>	<b>4.632,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 44,2</b>	<b>+ 15,2</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

L'investissement a considérablement progressé en 2005 (tableau 4), ce qui constitue une formidable accélération par rapport à l'année précédente: + 44,2 p.c. à prix courants, soit + 42,7 p.c. à prix constants, loin devant la hausse moyenne annuelle relevée sur la période 2000 - 2005. Au cours de la dernière année, les hausses les plus remarquables ont été enregistrées chez les armateurs et dans la manutention portuaire, tous ports confondus, entraînés par Zeebrugge et Anvers. Les aménagements portuaires ont également bien progressé au port scaldien. Mais, hormis dans l'énergie, l'ensemble des entreprises industrielles des deux ports précités ont réduit leurs dépenses d'investissement. La chimie

<sup>23</sup> Ces chiffres sont répartis par port flamand (cf. points 1.2, 1.3, 1.4 et 1.5) selon la clé de répartition de la VA.

<sup>24</sup> Source: Institut des Comptes Nationaux (2007), *Compte régionaux 1995 - 2005*.

<sup>25</sup> Ces chiffres sont répartis par port flamand (cf. points 1.2, 1.3, 1.4 et 1.5) selon la clé de répartition de la VA.

ostendaise, l'automobile gantoise et les transports terrestres zeebruggeois n'ont cependant pas suivi cette direction.

### 1.1.5 *Ventilation des résultats selon la taille des entreprises*<sup>26</sup>

**TABLEAU 5** **RÉSULTATS VENTILÉS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2005**

Ports	Nombre d'entreprises <sup>27</sup>		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Anvers .....	369	1.443	8.762,4	511,2	55.219	6.602	3.487,2	251,9
Gand .....	148	495	3.335,3	184,9	25.791	2.480	306,1	57,1
Ostende .....	29	251	333,0	77,5	3.368	1.063	67,0	34,0
Zeebrugge .....	78	345	645,5	138,3	8.358	2.064	323,6	27,8
Hors des ports .....	18	328	44,7	56,3	1.071	665	62,2	15,8
<b>TOTAL .....</b>	<b>642</b>	<b>2.862</b>	<b>13.121,0</b>	<b>968,3</b>	<b>93.808</b>	<b>12.875</b>	<b>4.246,0</b>	<b>386,6</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

En 2005, les PME ont représenté 81,7 p.c. du nombre d'entreprises relevant des ports maritimes flamands, mais seulement 6,9 p.c. de leur valeur ajoutée, 12,1 p.c. de leur emploi et 8,3 p.c. de leur investissement directs.

<sup>26</sup> Sont considérées comme grandes les entreprises dont la moyenne annuelle du nombre de travailleurs excède 100 personnes et les entreprises qui dépassent plus d'une des trois limites suivantes: moyenne annuelle du nombre de travailleurs de 50 unités; chiffre d'affaires annuel (hors TVA) de 7,3 millions d'euros; total du bilan de 3,65 millions d'euros. Il s'agit des critères en vigueur à partir de l'exercice comptable 2005. Article 15 du Code des sociétés (loi du 7 mai 1999).

<sup>27</sup> Il s'agit, pour chaque port, du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une même entreprise soit répertoriée dans plusieurs ports. C'est pourquoi le nombre total d'entreprises mentionné aux tableaux 5 et 43 dépasse 3.622, soit le nombre total d'entreprises (ou de numéros de TVA) effectivement considérées dans l'étude des cinq ports en 2005. Au cours de cette année, soixante-neuf entreprises étaient présentes dans minimum deux ports.

### 1.1.6 Bilan social dans les ports maritimes flamands<sup>28</sup>

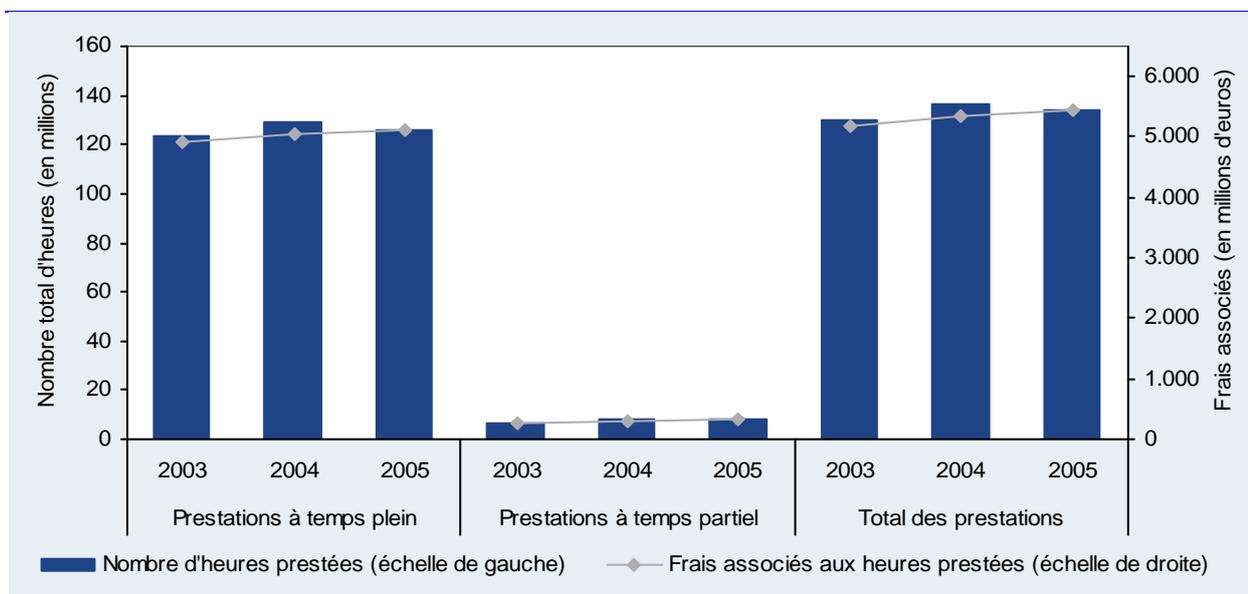
Le bilan social couvre différents aspects de l'emploi dans l'entreprise: engagement et composition du personnel, statut contractuel et niveau d'études des salariés, frais de personnel, politique de formation et motifs de fin de contrat. Les résultats présentés ci-dessous, relatifs à l'emploi direct dans les quatre ports flamands, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant<sup>29</sup> qui a été défini pour l'ensemble des cinq ports sous revue et couvrant la période 2003 - 2005.

Le commentaire se concentre sur les variations observables durant les trois dernières années sous revue. Le détail des chiffres est présenté pour l'année 2005 à l'annexe 1.

#### 1.1.6.1 Type de contrat et ressources humaines

À la clôture de l'exercice comptable 2005, le rapport du nombre d'employés sur le nombre d'ouvriers s'est établi à 66,6 p.c., soit 1,6 p.c. au-dessus du pourcentage atteint l'année précédente. Sur le long terme, ce rapport demeure relativement stable.

#### GRAPHIQUE 1 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES<sup>30</sup>



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre d'heures prestées a diminué au total de 1,8 p.c., cette décre provenant des prestations à temps plein, en recul de 2,4 p.c., les temps partiels poursuivant leur progression (+ 7 p.c., graphique 1). Le temps partiel a surtout progressé dans les branches du commerce, de l'énergie, de l'automobile, de l'alimentation et du transport routier, alors que le temps plein reculait dans la plupart des branches non maritimes étudiées. Les prestations à temps plein se sont ainsi établies à 93,7 p.c. en 2005, contre 94,3 p.c. un an plus tôt. Les frais de personnel ont par contre poursuivi à la hausse, de 2,3 p.c. au total, dont 1,6 p.c. pour les temps pleins et 13,8 p.c. pour les temps partiels. Cette dernière hausse contraste

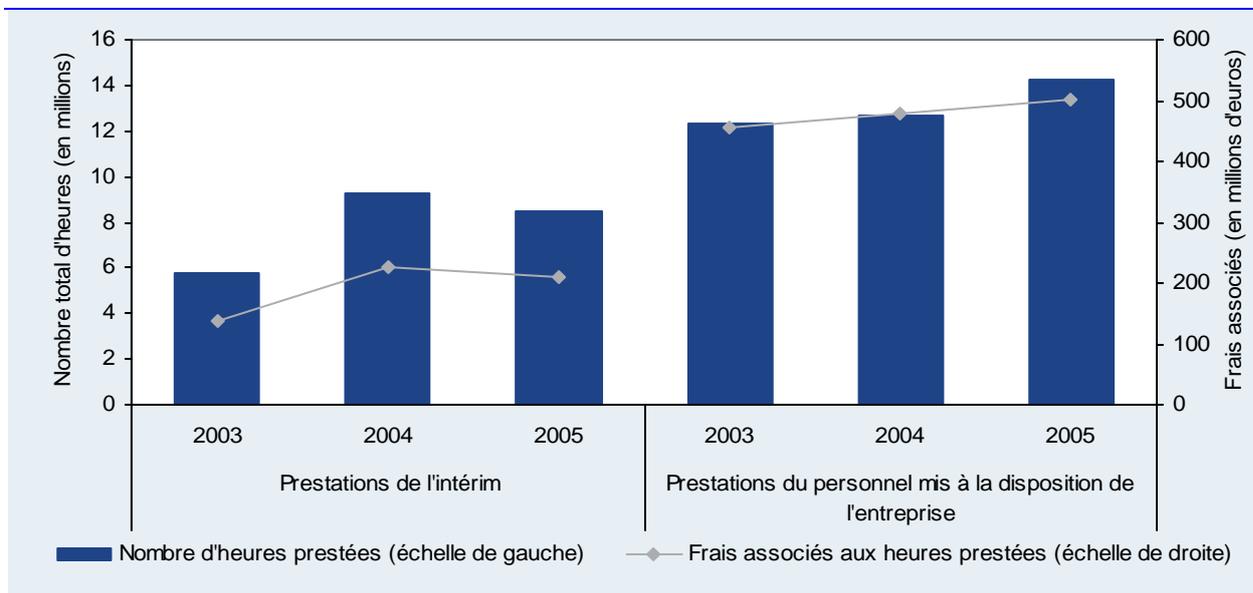
<sup>28</sup> Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Heuse P. et Ph. Delhez (2006). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2005. Il s'agit d'une population réduite.

<sup>29</sup> L'échantillon constant a été défini pour l'ensemble des ports étudiés, ports flamands et liégeois, à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2003 - 2005, déposé leurs comptes selon le schéma complet et rempli les rubriques de l'annexe "bilan social" des comptes annuels nécessaires pour cette étude. L'échantillon constant concerne 828 entreprises et 98.622 ETP, soit 22,9 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 83,2 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

<sup>30</sup> Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

avec celle, plus modérée, des prestations correspondantes, observation faite entre autres dans les industries de la chimie et de la métallurgie. Toutes catégories confondues, le coût salarial horaire s'est établi à 40,7 euros, contre 39 euros en 2004. Quant au coût annuel moyen par ETP, il s'est élevé à 63.226 euros, soit 2,7 p.c. de plus qu'en 2004 et nettement au-dessus du niveau atteint au plan national (48.764 euros en 2005<sup>31</sup>).

## GRAPHIQUE 2 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES<sup>32</sup>



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les prestations du personnel externe ont évolué de façon contrastée en 2005, celles de l'intérim se repliant de 8,7 p.c. par rapport à l'année précédente, et celles du personnel mis à la disposition des entreprises progressant de 12,4 p.c. sur la même période (graphique 2). Quant aux frais associés aux deux catégories précitées, ils ont, pour la première, reculé de 7,9 p.c. et, pour la seconde, crû de 4,8 p.c. Les principales baisses dans l'intérim ont été observées dans la manutention portuaire, le commerce, l'automobile, les équipements électroniques et les autres transports terrestres. Les prestations du personnel mis à la disposition des entreprises ont significativement progressé dans la manutention portuaire, chez les armateurs, dans le commerce, les industries du pétrole, de la chimie et de l'automobile, ainsi que dans les autres services logistiques.

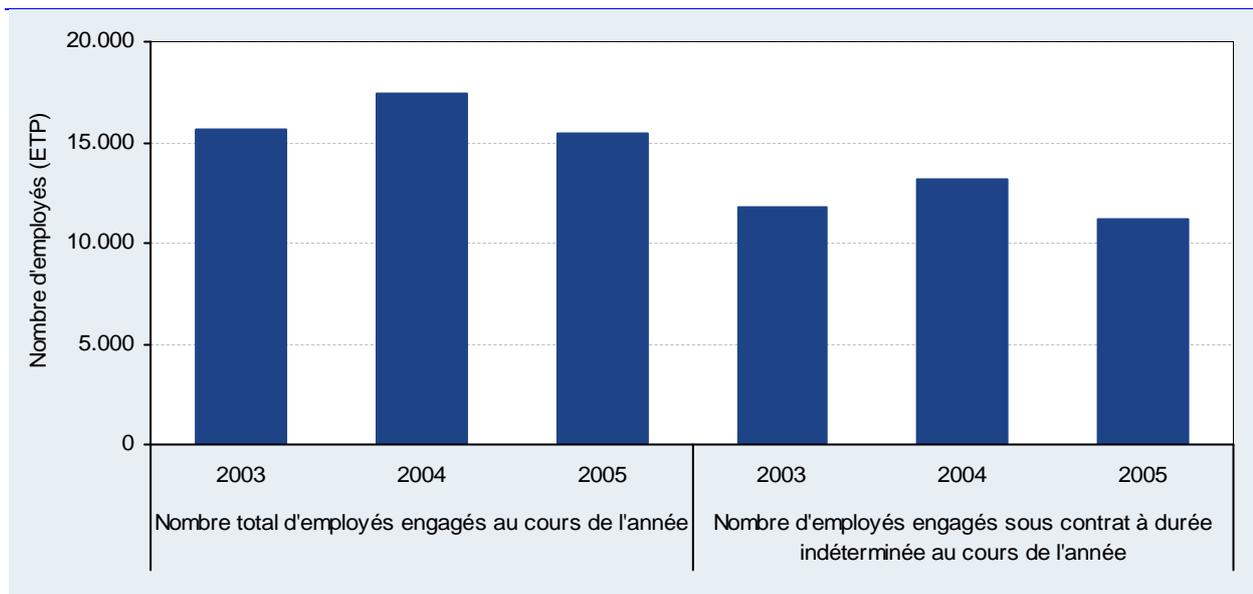
### 1.1.6.2 Entrées et sorties de personnel

Les évolutions présentées au graphique 3 sont à analyser en parallèle avec celles mises en évidence au graphique 6. Le nombre total d'employés engagés au cours de l'année a chuté de 11,7 p.c. par rapport à 2004. Ce recul est principalement dû à celui des engagements de personnels à durée indéterminée (- 15,2 p.c.). C'est le cas chez les armateurs et dans l'ensemble des branches non maritimes, à l'exception des industries de l'énergie, de la construction et des autres industries.

<sup>31</sup> Donnée moyenne annuelle calculée pour une population réduite. Source: Heuse P. et Ph. Delhez (2006).

<sup>32</sup> Personnel intérimaire et personnel mis à la disposition des entreprises. Par mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, il faut entendre le fait pour un employeur de mettre certains de ses travailleurs, avec lesquels il reste lié par un contrat de travail, à la disposition d'utilisateurs qui exercent sur ces travailleurs une part de l'autorité qui appartient normalement à l'employeur. Définition inscrite dans la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise des travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

**GRAPHIQUE 3 TOTAL DES ENGAGEMENTS DE PERSONNEL DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS (ETP)**



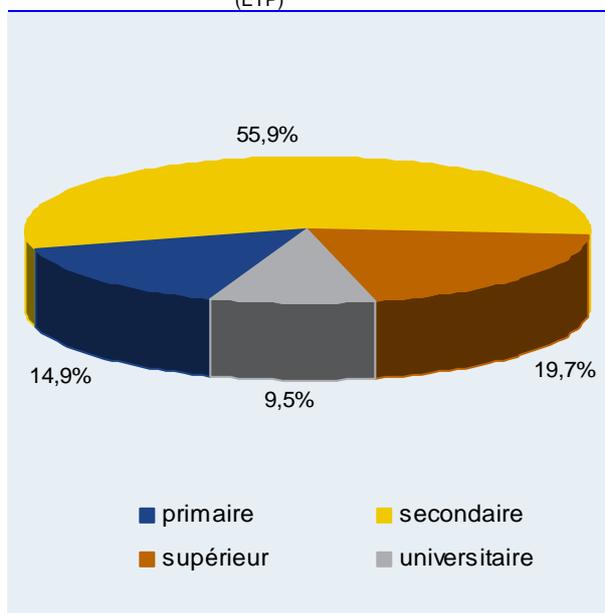
Source: BNB (uniquement schéma complet).

**GRAPHIQUE 4 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2005 (ETP)**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

**GRAPHIQUE 5 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2005 (ETP)**



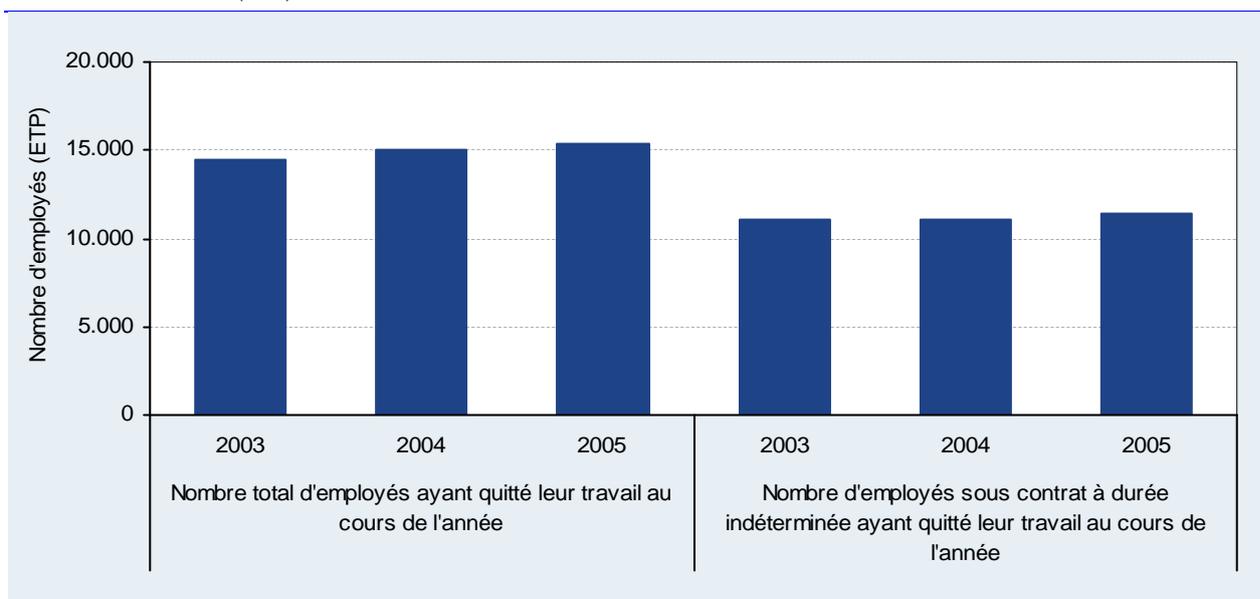
Source: BNB (uniquement schéma complet).

La proportion de femmes a progressé dans les entreprises des ports flamands, puisqu'elle a atteint 16,2 p.c., soit 0,4 point de plus qu'en 2004. Celle des hommes s'est donc établie, en repli, à 83,8 p.c.

La proportion d'hommes engagés a reculé en 2005 du côté des moins qualifiés (enseignements primaire et secondaire), passant de 21,3 à 19,8 p.c. pour les détenteurs du certificat d'enseignement primaire et de 60,3 à 58 p.c. pour les diplômés d'enseignement secondaire (graphique 4). À l'inverse, elle a progressé pour les diplômés du supérieur et les universitaires, passant respectivement de 12,1 à 15 p.c. et de 6,3 à 7,2 p.c.

La situation est plus contrastée du côté de leurs collègues féminines, étant donné que la proportion de femmes engagées a progressé pour les détentrices du diplôme d'enseignement secondaire et les universitaires, alors qu'elle reculait pour les autres (graphique 5). Seuls 14,9 p.c. des engagements étaient le fait des moins qualifiées, contre 16,3 p.c. un an plus tôt et 19,7 p.c. pour les diplômées du supérieur contre 22,3 p.c. en 2004. Les parts des engagements revenant aux diplômées du secondaire et aux universitaires progressait au même moment, passant de 53 à 55,9 p.c. pour les premières et de 8,4 à 9,5 p.c. pour les secondes.

**GRAPHIQUE 6 TOTAL DES FINS DE CONTRAT DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS (ETP)**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre total d'employés ayant quitté leur poste a augmenté de 2,3 p.c. entre 2004 et 2005 (graphique 6). Ici aussi, il semble que ce soient les fins de contrats à durée indéterminée qui dictent l'évolution du total, étant donné que leur nombre a, durant la même période, progressé de 3,4 p.c. De telles progressions ont pu être notées dans la majorité des branches maritimes, hormis les armateurs, l'industrie de l'alimentation et les autres services. D'importants reculs du nombre de fins de contrats ont été enregistrés dans l'ensemble des industries. Ces données sont à mettre en vis-à-vis de celles qui ressortent du graphique 3.

**TABLEAU 6 MOTIFS INVOQUÉS POUR LES FINS DE CONTRAT (pourcentages)**

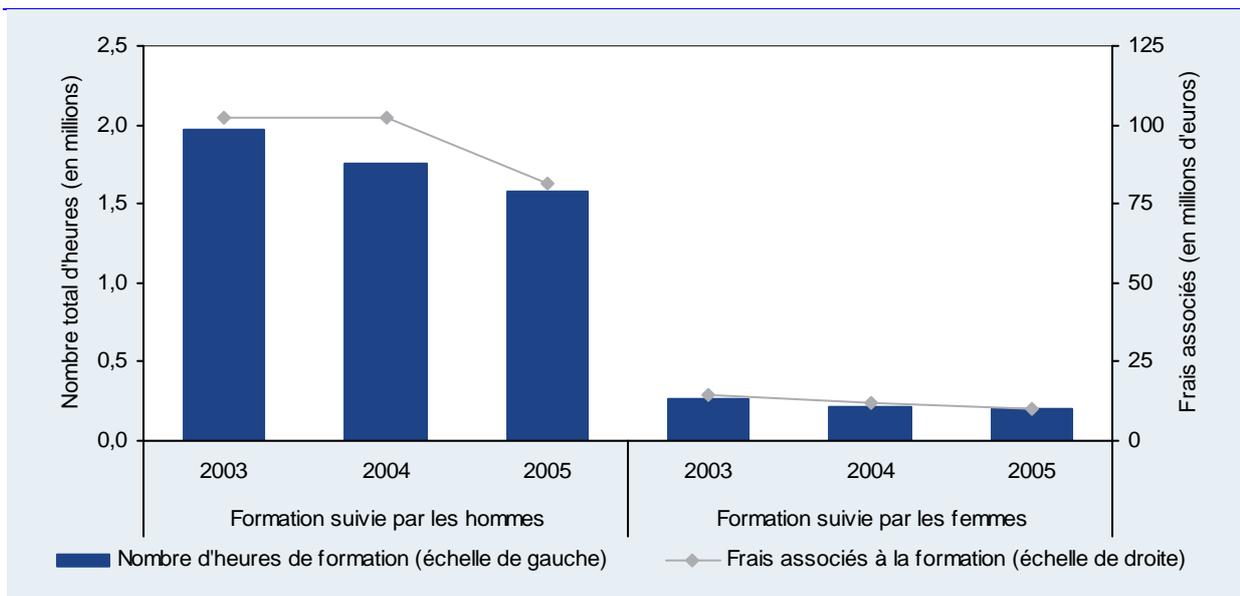
	2003	2004	2005
Pension.....	3,8	4,1	4,3
Prépension.....	8,5	7,0	6,0
Licenciement.....	17,2	17,1	19,1
Autre motif.....	70,5	71,8	70,5

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Parmi les contrats auxquels il est mis fin, la proportion des licenciements semble avoir repris de l'ampleur en 2005 (tableau 6). La part que représentent les départs à la retraite anticipée a poursuivi à la baisse, comme dans l'ensemble de l'économie. Le pourcentage attribué aux départs à la retraite n'a progressé qu'à la marge, alors que celui des autres motifs - fins des contrats temporaires et départs spontanés - s'établissait à un niveau identique à celui de 2003.

### 1.1.6.3 Formation<sup>33</sup>

**GRAPHIQUE 7 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Bien que la proportion d'hommes ayant suivi une formation soit restée stable par rapport à 2004, à 55,2 p.c., le nombre d'heures qu'ils ont consacrées à se former a chuté de 10,3 p.c. (graphique 7), principalement dans le commerce et une partie importante des industries. Les femmes ont, pour leur part, été proportionnellement plus nombreuses à se former en 2005, soit 45 p.c. au lieu de 44,1 p.c. un an plus tôt. Malgré cela, le nombre d'heures a là aussi reculé, de 7,5 p.c., et ce dans l'ensemble des branches, à l'exception de rares secteurs maritimes, industries et des autres services. Pour leur part, les frais associés à ces formations se sont repliés plus que proportionnellement au nombre d'heures, de 20,6 p.c. pour eux et de 17,6 p.c. pour elles. La part de ces frais dans le total des frais de personnel est ainsi passée, entre 2004 et 2005, de 2,1 à 1,7 p.c., un niveau inférieur à l'objectif de 1,9 p.c. fixé par le pacte de solidarité entre les générations. Ce ratio a diminué dans les entreprises portuaires, ainsi que dans l'ensemble des branches non maritimes, à l'exception toutefois de l'industrie des équipements électroniques, de la construction et du transport routier.

<sup>33</sup> La formation s'entend ici au sens formel du terme, c'est-à-dire celle réalisée dans des locaux réservés à cet usage, dans l'entreprise ou au dehors. En sont donc exclues, par exemple, les formations en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation.

## 1.1.7 Situation financière dans les ports maritimes flamands: synthèse

### 1.1.7.1 Ratios financiers

Les ratios de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de la liquidité au sens large et de la solvabilité sont présentés en deux parties. Ce paragraphe résume l'évolution des ratios dans l'ensemble des quatre ports flamands, permettant certaines comparaisons, et donne une indication en ce qui concerne les risques financiers pris par les sociétés établies dans les ports flamands sur la période 2003 - 2005. La suite du chapitre, où chaque port flamand fait l'objet d'une analyse distincte, rassemble, pour chacun, sur la même période et selon le même procédé, le détail des évolutions des trois ratios par secteur.

L'étude des ratios financiers concerne un échantillon constant<sup>34</sup> défini pour les années 2003 à 2005 et commun aux cinq ports sous revue. Par conséquent, les entreprises étudiées dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport, ce qui peut expliquer certaines différences dans les chiffres entre les deux publications. S'agissant de la comparaison avec les données nationales, c'est-à-dire l'ensemble des sociétés non financières belges, la même méthode de calcul, à savoir la globalisation<sup>35</sup>, est appliquée dans les deux cas.

**TABLEAU 7 RATIOS FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2003 À 2005**

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
Anvers .....	13,4	17,4	26,1	1,36	0,85	0,85	36,8	31,3	36,5
Gand .....	6,2	20,8	25,2	1,05	1,19	1,23	45,7	47,5	46,0
Ostende .....	7,5	6,9	9,5	1,39	1,39	1,42	46,2	45,3	43,5
Zeebrugge .....	7,1	9,4	7,1	1,19	1,21	1,17	49,3	48,3	46,7
<b>Moyenne pondérée.....</b>	<b>11,2</b>	<b>17,6</b>	<b>24,6</b>	<b>1,27</b>	<b>0,95</b>	<b>0,95</b>	<b>39,3</b>	<b>35,5</b>	<b>38,8</b>
<b>Sociétés non financières<sup>36</sup> .....</b>	<b>7,6</b>	<b>6,8</b>	<b>10,1</b>	<b>1,22</b>	<b>1,24</b>	<b>1,29</b>	<b>40,6</b>	<b>41,6</b>	<b>43,4</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

L'évolution des trois ratios présentée au tableau 7 fait clairement apparaître la progression constante de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, pour s'établir, 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 à Anvers et Ostende. La liquidité au sens large n'a progressé, la même année, que légèrement à Gand et Ostende, pour stagner à Anvers et se tasser légèrement à Zeebrugge. La capacité des entreprises sous revue à honorer leurs engagements financiers de court terme est demeurée inférieure au score moyen du pays. Le fonds de roulement net moyen était même négatif à Anvers pour la deuxième année consécutive. La solvabilité a connu un sort meilleur que la liquidité mais, là aussi, le score est resté inférieur à la moyenne des entreprises belges,

<sup>34</sup> L'échantillon constant mis au point pour l'étude des ratios est commun aux cinq ports sous revue. Il réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2003, 2004 et 2005, et qui remplissent certaines conditions nécessaires à la prise en compte des rubriques intervenant dans le calcul de ces ratios. Par exemple, pour le calcul de la rentabilité, l'ensemble des données doit correspondre à 12 mois d'exercice et le dénominateur, soit les capitaux propres, être strictement positif. Cet échantillon constant concerne 2.268 entreprises et 96.311 ETP, soit 62,6 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 81,3 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

<sup>35</sup> Dans Lagneaux F. et D. Vivet (2006), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées.

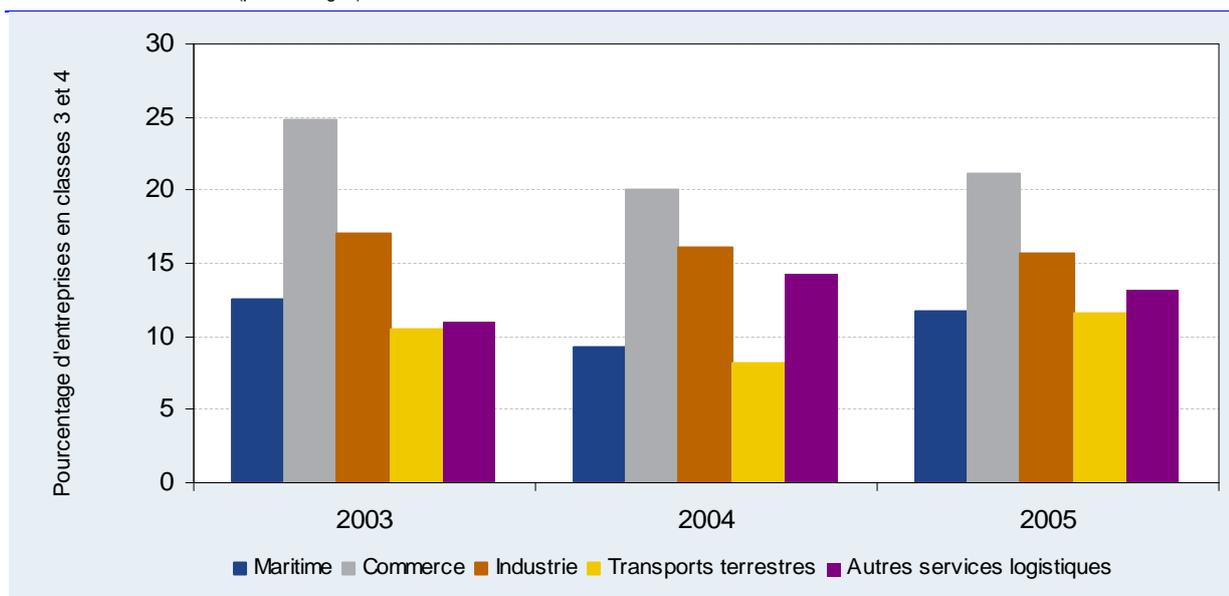
<sup>36</sup> Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges. Ils ont été recalculés début 2007 selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2004. Voir aussi Lagneaux F. et D. Vivet (2006).

et ce malgré une hausse significative à Anvers. Les entreprises des ports maritimes flamands s'avèrent donc plus rentables que la moyenne nationale, mais sont davantage enclines à prendre des risques financiers, ce que confirme le point qui suit.

### 1.1.7.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant employant plus de cinq travailleurs<sup>37</sup>.

**GRAPHIQUE 8 RISQUES FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2003 À 2005**  
(pourcentages)



Source: BNB.

Le pourcentage d'entreprises connaissant des difficultés financières, c'est-à-dire celles qui appartiennent aux classes de risque 3 et 4, a progressé entre 2004 et 2005, passant de 13,2 à 14,5 p.c. Ce sont les grandes entreprises qui ont été le plus marquées par cette hausse, leur pourcentage passant de 10,2 à 12,6, tandis que les PME voyaient le leur n'augmenter que légèrement, de 15,3 à 16 p.c. Cette évolution contraste avec la situation des sociétés non financières qui, dans l'ensemble de l'économie, ont affiché une meilleure santé financière, surtout dans les PME, le taux d'entreprises en proie à des difficultés restant stable du côté des grandes entreprises.

Le graphique 8 représente les pourcentages d'entreprises qui, dans chaque segment d'activités des ports maritimes flamands, se sont retrouvées en situation financière critique par rapport à la moyenne (classes 3 et 4). Il s'avère que les entreprises maritimes, commerciales et des transports terrestres ont été proportionnellement plus nombreuses dans cette situation en 2005 qu'elles ne le furent en 2004. La santé financière des industries et des autres services logistiques s'est par contre quelque peu améliorée dans ce laps de temps. Ce sont, en particulier, les industries de l'automobile et de l'alimentation qui ont vu leur situation financière s'améliorer le plus nettement. Quant au commerce, même si elle y est supérieure à celle établie en 2004, la prise de risques reste nettement inférieure au taux record atteint en 2003.

Exprimée en nombre d'emplois concernés, la situation est moins préoccupante. C'est ainsi que les entreprises connaissant des difficultés financières ont représenté, proportionnellement, moins d'emplois chez les armateurs, les agents maritimes et expéditeurs, dans la chimie et le commerce qu'en 2004. Il apparaît en outre, au terme de cette analyse, que la proportion d'entreprises des industries de la chimie et de l'alimentation en proie à des difficultés financières est, dans les ports flamands, inférieure au score

<sup>37</sup> Cet échantillon constant comporte 1.071 entreprises et 97.875 ETP, soit 29,6 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 82,6 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude. Il permet d'effectuer des comparaisons d'une année à l'autre, mais peut également influencer de manière positive le résultat de cette analyse.

atteint dans le reste du pays. Le constat est inverse en ce qui concerne, notamment, les autres services, le commerce, la construction, la métallurgie et les transports. Par contre, les pourcentages que ces entreprises en difficulté représentent au niveau de l'emploi sont, dans tous les secteurs qui viennent d'être cités, systématiquement inférieurs dans les ports flamands, ce qui tempère quelque peu un bilan financier à première vue critique.

### 1.1.8 Trafic maritime de marchandises dans les ports maritimes flamands: ventilation par mode de conditionnement

**TABLEAU 8 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS FLAMANDS EN 2005**  
(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Évolution 2004 - 2005 (en p.c.)	Part relative en 2005 (en p.c.)
Conteneurs .....	74.593	230	44	15.604	90.471	+ 9,5	40,3
Évolution 2004 - 2005 (p.c.)	+ 9,2	- 12,9	- 43,9	+ 11,4	+ 9,5	-	-
Roll-on/roll-off <sup>38</sup> .....	3.646	1.719	6.146	11.777	23.288	+ 3,8	10,4
Marchandises diverses <sup>39</sup> conventionnelles .....	17.855	1.882	24	1.011	20.772	+ 2,0	9,2
Vracs liquides .....	37.030	2.795	52	4.480	44.357	+ 4,6	19,8
Vracs solides .....	26.931	15.596	1.415	1.719	45.661	- 6,4	20,3
<b>TOTAL .....</b>	<b>160.054</b>	<b>22.223</b>	<b>7.681</b>	<b>34.591</b>	<b>224.549</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>100,0</b>
Évolution 2004 - 2005 (p.c.)	+ 5,1	- 11,0	+ 1,8	+ 8,8	+ 3,7	-	-

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005* de la Vlaamse Havencommissie et ports concernés.

L'année 2005 a une nouvelle fois confirmé une tendance lourde dans les ports flamands, comme dans le reste du *range* Hambourg - Le Havre: le trafic conteneurisé poursuit sa forte progression, du moins dans les deux ports les mieux positionnés sur ce segment hautement concurrentiel que sont Anvers et Zeebrugge, avoisinant à nouveau les 10 p.c. en l'espace d'un an (tableau 8). Cette hausse contraste avec la baisse relevée dans les vracs solides, qui ont vu leurs volumes se rétrécir au total de 6,4 p.c. par rapport à 2004, entraînés par le repli gantois. Entre ces deux extrêmes, le ro-ro a maintenu le rythme de son développement à 3,8 p.c., soutenu par Ostende et Zeebrugge, alors que les vracs liquides renouaient avec la croissance, celle des marchandises diverses conventionnelles connaissant, à l'inverse, un léger ralentissement, surtout notable à Anvers.

Des quatre ports, c'est Zeebrugge qui a connu la percée la plus remarquable en 2005, avec une augmentation de son trafic maritime total de près de 9 p.c., tandis qu'Anvers franchissait le cap des 160 millions de tonnes au terme d'une hausse de plus de 5 p.c., conteneurs en tête. Quant aux ports gantois et ostendais, ils connurent, pour le premier, une année difficile et, pour le second, une légère hausse. Dans l'ensemble, le *shortsea* (SSS) connaît une progression continue dans les ports flamands, et de + 5,3 p.c. en 2005, devançant celle du trafic maritime total. Ce mode de transport, qui représente environ la moitié des tonnages manutentionnés dans les infrastructures portuaires du nord du pays, constitue pour celles-ci une parade au fait qu'elles ne peuvent accueillir les plus gros vraquiers (ULCS, *capsize*<sup>40</sup>, etc.). Ces derniers sont l'apanage des liaisons de long cours, établies entre ports en eaux profondes. Les ports d'Ostende et de Zeebrugge, dont une grande partie de l'activité portuaire est historiquement axée sur le SSS, sont petit à petit rejoints par Anvers et Gand dans ce mouvement. Ceci

<sup>38</sup> *Ro-ro* en abrégé. Transroulage en français. Manutention horizontale de marchandises à l'aide de matériel roulant en dedans et en dehors du navire, à la différence du *lo-lo* (lift-on/lift-off), qui consiste en la manutention de conteneurs en mode vertical. Les chiffres du *ro-ro* présentés dans ce rapport excluent par conséquent toute marchandise conteneurisée, fût-elle manutentionnée en mode horizontal, cette catégorie étant reprise à la ligne "conteneurs".

<sup>39</sup> La dénomination "marchandises diverses" regroupe les catégories suivantes: marchandises conteneurisées, le *ro-ro* et les marchandises diverses conventionnelles.

<sup>40</sup> La taille *capsize* correspond notamment à un tirant d'eau supérieur à 17 mètres ou une largeur de plus de 70 mètres (gabarits admis au canal de Suez). La charge maximale d'un tel navire est supérieure à 150.000 tonnes.

témoigne du succès croissant de ce mode, considéré par de plus en plus d'utilisateurs comme particulièrement fiable du point de vue du respect des délais de livraison, par comparaison aux autres modes.

Les limites d'accessibilité maritime représentent cependant un handicap non négligeable pour les ports flamands, et en particulier aux ports d'Anvers et de Gand. Malgré une croissance continue de ses trafics, Anvers voit ses parts de marché reculer depuis quelques années sur le front asiatique, en comparaison de ses deux plus importants concurrents, Rotterdam et Hambourg. Les meilleurs accès maritimes dont ces derniers disposent sont le résultat d'ambitieux projets d'investissement dans l'infrastructure, lesquels n'ont rencontré, à l'inverse de certains ports flamands, aucun obstacle politique majeur. Le port de Gand a, quant à lui, connu une année de recul en 2005, ses trafics retombant à un niveau comparable à celui de 1996. Ces résultats démontrent la nécessité d'une amélioration des accès maritimes dans ces deux ports, dont dépend aussi leur image.

Quant aux liaisons avec l'arrière-pays, celles-ci font l'objet d'attentions particulières, notamment en direction du mode fluvial, de la part des autorités compétentes, régionales et européennes<sup>41</sup>. Si le transport routier, malgré une congestion toujours plus grande des grands axes, poursuit sa croissance de façon inexorable, le fluvial a le plus progressé ces six dernières années (1999 - 2005), rattrapant ainsi peu à peu son retard, d'après le service statistique du SPF Économie<sup>42</sup>. Le projet de liaison Seine-Nord Europe relance la dynamique dans ce domaine. Ce maillon fluvial, situé entre le bassin de la Seine et le réseau fluvial de l'Europe du Nord, dont la Lys et l'Escaut, devrait être opérationnel dès 2013 et générer un trafic fluvial de 18 millions de tonnes d'ici 2020. L'ensemble des ports flamands pourrait en bénéficier. Gand est déjà très bien positionné par rapport à l'Hexagone et remplira plus que jamais un rôle de plaque tournante. Les ports d'Anvers et Zeebrugge devraient aussi directement profiter de ces aménagements: le premier où, malgré un bon équilibre modal, seuls 2 p.c. du trafic fluvial s'effectuent actuellement avec la France; le second qui, compte tenu d'un important retard du mode fluvial par rapport au mode routier, entend bien s'appuyer sur ce grand projet, entre autres pour remettre le tracé Noorderkanaal, liaison grand gabarit vers le canal Gand - Terneuzen, à l'ordre du jour. La progression importante des trafics dans ces deux ports justifient ces aménagements.

---

<sup>41</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, voir également les conclusions du colloque SNCB Holding, FEB, FEBIAC (2007), *Rail meets road 2007: Les rencontres de la mobilité et de l'intermodalité* (<http://www.railmeetsroad.be>).

<sup>42</sup> Exprimées en tonnes-kilomètres (tkm), les croissances du transport routier et du transport fluvial ont été respectivement de 25 et de plus de 50 p.c. sur cette période. Dans les mêmes unités, le transport intérieur de marchandises se répartit comme suit sur le territoire national: 13 p.c. pour le fluvial, 15 p.c. pour le ferroviaire et 75 p.c. pour le routier. Voir <http://statbel.fgov.be>.

## 1.2 PORT D'ANVERS

### 1.2.1 Faits marquants en 2005<sup>43</sup>

2005 fut l'année d'un nouveau record pour le port d'Anvers. Le transbordement maritime de marchandises y a franchi la barre des 160 millions de tonnes, stimulé par la croissance à deux chiffres du nombre de conteneurs manutentionnés (soit + 9,2 p.c. en tonnage<sup>44</sup>). Cette évolution tient autant à l'émergence de nouvelles lignes qu'à une progression continue du commerce mondial. Même si le port profite directement de cette croissance, en termes absolus, la part du commerce avec l'Asie qu'il détient au sein du *range* Hambourg - Le Havre a cependant régressé en 2005, entre autres au profit de Rotterdam et Hambourg. Mais le port scaldien a poursuivi son expansion à l'égard du continent américain, pour lequel il reste le leader incontesté au sein du *range*. L'expansion du port sur le segment conteneurisé est à nouveau possible depuis l'ouverture, en juillet 2005, du Deurganckdok. Ce bassin permettra, à terme, de doubler la capacité d'accueil et de traitement des conteneurs, dont le nombre a déjà été multiplié par quatre en 15 ans et devrait avoisiner les 13 millions de TEU à l'horizon 2010 - 2015. Après des années de développement sur la rive droite de l'Escaut, ce projet ouvre une ère de déploiement du port sur la rive gauche du fleuve.

D'autres projets sont à l'examen, comme un deuxième accès maritime au port du Waasland, qui devrait se concrétiser pour 2012, avec la mise en service d'une nouvelle écluse. Un deuxième accès ferroviaire et la mise en service du nouveau tunnel Liefkenshoek, de même que la nouvelle liaison routière Oosterweel, permettront de fluidifier le trafic dans l'immédiat hinterland du port et de désenclaver davantage la rive gauche. L'accessibilité est une préoccupation centrale pour les autorités portuaires, qui craignent que l'augmentation continue des trafics n'engendre une congestion ingérable dans et autour d'Anvers. Pour l'ensemble du port, l'accessibilité maritime sera améliorée grâce à l'approfondissement à 13,1 mètres<sup>45</sup> de l'Escaut, indépendamment du niveau des marées. Ce chantier démarrera fin 2007 pour se terminer en 2009. Il est l'aboutissement d'années d'intenses négociations entre les gouvernements flamand et néerlandais. L'accord conclu en décembre 2005 établit cette limite pour le tirant d'eau. Un autre projet sensible est celui de la réouverture de la liaison ferroviaire du Rhin d'Acier, hors service depuis 1993. Tous les obstacles, côté néerlandais, ne sont pas encore levés, mais un premier tronçon de 7 kilomètres, entre Budel et Weert, a pu être mis en service en mars 2007, augurant une possible réouverture complète de cette ligne reliant Anvers au bassin de La Ruhr.

Le port d'Anvers veut être au cœur d'une nouvelle dynamique, en termes d'accessibilité et d'intermodalité, mais aussi de création de valeur ajoutée. Ce dernier point est capital pour ce port qui, profitant d'une croissance ininterrompue du fret conteneurisé, a perdu d'importants tonnages dans les marchandises diverses conventionnelles, lesquelles génèrent pourtant le plus d'emploi et de valeur ajoutée à la tonne. Pour contrer ce phénomène, un effort supplémentaire s'impose en matière d'investissement et d'innovation, de même qu'au niveau des prestations des services portuaires. Grâce à un "branding" adapté, ce port peut et doit, selon des responsables de l'entreprise portuaire, se profiler comme un réel centre d'excellence. C'est sans doute pour toutes ces raisons que l'investissement y a connu un bond de près de 50 p.c. en 2005, grâce entre autres à l'armateur Euronav, la valeur ajoutée connaissant elle aussi une belle progression. Quant à l'emploi, il n'a pas crû au même rythme, son bilan étant plus contrasté, selon les branches d'activité.

<sup>43</sup> Sources: entre autres Havenbedrijf Antwerpen, Vlaamse Havencommissie (2006) et Lloyd Special Report "Port of Antwerp".

<sup>44</sup> Malgré ces évolutions très positives du fret conteneurisé, le nombre de conteneurs vides reste limité à Anvers. Plus d'informations à ce sujet sur <http://www.portofantwerp.be>.

<sup>45</sup> L'objectif des responsables du port d'Anvers est d'amener, à terme, cette profondeur à 14,5 mètres. Mais cette perspective est pour l'instant reportée *sine die*.

## 1.2.2 Valeur ajoutée

**TABLEAU 9 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>6.986,5</b>	<b>6.959,5</b>	<b>7.110,9</b>	<b>7.395,4</b>	<b>8.298,4</b>	<b>9.342,7</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 12,6</b>	<b>+ 6,0</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.784,4</b>	<b>1.728,7</b>	<b>1.686,2</b>	<b>1.968,7</b>	<b>2.410,4</b>	<b>2.912,0</b>	<b>31,2</b>	<b>+ 20,8</b>	<b>+ 10,3</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	484,9	466,5	470,5	482,7	582,4	646,5	6,9	+ 11,0	+ 5,9
Manutention .....	797,6	824,6	832,7	922,0	984,5	1.092,8	11,7	+ 11,0	+ 6,5
Armateurs .....	193,5	134,6	59,7	220,5	490,7	820,3	8,8	+ 67,2	+ 33,5
Construction et réparation navales.....	23,5	26,5	25,6	26,1	27,2	34,2	0,4	+ 25,4	+ 7,7
Aménagements portuaires et dragage.....	99,7	86,9	103,7	126,9	126,5	100,3	1,1	- 20,7	+ 0,1
Pêche.....	1,0	1,1	1,0	1,0	0,6	0,5	0,0	- 15,5	- 13,3
Commerce portuaire.....	9,4	8,3	9,1	12,0	12,7	13,7	0,1	+ 7,9	+ 7,8
Entreprise portuaire .....	174,7	180,2	184,0	177,5	185,7	203,8	2,2	+ 9,7	+ 3,1
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>48,1</i>	<i>40,2</i>	<i>40,3</i>	<i>56,6</i>	<i>47,7</i>	<i>69,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 44,5</i>	<i>+ 7,5</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>5.202,1</b>	<b>5.230,9</b>	<b>5.424,7</b>	<b>5.426,6</b>	<b>5.888,0</b>	<b>6.430,7</b>	<b>68,8</b>	<b>+ 9,2</b>	<b>+ 4,3</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>704,7</b>	<b>677,9</b>	<b>735,4</b>	<b>797,7</b>	<b>890,8</b>	<b>962,4</b>	<b>10,3</b>	<b>+ 8,0</b>	<b>+ 6,4</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>3.952,7</b>	<b>3.933,9</b>	<b>4.038,0</b>	<b>3.951,2</b>	<b>4.269,8</b>	<b>4.719,0</b>	<b>50,5</b>	<b>+ 10,5</b>	<b>+ 3,6</b>
Industrie de l'énergie .....	163,7	199,1	191,3	84,2	178,1	191,9	2,1	+ 7,8	+ 3,2
Industrie du pétrole.....	1.008,2	868,0	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	13,2	+ 5,9	+ 4,1
Industrie de la chimie.....	2.070,7	2.137,1	2.132,6	2.043,8	2.183,9	2.561,6	27,4	+ 17,3	+ 4,3
Industrie de l'automobile.....	492,2	467,7	501,5	454,7	481,5	477,3	5,1	- 0,9	- 0,6
Industrie des équipements électroniques.....	13,2	16,5	16,0	10,9	10,5	10,9	0,1	+ 4,4	- 3,6
Industrie de la métallurgie .....	87,2	105,8	116,2	119,4	117,2	112,0	1,2	- 4,5	+ 5,1
Industrie de la construction.....	71,0	92,9	98,4	110,3	96,5	87,0	0,9	- 9,9	+ 4,2
Industrie de l'alimentation .....	14,8	17,2	24,6	25,7	21,8	28,8	0,3	+ 32,5	+ 14,3
Autres industries.....	31,8	29,6	32,5	30,1	17,9	19,0	0,2	+ 5,9	- 9,8
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>160,5</b>	<b>170,3</b>	<b>188,1</b>	<b>204,9</b>	<b>217,8</b>	<b>220,1</b>	<b>2,4</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 6,5</b>
Transport routier .....	80,5	73,1	79,4	85,5	90,7	101,1	1,1	+ 11,5	+ 4,7
Autres transports terrestres .....	79,9	97,2	108,7	119,3	127,1	119,0	1,3	- 6,3	+ 8,3
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>384,2</b>	<b>448,8</b>	<b>463,3</b>	<b>472,9</b>	<b>509,6</b>	<b>529,1</b>	<b>5,7</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>+ 6,6</b>
Autres services .....	292,9	353,4	369,2	383,0	416,1	429,6	4,6	+ 3,3	+ 8,0
Secteur public.....	91,3	95,4	94,1	89,8	93,5	99,5	1,1	+ 6,4	+ 1,7
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>6.807,2</b>	<b>7.116,7</b>	<b>7.175,7</b>	<b>7.057,8</b>	<b>7.629,9</b>	<b>8.361,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,6</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>2.545,2</b>	<b>2.756,3</b>	<b>2.576,6</b>	<b>2.594,7</b>	<b>2.817,5</b>	<b>3.120,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 10,7</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>4.262,0</b>	<b>4.360,3</b>	<b>4.599,0</b>	<b>4.463,1</b>	<b>4.812,4</b>	<b>5.241,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,9</b>	<b>+ 4,2</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>13.793,7</b>	<b>14.076,2</b>	<b>14.286,6</b>	<b>14.453,1</b>	<b>15.928,3</b>	<b>17.704,1</b>	<b>-</b>	<b>+ 11,1</b>	<b>+ 5,1</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

### 1.2.2.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, la VA directe au port d'Anvers a augmenté de 10,4 p.c. en 2005 (+ 12,6 p.c. à prix courants, tableau 9). La VA totale, qui comprend également celle générée en amont des entreprises sous revue, a quant à elle crû de 9 p.c. en éliminant l'effet prix. La progression de la VA anversoise s'évalue aussi à l'aune de la part croissante qu'elle représente dans le PIB de la Région flamande: la VA directe a représenté 5,5 p.c. de ce dernier en 2005, contre 5 p.c. l'année précédente; ces pourcentages se sont respectivement établis à 10,3 contre 9,6 p.c. en ce qui concerne la VA totale. En 2005, ces VA directe et totale se sont établies à 3,1 et 5,9 p.c. du PIB de la Belgique.

#### o Cluster maritime:

La VA a considérablement progressé chez Cobelfret Bulk Carriers (agents maritimes et expéditeurs), de même que MSC Home Terminal et Havenbedrijf Antwerpen (manutention), Bocimar Belgium, Safmarine Container Lines et Euronav (armateurs). Au même moment, elle reculait chez Dredging International (aménagement portuaires et dragage), dont le bénéfice d'exploitation a marqué le pas.

#### o Cluster non maritime:

La hausse notée dans le commerce provient essentiellement de Kuwait Petroleum-Belgium, dont les bénéfices ont crû. Elle a permis de compenser les baisses enregistrées par Pioneer Europe et la Compagnie Belge de Produits pétroliers.

La progression suivie par la VA dans l'industrie provient tout d'abord de la chimie, en particulier de BASF Antwerpen - frais de personnel et bénéfice d'exploitation en hausse -, Fina Antwerp Olefins et Lanxess, ensuite de la croissance chez Electrabel (énergie), dont le bénéfice d'exploitation a fortement augmenté, Exxonmobil Petroleum and Chemical, Total Raffinaderij Antwerpen, et ce malgré le recul de Belgian Refining Corporation (industrie du pétrole). Des hausses ont aussi été enregistrées dans l'industrie de l'alimentation, alors que la métallurgie et la construction s'inscrivaient en recul.

Le transport routier a bien progressé, à l'inverse de la SNCB Holding (autres transports terrestres), produit de la restructuration de l'opérateur historique des chemins de fer belges<sup>46</sup>. La SNCB Holding a renoué avec les bénéfices en 2005, mais des modifications comptables ont engendré un recul des montants inscrits aux rubriques des amortissements et des frais de personnel, ce qui explique la baisse de la VA de la société, d'ailleurs valable dans l'ensemble des ports sous revue (cf. infra). Tunnel Liefkenshoek et SGS Belgium ont marqué des points dans les autres services, pendant que l'administration publique voyait également sa VA gagner quelques points.

---

<sup>46</sup> Depuis le 1er janvier 2005, la SNCB s'est dotée d'une nouvelle structure, afin d'être conforme aux directives européennes qui imposent de séparer l'infrastructure de l'exploitation ferroviaire. Désormais, les chemins de fer belges sont constitués de trois entités distinctes, ayant chacune un statut d'entreprise autonome: (1) Infrabel est le gestionnaire de l'infrastructure. Il gère de façon indépendante tout ce qui est relatif à l'infrastructure du réseau ferroviaire (entre autres les voies ferrées et les systèmes de sécurité); (2) SNCB est l'exploitant du réseau, et est responsable de tout ce qui concerne la circulation des trains de voyageurs et de marchandises. Il s'agit donc d'un opérateur ferroviaire au même titre que d'autres compagnies privées circulant sur le réseau; (3) chargée de coordonner les activités d'Infrabel et de la SNCB, la SNCB Holding est également la maison mère. Cette dernière entité a été retenue dans l'étude portuaire. Pour plus d'informations à ce sujet: <http://www.belrail.be>.

### 1.2.2.2 Top 10 de la VA au port d'Anvers en 2005

**TABLEAU 10**      **TOP 10 DE LA VA AU PORT D'ANVERS EN 2005**  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	1.198,1
2	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	754,2
3	KUWAIT PETROLEUM-BELGIUM	Commerce	693,0
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie automobile	309,4
5	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Industrie du pétrole	243,5
6	HESSE - NOORD NATIE	Manutention	220,4
7	EURONAV	Armateurs	211,3
8	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs	209,5
9	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire	203,8
10	BELGIAN REFINING CORPORATION	Industrie du pétrole	200,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>4.244,1</b>

Source: BNB.

### 1.2.3 Emploi

#### 1.2.3.1 Principales évolutions en 2005

La progression importante de l'emploi dans des branches maritimes telles que les armateurs et la manutention portuaire, généralement très dépendantes de la sous-traitance, explique la progression relativement plus élevée de l'emploi indirect par rapport à l'emploi direct au port d'Anvers en 2005 (tableau 11). L'emploi direct y a, la même année, représenté 2,9 p.c. de l'emploi de la Région flamande, pourcentage identique à celui enregistré un an auparavant, tandis que la part occupée par l'emploi total, effets indirects inclus, s'est établie à 7 p.c., en progression de 0,2 point. En 2005, l'emploi direct et l'emploi total se sont ainsi établis à 1,7 et 4,1 p.c. de l'emploi intérieur belge.

- Cluster maritime:

La plupart des indicateurs de l'emploi sont à la hausse chez les agents maritimes et expéditeurs, tels que MSC Belgium, ou encore Logisport. Quelques progressions ont été enregistrées chez Tabaknatie, Belgian New Fruit Wharf et P&O Ports Antwerp (manutention). Les effectifs d'URS Ocean Towage (classé parmi les armateurs) ont bien progressé, tandis que ceux de Dredging International (aménagement portuaire et dragage) étaient en recul.

- Cluster non maritime:

L'emploi a quelque peu progressé chez Kuwait Petroleum Belgium et Pioneer Europe (commerce). La situation fut plus contrastée dans l'industrie. Si les effectifs ont augmenté chez Electrabel<sup>47</sup> (énergie), BASF Antwerpen (chimie) et Rob-Montagebedrijf (métallurgie), ils sont restés stables dans l'industrie du pétrole, mais reculaient chez Degussa Antwerpen, Lanxess et Bayer Antwerpen (chimie), de même que General Motors Belgium, GM Automotive Services Belgium et New Holland Tractor Limited (automobile), Fabricom GTI (métallurgie), Mourik et BPB Belgium (construction).

L'emploi dans le transport routier a progressé, notamment chez EKB Container Logistics Belgium et Anné Gebroeders, tandis qu'il reculait chez SNCB Holding. Il restait stable dans les autres services logistiques.

<sup>47</sup> En 2005, Electrabel a engagé, à l'échelle du groupe, plus de 1.200 collaborateurs, contre plus de 900 l'année précédente.

**TABLEAU 11 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 2000 À 2005**  
(ETP)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>61.012</b>	<b>62.977</b>	<b>62.623</b>	<b>61.896</b>	<b>62.578</b>	<b>63.080</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>+ 0,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>22.111</b>	<b>22.401</b>	<b>22.624</b>	<b>23.399</b>	<b>23.918</b>	<b>24.609</b>	<b>39,0</b>	<b>+ 2,9</b>	<b>+ 2,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	6.453	6.379	6.509	6.683	6.650	7.024	11,1	+ 5,6	+ 1,7
Manutention.....	11.877	12.316	12.455	12.759	13.310	13.562	21,5	+ 1,9	+ 2,7
Armateurs .....	711	653	593	615	682	760	1,2	+ 11,4	+ 1,3
Construction et réparation navales .....	544	530	543	556	507	548	0,9	+ 8,1	+ 0,2
Aménagements portuaires et dragage .....	603	720	757	987	954	888	1,4	- 6,9	+ 8,0
Pêche .....	15	13	12	14	12	11	0,0	- 4,5	- 5,9
Commerce portuaire.....	133	121	141	170	183	168	0,3	- 8,5	+ 4,8
Entreprise portuaire.....	1.775	1.669	1.615	1.614	1.619	1.650	2,6	+ 1,9	- 1,5
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>846</i>	<i>803</i>	<i>808</i>	<i>1.127</i>	<i>1.080</i>	<i>1.259</i>	-	+ 16,5	+ 8,3
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>38.901</b>	<b>40.576</b>	<b>39.998</b>	<b>38.497</b>	<b>38.661</b>	<b>38.471</b>	<b>61,0</b>	<b>- 0,5</b>	<b>- 0,2</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>2.359</b>	<b>2.460</b>	<b>2.500</b>	<b>2.871</b>	<b>2.973</b>	<b>3.117</b>	<b>4,9</b>	<b>+ 4,8</b>	<b>+ 5,7</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>27.730</b>	<b>28.626</b>	<b>28.184</b>	<b>26.604</b>	<b>26.089</b>	<b>25.758</b>	<b>40,8</b>	<b>- 1,3</b>	<b>- 1,5</b>
Industrie de l'énergie .....	1.022	1.075	954	857	858	949	1,5	+ 10,6	- 1,5
Industrie du pétrole.....	2.797	2.780	3.137	3.146	2.920	2.894	4,6	- 0,9	+ 0,7
Industrie de la chimie .....	11.920	12.217	11.740	10.996	10.751	10.812	17,1	+ 0,6	- 1,9
Industrie de l'automobile .....	8.158	7.883	7.523	6.696	6.957	6.698	10,6	- 3,7	- 3,9
Industrie des équipements électroniques .....	182	208	162	130	127	127	0,2	+ 0,2	- 6,9
Industrie de la métallurgie .....	1.797	2.244	2.317	2.408	2.276	2.196	3,5	- 3,5	+ 4,1
Industrie de la construction .....	1.247	1.591	1.626	1.610	1.536	1.371	2,2	- 10,8	+ 1,9
Industrie de l'alimentation.....	281	302	382	405	411	424	0,7	+ 3,1	+ 8,6
Autres industries.....	326	327	343	356	251	288	0,5	+ 14,3	- 2,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>3.275</b>	<b>3.342</b>	<b>3.373</b>	<b>3.348</b>	<b>3.580</b>	<b>3.556</b>	<b>5,6</b>	<b>- 0,7</b>	<b>+ 1,7</b>
Transport routier.....	1.462	1.259	1.320	1.256	1.376	1.475	2,3	+ 7,2	+ 0,2
Autres transports terrestres.....	1.813	2.084	2.053	2.092	2.204	2.081	3,3	- 5,6	+ 2,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>5.538</b>	<b>6.148</b>	<b>5.941</b>	<b>5.673</b>	<b>6.019</b>	<b>6.040</b>	<b>9,6</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>+ 1,8</b>
Autres services .....	3.398	4.032	3.855	3.710	4.039	4.047	6,4	+ 0,2	+ 3,6
Secteur public.....	2.140	2.116	2.086	1.963	1.980	1.993	3,2	+ 0,7	- 1,4
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>90.677</b>	<b>95.190</b>	<b>88.398</b>	<b>82.621</b>	<b>83.661</b>	<b>89.551</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,0</b>	<b>- 0,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>35.922</b>	<b>37.261</b>	<b>33.668</b>	<b>31.900</b>	<b>32.107</b>	<b>33.476</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>- 1,4</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>54.755</b>	<b>57.928</b>	<b>54.730</b>	<b>50.721</b>	<b>51.554</b>	<b>56.075</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,8</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>151.690</b>	<b>158.167</b>	<b>151.020</b>	<b>144.517</b>	<b>146.239</b>	<b>152.631</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,4</b>	<b>+ 0,1</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

### 1.2.3.2 Top 10 de l'emploi au port d'Anvers en 2005

**TABLEAU 12** TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'ANVERS EN 2005  
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie automobile	3.905
2	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	3.377
3	HESSE - NOORD NATIE	Manutention	2.694
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	1.993
5	S.N.C.B. HOLDING	Autres transports terrestres	1.789
6	GEMEENTELIJK AUTONOMOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire	1.650
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	1.572
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Industrie automobile	1.249
9	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	1.056
10	LANXESS	Industrie de la chimie	1.036
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>20.321</b>

Source: BNB.

### 1.2.4 Investissement

#### 1.2.4.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, la progression de l'investissement au port anversoïis s'est établie à 45,8 p.c. en 2005 par rapport aux montants enregistrés l'année précédente (+ 47,2 p.c. à prix courants, tableau 13). Il s'agit de la progression la plus forte de toute la période.

##### o Cluster maritime:

L'investissement a triplé chez Hesse-Noord Natie entre 2004 et 2005, grâce au démarrage du terminal Deurganck, et progressé, plus modérément, chez MSC Home Terminal et Tabaknatie (manutention). Dans le même secteur, les montants investis dans la société Belgian New Fruit Wharf ont par contre fortement diminué. L'évolution notée auprès de Euronav (armateurs) est la principale explication du bond de l'investissement à Anvers en 2005. Pas moins de 1,3 milliard d'euros ont été enregistrés au titre d'immobilisations corporelles. Il s'agit d'une extension de sa flotte (nouveaux tankers). Safmarine a également connu une hausse, alors que Bocimar Belgium et Exmar Shipping s'inscrivaient en recul. Les investissements chez Dredging Environmental and Marine Engineering (DEME), qui a agrandi sa flotte pour faire face au boom du secteur, notamment au Moyen-Orient, et Dredging International (aménagements portuaires et dragage) ont fait un bond considérable, alors qu'un recul important était enregistré au sein de l'entreprise portuaire.

##### o Cluster non maritime:

Des reculs importants chez Kuwait Petroleum-Belgium et Pioneer Europe expliquent l'évolution négative dans le commerce, la progression de Motrac Handling étant insuffisante pour renverser la tendance. La baisse dans l'industrie s'explique par les reculs dans les industries de la chimie et de l'automobile. Pour la première, il s'agit des diminutions chez BASF Antwerpen et Eval Europe, que n'ont pu compenser les augmentations chez Degussa Antwerpen et Bayer Antwerpen. General Motors Belgium est la première cause de la seconde. Les hausses dans l'énergie et le pétrole proviennent respectivement d'Electrabel - poursuite des investissements aux tours de refroidissement et aux générateurs de vapeur à Doel - et d'Exxonmobil Petroleum & Chemical, modérées par les replis relevés chez Total Raffinaderij Antwerpen - d'importants investissements y étaient consentis l'année précédente - et Belgian Refining Corporation.

**TABLEAU 13 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>417,9</b>	<b>431,7</b>	<b>465,9</b>	<b>786,1</b>	<b>1.467,7</b>	<b>2.599,0</b>	<b>68,3</b>	<b>+ 77,1</b>	<b>+ 44,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	88,5	92,4	82,5	75,3	149,1	184,6	4,8	+ 23,8	+ 15,8
Manutention.....	167,9	177,4	138,2	180,6	274,8	445,7	11,7	+ 62,1	+ 21,6
Armateurs .....	70,5	47,6	68,9	391,3	933,3	1.866,3	49,0	+ 100,0	+ 92,5
Construction et réparation navales .....	3,2	3,4	2,6	2,0	5,5	2,6	0,1	- 53,2	- 4,2
Aménagements portuaires et dragage .....	14,9	24,1	86,6	57,7	13,4	48,4	1,3	+ 260,6	+ 26,6
Pêche .....	0,6	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,0	- 83,4	- 49,0
Commerce portuaire.....	2,0	1,3	2,5	2,8	3,3	1,0	0,0	- 70,7	- 13,5
Entreprise portuaire.....	70,2	85,2	84,5	76,4	88,2	50,5	1,3	- 42,8	- 6,4
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>25,4</i>	<i>26,1</i>	<i>25,1</i>	<i>35,0</i>	<i>27,9</i>	<i>68,8</i>	-	+ 146,6	+ 22,0
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>997,0</b>	<b>1.153,1</b>	<b>1.010,7</b>	<b>1.077,8</b>	<b>1.119,9</b>	<b>1.208,9</b>	<b>31,7</b>	<b>+ 7,9</b>	<b>+ 3,9</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>38,8</b>	<b>46,7</b>	<b>55,7</b>	<b>65,8</b>	<b>60,0</b>	<b>52,1</b>	<b>1,4</b>	<b>- 13,2</b>	<b>+ 6,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>724,5</b>	<b>893,2</b>	<b>771,3</b>	<b>787,1</b>	<b>850,6</b>	<b>822,7</b>	<b>21,6</b>	<b>- 3,3</b>	<b>+ 2,6</b>
Industrie de l'énergie .....	17,7	23,3	5,5	5,7	61,0	99,5	2,6	+ 63,2	+ 41,2
Industrie du pétrole.....	154,1	98,0	108,9	112,8	170,8	174,4	4,6	+ 2,1	+ 2,5
Industrie de la chimie .....	485,9	707,0	550,9	478,4	485,0	472,2	12,4	- 2,6	- 0,6
Industrie de l'automobile .....	41,7	23,8	72,9	165,0	99,4	54,8	1,4	- 44,9	+ 5,6
Industrie des équipements électroniques .....	2,8	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	0,0	- 72,1	- 57,1
Industrie de la métallurgie .....	5,3	3,2	3,1	5,2	9,0	3,7	0,1	- 58,8	- 6,9
Industrie de la construction .....	8,4	13,9	13,8	8,4	16,6	9,6	0,3	- 42,0	+ 2,6
Industrie de l'alimentation.....	4,8	3,6	7,3	5,0	4,8	6,3	0,2	+ 30,1	+ 5,7
Autres industries.....	3,7	19,9	8,6	6,3	3,9	2,2	0,1	- 43,8	- 10,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>79,3</b>	<b>56,8</b>	<b>42,5</b>	<b>66,7</b>	<b>38,4</b>	<b>48,0</b>	<b>1,3</b>	<b>+ 25,1</b>	<b>- 9,5</b>
Transport routier.....	18,4	16,1	9,9	41,8	16,5	14,0	0,4	- 15,4	- 5,4
Autres transports terrestres....	60,8	40,7	32,6	24,9	21,9	34,0	0,9	+ 55,7	- 11,0
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>154,4</b>	<b>156,3</b>	<b>141,1</b>	<b>158,3</b>	<b>170,8</b>	<b>286,1</b>	<b>7,5</b>	<b>+ 67,5</b>	<b>+ 13,1</b>
Autres services .....	107,7	118,3	71,3	89,2	92,4	225,7	5,9	+ 144,4	+ 16,0
Secteur public.....	46,7	38,0	69,9	69,1	78,5	60,3	1,6	- 23,1	+ 5,2
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>1.414,9</b>	<b>1.584,7</b>	<b>1.476,6</b>	<b>1.864,0</b>	<b>2.587,6</b>	<b>3.807,9</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 47,2</b>	<b>+ 21,9</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

La progression des investissements dans les chemins de fer a été plus importante que le repli du transport routier dans ce domaine. Le développement dans les autres services est attribuable à Antwerp Gateway, TIP Trailer Rentals, Cuypers Vorkliften et Indaver, alors que l'administration publique a suivi le chemin inverse.

## 1.2.4.2 Top 10 de l'investissement au port d'Anvers en 2005

**TABLEAU 14** TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS EN 2005  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	EURONAV	Armateurs	1.314,4
2	SAFMARINE CONTAINER LINES	Armateurs	180,8
3	ANTWERP GATEWAY	Autres services <sup>48</sup>	155,2
4	B.A.S.F. ANTWERPEN	Industrie de la chimie	141,1
5	DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie	132,2
6	HESSE - NOORD NATIE	Manutention	121,5
7	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs	95,3
8	M.S.C. HOME TERMINAL	Manutention	95,3
9	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Industrie du pétrole	79,6
10	SLIB-EN CO - VERWERKINGS CENTRALE	Industrie de l'énergie	73,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>2.389,4</b>

Source: BNB.

### 1.2.5 Ratios financiers

- o La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a fortement progressé au port d'Anvers en 2005, tant dans le cluster maritime que le non maritime (tableau 15). La hausse chez les agents maritimes et expéditeurs est à mettre sur le compte des bénéfices enregistrés par Cobelfret et SDV Transami. Les baisses relevées dans la manutention et les aménagements portuaires et le dragage correspondent respectivement aux pertes notées chez Katoen-Natie et Hesse-Noord Natie d'une part, et le recul des bénéfices chez DEME et Herbosch-Kiere d'autre part. Ce ratio a bien progressé dans le commerce, entre autres chez Firme Leon Van Parys, Belgische Olie Maatschappij et Kuwait Petroleum-Belgium, de même que dans l'industrie, chez Electrabel (énergie), Exxon Petroleum & Chemical (pétrole), malgré des reculs chez Bayer Antwerpen, Total Petrochemicals Antwerpen (chimie) et New Holland Tractor Limited (automobile). Les pertes ont été revues à la baisse à la SNCB Holding, ce qui a eu pour effet un relèvement du ratio dans les autres transports terrestres.
- o La liquidité est restée à son niveau de 2004, année marquée par un important recul. Le fonds de roulement net des entreprises maritimes a bien progressé, tandis qu'il cédait quelques points dans le non maritime. La capacité de Cobelfret (agents maritimes et expéditeurs) à faire face à ses engagements financiers de court terme a fortement augmenté, alors qu'elle reculait chez URS (manutention) et Cobelfret Ferries (armateurs). Elle s'est légèrement tassée dans le commerce mais, à l'exception du pétrole, a gagné quelques points dans l'industrie, entre autres chez New Holland Tractor Limited (automobile), Stork Mercantile Engineers and Contractors, et Fabricom GTI (métallurgie). La hausse dans le transport routier n'a pas suffi à contrebalancer le recul dans les autres transports terrestres. Quant à la progression notée dans les autres services, elle est notamment attribuable au centre de coordination Bayer International.
- o La solvabilité a retrouvé un niveau semblable à celui de 2003, au terme d'une hausse tant dans les branches maritimes que non maritimes. Cobelfret et Mediterranean Shipping Company Belgium sont à l'origine de la progression des agents maritimes et expéditeurs, tandis que le recul dans la manutention portuaire est imputable à Hesse-Noord Natie. Les fortes hausses notées dans les industries de la chimie, l'automobile, l'alimentation et les autres industries sont respectivement attribuables à Solvay, Bayer Antwerpen, Cargill et Lumipaper. Les progressions ont été importantes également dans les transports terrestres et les autres services logistiques.

<sup>48</sup> Cette entreprise est classée parmi les autres services dans les comptes nationaux, mais elle se rattache fonctionnellement au secteur de la manutention.

**TABLEAU 15 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'ANVERS DE 2003 À 2005**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>5,8</b>	<b>16,8</b>	<b>22,9</b>	<b>0,83</b>	<b>0,98</b>	<b>1,12</b>	<b>40,4</b>	<b>39,6</b>	<b>42,1</b>
Agents maritimes et									
expéditeurs.....	13,2	16,6	43,9	0,97	1,01	1,48	27,4	25,9	39,7
Manutention.....	5,0	7,7	5,9	0,74	1,03	0,96	42,4	41,7	38,6
Armateurs.....	4,5	55,7	46,9	0,89	1,23	1,08	40,5	39,7	40,3
Construction et réparation									
navales.....	13,3	15,1	23,7	1,27	1,13	1,17	26,8	21,8	21,1
Aménagements portuaires et									
dragage.....	12,3	15,8	10,2	0,65	0,68	0,68	31,4	37,1	34,2
Pêche.....	11,0	- 2,2	- 12,3	1,27	0,84	0,59	38,1	38,9	39,2
Commerce portuaire.....	9,8	0,9	8,5	1,67	1,44	1,35	38,0	32,0	27,9
Entreprise portuaire.....	0,4	0,4	4,9	0,42	0,48	0,55	65,5	60,2	66,0
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>14,9</b>	<b>17,6</b>	<b>26,8</b>	<b>1,57</b>	<b>0,83</b>	<b>0,80</b>	<b>36,1</b>	<b>29,9</b>	<b>35,5</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>6,5</b>	<b>6,7</b>	<b>9,6</b>	<b>1,25</b>	<b>1,29</b>	<b>1,27</b>	<b>32,0</b>	<b>30,6</b>	<b>30,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>20,6</b>	<b>24,3</b>	<b>35,6</b>	<b>1,36</b>	<b>0,57</b>	<b>0,60</b>	<b>29,7</b>	<b>24,1</b>	<b>30,4</b>
Industrie de l'énergie.....	31,5	14,2	19,2	1,23	1,32	1,60	36,1	34,4	34,9
Industrie du pétrole.....	20,2	34,6	91,3	1,09	0,99	0,27	24,9	21,3	19,7
Industrie de la chimie.....	19,4	15,1	7,3	1,57	0,43	0,73	39,1	26,9	43,4
Industrie de l'automobile.....	35,7	25,6	13,4	0,88	0,92	1,04	20,0	20,9	27,2
Industrie des équipements									
électroniques.....	1,4	3,7	7,7	0,74	0,78	0,81	18,5	20,6	22,9
Industrie de la métallurgie.....	9,8	5,8	- 1,3	1,03	0,94	1,25	27,6	24,8	25,4
Industrie de la construction.....	12,1	11,4	- 0,4	1,09	1,17	1,21	14,4	22,5	22,1
Industrie de l'alimentation.....	- 7,0	- 109,3	- 71,6	0,74	0,65	0,80	20,3	9,4	20,8
Autres industries.....	8,6	8,2	7,5	0,79	1,12	1,16	46,2	30,9	39,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .</b>	<b>- 5,1</b>	<b>- 5,0</b>	<b>4,7</b>	<b>0,87</b>	<b>0,67</b>	<b>0,66</b>	<b>25,4</b>	<b>15,5</b>	<b>20,7</b>
Transport routier.....	9,1	13,9	9,4	1,21	1,06	1,18	29,4	31,7	31,2
Autres transports terrestres.....	- 8,3	- 13,4	2,1	0,76	0,58	0,53	24,7	12,7	17,4
<b>AUTRES SERVICES</b>									
<b>LOGISTIQUES .....</b>	<b>4,3</b>	<b>5,0</b>	<b>5,0</b>	<b>3,34</b>	<b>3,17</b>	<b>3,65</b>	<b>72,9</b>	<b>69,6</b>	<b>72,7</b>
Autres services.....	4,3	5,0	5,0	3,34	3,17	3,65	72,9	69,6	72,7
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>13,4</b>	<b>17,4</b>	<b>26,1</b>	<b>1,36</b>	<b>0,85</b>	<b>0,85</b>	<b>36,8</b>	<b>31,3</b>	<b>36,5</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

## 1.3 PORT DE GAND

### 1.3.1 Faits marquants en 2005<sup>49</sup>

Année difficile pour le port de Gand, en ce qui concerne l'évolution des trafics maritimes. La baisse importante des tonnages (- 12 p.c.) est la conséquence d'événements isolés n'ayant guère de rapport avec les options stratégiques et la gestion opérationnelle du port. Le recul vient en premier lieu des vracs solides et, en particulier, du charbon et du coke, qui constituent toujours le plus gros volume de fret maritime. Une partie non négligeable de ces cargaisons a en effet été transportée via Rotterdam à bord d'unités *capsize*, pour être réacheminées ensuite vers Gand par convois poussés.

2005 fut aussi et surtout une année de transition, avec l'inauguration du Kluizendok, suivie d'une nette reprise des activités de manutention l'année suivante. Ce nouveau bassin est bordé par 4,2 kilomètres de quais et 200 hectares de terrains, dont une partie est réservée aux industries liées à l'eau. D'importants moyens vont être mis en œuvre en matière d'accès par la mer. Le Canal Gand - Terneuzen devrait bénéficier, avant 2018, d'une deuxième écluse maritime, de 16 mètres de profondeur. En attendant cette réalisation, un tirant d'eau de 12,5 mètres est assuré sur l'écluse occidentale et l'ensemble du canal. Ce niveau reste bien en-deçà des 17 mètres évoqués jadis. Un autre projet retient alors l'attention: la réalisation du tunnel de Sluiskil à une profondeur de 16 mètres.

En vue d'assurer son avenir, ce port d'importation, dont quatre-cinquièmes du fret maritime sont entrants, doit en outre stimuler la diversification des activités industrielles implantées sur son territoire, une trop grande dépendance vis-à-vis du sidérurgiste Arcelor Steel Belgium, premier employeur du port mieux connu sous le nom de Sidmar, n'étant pas sans risques. Le développement d'un pôle logistique et de distribution est, pour beaucoup, une voie à suivre pour atteindre cet objectif. Une stratégie économique offensive, orientée vers un développement du transport conteneurisé et le transfert modal pour le transport vers l'hinterland, s'avère tout aussi nécessaire pour enrayer une inertie dont le port a pu dernièrement porter les marques, et doper la création de valeur ajoutée et d'emploi. 2005 ne fut d'ailleurs, de ce point de vue, certainement pas une si mauvaise année, la VA y progressant modérément, de même que l'emploi et l'investissement.

### 1.3.2 Valeur ajoutée

#### 1.3.2.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, la VA directe a progressé de 1,7 p.c. par rapport à 2004 (+ 3,7 p.c. à prix courants, tableau 16). La VA totale, qui additionne les effets direct et indirect, a reculé de 0,6 p.c. à prix constants. La première a représenté 2,1 p.c. du PIB flamand, un score identique à celui de 2004, tandis que la seconde n'équivalait plus qu'à 4,1 p.c. du même PIB, en recul de 0,2 point. En 2005, ces VA directe et totale se sont ainsi établies à 1,2 et 2,4 p.c. du PIB de la Belgique.

- Cluster maritime:

Le cluster maritime, proportionnellement moins important à Gand que dans les autres ports maritimes flamands, doit le recul de sa VA à Belgotank et Euro-Silo, même si les prestations de Ghent Handling and Distribution, Ghent Stevedoring Terminal et Stukwerkers Havenbedrijf (manutention) ont permis de maintenir une certaine stabilité. La progression enregistrée par les agents maritimes et expéditeurs est due à Furness Logistics.

---

<sup>49</sup> Sources: entre autres Havenbedrijf Gent GAB, Vlaamse Havencommissie (2006) et Lloyd Special Report "Port of Ghent".

**TABLEAU 16 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>2.822,2</b>	<b>2.659,4</b>	<b>2.822,8</b>	<b>2.830,4</b>	<b>3.401,2</b>	<b>3.528,1</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 4,6</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>170,9</b>	<b>176,6</b>	<b>181,6</b>	<b>183,2</b>	<b>203,5</b>	<b>198,7</b>	<b>5,6</b>	<b>- 2,4</b>	<b>+ 3,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	36,0	43,9	50,8	40,1	43,1	44,9	1,3	+ 4,2	+ 4,5
Manutention.....	104,2	99,1	96,0	107,6	119,0	115,3	3,3	- 3,1	+ 2,0
Armateurs .....	9,9	10,3	10,4	11,3	10,8	8,3	0,2	- 23,2	- 3,6
Construction et réparation navales .....	3,5	4,4	4,4	4,1	3,9	4,1	0,1	+ 5,0	+ 3,4
Aménagements portuaires et dragage .....	0,0	2,0	0,9	0,0	2,3	1,6	0,0	- 31,3	n.
Pêche.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 4,8	n.
Commerce portuaire.....	2,1	1,6	2,6	5,8	6,2	8,0	0,2	+ 28,6	+ 30,6
Entreprise portuaire .....	15,2	15,5	16,5	14,3	18,3	16,6	0,5	- 9,2	+ 1,8
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>3,5</i>	<i>4,8</i>	<i>4,6</i>	<i>7,6</i>	<i>7,2</i>	<i>7,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 10,1</i>	<i>+ 17,8</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>2.651,3</b>	<b>2.482,8</b>	<b>2.641,3</b>	<b>2.647,2</b>	<b>3.197,7</b>	<b>3.329,4</b>	<b>94,4</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>+ 4,7</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>537,1</b>	<b>601,2</b>	<b>574,5</b>	<b>603,6</b>	<b>768,4</b>	<b>805,9</b>	<b>22,8</b>	<b>+ 4,9</b>	<b>+ 8,5</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>1.964,6</b>	<b>1.744,5</b>	<b>1.916,7</b>	<b>1.888,5</b>	<b>2.266,2</b>	<b>2.364,7</b>	<b>67,0</b>	<b>+ 4,3</b>	<b>+ 3,8</b>
Industrie de l'énergie .....	145,0	169,4	165,2	74,2	144,6	150,7	4,3	+ 4,2	+ 0,8
Industrie du pétrole.....	3,8	5,9	6,8	8,1	7,8	6,6	0,2	- 15,0	+ 11,8
Industrie de la chimie .....	215,8	208,2	203,2	206,1	206,5	230,2	6,5	+ 11,5	+ 1,3
Industrie de l'automobile .....	493,3	492,3	512,4	501,8	655,3	629,4	17,8	- 4,0	+ 5,0
Industrie des équipements électroniques .....	99,4	57,2	56,5	66,4	46,0	39,0	1,1	- 15,3	- 17,1
Industrie de la métallurgie .....	751,8	511,1	689,3	768,2	955,0	1.027,4	29,1	+ 7,6	+ 6,4
Industrie de la construction .....	108,1	129,6	112,8	112,4	85,8	90,6	2,6	+ 5,5	- 3,5
Industrie de l'alimentation.....	56,1	58,7	70,9	69,3	57,8	61,1	1,7	+ 5,8	+ 1,7
Autres industries.....	91,3	112,1	99,5	81,9	107,4	129,7	3,7	+ 20,8	+ 7,3
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>61,1</b>	<b>55,6</b>	<b>61,2</b>	<b>59,9</b>	<b>63,6</b>	<b>55,4</b>	<b>1,6</b>	<b>- 13,0</b>	<b>- 2,0</b>
Transport routier.....	40,6	33,0	34,7	35,2	35,9	36,4	1,0	+ 1,4	- 2,2
Autres transports terrestres....	20,5	22,7	26,5	24,7	27,8	19,0	0,5	- 31,5	- 1,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>88,4</b>	<b>81,5</b>	<b>88,9</b>	<b>95,2</b>	<b>99,4</b>	<b>103,5</b>	<b>2,9</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>+ 3,2</b>
Autres services .....	79,5	72,4	77,8	83,3	87,6	91,3	2,6	+ 4,2	+ 2,8
Secteur public.....	8,9	9,1	11,1	11,9	11,8	12,2	0,3	+ 3,3	+ 6,5
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>2.691,9</b>	<b>2.888,1</b>	<b>3.022,2</b>	<b>3.146,9</b>	<b>3.559,9</b>	<b>3.527,1</b>	<b>-</b>	<b>- 0,9</b>	<b>+ 5,6</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>212,7</b>	<b>226,8</b>	<b>253,3</b>	<b>222,3</b>	<b>259,1</b>	<b>241,8</b>	<b>-</b>	<b>- 6,7</b>	<b>+ 2,6</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>2.479,2</b>	<b>2.661,2</b>	<b>2.768,9</b>	<b>2.924,6</b>	<b>3.300,7</b>	<b>3.285,2</b>	<b>-</b>	<b>- 0,5</b>	<b>+ 5,8</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>5.514,1</b>	<b>5.547,5</b>	<b>5.845,0</b>	<b>5.977,3</b>	<b>6.961,1</b>	<b>7.055,2</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,4</b>	<b>+ 5,1</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

- o Cluster non maritime:

La VA a progressé chez Total Belgium et Honda Europe, ce qui explique la hausse du commerce, en dépit des reculs de Belgian Shell et BP Belgium.

Une contribution supérieure au PIB a été notée chez S.P.E. (énergie), Taminco, Rhodia Eco-Services et Oleon (chimie), de même que Arcelor Steel Belgium et Sadaci (métallurgie), ou encore Stora Enso Langerbrugge (autres industries), ce qui explique une VA en hausse dans l'industrie. Celle-ci eût été encore supérieure s'il n'avait pas fallu compter avec le statu quo de Volvo Cars, les baisses de Volvo Europa Truck et de Plastal (automobile), ou encore de GE Power Controls Belgium (équipements électroniques).

Le recul dans les transports terrestres provient de la SNCB Holding, conséquence de la scission du groupe, pour l'essentiel, les belles progressions chez Frans Maas et Kintrans (transport routier) étant insuffisantes pour renverser la tendance. Organic Waste Systems a quant à lui tiré la VA des autres services logistiques vers le haut, de même que la nouvelle implantation gantoise de Locks International, alors que des baisses étaient relevées entre autres chez G4S Security Services.

### 1.3.2.2 Top 10 de la VA au port de Gand en 2005

**TABLEAU 17**      **TOP 10 DE LA VA AU PORT DE GAND EN 2005**  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie	928,3
2	TOTAL BELGIUM	Commerce	421,4
3	VOLVO CARS	Industrie automobile	368,0
4	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie automobile	157,1
5	BELGIAN SHELL	Commerce	117,2
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	108,7
7	HONDA EUROPE	Commerce	88,6
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	87,5
9	SADACI	Industrie de la métallurgie	51,1
10	TAMINCO	Industrie de la chimie	50,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>2.378,8</b>

Source: BNB.

## 1.3.3 Emploi

### 1.3.3.1 Principales évolutions en 2005

Les hausses modérées de l'emploi au sein des entreprises sous revue et chez leurs sous-traitants sont identiques: + 0,7 p.c. par rapport à 2004 (tableau 18). Cette progression correspond approximativement à celle de l'emploi dans la Région flamande, étant donné que l'emploi direct et l'emploi total en ont représenté respectivement 1,3 et 3 p.c. en 2005, des pourcentages effectivement identiques à ceux enregistrés l'année précédente. L'emploi direct et l'emploi total se sont ainsi établis, en 2005, à 0,8 et 1,7 p.c. de l'emploi intérieur belge.

- Cluster maritime:

Furness Logistics (Ghent) et Tailormade Logistics expliquent la progression des effectifs chez les agents maritimes et expéditeurs. Frans Maas Automotive Belgium et Stukwerkers-Havenbedrijf sont quant à eux responsables des recrutements dans la manutention portuaire.

**TABLEAU 18 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 2000 À 2005**  
(ETP)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>28.124</b>	<b>28.284</b>	<b>27.646</b>	<b>27.611</b>	<b>28.199</b>	<b>28.395</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>+ 0,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.862</b>	<b>1.899</b>	<b>1.814</b>	<b>1.829</b>	<b>2.008</b>	<b>2.082</b>	<b>7,3</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 2,3</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	472	523	573	574	554	568	2,0	+ 2,5	+ 3,8
Manutention.....	1.046	1.000	861	894	1.026	1.092	3,8	+ 6,4	+ 0,9
Armateurs .....	102	89	102	97	104	97	0,3	- 6,8	- 1,1
Construction et réparation navales .....	71	85	83	70	72	72	0,3	- 0,2	+ 0,4
Aménagements portuaires et dragage .....	0	29	11	0	47	43	0,2	- 7,1	n.
Pêche .....	0	0	0	0	0	0	0,0	- 23,2	n.
Commerce portuaire.....	22	23	38	49	55	62	0,2	+ 13,4	+ 23,1
Entreprise portuaire.....	149	150	146	145	150	148	0,5	- 1,5	- 0,2
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>60</i>	<i>69</i>	<i>64</i>	<i>118</i>	<i>117</i>	<i>123</i>	<i>-</i>	<i>+ 4,7</i>	<i>+ 15,3</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>26.263</b>	<b>26.386</b>	<b>25.831</b>	<b>25.782</b>	<b>26.190</b>	<b>26.312</b>	<b>92,7</b>	<b>+ 0,5</b>	<b>+ 0,0</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>2.458</b>	<b>2.617</b>	<b>2.679</b>	<b>2.641</b>	<b>2.658</b>	<b>2.592</b>	<b>9,1</b>	<b>- 2,5</b>	<b>+ 1,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>21.474</b>	<b>21.551</b>	<b>20.878</b>	<b>20.883</b>	<b>21.106</b>	<b>21.491</b>	<b>75,7</b>	<b>+ 1,8</b>	<b>+ 0,0</b>
Industrie de l'énergie .....	871	890	935	654	634	629	2,2	- 0,7	- 6,3
Industrie du pétrole.....	70	63	56	58	63	59	0,2	- 5,6	- 3,4
Industrie de la chimie .....	1.771	1.835	1.779	1.772	1.712	1.714	6,0	+ 0,1	- 0,7
Industrie de l'automobile .....	6.540	6.903	6.857	7.382	8.365	8.831	31,1	+ 5,6	+ 6,2
Industrie des équipements électroniques .....	1.493	1.185	1.099	990	899	765	2,7	- 14,9	- 12,5
Industrie de la métallurgie .....	7.300	7.229	6.775	6.535	6.473	6.538	23,0	+ 1,0	- 2,2
Industrie de la construction .....	1.844	1.772	1.687	1.807	1.372	1.342	4,7	- 2,2	- 6,2
Industrie de l'alimentation.....	509	523	508	515	490	503	1,8	+ 2,8	- 0,2
Autres industries.....	1.074	1.152	1.180	1.171	1.099	1.110	3,9	+ 1,0	+ 0,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>963</b>	<b>933</b>	<b>953</b>	<b>937</b>	<b>975</b>	<b>815</b>	<b>2,9</b>	<b>- 16,4</b>	<b>- 3,3</b>
Transport routier.....	536	455	480	474	429	449	1,6	+ 4,6	- 3,5
Autres transports terrestres.....	427	478	473	462	546	366	1,3	- 32,9	- 3,0
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>1.368</b>	<b>1.285</b>	<b>1.323</b>	<b>1.321</b>	<b>1.451</b>	<b>1.415</b>	<b>5,0</b>	<b>- 2,5</b>	<b>+ 0,7</b>
Autres services .....	1.130	1.041	1.046	1.047	1.183	1.156	4,1	- 2,3	+ 0,5
Secteur public.....	238	244	277	274	268	259	0,9	- 3,4	+ 1,7
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>35.242</b>	<b>36.857</b>	<b>35.888</b>	<b>35.575</b>	<b>36.858</b>	<b>37.107</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>+ 1,0</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>2.624</b>	<b>2.591</b>	<b>2.523</b>	<b>2.315</b>	<b>2.658</b>	<b>2.640</b>	<b>-</b>	<b>- 0,7</b>	<b>+ 0,1</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>32.618</b>	<b>34.266</b>	<b>33.365</b>	<b>33.261</b>	<b>34.200</b>	<b>34.467</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>+ 1,1</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>63.366</b>	<b>65.141</b>	<b>63.533</b>	<b>63.187</b>	<b>65.056</b>	<b>65.502</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>+ 0,7</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

- Cluster non maritime:

Des baisses modérées ont été relevées dans le commerce, comme chez Honda Europe, Rousselot et BP Belgium.

Une progression significative de l'emploi a été enregistrée chez Volvo Cars et Tower Automotive Belgium, une autre plus modérée chez Bentler Automotive Belgium (automobile). Dans la métallurgie, la progression chez Arcelor Steel Belgium a été plus importante que le recul dû à l'absorption de Decosteel II par le premier employeur du port de Gand. Des augmentations ont été notées également chez Bouchard-L'Escaut (alimentation) et Mareen (autres industries), de quoi compenser largement les reculs d'Algist Bruggeman et Stora Enso Langerbrugge dans les mêmes secteurs.

Les avancées chez Hallens et Kintrans ont été trop faibles pour contrer le recul de l'emploi à la SNCB Holding. La situation dans les autres services est contrastée: recul chez G4S Security Services mais venue de Alpha Classical Cleaning et de ses 32 ETP, et quelques engagements chez General Industrial Assistance Cataro.

### 1.3.3.2 Top 10 de l'emploi au port de Gand en 2005

**TABLEAU 19**      **TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE GAND EN 2005**  
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie	5.614
2	VOLVO CARS	Industrie automobile	4.982
3	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie automobile	2.374
4	HONDA EUROPE	Commerce	594
5	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	526
6	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	499
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	445
8	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie automobile	427
9	DENYS	Industrie de la construction	385
10	TAMINCO	Industrie de la chimie	322
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>16.167</b>

Source: BNB.

### 1.3.4 Investissement

#### 1.3.4.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, la progression de l'investissement au port gantois s'est établie à 5,2 p.c. en 2005 par rapport aux montants enregistrés l'année précédente (+ 6,2 p.c. à prix courants, tableau 20). L'investissement, en déclin depuis 2003, semble ainsi se redresser progressivement.

- Cluster maritime:

Transuniverse Cargo et Franco-Belge de Navigation Fluviale ont vu leurs investissements reculer - diminution des immobilisations en terrains et constructions, ainsi qu'en mobilier et matériel roulant -, tandis que Sea-Rail, Ghent Transport and Storage, Sea-Tank Terminal et Euro-Silo (manutention), Vlaamse Tankvaart Maatschappij et Marbia Shipping (armateurs) et l'entreprise portuaire, contribuaient à la forte progression de l'investissement maritime au port gantois.

**TABLEAU 20 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>39,0</b>	<b>34,8</b>	<b>49,1</b>	<b>48,1</b>	<b>38,1</b>	<b>68,1</b>	<b>18,6</b>	<b>+ 78,8</b>	<b>+ 11,8</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	3,1	4,5	4,3	8,4	7,3	2,4	0,6	- 67,7	- 5,5
Manutention.....	17,7	9,2	8,5	20,5	10,2	21,5	5,9	+ 110,7	+ 4,0
Armateurs .....	4,2	4,0	12,0	5,4	2,3	22,7	6,2	+ 866,3	+ 40,1
Construction et réparation navales .....	0,5	0,6	0,7	0,6	1,2	0,2	0,1	- 82,3	- 14,3
Aménagements portuaires et dragage .....	0,0	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	- 34,0	n.
Pêche .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 66,3	n.
Commerce portuaire.....	0,2	0,0	0,2	0,2	0,3	0,5	0,1	+ 69,3	+ 16,7
Entreprise portuaire.....	13,3	16,1	23,2	12,9	16,6	20,8	5,7	+ 25,0	+ 9,4
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>1,8</i>	<i>2,6</i>	<i>2,8</i>	<i>3,6</i>	<i>2,6</i>	<i>2,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 11,4</i>	<i>+ 10,5</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>534,9</b>	<b>564,2</b>	<b>742,0</b>	<b>706,8</b>	<b>306,7</b>	<b>298,0</b>	<b>81,4</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 11,0</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>49,3</b>	<b>62,8</b>	<b>62,3</b>	<b>47,7</b>	<b>37,5</b>	<b>38,3</b>	<b>10,5</b>	<b>+ 2,0</b>	<b>- 4,9</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>428,7</b>	<b>456,1</b>	<b>645,5</b>	<b>627,5</b>	<b>236,4</b>	<b>219,1</b>	<b>59,8</b>	<b>- 7,3</b>	<b>- 12,6</b>
Industrie de l'énergie .....	15,3	18,7	5,5	5,0	7,5	8,6	2,4	+ 14,9	- 10,9
Industrie du pétrole.....	1,6	0,3	0,1	5,0	1,1	1,2	0,3	+ 4,9	- 6,2
Industrie de la chimie .....	29,0	45,6	38,1	30,1	23,4	26,1	7,1	+ 11,7	- 2,1
Industrie de l'automobile .....	90,7	77,3	148,2	188,5	64,7	80,6	22,0	+ 24,6	- 2,3
Industrie des équipements électroniques .....	12,3	13,8	9,6	4,6	4,6	3,7	1,0	- 19,7	- 21,3
Industrie de la métallurgie .....	224,1	219,2	121,0	156,8	90,9	63,5	17,4	- 30,1	- 22,3
Industrie de la construction .....	21,3	25,6	11,7	10,0	6,6	9,3	2,5	+ 39,8	- 15,3
Industrie de l'alimentation.....	14,0	12,9	16,9	11,0	10,6	6,0	1,6	- 43,2	- 15,6
Autres industries.....	20,5	42,7	294,4	216,4	27,0	20,0	5,5	- 25,7	- 0,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>8,1</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>12,7</b>	<b>11,8</b>	<b>6,4</b>	<b>1,8</b>	<b>- 45,3</b>	<b>- 4,4</b>
Transport routier.....	5,2	7,0	6,8	9,9	9,5	3,6	1,0	- 61,6	- 7,1
Autres transports terrestres....	2,8	1,8	2,2	2,8	2,3	2,8	0,8	+ 21,8	- 0,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>48,8</b>	<b>36,5</b>	<b>25,3</b>	<b>18,8</b>	<b>21,0</b>	<b>34,2</b>	<b>9,3</b>	<b>+ 62,6</b>	<b>- 6,9</b>
Autres services .....	34,8	26,0	12,8	7,8	8,3	18,6	5,1	+ 124,8	- 11,7
Secteur public.....	14,1	10,5	12,5	11,1	12,8	15,6	4,3	+ 22,1	+ 2,1
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>573,8</b>	<b>599,1</b>	<b>791,1</b>	<b>754,9</b>	<b>344,7</b>	<b>366,1</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,2</b>	<b>- 8,6</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

- Cluster non maritime:

L'augmentation de l'investissement chez PVS Chemicals Belgium et Ghent Coal Preparation Plant a été suffisante pour contrer les reculs relevés chez Belgian Shell, Oiltanking Ghent et BP Belgium (commerce).

Des avancées ont été observées chez Electrabel, SPE (énergie), CRI Catalyst Company Belgium - augmentation des immobilisations en cours et acomptes versés -, Vyncolit, Oleon (chimie), Volvo Europa Truck - développement de nouveaux modèles, dont le VT880 et la gamme FH/FM -, Tower Automotive Belgium (automobile) et MBI Beton België (construction). Des baisses ont par contre marqué Taminco (chimie), Arcelor Steel Belgium (métallurgie) - deuxième année de baisse consécutive au grand programme d'investissement sur le site gantois abouti en 2003 -, Algist Bruggeman (alimentation), Stora Enso Langerbrugge - après de gros investissements consentis en 2002 et 2003 - et SCA Packaging Belgium (autres industries).

Dans le transport routier, le tassement vient principalement de Hallens et Kintrans, malgré une belle augmentation chez Frans Maas. Almetal Holding, DAF Group et Sita Recycling Services expliquent la hausse dans les autres services, supérieures encore à celle de l'administration publique.

#### 1.3.4.2 Top 10 de l'investissement au port de Gand en 2005

**TABLEAU 21** TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND EN 2005  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie	53,2
2	VOLVO CARS	Industrie automobile	41,7
3	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Entreprise portuaire	20,8
4	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie automobile	20,3
5	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	15,6
6	VLAAMSE TANKVAART MAATSCHAPPIJ	Armateurs	13,9
7	VOLVO EUROPA TRUCK	Industrie automobile	12,0
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries	9,7
9	SEA-RAIL	Manutention	7,9
10	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	7,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>203,0</b>

Source: BNB.

### 1.3.5 Ratios financiers

**TABLEAU 22 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE GAND DE 2003 À 2005**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>2,1</b>	<b>3,7</b>	<b>3,5</b>	<b>1,13</b>	<b>1,19</b>	<b>1,28</b>	<b>62,9</b>	<b>63,6</b>	<b>61,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	10,2	17,3	25,5	1,08	1,07	1,12	23,0	21,6	25,5
Manutention.....	2,8	4,7	1,0	0,91	1,19	1,36	55,8	60,7	53,3
Armateurs .....	3,7	13,5	10,7	1,05	1,16	1,30	31,0	37,2	40,2
Construction et réparation navales .....	20,1	13,4	12,1	1,37	1,44	1,64	45,4	53,5	59,1
Aménagements portuaires et dragage.....	n.	- 1,1	11,7	n.	7,95	4,06	n.	31,8	78,1
Pêche .....	n.	5,1	- 9,6	n.	1,35	1,52	n.	44,0	46,8
Commerce portuaire.....	4,8	28,5	16,8	1,14	0,76	1,07	12,5	10,3	7,8
Entreprise portuaire.....	0,9	1,5	2,2	2,36	1,78	1,53	83,7	81,3	81,3
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>6,5</b>	<b>22,0</b>	<b>26,7</b>	<b>1,05</b>	<b>1,19</b>	<b>1,23</b>	<b>44,8</b>	<b>46,7</b>	<b>45,2</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>4,0</b>	<b>17,7</b>	<b>20,8</b>	<b>0,80</b>	<b>0,77</b>	<b>0,93</b>	<b>38,5</b>	<b>40,4</b>	<b>47,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>10,6</b>	<b>33,2</b>	<b>45,8</b>	<b>1,01</b>	<b>1,03</b>	<b>0,95</b>	<b>31,2</b>	<b>32,4</b>	<b>26,0</b>
Industrie de l'énergie .....	27,1	12,0	14,0	1,37	1,50	1,70	41,8	39,1	39,2
Industrie du pétrole.....	7,7	- 4,2	- 12,2	1,30	2,07	2,83	46,0	50,7	53,1
Industrie de la chimie .....	8,3	18,8	14,9	1,71	1,44	1,63	46,4	46,0	49,6
Industrie de l'automobile .....	39,8	13,2	7,2	0,74	0,75	0,79	23,2	21,3	22,9
Industrie des équipements électroniques .....	13,4	6,8	23,2	1,38	1,52	1,68	58,6	60,7	56,3
Industrie de la métallurgie .....	- 16,0	58,8	140,7	1,08	1,14	0,79	27,1	32,1	16,1
Industrie de la construction .....	10,3	4,0	11,2	1,10	1,11	1,19	36,3	42,9	40,0
Industrie de l'alimentation.....	10,6	- 1,5	- 0,6	0,95	0,89	1,01	31,4	27,3	31,6
Autres industries.....	15,3	6,9	- 6,6	1,41	1,24	1,20	44,9	41,8	36,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .</b>	<b>- 5,1</b>	<b>2,9</b>	<b>9,3</b>	<b>0,90</b>	<b>0,73</b>	<b>0,82</b>	<b>26,2</b>	<b>17,9</b>	<b>26,7</b>
Transport routier.....	8,6	25,4	16,4	1,19	1,26	1,36	31,4	37,4	40,5
Autres transports terrestres.....	- 11,2	- 13,6	- 0,7	0,73	0,58	0,54	24,4	13,0	18,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>3,7</b>	<b>13,6</b>	<b>16,7</b>	<b>2,20</b>	<b>7,14</b>	<b>6,73</b>	<b>84,7</b>	<b>89,0</b>	<b>87,1</b>
Autres services .....	3,7	13,6	16,7	2,20	7,14	6,73	84,7	89,0	87,1
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>6,2</b>	<b>20,8</b>	<b>25,2</b>	<b>1,05</b>	<b>1,19</b>	<b>1,23</b>	<b>45,7</b>	<b>47,5</b>	<b>46,0</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

- o La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a progressé à Gand en 2005, notamment dans le cluster non maritime (tableau 22). La seule progression significative enregistrée par le cluster maritime provient des agents maritimes et expéditeurs, où les résultats de Lalemant, Furness Logistics et Agence Maritime Minne furent très favorables. À l'inverse, Manuport et Sabeen (manutention) ont fait des pertes, et les résultats de Rederij Interma et Rederij Lalemant (armateurs) ont reculé. La rentabilité des entreprises commerciales, comme Total Belgium, BP Belgium et Honda Europe, a poursuivi à la hausse. Les industries qui ont vu leur rentabilité

progresser sont la métallurgie, du fait d'un recul important des capitaux propres chez Arcelor Steel Belgium qui contribue mécaniquement à une augmentation du ratio, les équipements électroniques, avec Rogers, et la construction, avec les Cimenteries CBR. Plastal a par contre fait des pertes et le bénéfice de Volvo Europa Truck a reculé (automobile), pendant que les pertes de Adpo-Ghent (pétrole) croissaient. La réduction des pertes à la SNCB Holding a été suffisante pour compenser le recul relatif de la rentabilité de H en S Transport et de Hallens (transport routier). La hausse dans les autres services logistiques est attribuable à Sidarsteel.

- La liquidité a augmenté dans les deux clusters, mais pas dans l'industrie ni les autres services logistiques. Les hausses dans les branches maritimes furent substantielles, comme chez Transuniverse Cargo (agents maritimes et expéditeurs), Belgotank et Sabeen (manutention), Rederij Intermas (armateurs) et dans l'ensemble des entreprises actives dans la construction et la réparation navales. La progression enregistrée par le commerce est attribuable à BP Belgium et Honda Europe. Pendant que des hausses étaient notées chez Electrabel (énergie), Adpo-Ghent (pétrole), Rogers (équipements électroniques) et Cargill (alimentation), le fonds de roulement net de Arcelor Steel Belgium est devenu négatif, événement suffisant pour amener un fléchissement du ratio de liquidité dans l'ensemble de l'industrie. La liquidité de Hallens et de Shanks Transport (transport routier) a progressé, alors que celles des autres transports terrestres et des autres services se repliaient.
- La solvabilité n'a pas connu un sort aussi favorable que les deux précédents ratios. Elle a cédé quelques points tant dans les branches maritimes que non maritimes. Ce sont entre autres la manutention, avec URS et Sabeen, et le commerce portuaire qui ont pesé sur la solvabilité du cluster maritime, tandis que des hausses étaient enregistrées chez Furness Logistics, Transuniverse Cargo (agents maritimes et expéditeurs), Rederij Intermas (armateurs) et Verica (construction et réparation navales). La capacité de BP Belgium et Honda Europe (commerce) à faire face à leurs engagements financiers de court et de long termes s'est accrue, de même que chez Kronos Europe (chimie), Volvo Cars (automobile), Cargill (alimentation), Hallens (transport routier) et SNCB Holding (autres transports terrestres). Au même moment, elle régressait chez Arcelor Steel Belgium (métallurgie), ou encore SCA Packaging Belgium (autres industries).

## 1.4 PORT D'OSTENDE

### 1.4.1 Faits marquants en 2005<sup>50</sup>

Le port d'Ostende a, pour la sixième année consécutive, enregistré une hausse de ses trafics maritimes en 2005, affichant un nouveau record absolu à près de 8 millions de tonnes. Le trafic roulier (ro-ro) a poursuivi sa croissance (+ 3,7 p.c.), fort d'une quinzaine de traversées quotidiennes vers la Grande-Bretagne que proposent ensemble Transeuropa Ferries et Ferryways, armements connaissant un développement continu depuis quelques années. Le recul important des conteneurs, qui s'explique notamment par le transfert d'une partie des services *feeder*<sup>51</sup> vers Zeebrugge, de même que la baisse des vracs, ont dès lors pu être largement contrebalancés. Un bond important a en outre été noté dans le transport des passagers et des voitures.

Malgré ces bons résultats, on observe un ralentissement du rythme de la croissance du trafic maritime, qui s'explique par le niveau de saturation qui pèse sur le port et son développement. L'aménagement de nouveaux postes d'amarrage et l'élargissement, pour 2007, du chenal d'accès devraient créer les conditions d'une poursuite de l'expansion du port, toujours axé principalement sur le *shortsea*. L'extension de certains terminaux et la construction récente d'un ponton à deux niveaux permettent également à ce port situé en front de mer de recouvrer l'espace qui lui manque. D'autres travaux d'infrastructure majeurs, comme l'agrandissement du bassin d'évitage à hauteur du Zeewezendok, constituent la clé pour améliorer l'accès au port. Cet objectif est d'ailleurs au cœur du "Plan stratégique 2005/2020 pour le port d'Ostende", qui préconise trois axes prioritaires: accessibilité aux navires d'une longueur de 200 mètres; espace prévu pour la construction future d'une écluse maritime vers la zone sud du canal et vers Plassendale 1; et une meilleure accessibilité du port côté terrestre.

Les autorités portuaires entendent également promouvoir son principal atout, le très compétitif temps de rotation pour les cargos, auprès des utilisateurs potentiels, notamment dans les domaines du service *feeder* et de la distribution. Les bons résultats enregistrés par les zones d'activité économique Plassendale confortent la stratégie de développement du port et des industries qui y sont implantées. Quitte à ce que l'industrie prenne définitivement le pas sur l'activité maritime, ces prestations contribuent activement à la croissance de la VA et de l'emploi. Cette dernière fut d'ailleurs assez remarquable en 2005.

---

<sup>50</sup> Sources: entre autres AG Haven Oostende et Vlaamse Havencommissie (2006).

<sup>51</sup> Service de transport maritime à courte distance qui relie au moins deux ports entre eux afin de concentrer ou redistribuer la marchandise (en général dans des conteneurs) provenant ou à destination d'un transport de haute mer desservant l'un d'entre eux. Source: UN/ECE (2001).

## 1.4.2 Valeur ajoutée

**TABLEAU 23 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>266,6</b>	<b>322,5</b>	<b>332,1</b>	<b>346,2</b>	<b>369,8</b>	<b>418,8</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 13,2</b>	<b>+ 9,5</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>69,5</b>	<b>71,1</b>	<b>69,6</b>	<b>78,0</b>	<b>116,1</b>	<b>101,5</b>	<b>24,2</b>	<b>- 12,5</b>	<b>+ 7,9</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	5,8	2,6	4,2	3,0	3,6	4,1	1,0	+ 13,0	- 6,9
Manutention .....	3,1	3,9	4,8	6,4	7,2	6,5	1,5	- 9,9	+ 16,1
Armateurs .....	0,0	- 1,4	- 3,9	1,0	3,4	3,3	0,8	- 2,0	- 394,6
Construction et réparation navales.....	5,0	5,1	4,8	6,5	6,8	6,0	1,4	- 11,7	+ 3,6
Aménagements portuaires et dragage.....	19,5	21,4	28,8	29,9	47,6	31,6	7,6	- 33,5	+ 10,1
Pêche.....	24,4	28,7	16,2	17,1	31,1	33,3	8,0	+ 7,3	+ 6,4
Commerce portuaire.....	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,1	- 1,8	+ 7,1
Entreprise portuaire .....	2,8	2,9	3,2	3,1	4,8	5,2	1,2	+ 7,6	+ 13,4
Secteur public.....	8,7	7,8	11,2	10,8	11,4	11,3	2,7	- 1,2	+ 5,2
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>8,5</i>	<i>10,4</i>	<i>9,0</i>	<i>9,0</i>	<i>9,4</i>	<i>8,2</i>	<i>-</i>	<i>- 13,3</i>	<i>- 0,7</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>197,1</b>	<b>251,4</b>	<b>262,5</b>	<b>268,2</b>	<b>253,7</b>	<b>317,2</b>	<b>75,8</b>	<b>+ 25,0</b>	<b>+ 10,0</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>26,1</b>	<b>24,0</b>	<b>21,3</b>	<b>21,9</b>	<b>22,4</b>	<b>23,5</b>	<b>5,6</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>- 2,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>120,1</b>	<b>166,4</b>	<b>169,6</b>	<b>167,6</b>	<b>162,0</b>	<b>219,1</b>	<b>52,3</b>	<b>+ 35,2</b>	<b>+ 12,8</b>
Industrie de l'énergie .....	1,0	0,8	0,6	0,2	0,4	1,8	0,4	+ 395,7	+ 12,2
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	22,6	23,6	36,6	35,1	33,8	34,1	8,2	+ 1,2	+ 8,6
Industrie de l'automobile.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	0,7	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,2	- 4,9	- 0,6
Industrie de la métallurgie.....	85,0	125,6	115,2	110,7	103,2	157,8	37,7	+ 52,9	+ 13,2
Industrie de la construction.....	5,7	6,4	5,7	6,1	6,5	8,6	2,1	+ 31,6	+ 8,6
Industrie de l'alimentation.....	0,6	3,9	6,0	6,4	9,7	8,2	1,9	- 15,9	+ 69,4
Autres industries.....	4,5	5,4	4,7	8,3	7,7	7,9	1,9	+ 2,0	+ 11,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>13,3</b>	<b>20,1</b>	<b>20,9</b>	<b>22,6</b>	<b>24,3</b>	<b>21,9</b>	<b>5,2</b>	<b>- 9,9</b>	<b>+ 10,4</b>
Transport routier.....	12,2	16,8	17,3	18,3	18,6	19,0	4,5	+ 2,2	+ 9,3
Autres transports terrestres.....	1,1	3,3	3,6	4,3	5,6	2,8	0,7	- 50,1	+ 19,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>37,5</b>	<b>40,9</b>	<b>50,7</b>	<b>56,1</b>	<b>45,1</b>	<b>52,7</b>	<b>12,6</b>	<b>+ 17,1</b>	<b>+ 7,1</b>
Autres services.....	14,0	16,9	26,0	34,6	24,6	27,3	6,5	+ 11,0	+ 14,3
Secteur public.....	23,5	24,0	24,7	21,5	20,5	25,4	6,1	+ 24,4	+ 1,6
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>304,6</b>	<b>279,4</b>	<b>201,1</b>	<b>283,4</b>	<b>310,4</b>	<b>337,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,9</b>	<b>+ 2,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>58,2</b>	<b>56,6</b>	<b>- 32,7</b>	<b>70,1</b>	<b>110,6</b>	<b>97,0</b>	<b>-</b>	<b>- 12,3</b>	<b>+ 10,7</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>246,4</b>	<b>222,8</b>	<b>233,8</b>	<b>213,3</b>	<b>199,8</b>	<b>240,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 20,6</b>	<b>- 0,4</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>571,3</b>	<b>601,9</b>	<b>533,2</b>	<b>629,6</b>	<b>680,2</b>	<b>756,7</b>	<b>-</b>	<b>+ 11,2</b>	<b>+ 5,8</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

### 1.4.2.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, les hausses de la VA directe et de la VA totale se sont respectivement établies à 11 et 9,1 p.c. en un an (+ 13,2 et + 11,2 p.c. à prix courants, tableau 23). La première a représenté 0,2 p.c. du PIB de la Région flamande, la seconde 0,4 p.c., scores identiques à ceux observés en 2004. Par rapport au PIB du pays, ces pourcentages se sont établis respectivement à 0,1 et 0,3 p.c.

#### o Cluster maritime:

La VA s'est inscrite en recul dans les branches maritimes d'Ostende. Les progressions enregistrées par Transeuropa Ferries - hausse liée à l'emploi -, Cool Solutions (agents maritimes et expéditeurs), Morubel - progression du résultat d'exploitation, mais aussi des frais de personnel et des amortissements -, Marine Harvest Belgium (pêche) - qui a renoué avec les bénéfices - et l'entreprise portuaire auront été insuffisantes face aux baisses notées chez Searoad Stevedores (manutention), Baggerwerken Decloedt en Zoon (aménagements portuaires et dragage) - important recul de l'emploi et des amortissements - et la Force navale (secteur public).

#### o Cluster non maritime:

La contribution du commerce ostendais au PIB a augmenté grâce entre autres aux bonnes prestations d'Oswald De Bruycker et de Total Belgium.

La progression importante de la VA dans la métallurgie, à l'origine de l'ampleur de la hausse dans l'industrie, est liée pour partie à l'envolée des bénéfices chez Daikin Europe. D'importants développements ont également été relevés chez Electrawinds-Biomassa (énergie) - dernier producteur ostendais d'énergie renouvelable - et De Viertorre (construction), Xirion et Goekint Graphics (autres industries), tempérés par un recul dans l'industrie de l'alimentation, notamment chez Chocolaterie Jacali.

Les baisses dans les transports terrestres sont restées limitées malgré le fort recul à la SNCB Holding, et ce grâce à la croissance de Transport Maenhout et de Maenhout Logistics (transport routier). Le développement de la VA fut soutenu dans les autres services, comme chez Intergemeentelijke Vereniging voor het Afvalbeheer voor Oostende en Ommeland et Grondmaatschappij van België (I.V.O.O.).

### 1.4.2.2 Top 10 de la VA au port d'Ostende en 2005

**TABLEAU 24** TOP 10 DE LA VA AU PORT D'OSTENDE EN 2005  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	155,6
2	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	26,66
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	26,4
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	25,8
5	MORUBEL	Pêche	15,6
6	FORCE NAVALE	Secteur public	11,3
7	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier	7,7
8	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	7,7
9	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	6,7
10	I.V.O.O.	Autres services	5,6
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>288,9</b>

Source: BNB.

### 1.4.3 *Emploi*

**TABLEAU 25 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 2000 À 2005 (ETP)**

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>3.973</b>	<b>4.169</b>	<b>4.320</b>	<b>4.479</b>	<b>4.539</b>	<b>4.550</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>+ 2,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.044</b>	<b>1.040</b>	<b>1.069</b>	<b>1.209</b>	<b>1.434</b>	<b>1.376</b>	<b>30,2</b>	<b>- 4,1</b>	<b>+ 5,7</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	78	27	55	46	54	62	1,4	+ 15,4	- 4,6
Manutention .....	84	71	87	121	131	135	3,0	+ 2,5	+ 9,8
Armateurs .....	0	12	15	15	18	25	0,5	+ 36,2	+ 638,6
Construction et réparation navales.....	100	105	99	114	110	82	1,8	- 25,2	- 3,9
Aménagements portuaires et dragage.....	166	201	257	324	397	353	7,8	- 11,0	+ 16,3
Pêche.....	350	382	244	284	411	413	9,1	+ 0,4	+ 3,4
Commerce portuaire.....	1	1	2	2	3	4	0,1	+ 28,0	+ 49,3
Entreprise portuaire .....	28	28	28	35	41	42	0,9	+ 4,2	+ 8,3
Secteur public.....	237	212	282	268	269	260	5,7	- 3,3	+ 1,9
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>130</i>	<i>130</i>	<i>123</i>	<i>127</i>	<i>151</i>	<i>119</i>	<i>-</i>	<i>- 21,3</i>	<i>- 1,7</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>2.930</b>	<b>3.129</b>	<b>3.251</b>	<b>3.270</b>	<b>3.105</b>	<b>3.174</b>	<b>69,8</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>+ 1,6</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>417</b>	<b>408</b>	<b>364</b>	<b>337</b>	<b>324</b>	<b>322</b>	<b>7,1</b>	<b>- 0,5</b>	<b>- 5,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>1.568</b>	<b>1.724</b>	<b>1.813</b>	<b>1.810</b>	<b>1.762</b>	<b>1.855</b>	<b>40,8</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 3,4</b>
Industrie de l'énergie .....	5	4	3	1	1	6	0,1	+ 452,3	+ 1,5
Industrie du pétrole.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	369	307	408	405	403	380	8,3	- 5,7	+ 0,6
Industrie de l'automobile.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	11	11	12	12	12	10	0,2	- 9,6	- 1,5
Industrie de la métallurgie .....	945	1.109	1.142	1.051	997	1.127	24,8	+ 13,1	+ 3,6
Industrie de la construction.....	136	151	127	114	112	119	2,6	+ 6,4	- 2,5
Industrie de l'alimentation .....	11	56	62	63	79	86	1,9	+ 8,5	+ 49,7
Autres industries.....	91	86	59	166	159	127	2,8	- 20,2	+ 6,9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>180</b>	<b>297</b>	<b>290</b>	<b>310</b>	<b>328</b>	<b>310</b>	<b>6,8</b>	<b>- 5,7</b>	<b>+ 11,5</b>
Transport routier .....	163	231	226	233	237	244	5,4	+ 3,1	+ 8,5
Autres transports terrestres ....	17	66	65	77	91	65	1,4	- 28,4	+ 30,2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>764</b>	<b>701</b>	<b>784</b>	<b>813</b>	<b>692</b>	<b>688</b>	<b>15,1</b>	<b>- 0,6</b>	<b>- 2,1</b>
Autres services .....	195	197	273	291	197	160	3,5	- 18,8	- 3,9
Secteur public.....	569	504	511	522	495	528	11,6	+ 6,7	- 1,5
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>4.169</b>	<b>4.508</b>	<b>4.817</b>	<b>4.723</b>	<b>4.026</b>	<b>4.122</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,4</b>	<b>- 0,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>900</b>	<b>1.107</b>	<b>1.007</b>	<b>1.120</b>	<b>1.367</b>	<b>1.439</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 9,8</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>3.269</b>	<b>3.400</b>	<b>3.810</b>	<b>3.603</b>	<b>2.659</b>	<b>2.683</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,9</b>	<b>- 3,9</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI.....</b>	<b>8.143</b>	<b>8.677</b>	<b>9.137</b>	<b>9.202</b>	<b>8.565</b>	<b>8.672</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,3</b>	<b>+ 1,3</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

### 1.4.3.1 Principales évolutions en 2005

L'emploi indirect a progressé proportionnellement plus rapidement que l'emploi direct (+ 2,4 contre + 0,2 p.c.), grâce à l'évolution positive de branches maritimes connues pour leur dépendance vis-à-vis de la sous-traitance (tableau 25). La main d'œuvre des entreprises ostendaises sous revue a correspondu à 0,2 p.c. de l'emploi dans la Région flamande. Quant à l'emploi total, somme de l'emploi direct et indirect, il s'est établi à 0,4 p.c. de l'emploi de la région. Ces scores sont identiques à ceux de l'année précédente. En 2005, l'emploi direct et l'emploi total étaient équivalents à 0,1 et 0,2 p.c. de l'emploi intérieur belge.

#### o Cluster maritime:

Les replis notés dans la construction et la réparation navales, ainsi que dans les aménagements portuaires et le dragage, notamment chez Baggerwerken Decloedt en Zoon, ont pesé sur l'emploi du cluster maritime à Ostende en 2005. Ces reculs ont été en partie compensés par les recrutements d'entreprises comme Exploitatie Vismijn Oostende (pêche).

#### o Cluster non maritime:

Des baisses d'effectifs modérées ont été constatées dans quelques entreprises commerciales, comme Oswald De Bruycker et Vanden Berghe Gebroeders.

La progression de l'emploi dans l'industrie est attribuable à en premier lieu à Daikin Europe (métallurgie), de même que, plus modestement, à Chocolaterie Jacali (alimentation) et Electrawinds-Biomassa (énergie). Des baisses ont cependant été notées chez Proviron Fine Chemicals et Orac (chimie), sans oublier la faillite de Rail Services International (autres industries), qui a coûté l'emploi à 55 ETP.

Les beaux chiffres du transport routier sont attribuables aux engagements chez Maenhout Logistics and Transport Maenhout, tandis que l'emploi du ferroviaire s'est stabilisé au niveau de 2002, suite à la restructuration du groupe SNCB. Les mouvements de progression et de recul se sont mutuellement neutralisés dans les autres services logistiques.

### 1.4.3.2 Top 10 de l'emploi au port d'Ostende en 2005

**TABLEAU 26** TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'OSTENDE EN 2005  
(ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	1.090
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	528
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	288
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	261
5	FORCE NAVALE	Secteur public	260
6	MORUBEL	Pêche	96
7	VANHUELE GEBROEDERS	Aménagements portuaires et dragage	81
8	CHOCOLATERIE JACALI	Industrie de l'alimentation	75
9	EXPLOITATIE VISMIJN OOSTENDE	Pêche	71
10	MARINE HARVEST BELGIUM	Pêche	62
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>2.812</b>

Source: BNB.

## 1.4.4 Investissement

**TABLEAU 27 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>35,7</b>	<b>15,4</b>	<b>9,8</b>	<b>12,0</b>	<b>20,1</b>	<b>38,6</b>	<b>37,8</b>	<b>+ 92,3</b>	<b>+ 1,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	0,5	0,3	0,3	0,4	1,5	0,8	0,8	- 44,1	+ 9,1
Manutention .....	0,1	0,4	0,4	0,2	0,2	0,6	0,6	+ 153,4	+ 37,0
Armateurs .....	0,0	0,0	0,8	0,1	0,2	14,0	13,7	+ 8684,4	+ 370,3
Construction et réparation navales.....	2,4	0,8	0,4	0,5	1,2	0,4	0,4	- 62,1	- 28,5
Aménagements portuaires et dragage.....	6,2	0,6	0,8	1,0	5,1	11,8	11,5	+ 130,6	+ 13,7
Pêche.....	17,7	6,8	3,1	4,7	5,6	3,7	3,6	- 33,6	- 26,9
Commerce portuaire.....	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	+ 5,0	- 11,0
Entreprise portuaire .....	8,5	4,7	3,9	5,0	6,3	7,2	7,0	+ 14,8	- 3,4
Secteur public .....	0,0	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>6,0</i>	<i>3,4</i>	<i>1,9</i>	<i>1,2</i>	<i>2,7</i>	<i>1,1</i>	<i>-</i>	<i>- 58,1</i>	<i>- 28,7</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>69,7</b>	<b>48,0</b>	<b>45,6</b>	<b>50,3</b>	<b>62,0</b>	<b>63,5</b>	<b>62,2</b>	<b>+ 2,5</b>	<b>- 1,8</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>7,5</b>	<b>4,3</b>	<b>6,0</b>	<b>5,9</b>	<b>20,8</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>- 72,3</b>	<b>- 5,1</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>38,2</b>	<b>30,3</b>	<b>17,8</b>	<b>22,6</b>	<b>21,5</b>	<b>41,3</b>	<b>40,4</b>	<b>+ 92,4</b>	<b>+ 1,6</b>
Industrie de l'énergie .....	0,2	0,1	0,0	0,0	1,0	17,0	16,6	+ 1529,2	+ 147,1
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	20,6	7,6	7,3	7,5	5,7	6,9	6,7	+ 19,7	- 19,7
Industrie de l'automobile.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	0,0	0,0	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	+ 25,4	+ 14,1
Industrie de la métallurgie .....	13,9	17,3	7,7	10,5	9,3	10,8	10,5	+ 16,0	- 5,0
Industrie de la construction.....	0,4	0,6	0,6	0,7	0,9	0,9	0,8	- 4,4	+ 14,9
Industrie de l'alimentation .....	0,3	4,0	1,0	0,9	2,6	0,7	0,7	- 74,0	+ 21,5
Autres industries .....	2,8	0,8	1,0	3,0	1,8	5,1	5,0	+ 178,4	+ 12,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>3,7</b>	<b>4,8</b>	<b>5,3</b>	<b>1,8</b>	<b>2,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,4</b>	<b>+ 93,5</b>	<b>+ 8,3</b>
Transport routier .....	3,7	4,5	3,4	1,3	2,3	3,3	3,2	+ 47,0	- 2,0
Autres transports terrestres .....	0,0	0,3	1,9	0,5	0,6	2,2	2,1	+ 274,8	+ 152,6
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>20,3</b>	<b>8,6</b>	<b>16,6</b>	<b>20,0</b>	<b>16,9</b>	<b>11,0</b>	<b>10,8</b>	<b>- 34,9</b>	<b>- 11,5</b>
Autres services .....	2,9	2,4	4,6	11,4	10,3	7,2	7,0	- 30,1	+ 19,8
Secteur public .....	17,4	6,2	12,0	8,6	6,7	3,8	3,8	- 42,4	- 26,1
<b>INVESTISSEMENT DIRECT.....</b>	<b>105,3</b>	<b>63,4</b>	<b>55,4</b>	<b>62,4</b>	<b>82,1</b>	<b>102,2</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 24,4</b>	<b>- 0,6</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

#### 1.4.4.1 Principales évolutions en 2005

L'importante progression de l'investissement s'est établie à 23,2 p.c. à prix constants (+ 24,4 p.c. à prix courants, tableau 27). Il s'agit de la hausse la plus remarquable de la période, le montant total s'approchant du score de l'année 2000.

- o Cluster maritime:

Le quasi-doublement de l'investissement dans le cluster maritime ostendais provient des investissements lourds consentis par Ferryways (armateurs) - mobilier et matériel roulant - en 2005, mais aussi par Morubel (pêche), Baggerwerken Decloedt en Zoon (aménagement portuaires et dragage) et l'entreprise portuaire. Seules les baisses des sommes investies par les agents maritimes et expéditeurs, notamment chez Cool Solutions, et la pêche, chez Rederij Rudo et Exploitatie Vismijn Oostende, viennent tempérer ce tableau.

- o Cluster non maritime:

L'important recul dans le commerce est imputable à Autonom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende et Houthandel Kina Kesteloot.

Près de 17 millions d'euros ont été investis dans Electrawinds-Biomassa en 2005, avec la mise en service d'une nouvelle centrale sur le site de Plassendale 2, d'une capacité de 93.000 MWh par an. Ceci explique l'envolée des investissements dans l'industrie, et l'énergie en particulier. D'autres progressions importantes se sont signalées chez Proviron Fine Chemicals (chimie), Daikin Europe (métallurgie), Goekint Graphics et Xirion (autres industries), quelque peu tempérées par un important repli chez Chocolaterie Jacali (alimentation).

Tous les indicateurs sont au vert en ce qui concerne les transports terrestres, où l'investissement a fait un bond de près de 50 p.c. dans le transport routier, grâce à Transport Maenhout et Maenhout Logistics, et quintuplé à la SNCB Holding. Les autres services logistiques se sont par contre inscrits en net repli, comme chez I.V.O.O. et Macrifi.

#### 1.4.4.2 Top 10 de l'investissement au port d'Ostende en 2005

**TABLEAU 28** TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE EN 2005  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Industrie de l'énergie	16,7
2	FERRYWAYS	Armateurs	13,5
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage	11,1
4	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie	9,9
5	AUTONOM GEMEENTEBEDRIJF HAVEN OOSTENDE	Entreprise portuaire	7,2
6	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie	5,5
7	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	3,8
8	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce	3,7
9	GOEKINT GRAPHICS	Autres industries	2,5
10	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier	2,1
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>76,0</b>

Source: BNB.

## 1.4.5 Ratios financiers

**TABLEAU 29 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'OSTENDE DE 2003 À 2005**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>4,9</b>	<b>9,4</b>	<b>7,0</b>	<b>1,23</b>	<b>1,55</b>	<b>1,50</b>	<b>39,8</b>	<b>39,2</b>	<b>41,7</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	4,3	26,4	19,1	1,04	0,92	0,91	22,0	11,4	13,5
Manutention .....	0,4	0,0	9,0	0,78	1,01	1,22	61,7	60,7	65,0
Armateurs .....	7,8	5,5	8,9	1,14	1,11	1,14	32,7	30,3	30,5
Construction et réparation navales.....	10,6	12,4	13,6	0,94	0,92	1,06	18,6	14,4	14,3
Aménagements portuaires et dragage.....	9,1	6,7	5,0	1,56	2,19	1,94	30,5	31,2	33,0
Pêche.....	1,8	24,1	15,7	1,17	1,88	1,84	44,1	42,8	48,8
Commerce portuaire .....	29,7	32,8	10,5	1,65	2,20	1,32	33,3	43,8	28,7
Entreprise portuaire .....	0,5	3,8	2,3	1,33	1,33	1,03	85,3	86,9	87,8
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>8,0</b>	<b>6,3</b>	<b>10,1</b>	<b>1,42</b>	<b>1,36</b>	<b>1,41</b>	<b>47,5</b>	<b>46,9</b>	<b>44,0</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>5,7</b>	<b>4,8</b>	<b>11,8</b>	<b>1,55</b>	<b>1,53</b>	<b>1,45</b>	<b>38,5</b>	<b>39,5</b>	<b>38,7</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>8,2</b>	<b>7,4</b>	<b>15,3</b>	<b>0,76</b>	<b>0,78</b>	<b>0,85</b>	<b>35,2</b>	<b>34,3</b>	<b>35,5</b>
Industrie de l'énergie .....	7,9	2,2	9,0	1,27	1,43	1,95	66,9	66,7	66,8
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	- 0,1	- 3,3	- 8,0	2,22	1,76	1,93	63,4	47,7	47,6
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	13,7	7,5	1,9	1,31	1,20	1,24	23,3	18,3	20,2
Industrie de la métallurgie .....	11,2	9,0	22,6	0,60	0,59	0,68	28,9	30,2	32,6
Industrie de la construction.....	15,4	17,1	30,5	1,15	1,10	1,02	23,8	25,4	24,0
Industrie de l'alimentation .....	28,9	55,1	19,5	1,84	2,13	3,15	33,7	41,0	52,5
Autres industries .....	17,7	27,6	- 8,0	1,94	1,63	1,63	44,1	38,3	33,4
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.</b>	<b>5,7</b>	<b>11,6</b>	<b>12,2</b>	<b>1,60</b>	<b>1,37</b>	<b>1,58</b>	<b>44,1</b>	<b>36,7</b>	<b>49,3</b>
Transport routier .....	18,4	17,4	14,2	1,78	1,79	2,05	50,1	50,7	58,5
Autres transports terrestres ....	- 39,3	- 11,1	- 2,0	1,08	0,72	0,73	30,8	17,6	23,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>8,2</b>	<b>5,1</b>	<b>5,3</b>	<b>3,90</b>	<b>3,80</b>	<b>2,80</b>	<b>66,4</b>	<b>69,7</b>	<b>55,3</b>
Autres services .....	8,2	5,1	5,3	3,90	3,80	2,80	66,4	69,7	55,3
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>7,5</b>	<b>6,9</b>	<b>9,5</b>	<b>1,39</b>	<b>1,39</b>	<b>1,42</b>	<b>46,2</b>	<b>45,3</b>	<b>43,5</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

- La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a bien progressé en 2005 dans les branches non maritimes, alors qu'elle cédait du terrain dans le cluster maritime (tableau 29). Des baisses ont été relevées chez Baggerwerken Decloedt en Zoon (aménagement portuaire et dragage) et Rederij Tacomina (pêche). Le recul chez les agents maritimes et expéditeurs est imputable à Transeuropa Ferries, Cross Channel Storage Services, ainsi qu'aux pertes de TMC Belgium, mais ces évolutions furent peu significatives dans l'ensemble. Le retour des bénéfices chez Ostend Transport, Transshipment and Trading (manutention) ont permis de limiter le recul dans le maritime. La hausse dans le non maritime est attribuable à la forte augmentation des bénéfices chez Daikin Europe (métallurgie), Total Belgium et Oswald De Bruycker (commerce), Electrabel (énergie) et De Vierterre (construction), de même qu'à la limitation des pertes à la SNCB Holding. Les pertes chez JM Huber Belgium (chimie), H. Deweert (autres industries) et Luctor et Emergo (autres services), ainsi que la baisse de rentabilité de Chocolaterie Jacali (alimentation) et Bretrans (transport routier) n'ont pas été suffisantes pour modifier la donne.
- La liquidité a crû de façon plus modérée. Des hausses ont été enregistrées chez SKB Life Saving Equipment et Damen België (construction et réparation navales), Electrabel (énergie), Orac (chimie), Daikin Europe (métallurgie), Chocolaterie Jacali (alimentation), Transport Maenhout et European Freight Services (transport routier). Elles ont été tempérées par les reculs relevés chez Baggerwerken Decloedt en Zoon (aménagement portuaire et dragage) et dans la plupart des entreprises commerciales.
- La solvabilité s'est repliée dans l'ensemble, en particulier du côté des entreprises commerciales, comme chez Oswald De Bruycker, et des autres services logistiques, tels que Daikin Europe Coordination Center. Elle a par contre progressé chez Cross Channel Storage Services et Transeuropa Ferries (agents maritimes et expéditeurs), Baggerwerken Decloedt en Zoon (aménagement portuaire et dragage), Morubel (pêche), Chocolaterie Jacali (alimentation), Continental Cargo Carriers et European Freight Services (transport routier), de même qu'à la SNCB Holding (autres transports terrestres).

## 1.5 PORT DE ZEEBRUGGE

### 1.5.1 Faits marquants en 2005<sup>52</sup>

Leader européen pour le ro-ro *shortsea*, le port de Zeebrugge a connu une année 2005 exceptionnelle sur le plan des tonnages. Battant tous les records en termes de trafic maritime, avec la progression la plus forte enregistrée en dix ans, la croissance du conteneurisé s'est pour la première fois hissée au niveau de celle du nombre de voitures neuves transbordées sur ses quais. Zeebrugge est, rappelons-le, le plus important port mondial pour le transport de véhicules neufs. Il faut malgré cela tenir compte de ce qu'une partie non négligeable du ro-ro est désormais, mondialisation des échanges oblige, conteneurisée, ce qui brouille quelque peu les statistiques<sup>53</sup>.

Pour assurer cette expansion, des travaux importants ont été engagés tous azimuts: APM Terminals, qui a mis en service son terminal à la darse Albert II en avril 2006, qui devrait, dès 2007, représenter un supplément de trafic de l'ordre d'un million de TEU; mais aussi PSA, avec la création de trois portiques supplémentaires au terminal OCHZ. D'autres projets d'extensions sont également déjà réalisés ou en voie de réalisation, comme l'agrandissement, à l'avant-port, du terminal réservé à Stora Enso, ou, à l'arrière-port, la mise en service d'un terminal ro-ro *deepsea* et d'une zone logistique maritime devant s'étendre sur 120 hectares. Par ailleurs, l'extension de la capacité de stockage du terminal gazier s'est poursuivie. Pour mémoire, le gaz est fourni sous deux formes: liquide (GNL), transporté par méthaniers et stocké au terminal de Fluxys à destination des marchés belge et européen, et gazeuse, depuis la Norvège via le *Zeepipe* de Statoil et depuis la Grande-Bretagne via l'*Interconnector* de Bacton à destination de l'Europe continentale. Cependant, le Royaume-Uni est progressivement devenu importateur net, ce qui engendre un renversement des flux de plus en plus fréquent.

L'initiative prise par le gestionnaire du port de Zeebrugge, MBZ, avec PortConnect a une nouvelle fois porté ses fruits. Contribuant au désenclavement du port côté fluvial et à une intensification de la conteneurisation océanique pour le service *feeder*, elle a permis de transporter environ 150.000 TEU supplémentaires en 2005. De tels résultats sont un encouragement à poursuivre l'effort de désenclavement fluvial, auquel l'aménagement des liaisons Seine-Nord et Noorderkanaal pourraient activement contribuer. Ce souci d'accessibilité depuis l'hinterland est central. Il se manifeste également à l'égard du transport routier, avec une priorité mise sur le réaménagement des routes express N31 et N49 reliant Bruges et Zeebrugge, tous les carrefours en surface étant remplacés par des tunnels.

La forte accélération de la croissance de ce port côtier, qui s'accompagne d'investissements importants comme ceux, en forte augmentation, réalisés en 2005, aura certainement un impact positif à court terme sur la création de VA et d'emploi, où un tassement temporaire s'est fait jour.

### 1.5.2 Valeur ajoutée

#### 1.5.2.1 Principales évolutions en 2005

Les reculs de la VA à Zeebrugge, traduits en prix constants, se sont établis à 2,7 p.c. pour les entreprises du port et à 3,3 p.c., tous effets inclus (- 0,8 et - 1,4 p.c. à prix courants, tableau 30). Ils proviennent pour l'essentiel des branches non maritimes. La part de la VA directe dans le PIB de la Région flamande est demeuré constant, à 0,5 p.c., tandis que celle de la VA totale est descendue de 0,1 point, à 0,8 p.c. En 2005, ces pourcentages se sont établis respectivement à 0,3 et 0,5 p.c. du PIB du pays.

<sup>52</sup> Sources: entre autres Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ), Vlaamse Havencommissie (2006) et Lloyd Special Report "Zeebrugge".

<sup>53</sup> Pour éviter toute confusion, les chiffres du ro-ro présentés dans cette étude excluent toute marchandise conteneurisée, fût-elle manutentionnée en mode horizontal, cette catégorie étant reprise sous la dénomination "conteneurs".

**TABLEAU 30 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>733,6</b>	<b>747,4</b>	<b>766,5</b>	<b>743,1</b>	<b>806,2</b>	<b>799,7</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,8</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>278,6</b>	<b>279,0</b>	<b>273,6</b>	<b>286,4</b>	<b>293,9</b>	<b>314,5</b>	<b>39,3</b>	<b>+ 7,0</b>	<b>+ 2,4</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	30,0	27,2	28,5	35,7	39,0	38,8	4,9	- 0,5	+ 5,3
Manutention.....	81,5	88,0	89,1	94,1	107,0	109,1	13,6	+ 2,0	+ 6,0
Armateurs .....	2,7	4,4	9,0	18,4	12,2	28,1	3,5	+ 129,9	+ 59,2
Construction et réparation navales .....	9,1	9,6	8,4	7,6	7,8	8,0	1,0	+ 2,5	- 2,6
Aménagements portuaires et dragage .....	33,2	26,2	24,4	17,0	12,2	10,9	1,4	- 10,2	- 19,9
Pêche.....	30,3	34,8	32,1	31,8	23,7	23,6	2,9	- 0,5	- 4,9
Commerce portuaire.....	0,4	0,1	0,2	0,8	0,5	0,1	0,0	- 81,9	- 23,1
Entreprise portuaire .....	18,3	18,5	20,8	14,7	21,3	22,1	2,8	+ 3,8	+ 3,9
Secteur public.....	73,1	70,2	61,1	66,2	70,2	73,8	9,2	+ 5,1	+ 0,2
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>17,7</i>	<i>20,3</i>	<i>18,4</i>	<i>19,3</i>	<i>15,1</i>	<i>15,9</i>	-	+ 5,2	- 2,1
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>455,0</b>	<b>468,3</b>	<b>492,9</b>	<b>456,7</b>	<b>512,2</b>	<b>485,2</b>	<b>60,7</b>	<b>- 5,3</b>	<b>+ 1,3</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>74,0</b>	<b>79,2</b>	<b>63,4</b>	<b>60,1</b>	<b>81,0</b>	<b>79,2</b>	<b>9,9</b>	<b>- 2,1</b>	<b>+ 1,4</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>275,9</b>	<b>276,7</b>	<b>304,4</b>	<b>267,5</b>	<b>283,1</b>	<b>260,7</b>	<b>32,6</b>	<b>- 7,9</b>	<b>- 1,1</b>
Industrie de l'énergie .....	78,9	76,6	111,5	57,8	59,6	52,6	6,6	- 11,7	- 7,8
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	28,5	29,0	29,4	26,5	26,0	23,6	3,0	- 9,1	- 3,7
Industrie de l'automobile .....	0,1	7,9	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 6,1	+ 3,5
Industrie des équipements électroniques .....	72,0	65,4	66,1	80,4	84,5	79,0	9,9	- 6,5	+ 1,9
Industrie de la métallurgie .....	14,7	16,6	27,8	25,8	29,4	25,3	3,2	- 14,0	+ 11,4
Industrie de la construction .....	55,7	57,1	44,8	40,9	40,0	41,2	5,2	+ 3,0	- 5,8
Industrie de l'alimentation.....	13,0	11,5	10,3	22,9	28,8	27,0	3,4	- 6,3	+ 15,7
Autres industries.....	13,0	12,6	14,4	13,2	14,7	11,9	1,5	- 18,9	- 1,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>60,0</b>	<b>62,6</b>	<b>70,6</b>	<b>73,3</b>	<b>84,1</b>	<b>74,0</b>	<b>9,3</b>	<b>- 12,0</b>	<b>+ 4,3</b>
Transport routier.....	46,5	48,6	53,5	56,0	63,2	60,6	7,6	- 4,0	+ 5,5
Autres transports terrestres.....	13,5	14,0	17,1	17,3	20,9	13,4	1,7	- 35,9	- 0,2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>45,1</b>	<b>49,8</b>	<b>54,5</b>	<b>55,7</b>	<b>64,1</b>	<b>71,2</b>	<b>8,9</b>	<b>+ 11,0</b>	<b>+ 9,6</b>
Autres services .....	31,2	32,5	37,1	38,4	46,2	52,1	6,5	+ 12,9	+ 10,8
Secteur public.....	13,9	17,3	17,4	17,4	18,0	19,1	2,4	+ 6,2	+ 6,5
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>555,3</b>	<b>610,5</b>	<b>680,5</b>	<b>603,1</b>	<b>631,7</b>	<b>618,4</b>	<b>-</b>	<b>- 2,1</b>	<b>+ 2,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>222,0</b>	<b>246,4</b>	<b>341,0</b>	<b>260,3</b>	<b>239,2</b>	<b>250,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,7</b>	<b>+ 2,4</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>333,3</b>	<b>364,1</b>	<b>339,5</b>	<b>342,8</b>	<b>392,4</b>	<b>368,0</b>	<b>-</b>	<b>- 6,2</b>	<b>+ 2,0</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>1.288,9</b>	<b>1.357,9</b>	<b>1.447,0</b>	<b>1.346,1</b>	<b>1.437,8</b>	<b>1.418,1</b>	<b>-</b>	<b>- 1,4</b>	<b>+ 1,9</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

- o Cluster maritime:

La progression de la VA dans le cluster maritime est la conséquence des excellentes prestations de Cobelfret Ferries (armateurs), dont le bénéfice d'exploitation a quasi doublé, Combined Terminal Operators et 2XL, malgré les reculs de Bridgestone Logistics Europe, de Zeebrugse Behandelingsmaatschappij et la reprise par Container Handling Zeebrugge de OCHZ (manutention). Le premier employeur du port, la Force Navale (secteur public) et l'entreprise portuaire ont également vu leur contribution au PIB augmenter.

- o Cluster non maritime:

Le recul de Fjord Seafood Pieters explique le repli dans le commerce, malgré une hausse chez CDMZ.

L'industrie a connu un ensemble de baisses, notamment chez Fluxys - recul des amortissements - et Fluxys LNG - recul du bénéfice et des frais de personnel - (énergie), Pemco Brugge et Corn. Van Loocke (chimie), Jabil Circuit Belgium (équipements électroniques), Donaldson Europe (métallurgie), en pertes, Uco Yarns, Walleyen Graphics et Denolf Recycling (autres industries). La construction s'est maintenue, entre autres grâce aux prestations de Hanson Aggregates Belgium, et Philips Innovative Applications (équipements électroniques) a vu son bénéfice d'exploitation progresser.

Les diminutions notées dans les transports terrestres sont, outre la conséquence de la restructuration de la SNCB, dues au repli de Norbert Dentressangle Silo Belgium (transport routier). Une forte augmentation chez Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en -verwerking in Brugge en Ommeland (I.V.B.O.) explique en partie la progression des autres services.

### 1.5.2.2 Top 10 de la VA au port de Zeebrugge en 2005

**TABLEAU 31** TOP 10 DE LA VA AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2005  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	FORCE NAVALE	Secteur public	73,8
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	61,2
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	43,5
4	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie	30,8
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	25,2
6	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	22,2
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire	22,1
8	COBELFRET FERRIES	Armateurs	22,0
9	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	19,1
10	GLAVERBEL	Industrie de la construction	18,3
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>338,3</b>

Source: BNB.

### 1.5.3 Emploi

#### 1.5.3.1 Principales évolutions en 2005

L'emploi a marqué un recul significatif au port de Zeebrugge (tableau 32). Il en a été de même de l'emploi indirect. L'emploi des entreprises du port a représenté un pourcentage de l'emploi de la Région flamande identique à celui observé un an plus tôt, à savoir 0,5 p.c., tandis que la part représentée par l'emploi total cédait 0,1 point à 0,9 p.c. En 2005, l'emploi direct et l'emploi total ont ainsi représenté l'équivalent de 0,3 et 0,5 p.c. de l'emploi intérieur du pays.

**TABLEAU 32 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2000 À 2005**  
(ETP)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>10.808</b>	<b>11.080</b>	<b>10.643</b>	<b>10.341</b>	<b>10.896</b>	<b>10.658</b>	<b>100,0</b>	<b>- 2,2</b>	<b>- 0,3</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>4.973</b>	<b>4.814</b>	<b>4.395</b>	<b>4.345</b>	<b>4.310</b>	<b>4.451</b>	<b>41,8</b>	<b>+ 3,3</b>	<b>- 2,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	303	320	347	400	408	425	4,0	+ 4,2	+ 7,0
Manutention.....	1.388	1.364	1.380	1.367	1.476	1.627	15,3	+ 10,2	+ 3,2
Armateurs .....	119	83	91	94	92	89	0,8	- 3,1	- 5,6
Construction et réparation navales .....	194	193	167	150	146	148	1,4	+ 1,0	- 5,2
Aménagements portuaires et dragage .....	317	291	287	246	166	163	1,5	- 1,4	- 12,4
Pêche .....	497	488	484	435	377	325	3,1	- 13,8	- 8,1
Commerce portuaire.....	9	6	5	16	9	2	0,0	- 82,5	- 30,5
Entreprise portuaire.....	163	162	156	152	150	145	1,4	- 3,1	- 2,3
Secteur public.....	1.982	1.907	1.480	1.484	1.486	1.527	14,3	+ 2,8	- 5,1
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>306</i>	<i>288</i>	<i>295</i>	<i>313</i>	<i>298</i>	<i>235</i>	<i>-</i>	<i>- 20,9</i>	<i>- 5,1</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>5.835</b>	<b>6.266</b>	<b>6.248</b>	<b>5.997</b>	<b>6.586</b>	<b>6.207</b>	<b>58,2</b>	<b>- 5,8</b>	<b>+ 1,2</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>938</b>	<b>993</b>	<b>1.052</b>	<b>924</b>	<b>1.171</b>	<b>1.178</b>	<b>11,1</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>+ 4,7</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>2.997</b>	<b>3.336</b>	<b>3.082</b>	<b>2.926</b>	<b>2.891</b>	<b>2.694</b>	<b>25,3</b>	<b>- 6,8</b>	<b>- 2,1</b>
Industrie de l'énergie .....	378	355	384	161	132	124	1,2	- 5,9	- 20,0
Industrie du pétrole.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	321	357	346	320	277	240	2,3	- 13,1	- 5,6
Industrie de l'automobile .....	3	176	1	0	2	2	0,0	+ 25,0	- 6,5
Industrie des équipements électroniques .....	786	799	777	862	897	785	7,4	- 12,5	+ 0,0
Industrie de la métallurgie .....	259	384	399	389	442	419	3,9	- 5,3	+ 10,1
Industrie de la construction .....	700	736	600	590	529	536	5,0	+ 1,3	- 5,2
Industrie de l'alimentation.....	271	267	275	313	343	347	3,3	+ 1,1	+ 5,1
Autres industries.....	280	262	299	292	270	240	2,3	- 11,0	- 3,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>1.023</b>	<b>1.086</b>	<b>1.190</b>	<b>1.223</b>	<b>1.414</b>	<b>1.220</b>	<b>11,4</b>	<b>- 13,7</b>	<b>+ 3,6</b>
Transport routier.....	769	823	881	900	1.036	942	8,8	- 9,1	+ 4,2
Autres transports terrestres.....	254	264	309	323	378	277	2,6	- 26,5	+ 1,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>877</b>	<b>851</b>	<b>923</b>	<b>924</b>	<b>1.110</b>	<b>1.116</b>	<b>10,5</b>	<b>+ 0,5</b>	<b>+ 4,9</b>
Autres services .....	529	520	594	616	814	822	7,7	+ 1,0	+ 9,2
Secteur public.....	348	331	329	308	296	294	2,8	- 0,7	- 3,3
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>10.298</b>	<b>10.760</b>	<b>10.218</b>	<b>9.549</b>	<b>10.101</b>	<b>9.760</b>	<b>-</b>	<b>- 3,4</b>	<b>- 1,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>4.748</b>	<b>4.481</b>	<b>4.329</b>	<b>3.946</b>	<b>3.698</b>	<b>3.752</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>- 4,6</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>5.550</b>	<b>6.280</b>	<b>5.888</b>	<b>5.602</b>	<b>6.403</b>	<b>6.009</b>	<b>-</b>	<b>- 6,2</b>	<b>+ 1,6</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>21.106</b>	<b>21.840</b>	<b>20.861</b>	<b>19.890</b>	<b>20.997</b>	<b>20.418</b>	<b>-</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 0,7</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

- o Cluster maritime:

L'emploi a bien progressé dans les branches maritimes à Zeebrugge, stimulé par l'expansion du contingent des dockers et de sociétés telles que Combined Terminal Operators, Container Handling

Zeebrugge (manutention) et la Force Navale. Des diminutions mineures d'effectifs ont cependant été enregistrées chez Zeebrugse Visveiling (pêche) et au sein de l'entreprise portuaire.

- Cluster non maritime:

La progression de l'emploi de CDMZ a compensé les diminutions relevées chez Fjord Seafood Pieters et Metalunion.

Des reculs chez Philips Innovative Applications, Jabil Circuit Belgium (équipements électroniques), Fluxys (énergie), Arplam (chimie), Motogroup (métallurgie), Uco Yarns et Walley'n Graphics (autres industries) expliquent la diminution des effectifs dans l'industrie, toutefois tempérée par les engagements entre autres chez PBI Fruit Juice Company (alimentation).

L'emploi a reculé au sein de quelques entreprises de transport routier, telles que D.D. Trans et Eurolines. À cela s'ajoute la restructuration de la SNCB et la faillite de Mat Transport (autres transports terrestres). Une forte progression a par contre été notée chez Cleandienst, à la suite de la reprise de Bouw-Schoon-Vlaanderen (autres services).

### 1.5.3.2 Top 10 de l'emploi au port de Zeebrugge en 2005

**TABLEAU 33** TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2005 (ETP)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	FORCE NAVALE	Secteur public	1.527
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	521
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention	461
4	FJORD SEAFOOD PIETERS	Commerce	356
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	322
6	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public	294
7	S.N.C.B. HOLDING	Autres transports terrestres	229
8	CLEANDIENST	Autres services	204
9	D.D. TRANS	Transport routier	200
10	JABIL CIRCUIT BELGIUM	Industrie des équipements électroniques	187
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>4.301</b>

Source: BNB.

### 1.5.4 Investissement

#### 1.5.4.1 Principales évolutions en 2005

L'évolution de l'investissement a été nettement plus favorable, puisqu'il a progressé, à prix constants, de 77,2 p.c. (+ 79 p.c. à prix courants, tableau 34). Il s'agit d'une augmentation record pour ce port de front de mer, qui tient surtout aux nouvelles infrastructures mises au point pour la manutention. Il s'agit d'un signal encourageant pour la création de VA et d'emplois, qui suit généralement la réalisation de tels investissements.

- Cluster maritime:

L'année 2005 fut synonyme d'investissements considérables chez Container Handling Zeebrugge, APM Terminals Zeebrugge, Combined Terminal Operators - terrains et constructions -, Accessory Plant Zeebrugge (manutention), mais aussi chez Cobelfret Ferries (armateurs). D'importantes diminutions furent cependant notées chez quelques agents maritimes et expéditeurs, et au sein de l'entreprise portuaire.

**TABLEAU 34 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>95,2</b>	<b>59,9</b>	<b>54,5</b>	<b>62,1</b>	<b>59,2</b>	<b>227,1</b>	<b>63,7</b>	<b>+ 283,5</b>	<b>+ 19,0</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	5,4	10,5	6,5	7,5	14,4	11,4	3,2	- 21,2	+ 16,2
Manutention.....	18,5	19,6	15,4	14,7	22,1	79,7	22,4	+ 260,5	+ 33,9
Armateurs .....	3,4	2,1	8,5	4,6	4,0	123,0	34,5	+ 2987,3	+ 104,5
Construction et réparation navales .....	1,7	0,5	0,4	0,4	1,3	1,0	0,3	- 24,6	- 11,0
Aménagements portuaires et dragage .....	8,8	1,7	1,4	1,6	1,5	1,0	0,3	- 32,4	- 35,4
Pêche .....	21,1	10,1	9,3	7,4	4,1	1,5	0,4	- 63,2	- 41,1
Commerce portuaire.....	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	- 95,6	- 17,3
Entreprise portuaire.....	32,0	14,4	13,1	25,9	11,8	9,5	2,7	- 19,2	- 21,5
Secteur public.....	4,2	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>17,4</i>	<i>9,2</i>	<i>8,4</i>	<i>6,7</i>	<i>7,3</i>	<i>5,1</i>	-	- 29,9	- 21,7
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>95,0</b>	<b>83,6</b>	<b>111,0</b>	<b>94,4</b>	<b>140,0</b>	<b>129,4</b>	<b>36,3</b>	<b>- 7,5</b>	<b>+ 6,4</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>9,5</b>	<b>13,0</b>	<b>10,7</b>	<b>13,0</b>	<b>10,1</b>	<b>9,7</b>	<b>2,7</b>	<b>- 3,9</b>	<b>+ 0,4</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>37,0</b>	<b>38,6</b>	<b>64,8</b>	<b>51,8</b>	<b>72,8</b>	<b>77,0</b>	<b>21,6</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>+ 15,8</b>
Industrie de l'énergie .....	7,4	7,7	4,5	3,4	30,6	49,1	13,8	+ 60,3	+ 46,2
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	3,5	3,3	2,7	2,2	4,2	3,5	1,0	- 17,6	- 0,2
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	9,1	13,7	7,5	17,9	14,4	10,2	2,9	- 29,1	+ 2,2
Industrie de la métallurgie .....	1,4	3,0	2,2	2,1	7,0	1,8	0,5	- 74,9	+ 4,6
Industrie de la construction .....	10,7	7,7	5,1	6,6	5,2	4,4	1,2	- 15,9	- 16,3
Industrie de l'alimentation.....	1,5	1,2	37,6	16,3	8,6	7,0	2,0	- 18,7	+ 36,7
Autres industries.....	3,5	1,8	5,2	3,4	2,8	1,2	0,3	- 58,4	- 19,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>16,6</b>	<b>11,7</b>	<b>24,6</b>	<b>18,3</b>	<b>19,0</b>	<b>22,4</b>	<b>6,3</b>	<b>+ 18,2</b>	<b>+ 6,2</b>
Transport routier.....	11,1	9,7	15,3	16,0	16,8	17,9	5,0	+ 6,0	+ 9,9
Autres transports terrestres....	5,5	2,0	9,3	2,3	2,1	4,6	1,3	+ 115,1	- 3,6
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>31,9</b>	<b>20,3</b>	<b>10,8</b>	<b>11,3</b>	<b>38,1</b>	<b>20,3</b>	<b>5,7</b>	<b>- 46,7</b>	<b>- 8,6</b>
Autres services .....	10,9	8,9	6,4	5,9	24,1	13,6	3,8	- 43,8	+ 4,5
Secteur public.....	21,0	11,4	4,4	5,3	14,0	6,8	1,9	- 51,8	- 20,3
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>190,2</b>	<b>143,5</b>	<b>165,5</b>	<b>156,5</b>	<b>199,2</b>	<b>356,5</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 79,0</b>	<b>+ 13,4</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

- o Cluster non maritime:

La baisse dans le commerce provient en particulier de Ferrez Zeebrugge. L'impact est resté modéré, grâce notamment aux progressions enregistrées par Paulus Henri en Zonen et Vandamme Catering.

L'investissement a fait un bond dans l'industrie de l'énergie, comme chez Electrabel, Fluxys et Fluxys LNG. Il s'agit, pour ces deux dernières entités, d'investissements réalisés dans le cadre de la politique

de sécurité d'approvisionnement du pays et du continent. L'extension et le renforcement du réseau permettent de mieux anticiper l'évolution de la demande de capacité, avec entre autres le doublement de la capacité de transit au terminal LNG. L'investissement s'est aussi inscrit à la hausse chez Corn. Van Looke, mais la baisse relevée chez Pemco Brugge (chimie) fut plus importante. Les principales autres baisses se sont manifestées chez Jabil Circuit Belgium (équipements électroniques), Donaldson Europe (métallurgie) et Hanson Aggregates Belgium (construction).

D'importants investissements ont été consentis dans les transports terrestres, chez D.D. Trans, de même que chez Infrabel. Par contre, par rapport à 2004, ils se sont nettement repliés dans les autres services, chez I.V.B.O., les hausses enregistrées par International Container & Trailer Services et Gems International restant insuffisantes. Après d'importants investissements actés en 2004, le secteur public a ramené ces montants au niveau de 2003.

#### 1.5.4.2 Top 10 de l'investissement au port de Zeebrugge en 2005

**TABLEAU 35** **TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2005**  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissement
1	COBELFRET FERRIES	Armateurs	121,7
2	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie	45,1
3	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Manutention	35,6
4	APM TERMINALS ZEEBRUGGE	Manutention	23,3
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention	12,7
6	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques	9,6
7	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire	9,5
8	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Agents maritimes et expéditeurs	7,8
9	I.V.B.O.	Autres services	7,0
10	D.D. TRANS	Transport routier	6,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>279,3</b>

Source: BNB.

#### 1.5.5 Ratios financiers

- o La rentabilité nette des capitaux propres après impôts s'est nettement repliée en 2005, retrouvant son niveau de 2003 (tableau 36). Les baisses les plus importantes se sont produites dans les branches non maritimes. C'est ainsi que les performances de Metalunion et Fjord Seafood Pieters (commerce), Fluxys LNG (énergie) et Philips Innovative Applications (équipements électroniques) ont été revues à la baisse, pendant que Pemco Brugge, Arplam (chimie), Donaldson Europe (métallurgie), Glaverbel (construction) et Kathy Chocolaterie (alimentation) essayaient des pertes. Certains reculs ont également été notés dans le maritime, comme chez P&O Ferrymasters (agents maritimes et expéditeurs), Zeebrugse Behandelingsmaatschappij et Combined Terminal Operators (manutention), sans oublier Depret (aménagement portuaires et dragage). À l'inverse, les rentabilités de Huktra et Zeebrugge Shipping and Bunkering Company (agents maritimes et expéditeurs), Cobelfret Ferries (armateurs), SNCB Holding (autres transports terrestres), Sita Recycling Services et Arte-Man (autres services) ont gagné des points.

**TABLEAU 36 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2003 À 2005**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
	<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>8,4</b>	<b>10,4</b>	<b>12,0</b>	<b>1,37</b>	<b>1,54</b>	<b>1,21</b>	<b>54,7</b>	<b>57,4</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	23,6	24,6	23,2	1,03	1,01	1,04	21,2	22,1	26,2
Manutention.....	9,4	23,4	15,8	1,14	1,44	1,30	41,2	44,3	47,1
Armateurs .....	12,3	4,6	22,0	4,61	5,00	1,14	80,1	80,3	35,8
Construction et réparation navales .....	6,2	15,9	17,4	1,74	1,51	1,61	41,4	34,9	35,9
Aménagements portuaires et dragage.....	14,5	45,5	30,1	1,20	1,31	1,52	24,3	33,0	34,4
Pêche .....	4,4	- 2,6	- 2,4	1,28	1,13	1,30	34,5	33,3	34,1
Commerce portuaire.....	10,3	22,2	3,9	1,45	1,66	1,61	40,5	31,6	32,1
Entreprise portuaire.....	4,1	6,4	5,6	0,57	0,90	1,54	78,9	81,2	85,5
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>6,5</b>	<b>8,9</b>	<b>4,8</b>	<b>1,13</b>	<b>1,10</b>	<b>1,15</b>	<b>47,1</b>	<b>45,0</b>	<b>44,8</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>11,6</b>	<b>16,7</b>	<b>11,7</b>	<b>0,88</b>	<b>0,90</b>	<b>1,06</b>	<b>25,9</b>	<b>27,1</b>	<b>28,6</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>6,4</b>	<b>10,5</b>	<b>3,6</b>	<b>1,03</b>	<b>1,08</b>	<b>1,07</b>	<b>51,8</b>	<b>53,0</b>	<b>52,0</b>
Industrie de l'énergie .....	6,3	4,3	3,6	1,87	1,68	1,10	77,8	79,9	80,2
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie .....	- 29,5	94,6	- 41,3	0,67	0,75	0,95	24,1	24,9	22,2
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	44,1	35,5	22,8	1,53	1,74	1,94	34,8	48,3	53,0
Industrie de la métallurgie .....	13,0	13,2	- 0,1	1,66	1,61	1,66	46,9	39,2	40,9
Industrie de la construction .....	- 2,7	3,7	- 0,2	0,86	0,87	1,03	27,1	26,8	24,9
Industrie de l'alimentation.....	- 10,3	17,9	- 0,9	0,55	0,55	0,58	5,0	17,4	15,4
Autres industries.....	1,7	5,8	- 5,7	1,31	1,29	1,25	42,8	42,2	35,8
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .</b>	<b>3,4</b>	<b>0,6</b>	<b>6,5</b>	<b>1,00</b>	<b>0,88</b>	<b>0,91</b>	<b>33,3</b>	<b>24,8</b>	<b>31,5</b>
Transport routier.....	12,9	9,4	8,9	1,23	1,55	1,30	45,9	49,2	43,2
Autres transports terrestres.....	- 8,2	- 16,4	- 0,5	0,78	0,58	0,53	25,0	12,7	17,6
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>6,1</b>	<b>0,9</b>	<b>5,1</b>	<b>1,80</b>	<b>1,52</b>	<b>1,47</b>	<b>51,1</b>	<b>42,1</b>	<b>40,1</b>
Autres services.....	6,1	0,9	5,1	1,80	1,52	1,47	51,1	42,1	40,1
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>7,1</b>	<b>9,4</b>	<b>7,1</b>	<b>1,19</b>	<b>1,21</b>	<b>1,17</b>	<b>49,3</b>	<b>48,3</b>	<b>46,7</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

- o La liquidité a aussi connu un repli, qui s'est cette fois concentré sur les branches maritimes. Malgré la hausse de la capacité de Belgian New Fruit Wharf à faire face à ses engagements financiers de court terme, la liquidité a diminué dans la manutention portuaire en raison d'une baisse chez Combined Terminal Operators. Un recul très important s'est produit chez Cobelfret Ferries (armateurs), rendant les hausses de Verheye Joël (construction et réparation navales), Depret (aménagements portuaires et dragage), Zeemansblik et European Fish Center (pêche) insuffisants pour renverser la tendance. Alors que la liquidité reculait chez Fluxys et Fluxys LNG (énergie), D.D. Trans et International Transport Gheeraert (transport routier), SNCB Holding (autres transports terrestres) et Philips Coordination Center (autres services), elle a progressé chez P. De Loof et Kolen Tomar (commerce), Philips Innovative Applications (équipements électroniques), Glaverbel

(construction), Pemco Brugge (chimie), Werkhuizen Lavy (métallurgie) et Hanson Aggregates Belgium (construction).

- La solvabilité a reculé dans les deux clusters. Du côté des progressions, on trouve Huktra, Zeebrugge Shipping and Bunkering Company et ECS European Containers (agents maritimes et expéditeurs), Wallenius Wilhemsen Logistics Zeebrugge (manutention), Verheye Joël (construction et réparation navales), Metalunion (commerce), Fluxys (énergie), Philips Innovative Applications (équipements électroniques), Werkhuizen Landuyt (métallurgie) et SNCB Holding (autres transports terrestres). Ont par contre vu leur solvabilité diminuer en 2005 Cobelfret Ferries (armateurs), Pemco Brugge (chimie), Glaverbel et Seapane (construction), Kathy Chocolaterie (alimentation), Walleyn Graphics (autres industries), Eurolines et D.D. Trans (transport routier), et I.V.B.O. (autres services).

## **2 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS**

### **2.1 PORT DE LIÈGE**

#### **2.1.1 Faits marquants en 2005<sup>54</sup>**

Après le record établi en 2004, un recul important du trafic fluvial était attendu en 2005 au complexe portuaire liégeois, à la suite de la fermeture, en avril de la même année, du haut-fourneau "HF6" de Cockerill-Sambre (Groupe Arcelor) à Seraing. Cette fermeture n'était que la première d'une restructuration annoncée dès 2003 et qui concerne également les sites d'Ougrée et de Chertal, la phase à chaud liégeoise étant en principe condamnée à l'horizon 2009. Ne tenant compte que des données relatives aux infrastructures publiques, le trafic est donc retombé à un niveau équivalent à celui des années 2002 et 2003. Or, si l'on y ajoute les chiffres des quais privés, parmi lesquels figurent justement ceux d'Arcelor, le bilan est encore plus net, le niveau atteint par ce total étant inférieur à celui de l'année 2001 (voir point 2.8). Ces pertes sont évidemment dues au recul considérable du transport de minerais et de charbon (- 24 p.c.), consécutif à la restructuration du sidérurgiste.

La légère reprise de 2006, stimulée par la croissance du trafic conteneurisé, laisse cependant penser que la reconversion du site est en marche. Celle-ci repose notamment sur la transition d'un port centré sur l'industrie lourde à une zone portuaire davantage orientée vers des activités industrielles plus légères et vers la logistique à haute valeur ajoutée, dont la manifestation la plus remarquable est le projet TriLogiPort, initiative encouragée par le plan de relance pour la Wallonie. D'une étendue de 100 hectares, cette zone, située à Hermalle-sous-Argenteau, est la propriété de la Région wallonne, gérée par le PAL depuis juin 2004. L'ensemble, qui réunira terminal à conteneurs, darse et quais, zones de dépôt, espace réservé aux entreprises à vocation fluvio-maritime et zone dévolue aux entreprises non directement liées à l'eau, est desservi par la route et le rail. Les travaux ont débuté en 2005. Le coût du projet est estimé à 30 millions d'euros dans sa première phase. Une extension de 180 hectares pourrait également être envisagée à l'occasion de la réhabilitation du site de Chertal (300 hectares), situé au sud de Hermalle-sous-Argenteau, à l'issue du démantèlement complet de la sidérurgie à chaud liégeoise.

Le port d'Anvers voit dans ce projet une solution au sérieux problème d'engorgement qui se fait jour sur ses terminaux à conteneurs, compte tenu de la croissance considérable de ces trafics (cf. supra), au point d'avoir conclu, en février 2006, un groupement d'intérêt économique avec le PAL et la Société d'investissement liégeoise SPI+, dont l'objectif est de promouvoir cette plate-forme, sorte de base arrière du port anversois. Mais il s'agit avant tout d'un projet vital pour l'avenir du port de Liège. La capacité de stockage de TriLogiPort sera de 4.000 TEU. Selon l'Office de Promotion des Voies navigables (OPVN, Région wallonne), l'activité de distribution - centres de distribution européens en tête - créée sur ces deux territoires devrait en outre permettre la création de plus de 2.000 emplois directs<sup>55</sup>, soit 1.790 ETP. Si l'on tient également compte de l'activité créée en amont, on peut s'attendre, emplois indirects inclus, à un total de plus de 4.220 ETP. Or, il ne s'agit là que de prévisions relatives aux centres de distribution, l'autre moitié de l'espace étant réservée aux activités industrielles et portuaires, qui généreront aussi de l'emploi. Ces prochaines extensions de la zone portuaire sont donc de nature à combler en partie les pertes d'effectifs engendrées par la fermeture des hauts-fourneaux, qui avaient été estimées à plus de 7.000 ETP<sup>56</sup>. Pour atteindre cet objectif, il convient plus que jamais d'orienter l'activité de manière à faire prévaloir la logique de création de valeur ajoutée et d'emploi sur celle des tonnes transbordées, même si le trafic fluvial reste un facteur de développement incontournable dans le bassin mosan.

<sup>54</sup> Sources: Port Autonome de Liège et "Annuaire du Port Autonome de Liège 2006", *Lloyd Special Report*.

<sup>55</sup> Il s'agit du nombre minimum d'emplois liés à l'implantation de centres de distribution européens sur les 145 hectares qui leur sont réservés à Hermalle-sous-Argenteau et Chertal. Source: Office de Promotion des Voies navigables - Région wallonne - (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*.

<sup>56</sup> Estimation théorique, emploi indirect inclus. Voir Lagneaux (2006) pour l'explication.

Les entreprises établies dans la zone portuaire semblent, pour l'instant, dans l'expectative, la VA n'ayant progressé que modérément en 2005, tandis que l'emploi a poursuivi sa baisse et que l'investissement s'est tassé. Le développement de l'activité est capital pour l'avenir du bassin liégeois et de la région. Et le temps presse. Le développement rapide de la navigation fluviale - cf. liaison Seine-Nord Europe - et de ses concurrents, comme le port de Paris, qui est devenu deuxième port intérieur d'Europe en 2005 et annonce l'extension du terminal de Gennevilliers pour 2010 (capacité portée à 400.000 TEU), incite plus que jamais les autorités compétentes à accélérer le redéploiement d'activités au port de Liège.

## 2.1.2 Valeur ajoutée

### 2.1.2.1 Principales évolutions en 2005

La VA directe a progressé de 1,1 p.c. à prix constants (+ 3,1 p.c. à prix courants, tableau 37). En y ajoutant la VA indirecte, le total a crû de 0,7 p.c. à prix constants. Ces évolutions correspondent en première approximation à celle du PIB de la Région wallonne. La part de la première dans ce PIB s'est en effet établie à 1,8 p.c., celle de la seconde à 3,5 p.c., des niveaux équivalents à ceux de l'année précédente. Quant au pourcentage dans le PIB du pays représenté par le complexe portuaire, il s'est établi à 0,4 p.c., s'agissant de la VA directe, et à 0,8 p.c., s'agissant de la VA totale.

- Cluster maritime:

La bonne santé du modeste cluster maritime liégeois tient essentiellement aux bonnes prestations de CTB Logistics - hausse de l'emploi -, Magasins Généraux Manutention - hausse des bénéfices - (manutention) et de la Somef (armateurs), dont le bénéfice d'exploitation a bien augmenté. Ces branches poursuivent ainsi leur expansion, dans la perspective d'une reprise de l'activité de manutention dans les années à venir.

- Cluster non maritime:

La croissance enregistrée par le commerce provient des bons résultats de Total Belgium - hausse des frais de personnel - et d'une hausse importante chez Eagle Energy - bénéfice en hausse - et Indumet, tandis que Terval et Belgomazout Liège perdaient du terrain.

La situation de l'industrie est plus contrastée, avec d'un côté les hausses de Cockerill Sambre (métallurgie), Prayon, Imerys (chimie), Constructions Electroniques + Télécommunications (CE+T) - progression importante du bénéfice d'exploitation -, SGL Carbon (équipements électroniques), Raffinerie Tirlémontoise (industrie de l'alimentation) - hausse du bénéfice d'exploitation -, et de l'autre les reculs d'Electrabel, SPE (énergie) - pertes - et des Cimenteries CBR (construction) - résultat en recul -.

Le recul relevé dans le transport routier est le fait des entreprises Cuypers Logistics et Simex principalement. Une hausse importante a par contre été notée chez Intradel (autres services).

**TABLEAU 37 VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>1.184,8</b>	<b>1.124,6</b>	<b>1.139,8</b>	<b>999,3</b>	<b>1.253,6</b>	<b>1.292,0</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 3,1</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>21,8</b>	<b>22,2</b>	<b>21,2</b>	<b>21,2</b>	<b>23,8</b>	<b>25,1</b>	<b>1,9</b>	<b>+ 5,2</b>	<b>+ 2,8</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	7,8	5,1	4,3	4,7	6,0	5,8	0,4	- 3,9	- 5,8
Manutention.....	10,9	10,4	10,5	11,4	11,9	12,4	1,0	+ 3,9	+ 2,5
Armateurs .....	0,3	3,9	3,1	2,3	3,1	4,2	0,3	+ 37,8	+ 73,4
Construction et réparation navales .....	0,6	0,6	0,9	1,0	1,1	0,9	0,1	- 14,5	+ 9,6
Aménagements portuaires et dragage .....	0,5	0,6	0,5	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Pêche .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire.....	1,7	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	0,1	+ 0,5	+ 0,3
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>1.163,0</b>	<b>1.102,4</b>	<b>1.118,6</b>	<b>978,1</b>	<b>1.229,7</b>	<b>1.266,9</b>	<b>98,1</b>	<b>+ 3,0</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>78,9</b>	<b>67,7</b>	<b>68,9</b>	<b>81,9</b>	<b>78,6</b>	<b>95,6</b>	<b>7,4</b>	<b>+ 21,7</b>	<b>+ 3,9</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>1.044,1</b>	<b>990,5</b>	<b>1.001,1</b>	<b>847,1</b>	<b>1.102,8</b>	<b>1.119,8</b>	<b>86,7</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>+ 1,4</b>
Industrie de l'énergie .....	186,7	244,8	205,0	120,2	284,1	264,0	20,4	- 7,1	+ 7,2
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	81,4	96,6	104,8	91,2	99,2	110,1	8,5	+ 11,0	+ 6,2
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	7,4	8,0	5,9	2,8	5,1	6,3	0,5	+ 22,9	- 3,2
Industrie de la métallurgie .....	544,7	435,0	454,0	426,2	526,1	555,6	43,0	+ 5,6	+ 0,4
Industrie de la construction .....	165,3	153,3	174,4	158,9	151,7	144,9	11,2	- 4,5	- 2,6
Industrie de l'alimentation.....	43,3	36,3	40,0	33,4	24,0	28,1	2,2	+ 17,1	- 8,3
Autres industries.....	15,3	16,6	16,9	14,5	12,5	10,8	0,8	- 13,7	- 6,8
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>4,9</b>	<b>4,6</b>	<b>7,9</b>	<b>7,9</b>	<b>8,2</b>	<b>7,6</b>	<b>0,6</b>	<b>- 7,5</b>	<b>+ 9,0</b>
Transport routier.....	2,5	2,2	5,5	5,4	5,9	5,3	0,4	- 10,9	+ 16,5
Autres transports terrestres.....	2,5	2,5	2,5	2,5	2,3	2,3	0,2	+ 1,4	- 1,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>35,0</b>	<b>39,6</b>	<b>40,7</b>	<b>41,2</b>	<b>40,2</b>	<b>43,9</b>	<b>3,4</b>	<b>+ 9,3</b>	<b>+ 4,7</b>
Autres services .....	35,0	39,6	40,7	41,2	40,2	43,9	3,4	+ 9,3	+ 4,7
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>1.046,3</b>	<b>1.089,9</b>	<b>1.089,5</b>	<b>1.005,0</b>	<b>1.126,2</b>	<b>1.151,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,2</b>	<b>+ 1,9</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>48,0</b>	<b>46,0</b>	<b>46,0</b>	<b>44,1</b>	<b>46,6</b>	<b>50,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>+ 1,0</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>998,3</b>	<b>1.044,0</b>	<b>1.043,5</b>	<b>960,9</b>	<b>1.079,6</b>	<b>1.101,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,0</b>	<b>+ 2,0</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE .....</b>	<b>2.231,1</b>	<b>2.214,5</b>	<b>2.229,3</b>	<b>2.004,3</b>	<b>2.379,7</b>	<b>2.443,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,7</b>	<b>+ 1,8</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

## 2.1.2.2 Top 10 de la VA dans le complexe portuaire liégeois en 2005

**TABLEAU 38**      **TOP 10 DE LA VA DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2005**  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Valeur ajoutée
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	448,7
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	210,6
3	PRAYON	Industrie de la chimie	64,4
4	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	58,0
5	TOTAL BELGIUM	Commerce	57,9
6	S.P.E.	Industrie de l'énergie	52,2
7	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie	47,1
8	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction	31,8
9	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Industrie de l'alimentation	27,1
10	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Industrie de la chimie	23,9
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>1.021,9</b>

Source: BNB.

## 2.1.3 Emploi

### 2.1.3.1 Principales évolutions en 2005

L'emploi s'est replié dans le complexe portuaire (tableau 39). Ces chiffres ont correspondu, pour l'emploi direct, à 1,2 p.c. de l'emploi de la Région wallonne, score identique à celui de 2004. Par contre, l'emploi total s'est établi à un niveau équivalant à 2,8 p.c. de l'emploi de la Région, en recul de 0,1 point par rapport à l'année précédente. En comparaison de l'emploi intérieur belge, l'emploi direct et l'emploi total liégeois ont représenté respectivement 0,3 et 0,7 p.c.

- Cluster maritime:

Les principales variations de l'emploi maritime se résument aux engagements chez CTB Logistics, à la Société Industrielle de Renory (manutention) et à la Somef (armateurs).

- Cluster non maritime:

Les progressions chez Liège Boissons et Terval (commerce) ont été insuffisantes pour contrebalancer le recul de l'emploi chez Dimma-Benelux.

L'évolution de l'emploi dans l'industrie est à la baisse, notamment chez Cockerill Sambre, Akers Belgium, Cockerill Mécanique Prestations (métallurgie), Electrabel (énergie), Prayon (chimie), Technique et Protection des Bois et Imprimerie Fortemps (autres industries). Seule l'industrie des équipements électroniques semble résister, grâce notamment à CE+T.

La baisse des effectifs dans les transports terrestres tient pour l'essentiel au recul chez Ets. Zeevaert André (transport routier), alors qu'Intradel (autres services) s'inscrivait nettement à la hausse, à la suite de la reprise du personnel des "recyparcs" dans le giron de l'Intercommunale.

**TABLEAU 39 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2000 À 2005**  
(ETP)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>13.649</b>	<b>13.920</b>	<b>13.713</b>	<b>12.223</b>	<b>12.094</b>	<b>11.799</b>	<b>100,0</b>	<b>- 2,4</b>	<b>- 2,9</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>329</b>	<b>354</b>	<b>349</b>	<b>328</b>	<b>341</b>	<b>381</b>	<b>3,2</b>	<b>+ 11,6</b>	<b>+ 3,0</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	107	69	61	64	79	79	0,7	+ 1,0	- 5,8
Manutention.....	151	162	158	160	144	157	1,3	+ 9,5	+ 0,9
Armateurs .....	4	55	52	42	52	72	0,6	+ 40,1	+ 79,7
Construction et réparation navales .....	12	12	24	26	31	35	0,3	+ 11,5	+ 22,8
Aménagements portuaires et dragage .....	18	19	17	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Pêche .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire.....	37	37	37	37	36	37	0,3	+ 2,8	+ 0,0
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>13.320</b>	<b>13.566</b>	<b>13.364</b>	<b>11.895</b>	<b>11.753</b>	<b>11.418</b>	<b>96,8</b>	<b>- 2,9</b>	<b>- 3,0</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>568</b>	<b>483</b>	<b>502</b>	<b>641</b>	<b>462</b>	<b>440</b>	<b>3,7</b>	<b>- 4,8</b>	<b>- 5,0</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>12.318</b>	<b>12.598</b>	<b>12.348</b>	<b>10.718</b>	<b>10.730</b>	<b>10.250</b>	<b>86,9</b>	<b>- 4,5</b>	<b>- 3,6</b>
Industrie de l'énergie .....	1.142	1.233	1.132	1.059	1.282	1.249	10,6	- 2,6	+ 1,8
Industrie du pétrole.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	1.041	1.078	1.083	1.040	1.021	1.016	8,6	- 0,5	- 0,5
Industrie de l'automobile .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	128	132	119	98	74	83	0,7	+ 12,4	- 8,4
Industrie de la métallurgie .....	8.011	8.020	7.885	6.618	6.634	6.225	52,8	- 6,2	- 4,9
Industrie de la construction .....	1.571	1.619	1.627	1.537	1.389	1.377	11,7	- 0,9	- 2,6
Industrie de l'alimentation.....	213	200	193	162	126	125	1,1	- 0,6	- 10,1
Autres industries.....	212	317	309	205	205	175	1,5	- 14,3	- 3,8
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>88</b>	<b>83</b>	<b>134</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>137</b>	<b>1,2</b>	<b>- 2,6</b>	<b>+ 9,2</b>
Transport routier.....	42	37	89	90	102	96	0,8	- 5,9	+ 17,7
Autres transports terrestres.....	46	46	45	45	39	41	0,4	+ 5,9	- 2,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>346</b>	<b>402</b>	<b>381</b>	<b>401</b>	<b>420</b>	<b>591</b>	<b>5,0</b>	<b>+ 40,6</b>	<b>+ 11,3</b>
Autres services.....	346	402	381	401	420	591	5,0	+ 40,6	+ 11,3
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>17.216</b>	<b>17.002</b>	<b>17.836</b>	<b>15.773</b>	<b>16.784</b>	<b>16.283</b>	<b>-</b>	<b>- 3,0</b>	<b>- 1,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>986</b>	<b>901</b>	<b>861</b>	<b>796</b>	<b>808</b>	<b>910</b>	<b>-</b>	<b>+ 12,7</b>	<b>- 1,6</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>16.230</b>	<b>16.102</b>	<b>16.975</b>	<b>14.977</b>	<b>15.976</b>	<b>15.373</b>	<b>-</b>	<b>- 3,8</b>	<b>- 1,1</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>30.865</b>	<b>30.922</b>	<b>31.549</b>	<b>27.996</b>	<b>28.878</b>	<b>28.082</b>	<b>-</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 1,9</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges).

### 2.1.3.2 Top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois en 2005

**TABLEAU 40**      **TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2005 (ETP)**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Emploi
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	4.751
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	1.018
3	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie	764
4	PRAYON	Industrie de la chimie	631
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	317
6	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction	257
7	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction	232
8	S.P.E.	Industrie de l'énergie	230
9	INTRADEL	Autres services	191
10	SEGAL	Industrie de la métallurgie	129
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>8.518</b>

Source: BNB.

### 2.1.4 Investissement

#### 2.1.4.1 Principales évolutions en 2005

À prix constants, le recul de l'investissement s'est établi à 2,2 p.c. (- 1,2 p.c. à prix courants, tableau 41). On investit deux fois moins dans le complexe portuaire liégeois qu'au début des années 2000. Mais cette tendance pourrait bien s'inverser à l'avenir avec la prochaine mise en service de TriLogiPort.

- o Cluster maritime:

L'investissement a fortement reculé dans les branches maritimes du bassin liégeois, notamment chez Magetra - reculs dans l'ensemble des immobilisations corporelles, après la progression de 2004 -, (agents maritimes et expéditeurs), CTB Logistics - après une forte hausse en 2004 - (manutention), malgré quelques hausses dans les mêmes secteurs, notamment chez Magasins Généraux Manutention et Petroleum Products Storage and Transports Company. L'entreprise portuaire a également davantage investi en immobilisations corporelles qu'en 2004.

- o Cluster non maritime:

L'important redressement enregistré dans le commerce provient des progressions chez Liège Boissons - terrains et constructions -, L'Universelle et Mategro.

Dans l'industrie, ce sont les baisses de Cockerill Sambre - après la hausse comptable de 2004 - et Cockerill Mécanique Prestations (métallurgie), Holcim (construction), Société Industrielle Liégeoise des Oxydes (chimie), Raffinerie Tirlemontoise (alimentation) qui ont le plus pesé sur la moyenne. Au même moment, des augmentations étaient cependant enregistrées chez Electrabel - unité au charbon convertie à la biomasse aux Awirs -, SPE (énergie), Prayon - location-financement et droits similaires -, Imerys Minéraux Belgique (chimie), SGL Carbon - Cristalux Belgium selon sa nouvelle appellation, hausse dans les terrains et constructions - (équipements électroniques), Carmeuse, Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier, Cimenteries CBR (construction) et George & Compagnie (autres industries).

L'investissement dans le transport terrestre s'est signalé par d'importantes baisses, notamment chez Cuypers Logistics, de même que Simex (transport routier), comme dans les chemins de fer. Le recul

dans les autres services provient notamment des sociétés Terminal Euro-Combi Est, Installation de Traitement et Recyclage et Valorisation Technique.

**TABLEAU 41 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2000 À 2005**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Importance relative en 2005 (en p.c.)	Variation de 2004 à 2005 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2000 à 2005 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>6,0</b>	<b>2,9</b>	<b>4,3</b>	<b>4,6</b>	<b>5,4</b>	<b>3,7</b>	<b>2,6</b>	<b>- 32,2</b>	<b>- 9,3</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	2,3	0,8	0,6	0,9	1,6	0,4	0,3	- 75,4	- 30,1
Manutention.....	3,2	1,6	3,2	3,1	3,4	2,7	1,9	- 20,5	- 3,3
Armateurs .....	0,2	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	- 62,6	- 11,5
Construction et réparation navales .....	0,0	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,0	- 58,4	+ 1,4
Aménagements portuaires et dragage .....	0,1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Pêche .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Entreprise portuaire.....	0,1	0,3	0,4	0,3	0,1	0,5	0,3	+ 539,2	+ 25,4
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>292,4</b>	<b>276,9</b>	<b>147,9</b>	<b>115,8</b>	<b>137,3</b>	<b>137,3</b>	<b>97,4</b>	<b>+ 0,0</b>	<b>- 14,0</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>7,8</b>	<b>5,2</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>2,7</b>	<b>9,7</b>	<b>6,9</b>	<b>+ 255,3</b>	<b>+ 4,4</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>243,6</b>	<b>253,7</b>	<b>119,8</b>	<b>96,2</b>	<b>124,3</b>	<b>120,5</b>	<b>85,5</b>	<b>- 3,1</b>	<b>- 13,1</b>
Industrie de l'énergie .....	9,5	24,4	5,9	7,7	11,2	19,9	14,1	+ 78,1	+ 15,9
Industrie du pétrole.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	14,3	19,8	21,2	24,0	14,1	29,4	20,9	+ 109,4	+ 15,4
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	0,4	0,6	0,1	0,1	0,2	0,6	0,4	+ 280,3	+ 6,7
Industrie de la métallurgie .....	122,9	62,8	52,6	37,2	75,8	40,8	28,9	- 46,2	- 19,8
Industrie de la construction .....	90,3	139,0	31,3	21,4	18,0	24,4	17,3	+ 35,5	- 23,0
Industrie de l'alimentation.....	4,5	4,5	5,5	4,1	2,8	2,5	1,7	- 11,4	- 11,4
Autres industries.....	1,6	2,6	3,1	1,7	2,4	3,0	2,1	+ 23,9	+ 12,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>5,5</b>	<b>4,7</b>	<b>5,4</b>	<b>5,2</b>	<b>2,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>- 77,0</b>	<b>- 36,5</b>
Transport routier.....	3,8	3,4	3,5	3,6	0,9	0,4	0,3	- 56,0	- 35,8
Autres transports terrestres....	1,7	1,3	1,9	1,6	1,5	0,2	0,1	- 89,9	- 38,2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>35,6</b>	<b>13,3</b>	<b>17,0</b>	<b>8,8</b>	<b>7,8</b>	<b>6,6</b>	<b>4,7</b>	<b>- 15,6</b>	<b>- 28,7</b>
Autres services.....	35,6	13,3	17,0	8,8	7,8	6,6	4,7	- 15,6	- 28,7
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>298,4</b>	<b>279,9</b>	<b>152,2</b>	<b>120,4</b>	<b>142,7</b>	<b>141,0</b>	<b>100,0</b>	<b>- 1,2</b>	<b>- 13,9</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

## 2.1.4.2 Top 10 de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois en 2005

**TABLEAU 42 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2005**  
(millions d'euros)

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur	Investissements
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie	33,7
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie	18,2
3	PRAYON	Industrie de la chimie	16,3
4	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Industrie de la chimie	10,6
5	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction	10,2
6	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction	5,3
7	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie	3,8
8	RAFFINERIE TIRLEMONTISEJ	Industrie de l'alimentation	2,3
9	CARMEUSE	Industrie de la construction	2,3
10	INTRADEL	Autres services	2,2
<b>TOTAL du top 10</b>			<b>104,8</b>

Source: BNB.

## 2.1.5 Ventilation des résultats d'après la taille<sup>57</sup> des entreprises

**TABLEAU 43 RÉSULTATS VENTILÉS AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2005**

Nombre d'entreprises <sup>58</sup>		VA directe (en millions d'euros)		Emploi direct (en ETP)		Investissement direct (en millions d'euros)	
Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
73	118	1.253,0	39,0	11.217	582	131,9	9,0

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

En 2005, les PME ont représenté 61,8 p.c. du nombre d'entreprises implantées dans le complexe portuaire liégeois, mais seulement 3 p.c. de leur VA, 4,9 p.c. de leur emploi et 6,4 p.c. de leur investissement directs (tableau 43).

<sup>57</sup> Sont considérées comme grandes les entreprises dont la moyenne annuelle du nombre de travailleurs excède 100 personnes et les entreprises qui dépassent plus d'une des trois limites suivantes: moyenne annuelle du nombre de travailleurs de 50 unités; chiffre d'affaires annuel (hors TVA) de 7,3 millions d'euros; total du bilan de 3,65 millions d'euros. Il s'agit des critères en vigueur à partir de l'exercice comptable 2005. Article 15 du Code des sociétés (loi du 7 mai 1999)

<sup>58</sup> Il s'agit du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une de ces entreprises soit également répertoriée dans un autre port. C'est pourquoi le nombre total d'entreprises mentionné aux tableaux 5 et 43 dépasse 3.622, soit le nombre total d'entreprises (ou de numéros de TVA) effectivement considérées dans l'étude des cinq ports en 2005. Au cours de cette année, soixante-neuf entreprises étaient présentes dans minimum deux ports.

### 2.1.6 Bilan social au complexe portuaire liégeois<sup>59</sup>

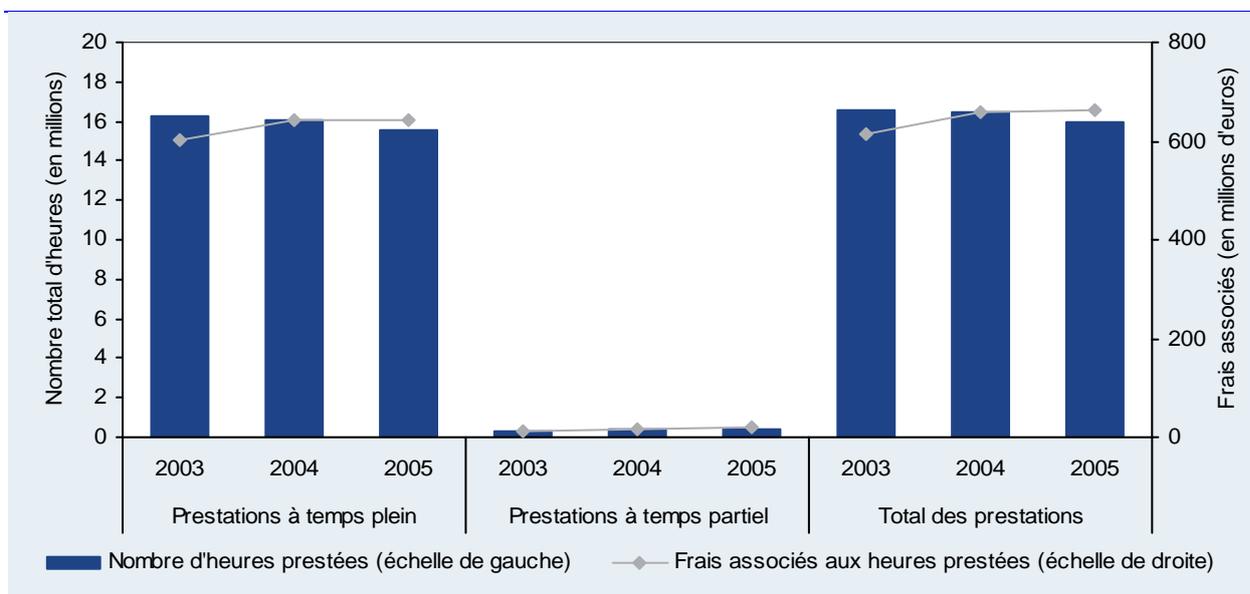
Le bilan social couvre différents aspects de l'emploi dans l'entreprise: engagement et composition du personnel, statut contractuel et niveau d'études des salariés, frais de personnel, politique de formation et motifs de fin de contrat. Les résultats présentés ci-dessous, relatifs à l'emploi direct dans le complexe portuaire liégeois, ne sont pas exhaustifs. Ils portent sur un échantillon constant<sup>60</sup> qui a été défini pour l'ensemble des cinq ports sous revue et couvrant la période 2003 - 2005.

Le commentaire se concentre sur les variations observables durant les trois dernières années sous revue. Le détail des chiffres est présenté pour l'année 2005 à l'annexe 1.

#### 2.1.6.1 Type de contrat et ressources humaines

À la clôture de l'exercice comptable 2005, le rapport du nombre d'employés sur le nombre d'ouvriers s'est établi à 68 p.c., un pourcentage identique à celui observé en 2003, bien que 0,4 p.c. supérieur à celui atteint en 2004.

#### GRAPHIQUE 9 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES<sup>61</sup>



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre d'heures prestées a diminué au total de 3,2 p.c., cette décreue provenant des prestations à temps plein, en recul de 3,5 p.c., tandis que les temps partiels poursuivaient leur progression (+ 10,6 p.c., graphique 9). Les prestations à temps plein se sont ainsi établies à 97,2 p.c. du total en 2005, contre 97,6 p.c. un an plus tôt. Ce recul est le fait de l'ensemble des industries, hormis les équipements électroniques, ainsi que des transports terrestres. Les frais de personnel n'ont par contre pas connu de variation significative: + 0,7 p.c. au total, dont + 0,2 p.c. pour les temps pleins, mais

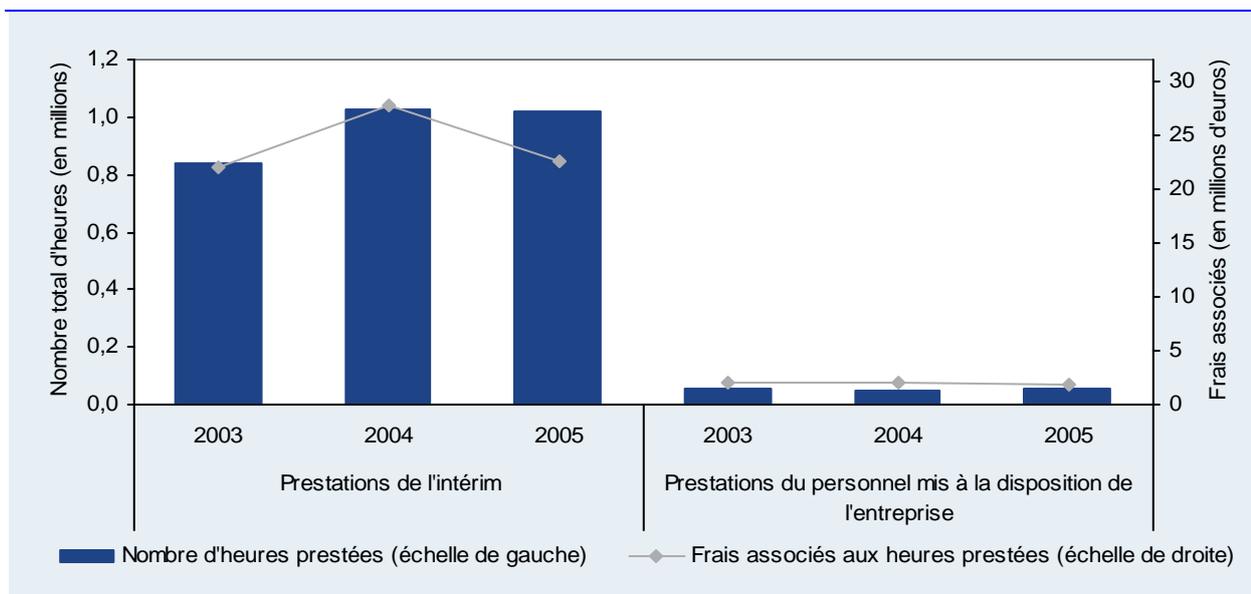
<sup>59</sup> Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Heuse P. et Ph. Delhez (2006). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé leur bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans le Bilan social 2004. Il s'agit d'une population réduite.

<sup>60</sup> L'échantillon constant a été défini pour l'ensemble des ports étudiés, ports flamands et liégeois, à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2003 - 2005, déposé leurs comptes selon le schéma complet et complété toutes les rubriques de l'annexe "bilan social" des comptes annuels nécessaires pour cette étude. L'échantillon constant concerne 828 entreprises et 98.622 ETP, soit 22,9 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 83,2 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

<sup>61</sup> Employés figurant au registre du personnel des entreprises sous revue.

+ 23,7 p.c. pour les temps partiels, hausse qui contraste avec celle, plus modérée, des prestations correspondantes. Des hausses significatives ont été relevées dans toutes les branches établies au complexe portuaire, à l'exception de la manutention portuaire et de la construction navale. Toutes catégories confondues, le coût salarial horaire s'est établi à 41,5 euros, contre 39,9 euros en 2004. Quant au coût annuel moyen par ETP, il s'est élevé à 60.232 euros, soit 3,2 p.c. de plus qu'en 2004 et nettement au-dessus du niveau atteint au plan national (48.764 euros en 2005<sup>62</sup>).

## GRAPHIQUE 10 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES EXTERNES<sup>63</sup>



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les prestations du personnel externe ont évolué de façon contrastée en 2005, celles de l'intérim se repliant de 1 p.c. par rapport à l'année précédente, et celles du personnel mis à la disposition des entreprises, certes minoritaire dans le bassin liégeois, progressant de 11,6 p.c. sur la même période (graphique 10). Quant aux frais associés aux deux catégories précitées, ils ont, pour la première, reculé de 18,4 p.c. et, pour la seconde, de 6,7 p.c. Ces évolutions assez prononcées et contre-intuitives des frais du personnel externe ont respectivement pour origine, d'une part, l'industrie de l'énergie et, d'autre part, la métallurgie et les autres industries.

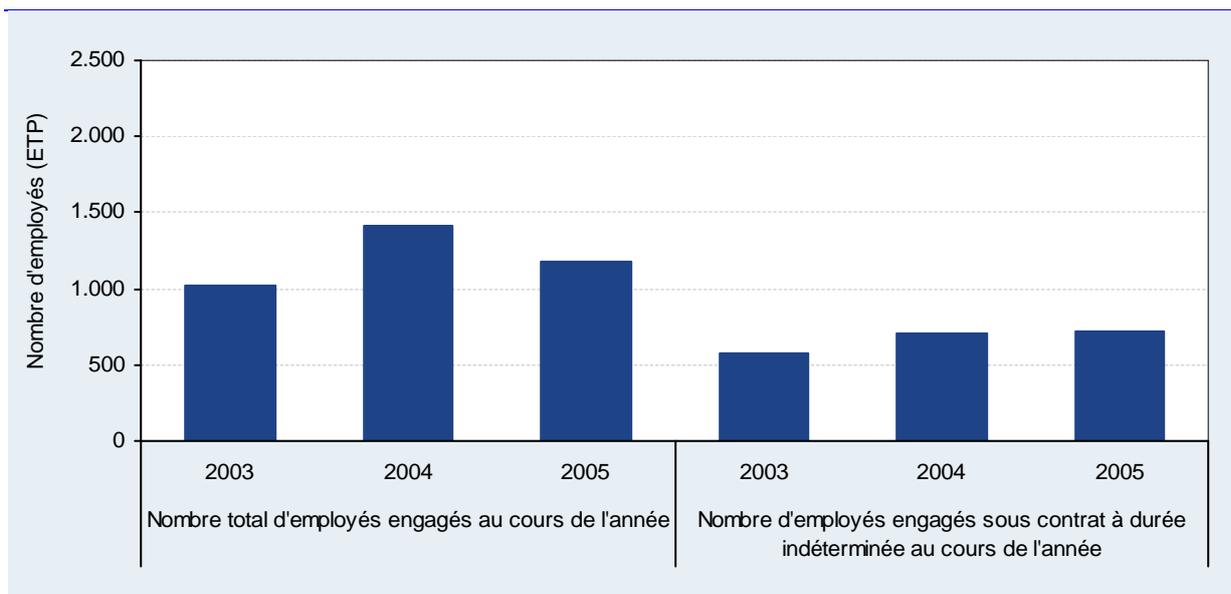
<sup>62</sup> Donnée moyenne annuelle calculée pour une population réduite. Source: Heuse P. et Ph. Delhez (2006).

<sup>63</sup> Personnel intérimaire et personnel mis à la disposition des entreprises. Par mise de travailleurs à la disposition d'utilisateurs, il faut entendre le fait pour un employeur de mettre certains de ses travailleurs, avec lesquels il reste lié par un contrat de travail, à la disposition d'utilisateurs qui exercent sur ces travailleurs une part de l'autorité qui appartient normalement à l'employeur. Définition inscrite dans la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise des travailleurs à la disposition d'utilisateurs.

## 2.1.6.2 Entrées et sorties de personnel

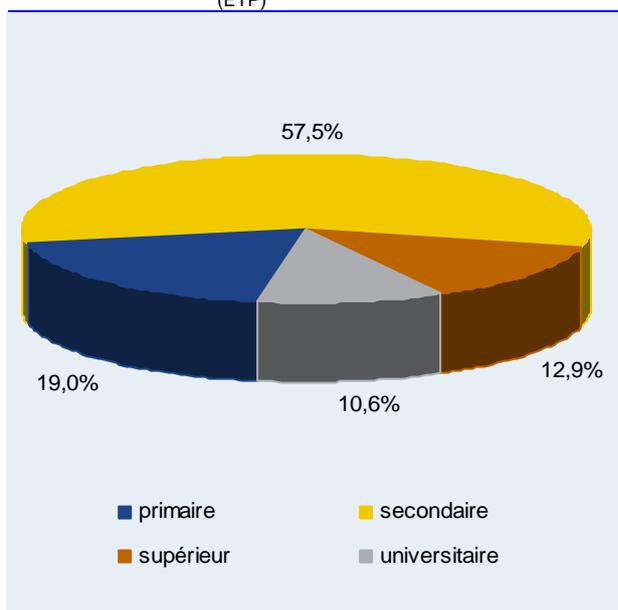
Les évolutions présentées au graphique 11 sont à analyser en parallèle avec celles mises en évidence au graphique 14. Le nombre total d'employés engagés au cours de l'année a chuté de 17,2 p.c. par rapport à 2004. Ce recul semble être le résultat de la baisse des engagements à durée déterminée, étant donné que le nombre d'employés engagés à durée indéterminée a, lui, progressé de 2,5 p.c. Les secteurs où la baisse des engagements est due en priorité à celle des contrats à durée déterminée sont les industries de la métallurgie et de l'alimentation.

**GRAPHIQUE 11 TOTAL DES ENGAGEMENTS DE PERSONNEL DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS (ETP)**



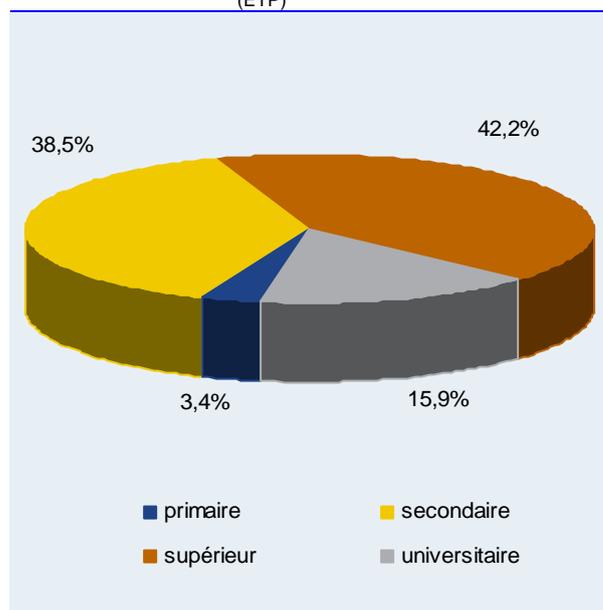
Source: BNB (uniquement schéma complet).

**GRAPHIQUE 12 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL MASCULIN ENGAGÉ EN 2005 (ETP)**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

**GRAPHIQUE 13 NIVEAU D'ÉTUDES DU PERSONNEL FÉMININ ENGAGÉ EN 2005 (ETP)**



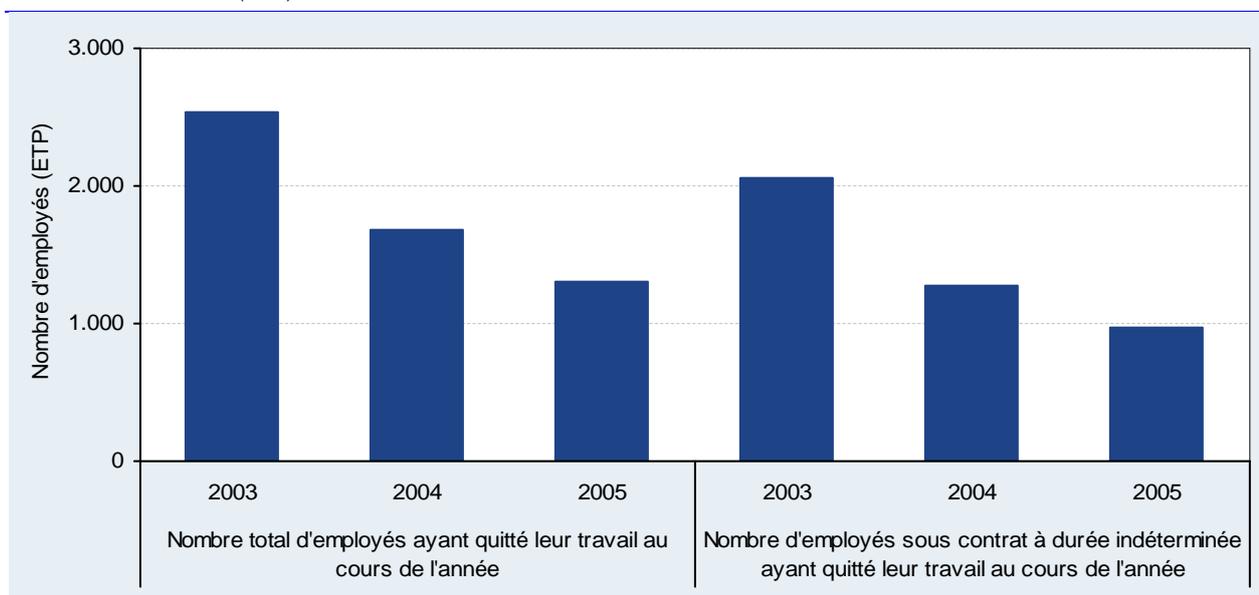
Source: BNB (uniquement schéma complet).

La proportion de femmes, toujours assez faible dans le bassin liégeois, a très légèrement progressé dans les entreprises du complexe portuaire, puisqu'elle a atteint 9,8 p.c., soit 0,1 point de plus qu'en 2004. Celle des hommes s'est donc établie à 90,2 p.c.

La proportion d'hommes engagés a fortement reculé en 2005 du côté des détenteurs du certificat d'enseignement secondaire, passant de 74,1 à 57,5 p.c., ce qui a permis aux autres catégories de gagner du terrain (graphique 12). Les proportions attribuées aux détenteurs du certificat d'enseignement primaire, d'un diplôme du supérieur et aux universitaires sont ainsi passées respectivement de 8,1 à 19 p.c., de 11,2 à 12,9 p.c. et de 6,6 à 10,6 p.c.

La situation est plus tranchée du côté de leurs collègues féminines: la proportion des moins qualifiées (enseignements primaire et secondaire) dans l'ensemble des engagements a significativement baissé, alors qu'un nombre proportionnellement supérieur de collaboratrices qualifiées était recruté (graphique 13). C'est ainsi que les proportions de détentrices d'un certificat d'enseignement primaire et d'enseignement secondaire dans ce total reculaient respectivement de 6,1 à 3,4 p.c. et de 45,3 à 38,5 p.c. À l'inverse, les parts attribuées aux diplômées de l'enseignement supérieur et de l'université grimpaient de 35,1 à 42,2 p.c. et de 13,5 à 15,9 p.c. respectivement.

**GRAPHIQUE 14 TOTAL DES FINS DE CONTRAT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS (ETP)**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre total d'employés ayant quitté leur poste a diminué de 22,3 p.c. entre 2004 et 2005 (graphique 14). Ici, ce sont les fins de contrats à durée indéterminée qui semblent orienter cette évolution, étant donné que leur nombre s'est, durant la même période, replié de 23,4 p.c. On pointera, à cet égard, le cluster maritime, à l'exception des agents maritimes et expéditeurs, les industries de l'énergie, de la métallurgie et les autres industries. Ces données sont à mettre en vis-à-vis de celles qui ressortent du graphique 11.

**TABLEAU 44 MOTIFS INVOQUÉS POUR LES FINS DE CONTRAT (pourcentages)**

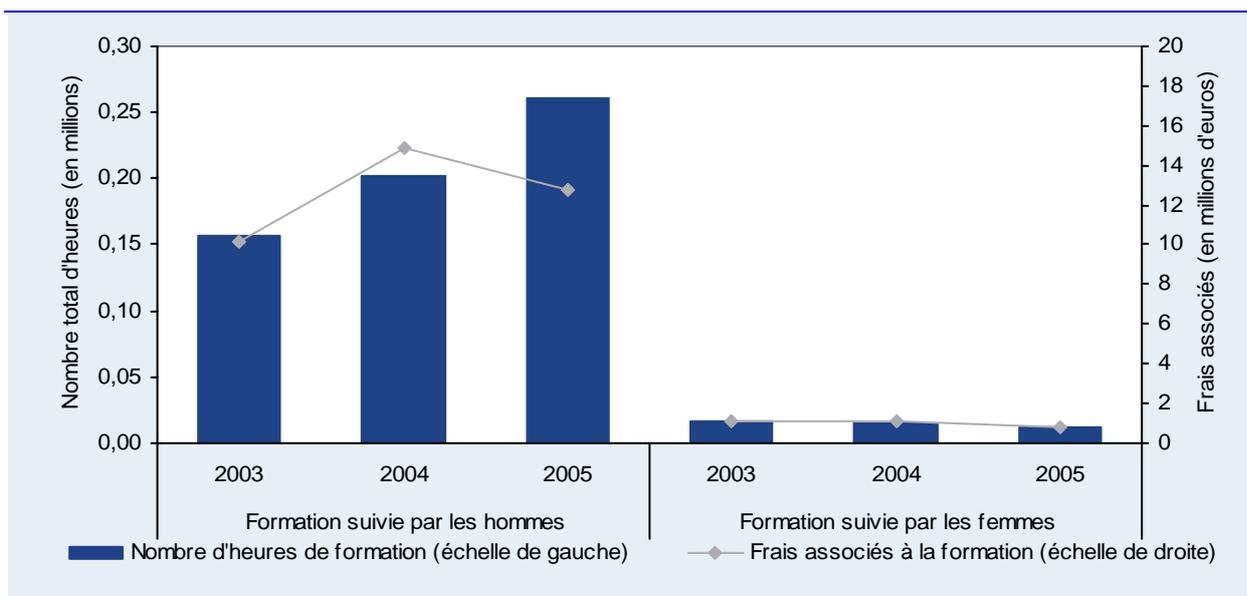
	2003	2004	2005
Pension .....	2,1	3,3	3,2
Prépension.....	41,8	19,2	16,3
Licenciement.....	6,9	11,5	14,6
Autre motif.....	49,3	66,1	65,9

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Parmi les contrats auxquels il est mis fin, la proportion des licenciements semble, comme dans les ports flamands, avoir repris de l'ampleur en 2005 (tableau 44). La part que représentent les départs à la retraite anticipée a poursuivi à la baisse, comme dans l'ensemble de l'économie. La part attribuée aux retraites est restée stable alors que celle des autres motifs - fins des contrats temporaires et départs spontanés - ne cédait que 0,2 point.

### 2.1.6.3 Formation<sup>64</sup>

**GRAPHIQUE 15 HEURES DE FORMATION ET FRAIS ASSOCIÉS**



Source: BNB (uniquement schéma complet).

Alors que la proportion d'hommes ayant suivi une formation n'a que très faiblement progressé par rapport à 2004 (57,9 p.c. au lieu de 57,7 p.c.), le nombre d'heures qu'ils ont consacrées à se former a fortement progressé, de 29,3 p.c. (graphique 15), comme dans les industries de la chimie, des équipements électroniques, de la métallurgie et de la construction. Les femmes ont, pour leur part, été proportionnellement moins nombreuses à se former en 2005, soit seulement 38,1 p.c., contre 44,9 p.c. un an plus tôt, ce qui s'est traduit dans l'évolution du nombre d'heures: - 23,7 p.c., baisse observée dans le cluster maritime, hors manutention, de même que la plupart des branches non maritimes. Quant aux frais associés à ces formations, ils se sont repliés dans les deux cas, de 14,2 p.c. pour eux et de 27 p.c. pour elles. Le recul des frais de formation des hommes est assez inattendu. Il provient essentiellement de la métallurgie, où les formations furent plus nombreuses mais moins onéreuses. La part des frais liés aux formations dans le total des frais de personnel est passée, entre 2004 et 2005, de 2,4 à 2 p.c., un niveau qui demeure supérieur à l'objectif de 1,9 p.c. fixé par le pacte de solidarité entre les générations. Ce ratio s'est replié chez les armateurs, dans le commerce, la plupart des industries, les autres transports terrestres et les autres services.

<sup>64</sup> La formation s'entend ici au sens formel du terme, c'est-à-dire celle réalisée dans des locaux réservés à cet usage, dans l'entreprise ou au dehors. En sont donc exclues, par exemple, les formations en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation.

## 2.1.7 Situation financière

### 2.1.7.1 Ratios financiers

L'étude des ratios de la rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de la liquidité au sens large et de la solvabilité concerne un échantillon constant<sup>65</sup> défini pour les années 2003 à 2005 et commun aux cinq ports sous revue. Par conséquent, les entreprises étudiées dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport, ce qui peut expliquer certaines différences dans les chiffres entre les deux publications. S'agissant de la comparaison avec les données nationales, c'est-à-dire l'ensemble des sociétés non financières belges, la même méthode de calcul, à savoir la globalisation<sup>66</sup>, est appliquée dans les deux cas.

- La rentabilité nette des capitaux propres après impôts a été marquée par un léger tassement en 2005, pour se positionner nettement en dessous du score atteint la même année par l'ensemble des sociétés non financières belges (tableau 45). Les plus importantes baisses se sont produites chez Panalpina World Transport (agents maritimes et expéditeurs), Magemon, Société Industrielle de Renory et Shurgard Self Storage (manutention), Meuse et Sambre (construction et réparation navales), Imerys Minéraux Belgique, Prayon, Société Industrielle Liégeoise des Oxydes et Zeoline (chimie), Cockerill Sambre et Société Belge d'Oxycoupage (métallurgie) et Simex (transport routier). Les progressions les plus significatives, quoique insuffisantes, ont été notées à la Somef (armateurs), chez Total Belgium (commerce), Electrabel (énergie), CE+T (équipements électroniques), Cimenteries CBR (construction), SNCB Holding (autres transports terrestres) et Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (autres services).
- La liquidité est restée, au terme d'une croissance qui ne s'est pas démentie en 2005, nettement au-dessus de la moyenne nationale. La capacité à honorer ses engagements financiers de court terme a progressé chez Magemar (agents maritimes et expéditeurs), à la Somef (armateurs), chez Meuse et Sambre (construction et réparation navales), Electrabel (énergie), CE+T (équipements électroniques), Cockerill Sambre et Segal (métallurgie), Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier et Gravibeton (construction), Sametal (autres industries), Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise et Prayon Services et Finance (autres services). Elle a par contre régressé chez Magasins Généraux Manutention et Shurgard Self Storage (manutention), Maison Detilleux Electricité et Mécanique et Belgomazout Liège (commerce), Prayon et Imerys Minéraux Belgique (chimie), Simex (transport routier) et SNCB Holding (autres transports terrestres).
- La solvabilité a progressé dans les deux clusters, tout en demeurant à un niveau nettement supérieur à la moyenne nationale. Elle a gagné des points chez Magemar, Gerlach et Compagnie, et Magetra (agents maritimes et expéditeurs), Magemon, CTB Logistics et Société Industrielle de Renory (manutention), Somef (armateurs), Meuse et Sambre (construction et réparation navales), Intramet Metal Center et Terval (commerce), CE+T (équipements électroniques), Segal et Cockerill Sambre (métallurgie), Moulins de Statte (alimentation), SNCB Holding (autres transports terrestres) et TPF Utilities (autres services), pendant qu'elle reculait chez Imerys Minéraux Belgique et Prayon (chimie), Cimenteries CBR et Carrières et Fours à Chaux Dumont Wautier (construction).

---

<sup>65</sup> L'échantillon constant mis au point pour l'étude des ratios est commun aux cinq ports sous revue. Il réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2003, 2004 et 2005, et qui remplissent certaines conditions nécessaires à la prise en compte des rubriques intervenant dans le calcul de ces ratios. Par exemple, pour le calcul de la rentabilité, l'ensemble des données doit correspondre à 12 mois d'exercice et le dénominateur, soit les capitaux propres, être strictement positif. Cet échantillon constant concerne 2.268 entreprises et 96.311 ETP, soit 62,6 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 81,3 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

<sup>66</sup> Dans Lagneau F. et D. Vivet (2006), les deux méthodes du ratio médian et de la globalisation ont été utilisées.

**TABLEAU 45 RATIOS FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2003 À 2005**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>3,4</b>	<b>12,0</b>	<b>8,0</b>	<b>0,84</b>	<b>1,10</b>	<b>1,10</b>	<b>29,4</b>	<b>28,0</b>	<b>31,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	9,5	19,0	13,2	1,15	1,08	1,10	18,6	14,7	16,0
Manutention.....	1,0	9,1	3,8	0,42	0,89	0,87	36,1	34,7	36,3
Armateurs.....	12,0	18,8	32,1	1,55	1,61	1,73	20,2	20,4	31,1
Construction et réparation navales .....	- 0,7	34,2	15,5	1,40	1,31	1,69	30,1	35,9	43,9
Aménagements portuaires et dragage.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>6,7</b>	<b>8,6</b>	<b>8,3</b>	<b>1,30</b>	<b>1,38</b>	<b>1,57</b>	<b>47,1</b>	<b>48,6</b>	<b>49,1</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>4,5</b>	<b>17,0</b>	<b>17,8</b>	<b>0,98</b>	<b>1,11</b>	<b>1,10</b>	<b>36,6</b>	<b>36,5</b>	<b>39,2</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>6,8</b>	<b>8,7</b>	<b>8,2</b>	<b>1,27</b>	<b>1,36</b>	<b>1,56</b>	<b>47,1</b>	<b>48,7</b>	<b>49,0</b>
Industrie de l'énergie .....	24,0	11,3	13,8	1,38	1,49	1,68	44,0	41,4	41,7
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie .....	- 3,4	0,3	- 4,3	0,83	0,79	0,76	34,9	33,1	29,9
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	- 54,7	13,4	26,0	1,08	1,22	1,42	14,0	15,9	19,4
Industrie de la métallurgie .....	- 6,8	14,5	8,1	1,60	1,94	2,18	48,3	54,8	57,7
Industrie de la construction .....	4,9	- 0,9	2,8	0,85	0,52	0,60	53,1	56,1	54,2
Industrie de l'alimentation.....	1,6	- 0,1	1,2	2,00	2,90	4,01	60,7	74,5	79,0
Autres industries.....	11,5	21,4	7,5	1,11	1,03	1,08	23,4	23,1	23,9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .</b>	<b>- 8,7</b>	<b>- 11,7</b>	<b>- 6,2</b>	<b>0,79</b>	<b>0,71</b>	<b>0,67</b>	<b>24,9</b>	<b>14,5</b>	<b>18,7</b>
Transport routier.....	- 12,0	5,0	- 22,3	1,23	1,33	1,20	26,2	29,5	25,6
Autres transports terrestres.....	- 8,6	- 17,6	- 0,7	0,76	0,56	0,51	24,8	12,3	17,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>6,3</b>	<b>4,9</b>	<b>7,3</b>	<b>1,93</b>	<b>1,95</b>	<b>2,23</b>	<b>51,7</b>	<b>53,1</b>	<b>56,1</b>
Autres services .....	6,3	4,9	7,3	1,93	1,95	2,23	51,7	53,1	56,1
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>6,7</b>	<b>8,6</b>	<b>8,3</b>	<b>1,29</b>	<b>1,38</b>	<b>1,56</b>	<b>47,0</b>	<b>48,5</b>	<b>48,9</b>
<b>Sociétés non financières<sup>67</sup></b>	<b>7,6</b>	<b>6,8</b>	<b>10,1</b>	<b>1,22</b>	<b>1,24</b>	<b>1,29</b>	<b>40,6</b>	<b>41,6</b>	<b>43,4</b>

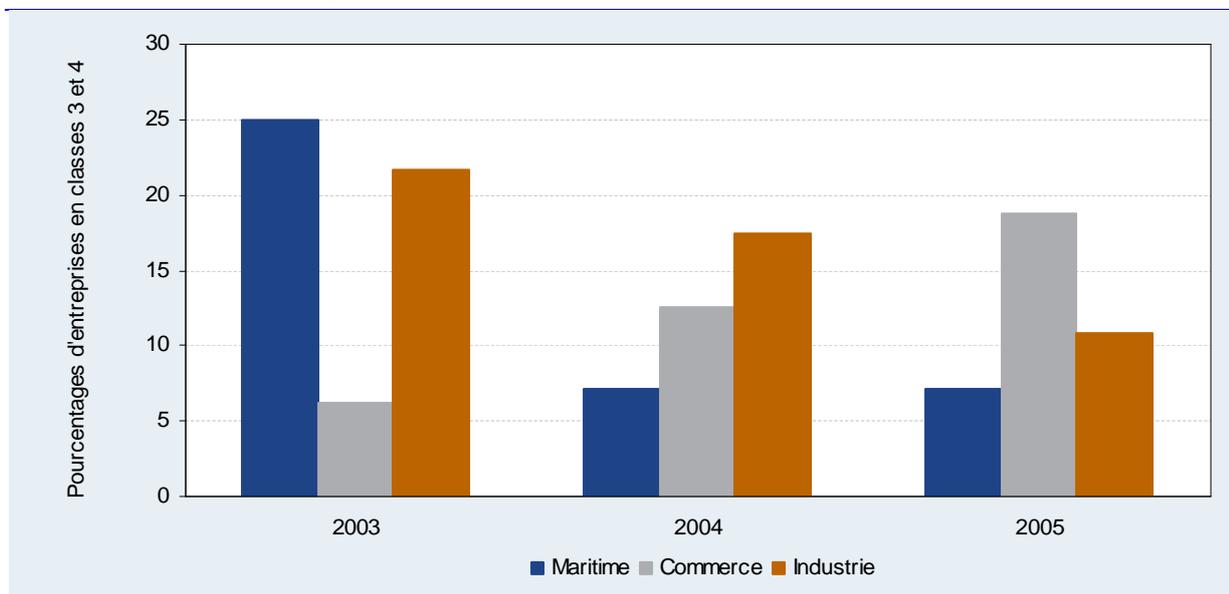
Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

<sup>67</sup> Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges. Ils ont été recalculés début 2007 selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2004. Voir aussi Lagneaux F. et D. Vivet (2006).

## 2.1.7.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle de prévision de défaillance utilisé ici s'applique aux entreprises de l'échantillon constant employant plus de cinq travailleurs<sup>68</sup>.

**GRAPHIQUE 16 RISQUES FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2003 À 2005<sup>69</sup>**  
(pourcentages)



Source: BNB.

Le pourcentage d'entreprises connaissant des difficultés financières, c'est-à-dire celles qui appartiennent aux classes de risque 3 et 4, a reculé entre 2004 et 2005, passant de 12,5 à 11,4 p.c. Ce sont les grandes entreprises qui ont été à l'origine de ce recul, leur pourcentage passant de 10 à 6,7, tandis que les PME voyaient le leur augmenter de 17,9 à 21,4 p.c. Cette évolution contraste avec la situation des sociétés non financières belges qui, malgré qu'elles aient également affiché une meilleure santé financière en 2005, le doivent surtout aux PME, le taux d'entreprises en proie à des difficultés restant stable du côté des grandes entreprises.

Le graphique 16 représente les pourcentages d'entreprises qui, dans chaque segment d'activités du complexe portuaire liégeois, ont connu une situation financière moins favorable que la moyenne (classes 3 et 4). Il s'avère que les entreprises commerciales ont été proportionnellement plus nombreuses dans cette situation en 2005 qu'elles ne le furent en 2004. La santé financière des industries s'est par contre quelque peu améliorée dans ce laps de temps et celle des branches maritimes est demeurée stable. Ce sont, en particulier, les industries de la métallurgie et de la construction qui ont vu leur situation financière s'améliorer le plus nettement. Quant aux entreprises commerciales, leur niveau de risques est en constante augmentation.

Il apparaît, au terme de cette analyse, que la proportion d'entreprises des industries de la métallurgie et de la construction en proie à des difficultés financières est inférieure dans le complexe portuaire liégeois au score atteint dans le reste du pays. Le constat est inverse en ce qui concerne le commerce. L'analyse des pourcentages d'emplois concernés confirme ce constat.

<sup>68</sup> Cet échantillon constant comporte 1.071 entreprises et 97.875 ETP, soit 29,6 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2005 et 82,6 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude. Il permet d'effectuer des comparaisons d'une année à l'autre, mais peut également influencer de manière positive le résultat de cette analyse.

<sup>69</sup> Dans le complexe portuaire liégeois, le nombre d'entreprises de l'échantillon constant attribuées aux transports terrestres et aux autres services logistiques est très réduit. Ceci explique pourquoi aucun résultat significatif n'a pu être dégagé pour ces derniers dans le cadre de l'étude des risques financiers, et que le graphique 16 se limite au cluster maritime, au commerce et à l'industrie.

## 2.1.8 Évolution du trafic de marchandises au PAL<sup>70</sup>

**TABLEAU 46** PORT AUTONOME DE LIÈGE  
(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	2001	2002	2003	2004	2005	Part relative en 2005 (en p.c.)
Ports publics .....	13.476	14.418	14.170	15.190	14.229	69,5
<i>Différence en p.c. par rapport à l'année précédente .....</i>	+ 2,6	+ 7,0	- 1,7	+ 7,2	- 6,3	
Ports privés .....	7.204	6.455	6.695	6.944	6.231	30,5
<b>Total .....</b>	<b>20.680</b>	<b>20.873</b>	<b>20.866</b>	<b>22.134</b>	<b>20.461</b>	<b>100,0</b>

Source: Port Autonome de Liège.

Le tableau 46 présente l'évolution du trafic fluvial de marchandises enregistré dans les ports publics et privés du bassin liégeois. En 2005, consécutivement au recul important qu'ont connu les importations de minerais et de produits métalliques, le complexe portuaire a enregistré une baisse sensible de ses trafics, lesquels sont retombés à un niveau comparable à ceux notés au début de la décennie. La somme des tonnages enregistrés dans les infrastructures publiques et privées du bassin liégeois ne s'élevait plus qu'à environ 20,5 millions de tonnes en 2005, le plaçant juste derrière Paris. Ce dernier port fut promu, la même année, deuxième port intérieur d'Europe, derrière Duisbourg, qui reste de loin à la tête du classement européen. Si l'on considère cette fois les seuls tonnages enregistrés dans les infrastructures publiques mais sur l'ensemble des modes - fluvial, routier et ferroviaire -, le score correspond à celui de 2003.

Le développement de la conteneurisation, notamment sur les plates-formes trimodales que compte déjà le PAL, à savoir Renory et Monsin, conjugué à une progression dans le transport des matériaux de construction, a en effet permis de limiter les pertes. À plus long terme, et loin du déclin dans lequel semblent s'être pour l'instant inscrits les trafics, les perspectives s'annoncent très favorables, à en croire les estimations de l'OPVN. Avec le doublement du flux de conteneurs auquel s'attend le port d'Anvers d'ici 2010 - 2015, ce trafic atteindra 13 millions de TEU par an, dont 9,5 millions auront comme provenance ou destination l'intérieur du continent européen. De ce volume, 5 et 1 millions de TEU pourraient encore être absorbés respectivement par la route et le rail, alors que 3,5 millions de TEU devraient être pris en charge par la voie d'eau. Atteindre un tel volume correspond, pour ce mode, à une augmentation de 250 p.c. par rapport au trafic actuel. C'est considérable mais réaliste, compte tenu des marges dont bénéficie toujours ce mode et des aménagements prévus dans les prochaines années. D'après l'OPVN, sur ce supplément de trafic, 1,2 million de TEU pourraient transiter par les terminaux wallons, dont le plus important, TriLogiPort, devrait pouvoir en accueillir 175.000 par an, sans compter les 105.000 TEU que pourrait recevoir la zone de Chertal. La plus importante plate-forme trimodale liégeoise existante, à savoir Renory, les suit de près, avec ses 100.000 TEU annuels<sup>71</sup>. Ensemble, ils constitueront plus que jamais les principales zones de manutention trimodales pour conteneurs en Wallonie. Compte tenu de la hausse persistante de ces trafics et du développement de réseaux comme la liaison Seine-Nord Europe, la Wallonie a tout intérêt à se doter, notamment sur le bassin Sambre et Meuse, d'autres plates-formes et de la logistique de pointe capables de répondre à ces nouveaux besoins.

<sup>70</sup> Sources: Port Autonome de Liège et "Annuaire du Port Autonome de Liège 2006", *Lloyd Special Report*.

<sup>71</sup> Source: Office de Promotion des Voies navigables - Région wallonne (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*.



### 3 SYNTHÈSE

L'année 2005 s'est inscrite dans la continuité, pour la plupart des ports maritimes flamands, en ce qui concerne l'évolution des trafics, à l'exception de Gand, où un recul sensible a été noté. Les ports d'Anvers et de Zeebrugge, qui bénéficient des meilleures infrastructures pour le traitement des conteneurs, ont quant à eux tiré le meilleur profit de la formidable croissance du commerce mondial, alimentée entre autres par le développement rapide du continent asiatique. Quant au complexe portuaire liégeois, il a, pour la première fois, subi une perte importante de tonnages, après une bonne année 2004.

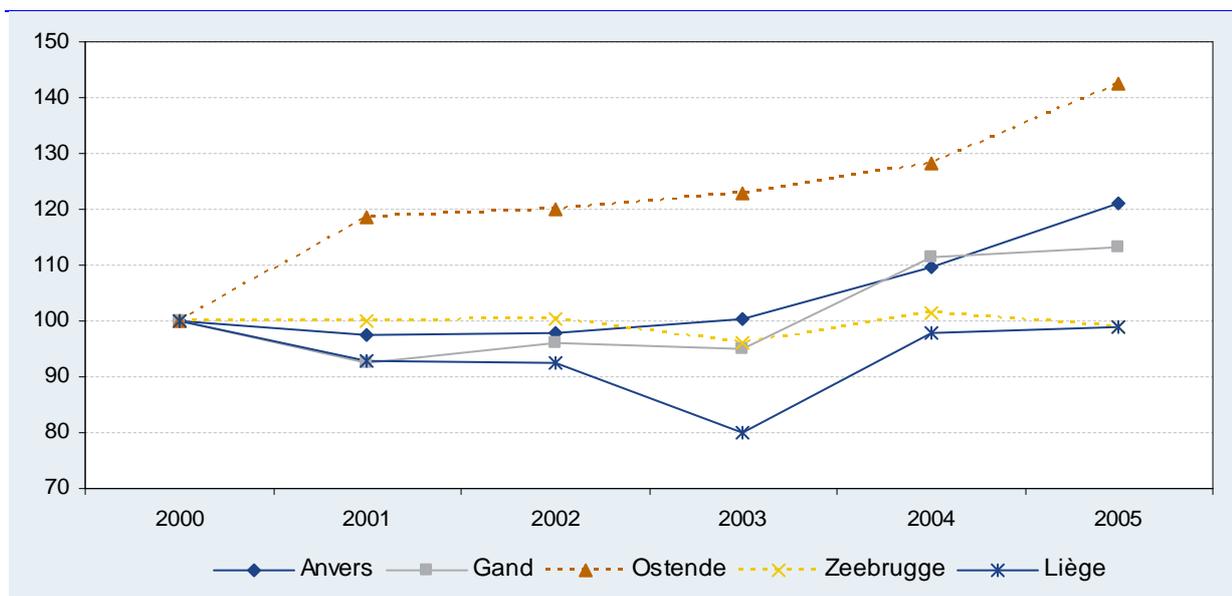
Après le rejet par le Parlement européen, début 2006, de la directive sur les services portuaires prévoyant leur libéralisation, la période de réflexion à ce sujet se poursuit, d'aucuns lui préférant une directive sur la transparence et les conditions équitables de concurrence entre les ports. Ceci n'empêche aucunement les ports européens de se doter des outils logistiques, opérationnels et sécuritaires leur permettant de rester compétitifs dans ce secteur, de plus en plus marqué par l'internationalisation et la concentration des sociétés logistiques responsables de la gestion des terminaux et des sociétés d'armement. Il y va de la compétitivité des ports appartenant au *range* Hambourg - Le Havre, qui subissent autant qu'ils profitent du développement rapide des ports asiatiques. Sur le plan commercial, l'UE dépend de la mer pour 90 p.c. des volumes échangés avec le reste du monde. L'ouverture économique de la Belgique la rend également très dépendante vis-à-vis de ses ports maritimes. En 2005, la part de ses échanges commerciaux dans le PIB s'est encore renforcée, évolution ressentie dans l'ensemble des ports flamands. Les tonnages maritimes y ont ainsi progressé de 3,7 p.c. par rapport au niveau atteint en 2004, entraînés par la croissance structurelle du transport par conteneurs (+ 9,5 p.c.). Le *shortsea shipping*, qui représente la moitié du trafic maritime dans les ports flamands, y a progressé plus rapidement que le *deepsea*. Le Port Autonome de Liège a, de son côté, connu un important repli de ses trafics en 2005 (- 6,3 p.c.), consécutif à la fermeture du haut-fourneau d'Arcelor à Seraing. La progression dans le fret conteneurisé permet cependant de limiter l'impact de cette restructuration dans le bassin liégeois et la prochaine mise en service de TriLogiPort ouvre une ère de développement importante pour toute la région.

Toutes ces évolutions se traduisent également, parfois avec un certain délai, dans les mouvements de la VA et de l'emploi.

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 anversois et zeebruggeois, 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 anversois et ostendais. Dans le complexe portuaire liégeois, le commerce, la chimie et la métallurgie sont à l'origine d'une hausse significative. Les cinq ports sous revue 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.

Le graphique 17 reproduit ces évolutions, sur la période 2000 - 2005:

**GRAPHIQUE 17 ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE**  
(volume, indices 2000 = 100)



Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

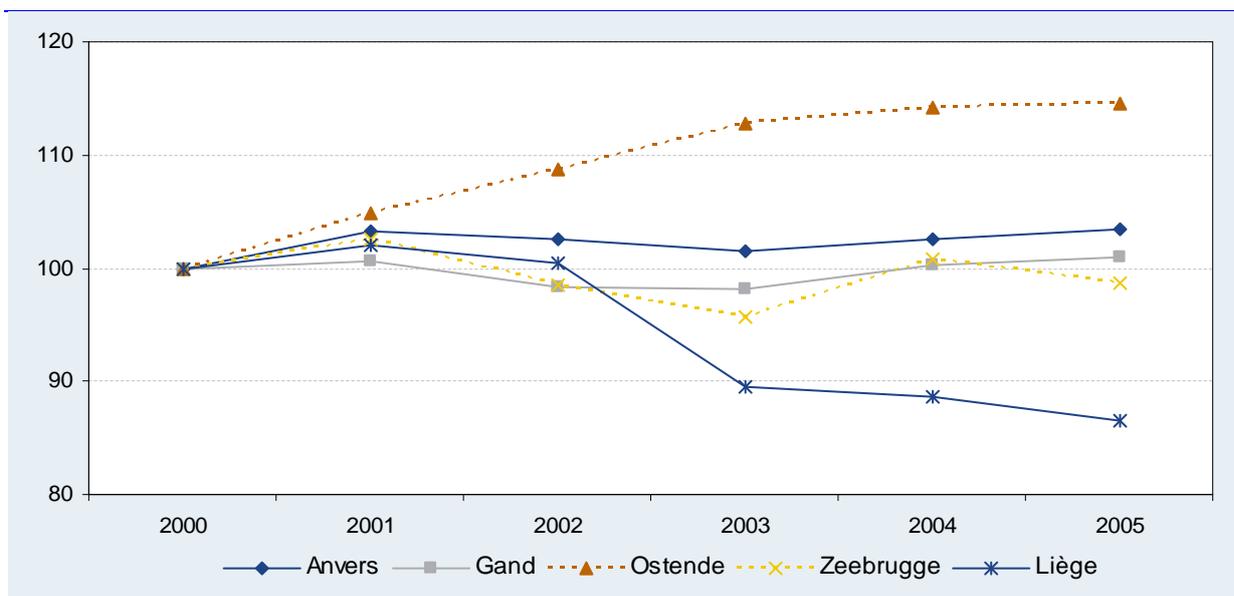
Entre 2000 et 2005, la VA a surtout progressé à Ostende, qui connaît à cet égard une phase de rattrapage consécutive au départ de la Régie des Transports maritimes. La VA des ports d'Anvers, Zeebrugge et Liège est soutenue davantage par les branches du cluster maritime, tandis que celle des ports de Gand et Ostende l'est surtout par les branches du cluster non maritime.

En 2005, c'est de nouveau la stabilité qui a caractérisé 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 de plus de 2 p.c. à Zeebrugge et Liège. La même année, des hausses modérées ont été contrebalancées par des baisses modérées. 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 envisagés dans cette étude 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.

Le graphique 18 reproduit ces évolutions, sur la période 2000 - 2005:

### GRAPHIQUE 18 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DIRECT

(ETP, indices 2000 = 100)



Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans).

Sur cette période, la progression de l'emploi à Ostende provient du même événement que celle de la VA, après 2000 (cf. supra). Le déclin des effectifs liégeois correspond, lui, à la diminution d'activités dans la sidérurgie. Ici, ce sont les branches maritimes qui ont permis de maintenir l'emploi à Anvers, Gand, Ostende et de quelque peu limiter les pertes à Liège. Ce devrait encore être le cas à l'avenir, si l'on pense à la diminution actuelle des effectifs dans l'automobile et la sidérurgie, mais à la croissance continue dans la manutention. Seul Zeebrugge a vu l'emploi non maritime progresser davantage que l'emploi maritime sur ces cinq années.

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.

L'ensemble de ces évolutions permettent de tirer un premier bilan de la situation qui prévaut actuellement dans les principaux ports belges, certes contrasté, mais qui pourrait se résumer de la

façon suivante: une VA qui poursuit à la hausse, un emploi qui stagne voire régresse, un investissement, fluctuant par définition, qui a connu, en 2005, une progression sans précédent dans les branches maritimes flamandes, une rentabilité inégalée dans les ports du nord du pays, tandis que la santé financière s'est sensiblement améliorée à Liège.

Malgré la course aux tonnages dans laquelle semblent aujourd'hui engagés la plupart des ports, force est de constater que les autorités de tutelle misent de plus en plus sur des investissements créateurs de VA et d'emplois, lesquels sont d'une grande importance pour leur avenir. Profitant directement de la croissance du commerce mondial, les principaux ports belges, mais aussi les ports de moindre importance, doivent dès aujourd'hui s'armer pour affronter sans complexe les nombreux défis que cela implique. Leur activité dépend aussi étroitement de l'amélioration de l'accessibilité maritime et du développement du transport fluvial, objectifs sur lesquels insistent depuis des années toutes les instances en charge du développement des ports. Ils le font à travers d'ambitieux projets, dont l'approfondissement de l'Escaut occidental, la mise en service du Deurganckdok et d'une deuxième ligne ferroviaire sur la rive gauche au port d'Anvers, les aménagements au Kluizendok et au canal maritime à Gand, l'extension des zones industrielles Plassendale à Ostende, les nouvelles infrastructures de manutention et de logistique à Zeebrugge, et la création de TriLogiPort à Liège.

Leur aboutissement suppose également que soit résolue, aux niveaux fédéral et européen, la problématique de la mobilité, un meilleur équilibre modal s'avérant à cet égard indispensable. Par ailleurs, l'environnement dans lequel se déploie l'activité portuaire belge peut amener les différents ports en question à envisager des rapprochements. C'est déjà le cas d'Anvers et de Liège qui, forts de leur complémentarité et de la liaison qu'offre le canal Albert, sont parvenus à un accord qui ouvre une ère de coopération. C'est également le cas pour l'ensemble des ports flamands, avec la création du *Flanders Port Area*, programme d'action stratégique destiné à stimuler leur coopération, avec un objectif commun: renforcer ensemble leur valeur ajoutée pour la société et l'économie de la région et du pays.

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

ETP	Équivalent temps plein
ICN	Institut des comptes nationaux
INS	Institut national de statistique, actuel SPF Économie - Direction générale Statistique et Information économique
IOT	<i>Input-Output Table</i> ou, en français, TES (tableau entrées-sorties)
MBZ	<i>Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen</i> (entreprise portuaire de Zeebrugge)
n.	non disponible
NACE-Bel	Version belge de la nomenclature statistique des activités économiques de la communauté européenne
OCDE	Organisation de coopération et de développement économiques
OPVN	Office de Promotion des Voies Navigables - MET, Région wallonne
p.c.	pour cent
p.m.	pour mémoire
PAL	Port Autonome de Liège
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
SEC 95	Système européen des comptes nationaux et régionaux
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
SSS	<i>Short Sea Shipping</i>
SUT	<i>Supply and Use Table</i> ou, en français, tableau des ressources et des emplois.
TEU	<i>Twenty-foot Equivalent Unit</i> ou, en français, équivalents vingt-pieds
tkm	tonne - kilomètre
UE	Union européenne
VA	Valeur ajoutée



# ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2005

TABLEAU 47

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2005

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS						Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre		Heures prestées (1)		Frais de personnel (2)		Intérimaires		Mis à disposition		Intérimaires		Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	
<b>CLUSTER MARITIME</b>	<b>23.767</b>	<b>1.713</b>	<b>36,7</b>	<b>2,0</b>	<b>38,8</b>	<b>1.337,2</b>	<b>75,6</b>	<b>1.412,9</b>	<b>1.427</b>	<b>2,62</b>	<b>61,4</b>	<b>7.154</b>	<b>13,48</b>	<b>474,4</b>	
Agents maritimes et expéditeurs.....	5.834	822	9,7	0,9	10,6	308,2	31,4	339,6	496	0,95	20,1	717	1,21	42,0	
Manutention .....	13.494	671	13,992	19,2	20,1	764,7	34,7	799,3	805	1,44	36,2	6.192	11,87	416,7	
Armateurs .....	474	48	508	0,8	0,9	46,1	3,4	49,4	18	0,03	0,8	234	0,39	15,2	
Construction et réparation navales.....	378	23	395	0,6	0,6	18,1	0,7	18,8	41	0,07	1,8	0	0,00	0,0	
Aménagements portuaires et dragage...	1.315	60	1.359	2,4	2,5	80,4	2,3	82,8	9	0,02	0,4	0	0,00	0,0	
Pêche.....	282	32	305	0,4	0,4	9,3	0,9	10,2	47	0,08	1,7	0	0,00	0,0	
Commerce portuaire .....	45	3	47	0,1	0,1	3,7	0,1	3,8	3	0,01	0,2	0	0,00	0,0	
Entreprse portuaire .....	1.945	55	1.981	3,6	3,6	106,7	2,1	108,8	8	0,02	0,4	11	0,02	0,5	
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>CLUSTER NON MARITIME</b>	<b>57.179</b>	<b>5.644</b>	<b>61,246</b>	<b>89,0</b>	<b>6,3</b>	<b>3.782,7</b>	<b>257,2</b>	<b>4.040,0</b>	<b>3.076</b>	<b>5,84</b>	<b>147,0</b>	<b>445</b>	<b>0,75</b>	<b>28,5</b>	
<b>COMMERCE</b>	<b>4.717</b>	<b>674</b>	<b>5.190</b>	<b>7,6</b>	<b>8,4</b>	<b>284,8</b>	<b>24,7</b>	<b>309,6</b>	<b>416</b>	<b>0,81</b>	<b>18,2</b>	<b>120</b>	<b>0,21</b>	<b>7,5</b>	
<b>INDUSTRIE</b>	<b>44.353</b>	<b>3.623</b>	<b>47,002</b>	<b>66,3</b>	<b>4,1</b>	<b>3.061,4</b>	<b>185,1</b>	<b>3.246,5</b>	<b>2.332</b>	<b>4,40</b>	<b>115,7</b>	<b>81</b>	<b>0,13</b>	<b>6,0</b>	
Industrie de l'énergie .....	1.618	91	1.687	2,2	2,3	142,9	7,2	150,2	63	0,09	0,9	0	0,00	0,0	
Industrie du pétrole .....	2.762	254	2.953	4,6	4,9	352,1	21,3	373,4	39	0,08	2,6	1	0,00	0,3	
Industrie de la chimie.....	10.599	951	11.244	16,0	17,0	882,7	60,4	943,1	194	0,36	11,8	7	0,01	0,9	
Industrie de l'automobile.....	14.328	1.262	15.293	22,6	24,1	762,1	51,3	813,4	1.225	2,31	61,3	7	0,01	0,5	
Industrie des équipements électroniques.....	1.412	239	1.595	2,2	2,4	80,9	9,3	90,2	98	0,19	4,7	0	0,00	0,0	
Industrie de la métallurgie .....	9.271	515	9.644	14,1	14,6	612,1	23,9	636,0	394	0,77	20,0	49	0,08	3,4	
Industrie de la construction.....	2.225	119	2.311	3,5	3,6	114,5	4,7	119,2	86	0,16	4,2	0	0,00	0,0	
Industrie de l'alimentation .....	800	79	857	1,3	1,4	46,3	3,2	49,5	129	0,25	5,4	12	0,02	0,5	
Autres industries.....	1.337	113	1.419	2,0	2,1	67,6	3,9	71,5	103	0,20	4,8	5	0,01	0,3	
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b>	<b>4.226</b>	<b>510</b>	<b>4,618</b>	<b>6,5</b>	<b>7,1</b>	<b>199,9</b>	<b>18,9</b>	<b>218,7</b>	<b>154</b>	<b>0,30</b>	<b>6,2</b>	<b>96</b>	<b>0,16</b>	<b>4,8</b>	
Transport routier.....	1.948	95	2.013	3,2	3,3	90,2	2,9	93,2	137	0,27	5,5	96	0,16	4,7	
Autres transports terrestres .....	2.278	415	2.605	3,3	3,8	109,7	15,9	125,6	17	0,03	0,7	0	0,00	0,0	
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b>	<b>3.884</b>	<b>837</b>	<b>4,435</b>	<b>6,5</b>	<b>7,4</b>	<b>236,6</b>	<b>28,5</b>	<b>265,2</b>	<b>175</b>	<b>0,33</b>	<b>6,9</b>	<b>149</b>	<b>0,25</b>	<b>10,4</b>	
Autres services .....	3.884	837	4.435	6,5	7,4	236,6	28,5	265,2	175	0,33	6,9	149	0,25	10,4	
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>Total</b>	<b>80.946</b>	<b>7.357</b>	<b>86.244</b>	<b>125,7</b>	<b>8,4</b>	<b>5.119,9</b>	<b>332,9</b>	<b>5.452,8</b>	<b>4.503</b>	<b>8,46</b>	<b>208,4</b>	<b>7.599</b>	<b>14,23</b>	<b>502,9</b>	

Source: BNB.

**TABLEAU 47 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2005**

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS			
	Nombre			Hommes			Femmes			Nombre		Hommes		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre heures (1)	coût (2)	
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5803	
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>24.521</b>	<b>1.816</b>	<b>25.822</b>	<b>20.414</b>	<b>661</b>	<b>20.887</b>	<b>4.107</b>	<b>1.155</b>	<b>4.935</b>	<b>9.919</b>	<b>14.584</b>	<b>5.101</b>	<b>8,3</b>	
Agents maritimes et expéditeurs .....	5.892	843	6.498	3.637	152	3.740	2.256	691	2.748	5.430	717	854	0,7	
Manutention .....	14.196	737	14.736	12.884	426	13.200	1.312	311	1.536	2.605	11.510	2.062	5,0	
Armateurs.....	466	53	503	342	10	348	123	43	155	406	79	109	0,2	
Construction et réparation navales.....	379	23	396	367	19	381	12	4	15	71	320	91	0,3	
Aménagements portuaires et dragage .....	1.322	64	1.368	1.241	24	1.259	81	40	109	505	859	1.045	1,5	
Pêche.....	287	33	311	232	4	234	55	29	77	62	245	70	0,0	
Commerce portuaire .....	48	3	50	35	1	36	13	2	15	43	1	9	0,0	
Entreprise portuaire .....	1.931	60	1.969	1.675	25	1.689	256	35	280	798	854	861	0,5	
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>56.579</b>	<b>5.792</b>	<b>60.718</b>	<b>49.427</b>	<b>2.996</b>	<b>51.608</b>	<b>7.153</b>	<b>2.796</b>	<b>9.110</b>	<b>23.111</b>	<b>35.043</b>	<b>35.434</b>	<b>73,0</b>	
<b>COMMERCE</b> .....	<b>4.767</b>	<b>703</b>	<b>5.248</b>	<b>3.594</b>	<b>210</b>	<b>3.730</b>	<b>1.174</b>	<b>494</b>	<b>1.518</b>	<b>3.205</b>	<b>1.905</b>	<b>1.552</b>	<b>1,7</b>	
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>43.784</b>	<b>3.728</b>	<b>46.472</b>	<b>39.076</b>	<b>2.177</b>	<b>40.664</b>	<b>4.708</b>	<b>1.552</b>	<b>5.808</b>	<b>15.230</b>	<b>29.024</b>	<b>30.238</b>	<b>66,2</b>	
Industrie de l'énergie.....	1.621	93	1.693	1.322	28	1.343	300	66	350	1.310	55	862	3,4	
Industrie du pétrole .....	2.748	248	2.933	2.368	139	2.474	379	109	458	2.403	486	2.113	7,6	
Industrie de la chimie .....	10.487	931	11.112	9.630	540	9.985	857	391	1.127	5.445	4.904	8.012	19,3	
Industrie de l'automobile .....	14.027	1.381	15.047	12.490	1.004	13.249	1.537	376	1.797	1.606	12.600	10.329	19,3	
Industrie des équipements électroniques .....	1.370	241	1.553	1.051	61	1.096	319	180	458	567	963	786	0,9	
Industrie de la métallurgie.....	9.217	519	9.596	8.439	275	8.646	778	244	950	2.663	6.844	6.247	13,3	
Industrie de la construction.....	2.189	122	2.277	2.071	64	2.118	118	57	159	599	1.598	781	1,0	
Industrie de l'alimentation .....	793	84	853	586	28	606	207	57	247	297	527	203	0,3	
Autres industries .....	1.332	109	1.409	1.119	38	1.146	213	71	263	339	1.047	905	0,9	
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>4.208</b>	<b>543</b>	<b>4.634</b>	<b>3.765</b>	<b>390</b>	<b>4.077</b>	<b>443</b>	<b>153</b>	<b>557</b>	<b>1.664</b>	<b>2.869</b>	<b>2.252</b>	<b>3,7</b>	
Transport routier .....	1.988	96	2.056	1.782	36	1.807	206	60	249	502	1.478	454	0,2	
Autres transports terrestres .....	2.220	447	2.578	1.983	354	2.271	237	93	308	1.162	1.391	1.798	3,5	
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>3.821</b>	<b>818</b>	<b>4.363</b>	<b>2.992</b>	<b>219</b>	<b>3.136</b>	<b>828</b>	<b>598</b>	<b>1.227</b>	<b>3.012</b>	<b>1.245</b>	<b>1.392</b>	<b>1,4</b>	
Autres services .....	3.821	818	4.363	2.992	219	3.136	828	598	1.227	3.012	1.245	1.392	1,4	
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>Total</b> .....	<b>81.100</b>	<b>7.608</b>	<b>86.540</b>	<b>69.841</b>	<b>3.657</b>	<b>72.495</b>	<b>11.260</b>	<b>3.951</b>	<b>14.045</b>	<b>33.030</b>	<b>49.627</b>	<b>40.535</b>	<b>81,3</b>	

Source: BNB.

**TABLEAU 47 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2005**

Secteurs	FORMATIONS					ENTREES					SORTIES				
	Femmes		Hommes		Durée indéterminée	Femmes		Hommes		Durée indéterminée	Femmes		Hommes		Durée indéterminée
	nombre	heures (1)	coût (2)	Nombre (en ETP)		primaire	secondaire	supérieur	universitaire		primaire	secondaire	supérieur	universitaire	
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>1.497</b>	<b>0,05</b>	<b>1,7</b>	<b>7.191</b>	<b>5.734</b>	<b>1.113</b>	<b>3.420</b>	<b>736</b>	<b>356</b>	<b>170</b>	<b>976</b>	<b>306</b>	<b>114</b>	<b>6.340</b>	<b>4.981</b>
Agents maritimes et expéditeurs.....	680	0,02	0,6	1.743	1.348	103	529	273	99	34	480	176	49	1.447	1.155
Manutention.....	456	0,02	0,7	4.646	3.653	913	2.643	263	119	118	450	99	41	4.096	3.084
Armateurs.....	46	0,00	0,0	94	69	12	24	6	19	2	14	9	9	97	76
Construction et réparation navales.....	1	0,00	0,0	82	66	7	57	10	0	4	3	0	0	60	49
Aménagements portuaires et dragage.....	60	0,00	0,1	515	489	49	135	179	113	0	14	17	8	543	521
Pêche.....	45	0,00	0,0	23	23	0	15	0	0	0	7	1	0	13	13
Commerce portuaire.....	8	0,00	0,0	13	13	2	1	1	1	0	0	5	3	4	4
Entreprise portuaire.....	201	0,00	0,2	77	73	27	16	3	7	11	8	0	5	81	80
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>5.345</b>	<b>0,16</b>	<b>8,5</b>	<b>8.227</b>	<b>5.425</b>	<b>1.226</b>	<b>3.438</b>	<b>1.032</b>	<b>493</b>	<b>368</b>	<b>1.037</b>	<b>403</b>	<b>229</b>	<b>9.005</b>	<b>6.488</b>
<b>COMMERCE</b> .....	<b>683</b>	<b>0,01</b>	<b>0,6</b>	<b>1.203</b>	<b>870</b>	<b>101</b>	<b>424</b>	<b>189</b>	<b>67</b>	<b>61</b>	<b>222</b>	<b>89</b>	<b>50</b>	<b>1.097</b>	<b>810</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>4.130</b>	<b>0,13</b>	<b>7,1</b>	<b>5.221</b>	<b>3.079</b>	<b>876</b>	<b>2.362</b>	<b>580</b>	<b>320</b>	<b>122</b>	<b>635</b>	<b>199</b>	<b>127</b>	<b>5.799</b>	<b>3.867</b>
Industrie de l'énergie.....	146	0,00	0,4	198	74	1	29	50	27	0	38	44	9	198	117
Industrie du pétrole.....	252	0,01	0,7	294	219	1	79	76	74	0	16	28	20	333	271
Industrie de la chimie.....	900	0,03	2,0	1.074	468	67	485	172	82	22	156	49	40	1.254	756
Industrie de l'automobile.....	1.468	0,04	2,7	1.497	1.049	393	721	96	56	74	127	12	18	1.573	956
Industrie des équipements électroniques.....	348	0,01	0,2	194	63	2	67	24	11	4	78	5	3	325	170
Industrie de la métallurgie.....	709	0,03	0,9	1.137	587	105	643	103	53	9	166	31	28	1.179	917
Industrie de la construction.....	60	0,00	0,1	477	382	254	171	20	7	1	14	7	3	615	466
Industrie de l'alimentation.....	68	0,00	0,1	121	98	14	37	16	6	2	28	15	3	108	83
Autres industries.....	179	0,00	0,2	229	139	40	130	21	4	10	14	7	2	214	133
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>136</b>	<b>0,00</b>	<b>0,2</b>	<b>695</b>	<b>647</b>	<b>201</b>	<b>346</b>	<b>33</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>71</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>744</b>	<b>708</b>
Transport routier.....	50	0,00	0,0	580	549	192	315	17	3	3	36	12	2	564	534
Autres transports terrestres.....	87	0,00	0,2	115	98	9	31	16	8	1	34	10	4	181	174
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>397</b>	<b>0,01</b>	<b>0,5</b>	<b>1.108</b>	<b>829</b>	<b>49</b>	<b>307</b>	<b>230</b>	<b>94</b>	<b>181</b>	<b>109</b>	<b>94</b>	<b>45</b>	<b>1.365</b>	<b>1.103</b>
Autres services.....	397	0,01	0,5	1.108	829	49	307	230	94	181	109	94	45	1.365	1.103
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>Total</b> .....	<b>6.842</b>	<b>0,20</b>	<b>10,1</b>	<b>15.418</b>	<b>11.159</b>	<b>2.339</b>	<b>6.858</b>	<b>1.768</b>	<b>849</b>	<b>538</b>	<b>2.013</b>	<b>709</b>	<b>343</b>	<b>15.345</b>	<b>11.469</b>

Source: BNB.

(1) Les temps de prestations sont exprimés en millions d'heures.

(2) Les frais de personnel et les coûts sont exprimés en millions d'euros.

TABLEAU 48

## BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2005

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS										Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	Nombre		Heures prestées (1)			Frais de personnel (2)		Intérimaires			Mis à disposition								
	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)				
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522				
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>276</b>	<b>16</b>	<b>287</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>11,8</b>	<b>0,6</b>	<b>12,4</b>	<b>54</b>	<b>0,10</b>	<b>2,3</b>	<b>2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>				
Agents maritimes et expéditeurs .....	59	7	64	0,1	0,0	0,1	2,8	0,3	3,1	2	0,00	0,1	2	0,00	0,1				
Manutention.....	143	4	147	0,2	0,0	0,2	5,9	0,1	6,1	19	0,04	0,8	0	0,00	0,0				
Armateurs.....	62	4	65	0,1	0,0	0,1	2,6	0,2	2,8	22	0,04	1,0	0	0,00	0,0				
Construction et réparation navales .....	12	0	12	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,4	10	0,02	0,4	0	0,00	0,0				
Aménagements portuaires et dragage.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Pêche .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Commerce portuaire .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Entreprise portuaire.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>10.440</b>	<b>410</b>	<b>10.729</b>	<b>15,1</b>	<b>0,4</b>	<b>15,5</b>	<b>632,4</b>	<b>18,7</b>	<b>651,1</b>	<b>545</b>	<b>0,92</b>	<b>20,3</b>	<b>27</b>	<b>0,05</b>	<b>1,7</b>				
<b>COMMERCE</b> .....	<b>248</b>	<b>38</b>	<b>275</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,4</b>	<b>11,7</b>	<b>1,0</b>	<b>12,7</b>	<b>19</b>	<b>0,04</b>	<b>0,7</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>				
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>9.549</b>	<b>323</b>	<b>9.776</b>	<b>13,6</b>	<b>0,3</b>	<b>13,9</b>	<b>593,0</b>	<b>15,9</b>	<b>608,9</b>	<b>460</b>	<b>0,76</b>	<b>16,9</b>	<b>25</b>	<b>0,05</b>	<b>1,7</b>				
Industrie de l'énergie .....	1.203	63	1.249	1,6	0,1	1,7	108,4	5,0	113,4	128	0,18	1,6	0	0,00	0,0				
Industrie du pétrole.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Industrie de la chimie .....	966	55	1.006	1,6	0,1	1,6	63,2	2,0	65,2	100	0,19	5,5	0	0,00	0,0				
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
Industrie des équipements électroniques .....	79	9	83	0,1	0,0	0,1	3,7	0,3	3,9	15	0,03	0,6	0	0,00	0,0				
Industrie de la métallurgie .....	6.093	122	6.178	8,5	0,1	8,6	346,1	5,2	351,3	162	0,26	6,6	25	0,05	1,7				
Industrie de la construction .....	1.005	66	1.053	1,5	0,1	1,6	60,1	3,3	63,4	46	0,09	2,2	0	0,00	0,0				
Industrie de l'alimentation .....	107	2	109	0,2	0,0	0,2	7,3	0,1	7,3	4	0,01	0,2	0	0,00	0,0				
Autres industries.....	96	6	98	0,1	0,0	0,1	4,2	0,2	4,4	4	0,01	0,2	0	0,00	0,0				
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>114</b>	<b>9</b>	<b>121</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>5,2</b>	<b>0,3</b>	<b>5,5</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>				
Transport routier.....	83	3	85	0,2	0,0	0,2	3,7	0,1	3,8	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0				
Autres transports terrestres.....	31	6	36	0,0	0,0	0,1	1,5	0,2	1,7	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0				
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>529</b>	<b>40</b>	<b>558</b>	<b>0,8</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>22,5</b>	<b>1,5</b>	<b>24,0</b>	<b>66</b>	<b>0,12</b>	<b>2,7</b>	<b>2</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>				
Autres services.....	529	40	558	0,8	0,0	0,9	22,5	1,5	24,0	66	0,12	2,7	2	0,00	0,0				
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.				
<b>Total</b> .....	<b>10.716</b>	<b>426</b>	<b>11.016</b>	<b>15,5</b>	<b>0,4</b>	<b>16,0</b>	<b>644,3</b>	<b>19,3</b>	<b>663,5</b>	<b>599</b>	<b>1,02</b>	<b>22,6</b>	<b>29</b>	<b>0,06</b>	<b>1,8</b>				

Source: BNB.

**TABLEAU 48 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2005**

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS			
	Nombre		Hommes		Femmes		Nombre		Hommes		nombre	heures (1)	coût (2)	
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	employés	ouvriers	total (en ETP)	heures (1)				
1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>283</b>	<b>14</b>	<b>293</b>	<b>251</b>	<b>4</b>	<b>253</b>	<b>32</b>	<b>10</b>	<b>39</b>	<b>97</b>	<b>189</b>	<b>43</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	59	7	63	38	3	39	21	5	24	58	4	5	0,00	0,0
Manutention .....	152	2	153	144	1	145	8	1	9	23	128	1	0,00	0,0
Armateurs .....	61	4	64	58	0	58	3	4	6	15	47	37	0,00	0,0
Construction et réparation navales .....	12	0	12	12	0	12	0	0	0	1	10	0	0,00	0,0
Aménagements portuaires et dragage .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entrepise portuaire .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>10.452</b>	<b>384</b>	<b>10.719</b>	<b>9.564</b>	<b>170</b>	<b>9.675</b>	<b>888</b>	<b>213</b>	<b>1.044</b>	<b>4.181</b>	<b>6.101</b>	<b>5.744</b>	<b>0,26</b>	<b>12,8</b>
<b>COMMERCE</b> .....	<b>252</b>	<b>34</b>	<b>275</b>	<b>197</b>	<b>8</b>	<b>202</b>	<b>55</b>	<b>25</b>	<b>73</b>	<b>188</b>	<b>81</b>	<b>14</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>9.558</b>	<b>303</b>	<b>9.767</b>	<b>8.786</b>	<b>127</b>	<b>8.867</b>	<b>772</b>	<b>175</b>	<b>900</b>	<b>3.781</b>	<b>5.557</b>	<b>5.636</b>	<b>0,26</b>	<b>12,6</b>
Industrie de l'énergie .....	1.208	64	1.257	978	19	993	230	45	264	896	122	639	0,03	2,5
Industrie du pétrole .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie .....	1.024	52	1.058	917	24	934	107	27	124	411	636	590	0,01	0,4
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	83	8	86	67	5	69	16	3	17	36	50	39	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie .....	6.054	107	6.128	5.716	47	5.747	338	59	381	2.070	3.963	3.833	0,21	8,9
Industrie de la construction .....	1.009	63	1.054	946	26	961	63	38	93	309	673	459	0,01	0,5
Industrie de l'alimentation .....	87	2	88	77	0	77	10	2	11	38	42	62	0,00	0,2
Autres industries .....	93	7	95	84	6	85	9	1	10	21	71	14	0,00	0,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>112</b>	<b>9</b>	<b>119</b>	<b>106</b>	<b>7</b>	<b>112</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>22</b>	<b>100</b>	<b>27</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>
Transport routier .....	82	3	84	78	2	80	4	1	5	8	80	0	0,00	0,0
Autres transports terrestres .....	30	6	35	28	5	33	2	1	3	14	21	27	0,00	0,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>530</b>	<b>38</b>	<b>557</b>	<b>475</b>	<b>27</b>	<b>494</b>	<b>55</b>	<b>10</b>	<b>63</b>	<b>190</b>	<b>362</b>	<b>67</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Autres services .....	530	38	557	475	27	494	55	10	63	190	362	67	0,00	0,0
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>Total</b> .....	<b>10.735</b>	<b>397</b>	<b>11.012</b>	<b>9.815</b>	<b>174</b>	<b>9.928</b>	<b>920</b>	<b>222</b>	<b>1.083</b>	<b>4.278</b>	<b>6.291</b>	<b>5.787</b>	<b>0,26</b>	<b>12,8</b>

Source: BNB.

**TABLEAU 48 (SUITE) BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2005**

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES				SORTIES					
	Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes			
	nombre	heures (1)	coût (2)	Nombre	Durée	Nombre	Durée	Nombre	Durée	Nombre	Durée			
5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>8</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>56</b>	<b>46</b>	<b>1</b>	<b>50</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>35</b>	<b>29</b>
Agents maritimes et expéditeurs.....	7	0,00	0,0	14	12	0	9	1	0	3	0	0	17	15
Manutention.....	0	0,00	0,0	29	21	0	28	0	0	0	0	0	14	10
Armateurs.....	1	0,00	0,0	13	13	1	12	0	0	0	0	0	4	4
Construction et réparation navales .....	0	0,00	0,0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0
Aménagements portuaires et dragage .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Entreprise portuaire.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>427</b>	<b>0,01</b>	<b>0,8</b>	<b>1.119</b>	<b>679</b>	<b>186</b>	<b>515</b>	<b>126</b>	<b>104</b>	<b>71</b>	<b>81</b>	<b>31</b>	<b>1.268</b>	<b>948</b>
<b>COMMERCE</b> .....	<b>6</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>43</b>	<b>29</b>	<b>4</b>	<b>22</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>53</b>	<b>42</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>414</b>	<b>0,01</b>	<b>0,8</b>	<b>808</b>	<b>441</b>	<b>59</b>	<b>374</b>	<b>116</b>	<b>98</b>	<b>59</b>	<b>68</b>	<b>28</b>	<b>1.074</b>	<b>816</b>
Industrie de l'énergie .....	115	0,00	0,3	159	75	3	19	37	23	29	38	9	143	88
Industrie du pétrole .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie .....	81	0,00	0,1	87	22	18	32	11	14	2	6	2	90	56
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	12	0,00	0,0	42	31	0	20	16	3	0	3	1	22	13
Industrie de la métallurgie.....	161	0,01	0,3	368	231	26	213	36	53	14	13	13	641	545
Industrie de la construction .....	35	0,00	0,1	108	73	5	70	13	5	6	5	3	113	87
Industrie de l'alimentation .....	8	0,00	0,0	33	3	6	11	2	0	6	2	1	48	19
Autres industries .....	1	0,00	0,0	11	6	2	8	0	0	1	0	0	16	9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>33</b>	<b>32</b>
Transport routier.....	0	0,00	0,0	28	27	0	28	0	0	0	0	0	31	30
Autres transports terrestres .....	1	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>7</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>240</b>	<b>183</b>	<b>122</b>	<b>90</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>107</b>	<b>58</b>
Autres services.....	7	0,00	0,0	240	183	122	90	6	4	8	7	2	107	58
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>Total</b> .....	<b>436</b>	<b>0,01</b>	<b>0,8</b>	<b>1.175</b>	<b>724</b>	<b>187</b>	<b>565</b>	<b>126</b>	<b>104</b>	<b>74</b>	<b>81</b>	<b>31</b>	<b>1.303</b>	<b>977</b>

Source: BNB.

(1) Les temps de prestations sont exprimés en millions d'heures.

(2) Les frais de personnel et les coûts sont exprimés en millions d'euros.

## BIBLIOGRAPHIE

Antwerp Port Authority (2006), *Annual Report 2005*, Anvers

BNB (2007), *Rapport 2006 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

BNB (2006), *Rapport 2005 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles

BNB, Département Statistique générale (2006), *Bulletin statistique 2006/4*, Bruxelles

BNB, Département Statistique générale, "Belgostat On-line", Bruxelles

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 2000 à 2005, Bruxelles

Blauwens G., P. De Baere, E. Van de Voorde (2002), *Transport Economics*, De Boeck nv Anvers

Coeck Ch., J-P. Merckx, A. Verbeke (2006), *Havenconomie en -logistiek*, Anvers

Commission européenne (2001), *Livre blanc: "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"*, Communauté européenne

Commission Européenne (2004), *Énergie et Transports: Bilan 2000 - 2004*, Communauté européenne

Conférence européenne des ministres des transports - CEMT (2001), *Évaluer les avantages des transports*, OCDE Paris

Conférence européenne des ministres des transports - CEMT (2003), *Cinquante ans de politique des transports: 1953 - 2003*, OCDE Paris

Conférence des Nations unies sur le Commerce et le Développement (2006), *Review of Maritime Transport 2006*, CNUCED / UNCTAD - Nations unies New York et Genève

Coppens F. (2005), *Indirect effects: a formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients*, BNB, Working Paper n°67 (Research series), Bruxelles

Coppens F., F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanelslander, A. Verhetsel (2007), *Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp*, BNB, Working Paper n°110 (Document series), Bruxelles

De Lloyd nv (2005 et 2006), "Annuaire 2005 - 2006 et 2006 - 2007 des ports d'Anvers, Gand, Zeebrugge et Ostende", Anvers

Europa, *Le Portail de L'Union Européenne* (<http://europa.eu>), Bruxelles

European Sea Ports Organisation (2006), *Annual Report 2005*, Bruxelles

Eurostat (1995), *Système européen des comptes nationaux et régionaux: SEC 95*, Luxembourg

Ghent Port Company (2004), *Ghent Port Handbook 2004 - 2006*, Gand

Haezendonck E. (2001), *Essays on Strategy Analysis for Seaports*, Louvain

Heuse P., Ph. Delhez (2006), "Le Bilan social 2005", BNB, *Revue économique*, décembre 2006, Bruxelles

Huybrechts M., H. Meersman, E. Van de Voorde, etc. (2002), *Port Competitiveness*, Anvers

Institut des comptes nationaux (2007), *Comptes régionaux 1995 - 2005*, Bruxelles

Institut des comptes nationaux (2003), *Tableaux Entrées-Sorties de la Belgique pour 1995 et données actualisées*, ICN Bruxelles

Lagneaux F. (2006), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2004*, BNB, Working Paper n° 86 (Document series), Bruxelles

Lagneaux F. et D. Vivet (2006), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2005", BNB, *Revue économique, décembre 2006*, Bruxelles

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2005 et 2007, Anvers

Le Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port Autonome de Liège 2006*, Anvers

Le Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Port of Antwerp*, Anvers

Le Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Anvers

Le Lloyd (2006), *Lloyd Special Report - Zeebrugge*, Anvers

Liège 2020 (2004), *La Province de Liège à l'horizon 2020: Choisir son avenir ou le subir*, Liège

Merckx J-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2006), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2005*, SERV Bruxelles

Misschaert M. et B. Vannieuwenhuysse, Vlaamse Instituut voor de Logistiek (2006), *Achterlandverbindingen: Multimodale schakel tussen verladings en de Vlaamse havens*, Anvers

OCDE (1999), *Boosting Innovation: The Cluster Approach*, Paris

Office de Promotion des Voies Navigables -OPVN- (2005), *Étude du potentiel de transport fluvial de conteneurs le long de la dorsale wallonne*, MET - Région wallonne, Namur

ORBE (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles*, Bruxelles

Pr. Peeters Ch., G. Facon, Ir. P. Vandendriessche - Policy Research Corporation NV - (1995), *De Haven als Economisch Motor van de Regio*, Garant Louvain

Pr. Peeters Ch., Ir. A. Lefever, Drs. A. Soete, Ir. P. Vandendriessche, Dr. H. Webers. - Policy Research Corporation NV - (1997), *De Nederlandse Maritieme Cluster*, Delft University Press

Port Authority Zeebrugge (2006), *Annual Report 2005*, Zeebrugge

Port Authority Zeebrugge, "Port of Zeebrugge News" (numéros de 2005), Zeebrugge

Port of Antwerp, "Antwerp PortNews" (numéros de 2005), Anvers

Port d'Ostende (2006), *Jaarverslag 2005*, Ostende

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2005 - 2006), *Binnenvaart*, Hasselt

Promotie Binnenvaart Vlaanderen (2006), *Jaarverslag 2005*, Hasselt

SNCB Holding, FEB, FEBIAC (2007), *Rail meets road 2007: Les rencontres de la mobilité et de l'intermodalité*, Bruxelles

Van Hooydonk E. (2006), *Schip van Staat met Slagzij: Sterkten en zwakten van maritiem recht en beleid in België*, Anvers

Vivet D. (2005), "Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2004", BNB, *Revue économique, 2005/4*, Bruxelles

Vlaams Instituut voor de Logistiek (2007), *Reverse Logistics in Vlaanderen*, Anvers

## NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. "Model-based inflation forecasts and monetary policy rules" by M. Dombrecht and R. Wouters, *Research Series*, February 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation" by L. Aucremanne, *Research Series*, February 2000.
3. "Performances économiques des Etats-Unis dans les années nonante" by A. Nyssens, P. Butzen, P. Bisciari, *Document Series*, March 2000.
4. "A model with explicit expectations for Belgium" by P. Jeanfils, *Research Series*, March 2000.
5. "Growth in an open economy: some recent developments" by S. Turnovsky, *Research Series*, May 2000.
6. "Knowledge, technology and economic growth: an OECD perspective" by I. Visco, A. Bassanini, S. Scarpetta, *Research Series*, May 2000.
7. "Fiscal policy and growth in the context of European integration" by P. Masson, *Research Series*, May 2000.
8. "Economic growth and the labour market: Europe's challenge" by C. Wyplosz, *Research Series*, May 2000.
9. "The role of the exchange rate in economic growth: a euro-zone perspective" by R. MacDonald, *Research Series*, May 2000.
10. "Monetary union and economic growth" by J. Vickers, *Research Series*, May 2000.
11. "Politique monétaire et prix des actifs: le cas des Etats-Unis" by Q. Wibaut, *Document Series*, August 2000.
12. "The Belgian industrial confidence indicator: leading indicator of economic activity in the euro area?" by J.J. Vanhaelen, L. Dresse, J. De Mulder, *Document Series*, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, *Document Series*, February 2001.
14. "La nouvelle économie" by P. Bisciari, *Document Series*, March 2001.
15. "De kostprijs van bankkredieten" by A. Bruggeman and R. Wouters, *Document Series*, April 2001.
16. "A guided tour of the world of rational expectations models and optimal policies" by Ph. Jeanfils, *Research Series*, May 2001.
17. "Attractive Prices and Euro - Rounding effects on inflation" by L. Aucremanne and D. Cornille, *Documents Series*, November 2001.
18. "The interest rate and credit channels in Belgium: an investigation with micro-level firm data" by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, December 2001.
19. "Openness, imperfect exchange rate pass-through and monetary policy" by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, March 2002.
20. "Inflation, relative prices and nominal rigidities" by L. Aucremanne, G. Brys, M. Hubert, P. J. Rousseeuw and A. Struyf, *Research series*, April 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and economic growth" by D. Jorgenson, *Research series*, May 2002.
22. "What do we know about investment under uncertainty?" by L. Trigeorgis, *Research series*, May 2002.
23. "Investment, uncertainty and irreversibility: evidence from Belgian accounting data" by D. Cassimon, P.-J. Engelen, H. Meersman, M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss, Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard, I. Love, *Research series*, May 2002.
26. "Finance, uncertainty and investment: assessing the gains and losses of a generalised non-linear structural approach using Belgian panel data", by M. Gérard, F. Verschueren, *Research series*, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth" by R. Anderson, *Research series*, May 2002.
28. "Structural modelling of investment and financial constraints: where do we stand?" by J.- B. Chatelain, *Research series*, May 2002.
29. "Financing and investment interdependencies in unquoted Belgian companies: the role of venture capital" by S. Manigart, K. Baeyens, I. Verschueren, *Research series*, May 2002.
30. "Development path and capital structure of Belgian biotechnology firms" by V. Bastin, A. Corhay, G. Hübner, P.-A. Michel, *Research series*, May 2002.
31. "Governance as a source of managerial discipline" by J. Franks, *Research series*, May 2002.
32. "Financing constraints, fixed capital and R&D investment decisions of Belgian firms" by M. Cincera, *Research series*, May 2002.
33. "Investment, R&D and liquidity constraints: a corporate governance approach to the Belgian evidence" by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2002.
34. "On the Origins of the Franco-German EMU Controversies" by I. Maes, *Research series*, July 2002.
35. "An estimated dynamic stochastic general equilibrium model of the Euro Area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2002.

36. "The labour market and fiscal impact of labour tax reductions: The case of reduction of employers' social security contributions under a wage norm regime with automatic price indexing of wages", by K. Burggraeve and Ph. Du Caju, *Research series*, March 2003.
37. "Scope of asymmetries in the Euro Area", by S. Ide and Ph. Moës, *Document series*, March 2003.
38. "De autonijverheid in België: Het belang van het toeleveringsnetwerk rond de assemblage van personenauto's", by F. Coppens and G. van Gastel, *Document series*, June 2003.
39. "La consommation privée en Belgique", by B. Eugène, Ph. Jeanfils and B. Robert, *Document series*, June 2003.
40. "The process of European monetary integration: a comparison of the Belgian and Italian approaches", by I. Maes and L. Quaglia, *Research series*, August 2003.
41. "Stock market valuation in the United States", by P. Bisciari, A. Durré and A. Nyssens, *Document series*, November 2003.
42. "Modeling the Term Structure of Interest Rates: Where Do We Stand?", by K. Maes, *Research series*, February 2004.
43. Interbank Exposures: An Empirical Examination of System Risk in the Belgian Banking System, by H. Degryse and G. Nguyen, *Research series*, March 2004.
44. "How Frequently do Prices change? Evidence Based on the Micro Data Underlying the Belgian CPI", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2004.
45. "Firms' investment decisions in response to demand and price uncertainty", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, April 2004.
46. "SMEs and Bank Lending Relationships: the Impact of Mergers", by H. Degryse, N. Masschelein and J. Mitchell, *Research series*, May 2004.
47. "The Determinants of Pass-Through of Market Conditions to Bank Retail Interest Rates in Belgium", by F. De Graeve, O. De Jonghe and R. Vander Vennet, *Research series*, May 2004.
48. "Sectoral vs. country diversification benefits and downside risk", by M. Emiris, *Research series*, May 2004.
49. "How does liquidity react to stress periods in a limit order market?", by H. Beltran, A. Durré and P. Giot, *Research series*, May 2004.
50. "Financial consolidation and liquidity: prudential regulation and/or competition policy?", by P. Van Cayseele, *Research series*, May 2004.
51. "Basel II and Operational Risk: Implications for risk measurement and management in the financial sector", by A. Chapelle, Y. Crama, G. Hübner and J.-P. Peters, *Research series*, May 2004.
52. "The Efficiency and Stability of Banks and Markets", by F. Allen, *Research series*, May 2004.
53. "Does Financial Liberalization Spur Growth?" by G. Bekaert, C.R. Harvey and C. Lundblad, *Research series*, May 2004.
54. "Regulating Financial Conglomerates", by X. Freixas, G. Lóránth, A.D. Morrison and H.S. Shin, *Research series*, May 2004.
55. "Liquidity and Financial Market Stability", by M. O'Hara, *Research series*, May 2004.
56. "Economic importance of the Flemish maritime ports: report 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2004.
57. "Determinants of Euro Term Structure of Credit Spreads", by A. Van Landschoot, *Research series*, July 2004.
58. "Macroeconomic and Monetary Policy-Making at the European Commission, from the Rome Treaties to the Hague Summit", by I. Maes, *Research series*, July 2004.
59. "Liberalisation of Network Industries: Is Electricity an Exception to the Rule?", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, September 2004.
60. "Forecasting with a Bayesian DSGE model: an application to the euro area", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, September 2004.
61. "Comparing shocks and frictions in US and Euro Area Business Cycle: a Bayesian DSGE approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, October 2004.
62. "Voting on Pensions: A Survey", by G. de Walque, *Research series*, October 2004.
63. "Asymmetric Growth and Inflation Developments in the Acceding Countries: A New Assessment", by S. Ide and P. Moës, *Research series*, October 2004.
64. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2002", by F. Lagneaux, *Document series*, November 2004.
65. "Price-setting behaviour in Belgium: what can be learned from an ad hoc survey", by L. Aucremanne and M. Druant, *Research series*, March 2005.
66. "Time-dependent versus State-dependent Pricing: A Panel Data Approach to the Determinants of Belgian Consumer Price Changes", by L. Aucremanne and E. Dhyne, *Research series*, April 2005.
67. "Indirect effects – A formal definition and degrees of dependency as an alternative to technical coefficients", by F. Coppens, *Research series*, May 2005.

68. "Noname – A new quarterly model for Belgium", by Ph. Jeanfils and K. Burggraeve, *Research series*, May 2005.
69. "Economic importance of the Flemish maritime ports: report 2003", F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", J. Devriese and J. Mitchell, *Research series*, July 2005.
73. "An international analysis of earnings, stock prices and bond yields", A. Durré and P. Giot, *Research series*, September 2005.
74. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from Individual Consumer Price Data", E. Dhyne, L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünemann, F. Ruml and J. Vilmunen, *Research series*, September 2005.
75. "Importance économique du Port Autonome de Liège: rapport 2003", by F. Lagneaux, *Document series*, October 2005.
76. "The pricing behaviour of firms in the euro area: new survey evidence, by S. Fabiani, M. Druant, I. Hernando, C. Kwapił, B. Landau, C. Loupias, F. Martins, T. Mathä, R. Sabbatini, H. Stahl and A. Stokman, *Research series*, November 2005.
77. "Income uncertainty and aggregate consumption, by L. Pozzi, *Research series*, November 2005.
78. "Crédits aux particuliers - Analyse des données de la Centrale des Crédits aux Particuliers", by H. De Doncker, *Document series*, January 2006.
79. "Is there a difference between solicited and unsolicited bank ratings and, if so, why?" by P. Van Roy, *Research series*, February 2006.
80. "A generalised dynamic factor model for the Belgian economy - Useful business cycle indicators and GDP growth forecasts", by Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, February 2006.
81. "Réduction linéaire de cotisations patronales à la sécurité sociale et financement alternatif" by Ph. Jeanfils, L. Van Meensel, Ph. Du Caju, Y. Saks, K. Buysse and K. Van Cauter, *Document series*, March 2006.
82. "The patterns and determinants of price setting in the Belgian industry" by D. Cornille and M. Dossche, *Research series*, May 2006.
83. "A multi-factor model for the valuation and risk management of demand deposits" by H. Dewachter, M. Lyrio and K. Maes, *Research series*, May 2006.
84. "The single European electricity market: A long road to convergence", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, May 2006.
85. "Firm-specific production factors in a DSGE model with Taylor price setting", by G. de Walque, F. Smets and R. Wouters, *Research series*, June 2006.
86. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2004", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2006.
87. "The response of firms' investment and financing to adverse cash flow shocks: the role of bank relationships", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, July 2006.
88. "The term structure of interest rates in a DSGE model", by M. Emiris, *Research series*, July 2006.
89. "The production function approach to the Belgian output gap, Estimation of a Multivariate Structural Time Series Model", by Ph. Moës, *Research series*, September 2006.
90. "Industry Wage Differentials, Unobserved Ability, and Rent-Sharing: Evidence from Matched Worker-Firm Data, 1995-2002", by R. Plasman, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2006.
91. "The dynamics of trade and competition", by N. Chen, J. Imbs and A. Scott, *Research series*, October 2006.
92. "A New Keynesian Model with Unemployment", by O. Blanchard and J. Gali, *Research series*, October 2006.
93. "Price and Wage Setting in an Integrating Europe: Firm Level Evidence", by F. Abraham, J. Konings and S. Vanormelingen, *Research series*, October 2006.
94. "Simulation, estimation and welfare implications of monetary policies in a 3-country NOEM model", by J. Plasmans, T. Michalak and J. Fornero, *Research series*, October 2006.
95. "Inflation persistence and price-setting behaviour in the euro area: a summary of the Inflation Persistence Network evidence", by F. Altissimo, M. Ehrmann and F. Smets, *Research series*, October 2006.
96. "How Wages Change: Micro Evidence from the International Wage Flexibility Project", by W.T. Dickens, L. Goette, E.L. Goshen, S. Holden, J. Messina, M.E. Schweitzer, J. Turunen and M. Ward, *Research series*, October 2006.
97. "Nominal wage rigidities in a new Keynesian model with frictional unemployment", by V. Bodart, G. de Walque, O. Pierrard, H.R. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
98. "Dynamics and monetary policy in a fair wage model of the business cycle", by D. De la Croix, G. de Walque and R. Wouters, *Research series*, October 2006.

99. "The kinked demand curve and price rigidity: evidence from scanner data", by M. Dossche, F. Heylen and D. Van den Poel, *Research series*, October 2006.
100. "Lumpy price adjustments: a microeconomic analysis", by E. Dhyne, C. Fuss, H. Peseran and P. Sevestre, *Research series*, October 2006.
101. "Reasons for wage rigidity in Germany", by W. Franz and F. Pfeiffer, *Research series*, October 2006.
102. "Fiscal sustainability indicators and policy design in the face of ageing", by G. Langenus, *Research series*, October 2006.
103. "Macroeconomic fluctuations and firm entry: theory and evidence", by V. Lewis, *Research series*, October 2006.
104. "Exploring the CDS-Bond Basis" by J. De Wit, *Research series*, November 2006.
105. "Sector Concentration in Loan Portfolios and Economic Capital", by K. Düllmann and N. Masschelein, *Research series*, November 2006.
106. "R&D in the Belgian Pharmaceutical Sector", by H. De Doncker, *Document series*, December 2006.
107. "Importance et évolution des investissements directs en Belgique", by Ch. Piette, *Document series*, January 2007.
108. "Investment-Specific Technology Shocks and Labor Market Frictions", by R. De Bock, *Research series*, February 2007.
109. "Shocks and frictions in US Business cycles: a Bayesian DSGE Approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, February 2007.
110. "Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp", by F. Coppens, F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanellander and A. Verhetsel, *Document series*, February 2007.
111. "Price setting in the euro area: Some stylized facts from individual producer price data", by Ph. Vermeulen, D. Dias, M. Dossche, E. Gautier, I. Hernando, R. Sabbatini and H. Stahl, *Research series*, March 2007.
112. "Assessing the Gap between Observed and Perceived Inflation in the Euro Area: Is the Credibility of the HICP at Stake?", by L. Aucremanne, M. Collin and Th. Stragier, *Research series*, April 2007.
113. "The spread of Keynesian economics: a comparison of the Belgian and Italian experiences", by I. Maes, *Research series*, April 2007.
114. "Imports and Exports at the Level of the Firm: Evidence from Belgium", by M. Muûls and M. Pisu, *Research series*, May 2007.
115. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2005", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2007.