

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



Working Paper Document

par Saskia Vennix

Juin 2008 N° 134

---

**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), the Autonomous Port of Liège and the port of Brussels 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, the Liège port complex and the port of Brussels in the period 2001 - 2006, with an emphasis on 2006. The port of Brussels has been included in the analysis for the first time. 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 except for Brussels. 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 six ports in 2005 - 2006 are summarised in this table:

Changes from 2005 to 2006 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-Time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
<u>Flemish maritime ports</u>				
Direct	- 0.8	+ 1.8	- 30.9	+ 6.3
Indirect	+ 6.0	+ 0.7	-	(seaborne)
Total	+ 2.5	+ 1.1	-	
<u>Liège port complex</u>				
Direct	+ 3.6	- 2.3	+ 6.0	+ 1.3
Indirect	+ 4.8	+ 0.1	-	(inland)
Total	+ 4.2	- 0.9	-	
<u>Port of Brussels</u>				
Direct	+ 7.0	- 0.8	+ 31.3	+ 0.2
Indirect	+ 8.1	- 2.0		(inland)
Total	+ 7.5	- 1.5		

In terms of quantity of cargo handled, 2006 was an excellent year for the Flemish maritime ports as a whole, driven by the world trade expansion. Direct value added rose in all Flemish port, except for Antwerp. Direct employment also increased, mainly in the maritime branches as a result of

<sup>1</sup> Update of Lagneaux F. (2007), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - report 2005*, NBB, Working Paper No. 115 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp115Fr.pdf>.

seaborne traffic growth. Investment on the other hand, took a downward plunge after the exceptionally high amounts in 2005. This was mainly due to a number of shipping companies and - to a lesser extent - the completion of the Deurganckdok in Antwerp. The current changes in world trade patterns have a substantial impact on the activities in the Flemish ports. To cope with the accelerating internationalisation of port competition and the tremendous growth of containerised seaborne transport, the ports 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. To face this challenge, they try to focus on particular branches or aspects for which they believe they hold all the winning cards. This has become absolutely vital in a climate of growing regional and international competition, accentuated by the booming Asian economies.

All figures indicate that the situation is improving for the port of Liège. The growth of value added, investment and quantity of cargo handled exceeds last year's figures. Employment still decreases but to a lesser extent. Moreover, the future is looking even brighter as the TriLogiPort project should begin to make progress, the blast furnace 6 of Arcelor in Seraing has been reopened, a new bioethanol plant is being built in Wanze and several works developing the infrastructure are being carried out.

The last few years, the quantity of cargo handled at the port of Brussels has stabilised. In terms of land available for port related activities, the port of Brussels has reached its limits. As a result, the extension of the infrastructure is one of the main priorities, all the more because the port authority has set ambitious goals for the near future.

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 2006.

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: saskia.vennix@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 her colleagues from the Microeconomic Information department for their assistance and support. Special thanks go to Mr Marc Van Kerckhoven for his unequalled experience and his personal commitment in searching for information and processing data, to Mr Frédéric Lagneaux for sharing all his experience from previous versions of this paper, and to Messrs Luc Dufresne, head of department at the NBB, and George van Gastel, head of service at the NBB, for their support and their comments on this paper. The advice given unstintingly by the Research and Statistics departments, i.e. Messrs Luc Dresse and Ghislain Poulet, was also greatly appreciated.

## SOMMAIRE

<b>Avant-propos</b> .....	<b>1</b>
<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>1 IMPORTANCE ECONOMIQUE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS</b> .....	<b>5</b>
<b>1.1 SYNTHÈSE</b> .....	<b>5</b>
1.1.1 Position concurrentielle des ports maritimes flamands .....	5
1.1.2 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports maritimes flamands .....	7
1.1.3 Emploi direct et indirect dans les ports maritimes flamands .....	8
1.1.4 Investissement dans les ports maritimes flamands .....	9
1.1.5 Ventilation des variables 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 .....	14
<b>1.2 PORT D'ANVERS</b> .....	<b>17</b>
1.2.1 Évolutions récentes .....	17
1.2.2 Valeur ajoutée .....	17
1.2.3 Emploi .....	20
1.2.4 Investissement .....	22
1.2.5 Ratios financiers .....	24
<b>1.3 PORT DE GAND</b> .....	<b>27</b>
1.3.1 Évolutions récentes .....	27
1.3.2 Valeur ajoutée .....	27
1.3.3 Emploi .....	29
1.3.4 Investissement .....	31
1.3.5 Ratios financiers .....	33
<b>1.4 PORT D'OSTENDE</b> .....	<b>36</b>
1.4.1 Évolutions récentes .....	36
1.4.2 Valeur ajoutée .....	36
1.4.3 Emploi .....	38
1.4.4 Investissement .....	40
1.4.5 Ratios financiers .....	42
<b>1.5 PORT DE ZEEBRUGGE</b> .....	<b>44</b>
1.5.1 Évolutions récentes .....	44
1.5.2 Valeur ajoutée .....	45
1.5.3 Emploi .....	47
1.5.4 Investissement .....	49
1.5.5 Ratios financiers .....	51
<b>2 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS ET DU PORT DE BRUXELLES</b> .....	<b>54</b>
<b>2.1 LE PORT DE LIÈGE</b> .....	<b>54</b>
2.1.1 Évolutions récentes .....	54
2.1.2 Valeur ajoutée .....	54
2.1.3 Emploi .....	57
2.1.4 Investissement .....	58
2.1.5 Ventilation des variables selon la taille des entreprises .....	60
2.1.6 Bilan social dans le complexe portuaire liégeois .....	60
2.1.7 Situation financière .....	64
<b>2.2 LE PORT DE BRUXELLES</b> .....	<b>68</b>
2.2.1 Introduction .....	68
2.2.2 Évolutions récentes .....	68
2.2.3 Valeur ajoutée .....	69

2.2.4	Emploi .....	71
2.2.5	Investissement .....	73
<b>3</b>	<b>SYNTHÈSE .....</b>	<b>75</b>
	<b>Liste des abréviations.....</b>	<b>79</b>
<b>Annexe 1:</b>	<b>Bilan social détaillé en 2006.....</b>	<b>80</b>
<b>Annexe 2:</b>	<b>Zones portuaires.....</b>	<b>86</b>
<b>Annexe 3:</b>	<b>Liste des branches NACE-Bel.....</b>	<b>93</b>
	<b>Bibliographie .....</b>	<b>99</b>
	<b>National Bank of Belgium working paper series .....</b>	<b>100</b>

## AVANT-PROPOS

La Banque nationale de Belgique publie annuellement une mise à jour de son étude sur 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, par les fournisseurs et sous-traitants établis en Belgique.

La précédente édition du rapport<sup>2</sup> réunissait les études relatives aux ports maritimes flamands - Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge - et au complexe portuaire liégeois. La présente édition consacre pour la première fois un chapitre au port de Bruxelles. En raison de la communication tardive de la demande officielle relative à l'introduction de ce chapitre dans l'étude annuelle, il n'a pas été possible d'appliquer toutes les composantes de la méthodologie à l'analyse du port de Bruxelles. Un développement complet est cependant d'ores et déjà prévu dans la prochaine publication de ce rapport.

Les données statistiques couvrent la période 2001 - 2006, mais les commentaires se limitent aux principales évolutions observées dans l'intervalle 2005 - 2006. Le nombre d'annexes est limité<sup>3</sup>:

- au bilan social détaillé pour 2006,
- à la délimitation des différentes zones portuaires, et
- à la liste des branches Nace-Bel.

Aucune modification méthodologique n'est intervenue: les critères de sélection des entreprises et le type de données utilisées sont identiques à ceux employés dans les précédentes éditions.

Après une brève introduction, l'étude comporte deux parties, consacrées d'une part aux ports maritimes flamands et, d'autre part, au complexe portuaire liégeois et au port de Bruxelles. Les résultats de l'année 2006 se rapprochent des estimations agrégées fournies par les "estimations flash" publiées en octobre 2007<sup>4</sup>. Les cinq<sup>5</sup> ports confondus, la valeur ajoutée directe obtenue au terme de ces estimations pour l'année 2006 n'était que 0,6 p.c. supérieure au résultat présenté dans le cadre de la présente étude. Cet écart n'est que de + 0,4 p.c. en ce qui concerne l'emploi, ce qui signifie que le résultat final est supérieur.

---

<sup>2</sup> Lagneaux F. (2007), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois rapport 2005*, BNB, Working Paper n°115 (Document series).

<sup>3</sup> Les autres annexes sont disponibles sur 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 2006. Pour toute demande, s'adresser à [microeconomic.analysis@nbb.be](mailto:microeconomic.analysis@nbb.be).

<sup>4</sup> Voir <http://www.nbb.be/doc/TS/Enterprise/Press/2007/cp20071009FR.pdf>.

<sup>5</sup> L'estimation flash pour l'année 2006 ne concerne que les ports d'Anvers, Gand, Ostende, Zeebrugge et Liège. Le port de Bruxelles n'a donc jusqu'à présent pas été inclus dans cette présentation.

## INTRODUCTION

### Objectifs de l'étude et observations méthodologiques

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 2001 – 2006, sur l'étude des variables suivantes<sup>6</sup>:

- la valeur ajoutée à prix courants<sup>7</sup>: la valeur qu'une entreprise ajoute à ses inputs au cours de l'exercice, par le biais du processus de production. La valeur ajoutée d'une entreprise donne une indication de sa contribution à la richesse du pays ou de la région (en pourcentages du PIB). Au plan comptable, elle est constituée 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): l'effectif moyen de l'exercice. L'emploi direct ne concerne que les travailleurs salariés actifs dans les entreprises sous revue, l'emploi indirect incluant également les indépendants;
- l'investissement à prix courants<sup>8</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. L'emploi, au même titre que le bilan social, intervient aussi dans l'examen de l'impact social. Ce chapitre aborde en particulier le temps de travail, le coût de la main-d'œuvre, le taux de recrutement de personnel externe, de même que la composition, les mouvements et la formation des salariés.

L'analyse financière constitue le troisième angle de cette étude; elle repose sur trois ratios financiers et un indicateur synthétique pour la santé financière calculé au moyen d'un modèle conçu par la Banque<sup>9</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 idée du rendement de l'entreprise pour ses actionnaires, après impôts. Le deuxième ratio traite la capacité de l'entreprise à mobiliser, dans les délais requis, les moyens de trésorerie dont elle a besoin pour respecter ses engagements de court terme. Le troisième ratio enfin donne une idée de la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements financiers, à court et long termes. L'indicateur synthétique de la santé financière est basé, quant à lui, sur les différences de profil financier entre deux types d'entreprises: les entreprises défaillantes, à savoir: déclarées en faillite ou bénéficiant d'un concordat judiciaire, au cours des trois années suivantes et les autres entreprises, considérées comme non défaillantes. Le modèle utilisé dans les précédentes versions de cette étude a été revu tant et si bien que les résultats ne sont plus comparables à ceux publiés dans les précédentes éditions. Les entreprises sont classées en fonction de leur risque, non plus en quatre classes mais en six classes. Les classes 4, 5 et 6 comprennent les entreprises dont la probabilité de défaillance est nettement supérieure à la moyenne (risque accru, élevé, très élevé). L'indicateur se calcule en opérant une distinction entre les entreprises déposant des comptes annuels suivant le schéma complet et celles qui déposent des comptes annuels sous forme de schéma abrégé. Les comptes annuels doivent en outre remplir un certain nombre de conditions<sup>10</sup> pour que l'indicateur puisse être calculé.

---

<sup>6</sup> En ce qui concerne le port de Bruxelles, l'analyse s'est limitée à ces trois variables. Dans la prochaine publication de ce rapport, le chapitre consacré au port de Bruxelles sera davantage développé.

<sup>7</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 au moyen du déflateur de la valeur ajoutée brute.

<sup>8</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 au moyen du déflateur de la formation brute de capital fixe.

<sup>9</sup> Pour de plus amples informations sur ce modèle, nous renvoyons au dossier de l'entreprise de la Centrale des bilans. Voir [www.bnb.be](http://www.bnb.be) / Centrale des Bilans.

<sup>10</sup> Les comptes annuels doivent couvrir 12 mois et l'entreprise doit avoir un chiffre d'affaires d'au moins 150.000 euros ou employer en moyenne au moins 2 équivalents temps plein.



La présente édition comporte pour la première fois un chapitre consacré au port de Bruxelles. La Banque a déjà collaboré dans le passé à une étude de l'Observatoire bruxellois du Marché et du Travail et des Qualifications, consacrée au port de Bruxelles, qui s'intitule "*Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles*" (2007). Cette année, cette étude est pour la première fois incorporée dans la publication annuelle de la Banque. L'analyse de ce port se trouvant encore en phase de lancement, l'évaluation de l'impact économique ne repose que sur trois variables: la valeur ajoutée, l'emploi et l'investissement. Une analyse du bilan social et de la situation financière des entreprises sera ajoutée aussi ultérieurement.

Les données micro-économiques utilisées proviennent des comptes annuels déposés à la Centrale des bilans<sup>11</sup> et des statistiques produites par l'Institut des Comptes nationaux (ICN<sup>12</sup>). Pour l'exercice 2006, les derniers comptes annuels considérés dans le cadre de la présente étude ont été déposés à la Centrale des bilans en mars 2008<sup>13</sup>. De même, la publication des chiffres de la valeur ajoutée et de l'emploi de l'ICN, nécessaires à l'estimation des effets indirects jusqu'en 2006, s'effectue avec un certain délai. Les dernières mises à jour ont été intégrées à l'ensemble des calculs, tandis que la méthodologie est restée inchangée. Pour plus de renseignements à ce propos, nous invitons à consulter le rapport 2004 publié il y a deux ans<sup>14</sup>.

Au cours de l'année 2006, une série de nouvelles sociétés ont été créées pour la production de biodiesel et/ou de bioéthanol. Ces entreprises ont été classées de manière cohérente dans ce qu'on appelait le secteur pétrolier dans les précédentes éditions de la présente étude. Ce nouveau classement rendant inadéquate la dénomination "secteur pétrolier", celle-ci est devenue "production de carburant". Dans le cadre de la présente étude, ce secteur couvre non seulement la fabrication de carburants<sup>15</sup> mais aussi la fabrication d'huiles et graisses lubrifiantes, de produits de base pétrochimiques, de produits pour revêtement routier, etc.

## Contexte

Malgré une nouvelle hausse des prix des matières premières, la croissance de l'économie mondiale s'est accélérée grâce à l'expansion de pays émergents dynamiques, avoisinant ainsi le résultat exceptionnel de 2004. Ce sont les pays asiatiques, ainsi que les nouveaux Etats membres de l'UE-25<sup>16</sup>, qui ont connu la plus forte croissance. Proportionnellement, le commerce international a connu une hausse encore plus importante que le PIB mondial, à la suite de la mondialisation et de l'intégration croissante de l'économie.

Après quatre années de relative inertie, la croissance économique dans la zone euro est revenue à la normale, surtout au cours du premier semestre 2006. L'accroissement le plus marqué a porté sur les exportations et les investissements d'entreprise, ainsi que sur la consommation des ménages. Les performances de l'économie belge ont même dépassé la moyenne de la zone euro<sup>17</sup>.

<sup>11</sup> Service du département Informations micro-économiques de la Banque nationale. Voir [www.bnb.be](http://www.bnb.be) / Centrale des bilans.

<sup>12</sup> L'Institut des Comptes nationaux (ICN), créé par la loi du 21 décembre 1994, associe trois institutions: l'Institut National de Statistiques (INS, actuel SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie - 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 2004.

<sup>13</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 ou celles en difficultés - ne remplissent toujours pas cette obligation. Mais en mars 2008, ce pourcentage était insignifiant et l'impact de cette perte d'informations sur les chiffres est resté minime.

<sup>14</sup> La méthodologie est présentée en introduction de Lagneaux F. (2006), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2004*, BNB, Working Paper n° 86 (Document series) et, dans son intégralité, aux annexes 1 à 4.

Cette étude est disponible à l'adresse suivante <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp86Fr.pdf>.

<sup>15</sup> Cette dénomination regroupe des combustibles tels que l'essence, le kérosène, le mazout, les combustibles nucléaires, les biocarburants, etc.

<sup>16</sup> Chypre, Estonie, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Malte, Pologne, Slovaquie, République tchèque.

<sup>17</sup> Pour plus de détails, consulter le tome 1 du Rapport annuel BNB ou Belgostat On-Line.

La croissance de l'économie mondiale exerce un effet positif sur le commerce d'outre-mer et, par conséquent, sur le trafic dans les ports maritimes. D'autre part, l'économie mondiale doit en partie sa croissance aux possibilités offertes par le commerce d'outre-mer, comme celle de bénéficier de plus larges débouchés). Selon de récentes estimations, le commerce d'outre-mer, exprimé en millions de tonnes, aurait progressé de 4,3 p.c.<sup>18</sup>. Avec une augmentation de 6,3 p.c., les ports flamands ont affiché une croissance supérieure.

Une très grande partie du commerce d'outre-mer international s'opère par conteneurs. Au niveau mondial, le trafic conteneurisé a augmenté de 13,5 p.c.<sup>19</sup> À Anvers, la récente mise en service du Deurganckdok sur la rive gauche de l'Escaut stimule le trafic conteneurisé. Ce dernier a augmenté de 8,3 p.c. dans le port d'Anvers<sup>20</sup>. Anvers est ainsi le quatorzième port de conteneurs du monde. Non seulement Anvers mais aussi Zeebrugge se profile de plus en plus comme un port à conteneurs: le trafic conteneurisé y a d'ailleurs augmenté de 17,4 p.c. en 2006<sup>21</sup> et représente près de 46 p.c. de l'ensemble du trafic maritime à Zeebrugge. C'est surtout le trafic conteneurisé international qui a réalisé un énorme bond en avant, plus exactement le commerce avec l'Extrême-Orient, le Moyen-Orient et l'Amérique latine.

Par comparaison aux autres ports flamands, c'est le shortsea shipping (SSS)<sup>22</sup> qui a le plus fortement progressé, si bien que près de la moitié du trafic portuaire de Gand relève aujourd'hui du shortsea shipping. Ostende reste toutefois le leader du SSS. Près de 100 p.c. des importations et exportations à Ostende relèvent en effet de cette catégorie, une grande partie du trafic ostendais provenant du Royaume-Uni ou y étant destinée.

La croissance économique a un impact favorable, non seulement sur le commerce d'outre-mer mais aussi sur le trafic de marchandises, et ce par le biais de la navigation intérieure. Ce faisant, le trafic dans le complexe portuaire liégeois - qui concerne les matériaux de construction et les carburants à raison de 57,5 p.c. - a pu se rétablir partiellement. En raison des limites de capacité, le port de Bruxelles n'a pour sa part pas pu profiter totalement de la croissance économique.

### Impact

L'intérêt de la Banque pour les activités portuaires tient bien entendu au rôle majeur qu'elles jouent dans l'économie nationale: pas moins de 5,2 p.c. du PIB de notre pays proviennent des activités liées directement aux six ports sous revue, de même que 3,3 p.c. de l'emploi intérieur. Si l'on y ajoute les effets indirects (sous-traitance et fournisseurs des entreprises sous revue), ces pourcentages s'établissent respectivement à 10,1 et 8,1 p.c. En termes d'évolution, la valeur ajoutée totale s'est accrue au cours des dernières années tout comme le trafic. L'ensemble de l'emploi a également augmenté ces trois dernières années, bien que les résultats diffèrent assez fortement d'un port à l'autre.

---

<sup>18</sup> CNUCED (2007) (*estimations*).

<sup>19</sup> Exprimé en TEU (Unité équivalent vingt pieds, unité de mesure qui correspond à un conteneur ISO de 20 pieds).

<sup>20</sup> Exprimé en TEU.

<sup>21</sup> Exprimé en TEU.

<sup>22</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.

# 1 IMPORTANCE ECONOMIQUE DES PORTS MARITIMES FLAMANDS

## 1.1 SYNTHÈSE

### 1.1.1 Position concurrentielle des ports maritimes flamands

Au niveau du trafic maritime, 2006 a été une très bonne année pour les ports flamands. Aussi bien à Anvers qu'à Ostende et Zeebrugge, le trafic de marchandises a atteint un nouveau record et le port de Gand a aussi connu une croissance appréciable (tableau 1). Le principal moteur des bonnes prestations a été le trafic conteneurisé, sauf au port d'Ostende, puisque celui-ci est un port spécialisé dans le trafic roulier (ro-ro). Le volume des vracs liquides a progressé de 6,5 p.c., essentiellement sous l'impulsion d'Anvers et de Zeebrugge. Les seules catégories de marchandises qui ont progressé dans les quatre ports flamands sont les marchandises conventionnelles diverses et le trafic *ro-ro*. La baisse de volume des vracs solides dans le port d'Anvers a été largement compensée par l'augmentation enregistrée dans le port de Gand.

**TABLEAU 1** TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2006  
(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Évolution 2005 - 2006 (en p.c.)	Part relative en 2006 (en p.c.)
Conteneurs .....	80.810	267	24	17.986	99.087	+ 9,5	41,5
Évolution 2005 - 2006 (p.c.) .....	+ 8,3	+ 16,1	- 45,5	+ 15,3	+ 9,5		
Roll-on/roll-off <sup>23</sup> .....	7.159	1.851	6.236	12.245	27.491	+ 3,2	11,5
Marchandises diverses conventionnelles <sup>24</sup> .....	15.064	2.380	29	1.040	18.513	+ 6,4	7,7
Vracs liquides .....	38.218	2.732	54	6.247	47.251	+ 6,5	19,8
Vracs solides .....	26.122	16.914	1.469	1.956	46.461	+ 1,8	19,5
<b>TOTAL .....</b>	<b>167.373</b>	<b>24.144</b>	<b>7.812</b>	<b>39.474</b>	<b>238.803</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>100,0</b>
Évolution 2005 - 2006 (p.c.) .....	+ 4,6	+ 8,6	+ 1,7	+ 14,1	+ 6,3		

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006* de la Vlaamse Havencommissie.

D'après les chiffres de Shortsea Shipping Vlaanderen, la moitié du trafic maritime de marchandises est du shortsea. Dans le port d'Ostende, la part du shortsea s'élève même à près de 100 p.c. C'est la cinquième année consécutive que le trafic shortsea a augmenté. Le pourcentage de croissance s'est établi à 6,5 p.c. en 2006. Ce mode de transport doit son succès à la crise de la mobilité sur les réseaux terrestres et à l'économie d'échelle permettant aux grands armateurs de se concentrer davantage sur un nombre plus restreint de ports, au départ desquels les services *feeder* assurent les connexions avec d'autres ports. Les lignes régulières shortsea peuvent desservir largement 40 pays au départ des ports maritimes flamands. Sur le marché européen, la Belgique occupe la huitième place sur la liste des parts de marché pour shortsea shipping. En 2006, la Belgique a renforcé cette position étant donné que la croissance de 4,1 p.c. a largement dépassé la moyenne européenne (0,8 p.c.) et que, à l'exception de l'Allemagne, les pays disposant d'une part de marché plus grande que la Belgique ont enregistré une moins forte croissance des volumes, voire même un recul. Anvers reste le deuxième port européen en termes de part de marché dans le trafic shortsea. Cette situation n'est pas près de s'améliorer, étant donné que la part de marché de Rotterdam est presque trois fois plus grande que celle d'Anvers. Grâce à un pourcentage de croissance de 10,3 p.c., Zeebrugge est parvenu à se hisser dans le top 20 des ports européens shortsea.

<sup>23</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>24</sup> La dénomination "marchandises diverses" regroupe les catégories suivantes: marchandises conteneurisées, le ro-ro et les marchandises diverses conventionnelles.

L'Asie est un partenaire commercial incontournable pour le port d'Anvers. Ce continent occupe la première place des destinations des marchandises chargées dans le port anversoïse (31,9 p.c.), suivi de l'Europe (27,8 p.c.) et de l'Amérique du Nord (18,3 p.c.). Plus du tiers du fret déchargé sur les quais du port gantoïse a pour origine l'Amérique du Sud, tandis que les ports de Zeebrugge et Ostende, comme déjà signalé plus haut, se concentrent principalement sur le commerce intra-européen.

Pour affiner l'analyse de la position concurrentielle des ports maritimes flamands, l'ensemble du trafic de marchandises est comparé à celui des autres ports situés dans le range Hambourg - Le Havre<sup>25</sup> (tableau 2). La part des quatre ports flamands dans ce range est inférieure à 23 p.c. 2006 a été une excellente année pour les ports flamands: la croissance du volume a été supérieure à la moyenne du range, ce qui est essentiellement dû à la hausse du trafic conteneurisé. Néanmoins, sur la liste des ports de conteneurs les plus importants dans le monde, Anvers a chuté de la douzième à la quatorzième place. Les ports chinois de Qingdao et Ningbo sont parvenus à dépasser Anvers grâce à une croissance de respectivement 22,1 et 35,7 p.c.

**TABLEAU 2 TRAFIC MARITIME TOTAL DANS LE RANGE HAMBOURG - LE HAVRE (OSTENDE, TERNEUZEN ET FLESSINGUE INCLUS)**  
(millions de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Évolution moyenne annuelle de 2001 à 2006	Évolution entre 2005 et 2006	Part relative moyenne dans le range de 2001 à 2006	Part relative dans le range en 2006
							(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)
Anvers .....	130,1	131,6	142,9	152,3	160,1	167,4	+ 5,2	+ 4,6	15,9	16,1
Gand .....	23,5	24,0	23,5	25,0	22,2	24,1	+ 0,6	+ 8,6	2,6	2,3
Ostende .....	4,8	6,2	7,2	7,5	7,7	7,8	+ 10,1	+ 1,7	0,7	0,7
Zeebrugge .....	32,1	32,9	30,6	31,8	34,6	39,5	+ 4,2	+ 14,1	3,6	3,8
<b>Total des ports flamands .....</b>	<b>190,5</b>	<b>194,7</b>	<b>204,2</b>	<b>216,6</b>	<b>224,5</b>	<b>238,8</b>	<b>+ 4,6</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>22,9</b>	<b>22,9</b>
Amsterdam <sup>26</sup> .....	49,4	50,3	44,5	51,9	53,8	61,0	+ 4,3	+ 13,4	5,6	5,9
Brême .....	46,0	46,5	48,9	52,3	54,2	64,6	+ 7,0	+ 19,1	5,6	6,2
Dunkerque .....	44,5	47,6	50,1	51,0	53,4	56,6	+ 4,9	+ 6,0	5,5	5,4
Hambourg .....	92,4	97,6	106,3	114,5	125,7	134,9	+ 7,9	+ 7,3	12,1	12,9
Le Havre .....	69,0	67,7	71,5	76,2	75,0	73,9	+ 1,4	- 1,5	7,8	7,1
Rotterdam .....	314,7	321,9	328,1	352,6	370,3	381,7	+ 3,9	+ 3,1	37,4	36,6
Terneuzen .....	11,9	13,7	12,9	14,5	14,3	14,1	+ 3,5	- 1,3	1,5	1,4
Flessingue .....	13,5	13,1	15,1	15,5	16,2	16,1	+ 3,7	- 0,3	1,6	1,5
<i>Total des 12 ports .....</i>	<i>831,7</i>	<i>853,1</i>	<i>881,6</i>	<i>945,1</i>	<i>987,5</i>	<i>1.041,8</i>	<i>+ 4,6</i>	<i>+ 5,5</i>	<i>100,0</i>	<i>100,0</i>
<i>Total du trafic mondial .....</i>	<i>6.020</i>	<i>6.120</i>	<i>6.500</i>	<i>6.846</i>	<i>7.109</i>	<i>7.416</i>	<i>+ 4,3</i>	<i>+ 4,3</i>		
Part des 12 ports dans le trafic mondial (en p.c.) .....	13,8	13,9	13,6	13,8	13,9	14,0				

Sources: Pour le trafic du range: données des autorités portuaires - dont les statistiques du Port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006* de la Vlaamse Havencommissie; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2007*.

Rotterdam a enregistré une croissance de 3,1 p.c. en 2006, présentant ainsi un retard par rapport à la plupart des autres ports du range. Néanmoins, Rotterdam reste le premier port maritime européen et le troisième du monde. La construction du Maasvlakte 2 a démarré en 2008 afin d'étendre sa capacité.

Tout comme la plupart des ports flamands, Hambourg - le premier port allemand - a pu profiter de la forte hausse du trafic conteneurisé. Dans le range, c'est à Hambourg que la croissance du trafic conteneurisé fut la plus importante en chiffres absolus. Exprimé en pourcentage, Zeebrugge fut incontestablement le numéro un.

<sup>25</sup> Dans le cadre de la présente étude, le range comprend les ports d'Amsterdam, Anvers, Brême, Duinkerke, Gand, Hambourg, Le Havre, Rotterdam et Zeebrugge, ainsi que ceux d'Ostende, Terneuzen et Flessingue.

<sup>26</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.

En raison des travaux réalisés à l'une des écluses du terminal François Ier, Le Havre n'a pas pu tirer profit de la progression du trafic conteneurisé. L'ensemble du volume traité a même légèrement reculé, ce qui est essentiellement imputable à la réorganisation des services vers et au départ de Portsmouth.

On s'attend à ce que la croissance accélérée du trafic en provenance d'Asie donne un nouveau coup de pouce à la croissance annuelle du volume conteneurisé dans le range. Par ailleurs, l'augmentation de la taille des navires ne fera que renforcer le besoin en capacité supplémentaire. La question est de savoir si les grands acteurs - Rotterdam, Anvers, Hambourg - seront en mesure de répondre à la demande. Il se pourrait donc bien que de moins grands ports tels que Zeebrugge et Amsterdam voient leurs opportunités de croissance augmenter.

### 1.1.2 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports maritimes flamands

La valeur ajoutée totale a moins augmenté en 2006 qu'au cours des deux années précédentes (tableau 3). Si nous considérons uniquement les effets directs, on a même observé un recul. Celui-ci fut principalement la conséquence des moins bonnes performances des armateurs anversoïses et des producteurs de carburants, de l'industrie chimique anversoïse et de la métallurgie gantoïse. La valeur ajoutée des entreprises maritimes établies à l'extérieur des zones portuaires<sup>27</sup> a fortement régressé, de par l'intervention de Waterwegen en Zeekanaal. Cette société anonyme est responsable, en Région flamande, de la gestion des voies navigables, ainsi que des terrains les bordant. En 2006, elle a bénéficié de 84,3 millions d'euros de subsides d'exploitation<sup>28</sup>, ce qui explique que sa valeur ajoutée soit négative. Ces évolutions négatives n'ont été que partiellement compensées par les excellents chiffres de croissance notamment de l'industrie automobile anversoïse et gantoïse, des autres industries gantoïses, du secteur énergétique anversoïse, de la manutention portuaire zeebruggeoïse et des aménagements portuaires et du dragage ostendais.

**TABLEAU 3** **VALEUR AJOUTÉE DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS**  
(millions d'euros - prix courants)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>10.649,2</b>	<b>10.987,7</b>	<b>11.291,7</b>	<b>12.860,2</b>	<b>14.112,0</b>	<b>13.997,6</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,8</b>	<b>+ 5,6</b>
Anvers .....	6.910,7	7.067,5	7.334,6	8.245,5	9.309,3	9.110,6	65,1	- 2,1	+ 5,7
Gand .....	2.648,9	2.814,8	2.813,8	3.377,7	3.504,5	3.533,2	25,2	+ 0,8	+ 5,9
Ostende .....	311,0	322,2	335,8	360,4	409,7	435,8	3,1	+ 6,4	+ 7,0
Zeebrugge .....	704,7	713,4	734,3	793,0	783,4	838,8	6,0	+ 7,1	+ 3,5
Hors des ports <sup>29</sup> .....	73,9	69,8	73,2	83,5	105,0	79,3	0,6	- 24,5	+ 1,4
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>10.756,2</b>	<b>11.066,5</b>	<b>10.538,0</b>	<b>12.028,8</b>	<b>12.840,5</b>	<b>13.615,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 4,8</b>
<b>Total de la valeur ajoutée .....</b>	<b>21.405,4</b>	<b>22.054,1</b>	<b>21.829,7</b>	<b>24.889,0</b>	<b>26.952,5</b>	<b>27.613,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,5</b>	<b>+ 5,2</b>

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges)<sup>30</sup>.

<sup>27</sup> Elle figure dans le tableau sous l'intitulé "hors des ports".

<sup>28</sup> En effet, les subsides d'exploitation et les montants compensatoires reçus du secteur public ne représentent pas la valeur créée par l'entreprise et sont, par conséquent, portés en déduction lors du calcul de la valeur ajoutée.

<sup>29</sup> Dans certaines branches maritimes, les entreprises peuvent être sélectionnées sur tout le territoire national, étant donné que leur seule définition permet de les relier à l'activité portuaire. Il s'agit de branches en lien direct avec l'activité des ports de mer. Leurs résultats sont donc répartis entre les ports flamands, à l'aide de la clé de répartition de la valeur ajoutée par branche. Celle-ci est calculée, pour chaque année et chaque branche, à partir du rapport entre la valeur ajoutée directe réalisée dans un port flamand donné et la valeur ajoutée directe réalisée au total dans l'ensemble des ports maritimes flamands. La ligne "Hors des ports" mentionnée dans les tableaux 3, 4 et 5 rassemble ces données, qui sont ensuite réparties respectivement dans les tableaux de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'investissement des paragraphes 1.2 à 1.5 à la ligne intitulée "Répartition (p.m.)".

La baisse de la valeur ajoutée directe à prix constants a été de 2,7 p.c. La valeur ajoutée totale a par contre progressé de 0,5 p.c., sans compter l'effet prix. Du fait du recul des effets directs, la part de la valeur ajoutée directe et totale dans le PIB de la Région flamande<sup>31</sup> a diminué de 0,5 p.c. pour s'établir respectivement à 7,7 et 15,1 p.c. En part du PIB belge, on observe des diminutions de respectivement 4,4 et 8,7 p.c.

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

L'emploi direct dans les quatre ports flamands a augmenté plus rapidement en 2006 que la moyenne des cinq années précédentes (tableau 4). À Anvers, on a assisté à une extension de l'emploi dans le cluster maritime, essentiellement dans la manutention portuaire et chez les agents maritimes et les expéditeurs. Les reculs dans l'industrie chimique et de l'automobile anversoise ont seulement été partiellement compensés par des augmentations dans le commerce et les autres services. À Gand, peu de choses ont changé par rapport à la situation de 2005: des évolutions positives dans l'industrie de la métallurgie et les autres industries ont été compensées par des évolutions négatives dans l'industrie automobile et le secteur de l'électronique. Les secteurs ostendais ont pratiquement tous enregistré de très bonnes performances en 2006. C'est dans l'industrie de la métallurgie et la pêche que la croissance a été la plus forte. À Zeebrugge, l'emploi a pleinement profité de l'expansion du volume du trafic. Les secteurs maritimes - plus exactement la manutention portuaire, les armateurs, les agents maritimes et expéditeurs - ont ainsi neutralisé le recul enregistré dans le cluster non maritime (transport routier, construction). La hausse enregistrée dans les entreprises maritimes qui sont établies en dehors des zones portuaires<sup>32</sup> est la conséquence du transfert de tâches et de membres du personnel du service public Administration des Voies hydrauliques et de la Marine vers la société Waterwegen en Zeekanaal et du rachat de Frans Maas par DSV Road.

**TABLEAU 4 EMPLOI DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS**  
(ETP)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>105.777</b>	<b>104.640</b>	<b>103.648</b>	<b>105.652</b>	<b>106.466</b>	<b>108.379</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 1,8</b>	<b>+ 0,5</b>
Anvers.....	61.827	61.565	60.542	61.222	61.799	62.319	57,5	+ 0,8	+ 0,2
Gand .....	28.134	27.570	27.333	27.821	28.067	28.022	25,9	- 0,2	- 0,1
Ostende .....	4.005	4.167	4.327	4.377	4.410	4.695	4,3	+ 6,5	+ 3,2
Zeebrugge.....	10.570	10.090	10.153	10.506	10.349	10.680	9,9	+ 3,2	+ 0,2
Hors des ports <sup>33</sup> .....	1.241	1.248	1.293	1.726	1.841	2.662	2,5	+ 44,6	+ 16,5
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>146.974</b>	<b>138.908</b>	<b>130.921</b>	<b>142.790</b>	<b>154.199</b>	<b>155.241</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,7</b>	<b>+ 1,1</b>
<b>Total de l'emploi.....</b>	<b>252.751</b>	<b>243.549</b>	<b>234.569</b>	<b>248.442</b>	<b>260.665</b>	<b>263.620</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 0,8</b>

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

Les travailleurs employés dans les ports maritimes flamands représentaient, en 2006, 5 p.c. des travailleurs flamands et 2,9 p.c. de l'emploi intérieur belge<sup>34</sup>. Au total (effets indirects compris), les ports

<sup>30</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>31</sup> Source: Institut des Comptes nationaux (2008), *Comptes régionaux 1997 - 2006*.

<sup>32</sup> Celles-ci sont reproduites dans le tableau sous la dénomination "hors des ports".

<sup>33</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>34</sup> Source: Institut des Comptes Nationaux (2008), *Comptes régionaux 1997 - 2006*.

flamands ont assuré 12,1 p.c. de l'emploi en Flandre et 7 p.c. de l'emploi en Belgique. Tous ces pourcentages sont 0,1 p.c. plus élevés qu'en 2005.

#### 1.1.4 Investissement dans les ports maritimes flamands

Les investissements ont diminué de 30,9 p.c. en 2006 (- 32,7 p.c. à prix constants, tableau 5). Grâce à l'armateur Euronav, les chiffres avaient été particulièrement élevés l'année précédente. En outre, en raison de l'achèvement des principaux travaux au Deurganckdok, on a beaucoup moins investi dans la manutention portuaire anversoise. Il n'est donc pas étonnant que la plus grande diminution ait été enregistrée à Anvers. Mais à Zeebrugge et Ostende également les investissements ont diminué depuis 2005. Les armateurs zeebruggeois et ostendais, ainsi que le secteur de l'énergie ostendais ont fortement réduit leurs dépenses en investissements. Gand est le seul port flamand où l'on a investi plus qu'en 2005, notamment grâce au site Ghent Bio-energy Valley et à l'industrie alimentaire gantoise.

**TABLEAU 5** INVESTISSEMENT DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS  
(millions d'euros - prix courants)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
Anvers .....	1.552,5	1.446,7	1.824,8	2.561,0	3.790,6	2.392,2	72,5	- 36,9	+ 9,0
Gand .....	595,5	786,2	748,3	341,6	353,1	389,0	11,8	+ 10,2	- 8,2
Ostende .....	59,6	53,4	60,3	85,8	102,2	86,7	2,6	- 15,2	+ 7,8
Zeebrugge .....	130,1	155,3	151,6	188,2	398,7	294,4	8,9	- 26,2	+ 17,7
Hors des ports <sup>35</sup> .....	40,8	37,9	44,7	77,3	128,9	136,7	4,1	+ 6,0	+ 27,3
<b>Investissement direct.....</b>	<b>2.378,4</b>	<b>2.479,6</b>	<b>2.829,7</b>	<b>3.253,9</b>	<b>4.773,6</b>	<b>3.298,9</b>	<b>100,0</b>	<b>- 30,9</b>	<b>+ 6,8</b>

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

#### 1.1.5 Ventilation des variables selon la taille des entreprises<sup>36</sup>

En 2006, les PME ont représenté 82,1 p.c. des entreprises relevant des ports maritimes flamands (tableau 6). C'est un peu plus que l'année précédente. De même, leur part dans la valeur ajoutée, l'emploi et les investissements a été plus élevée qu'en 2005 et s'est établie respectivement à 7,5, 12,5 et 16,7 p.c.

<sup>35</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>36</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 depuis l'exercice comptable 2005, conformément à l'article 15 du Code des sociétés (loi du 7 mai 1999).

**TABLEAU 6 VARIABLES VENTILÉS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2006**

Ports	Nombre d'entreprises <sup>37</sup>		Valeur ajoutée 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.....	367	1.491	8.542,0	568,5	55.222	7.098	1.997,2	395,0
Gand.....	147	484	3.338,5	194,7	25.388	2.634	308,5	80,5
Ostende.....	33	250	357,5	78,3	3.640	1.055	67,3	19,4
Zeebrugge.....	80	357	685,9	152,9	8.531	2.149	262,7	31,7
Hors des ports.....	10	348	17,9	61,4	2.033	629	113,1	23,6
<b>TOTAL.....</b>	<b>637</b>	<b>2.930</b>	<b>12.941,8</b>	<b>1.055,8</b>	<b>94.815</b>	<b>13.564</b>	<b>2.748,8</b>	<b>550,1</b>

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

### 1.1.6 Bilan social dans les ports maritimes flamands<sup>38</sup>

Le bilan social présente un ensemble cohérent de données relatives à divers aspects de l'emploi dans les entreprises: composition des effectifs, rotation du personnel, nature des contrats de travail, niveau d'études, temps de travail, coût de la main-d'œuvre, mesures en faveur de l'emploi et efforts en matière de formations. Les résultats présentés ci-après concernant l'emploi direct dans les quatre ports flamands ne sont pas exhaustifs. Les chiffres ont été calculés à partir d'un échantillon constant<sup>39</sup> ayant trait à la période 2004 – 2006. Les chiffres détaillés pour l'année 2006 figurent à l'annexe 1.

#### 1.1.6.1 Durée de travail et coûts salariaux

Au cours de 2006, l'emploi a augmenté de 3,2 p.c. dans le cluster maritime et diminué de 1 p.c. dans les secteurs non maritimes. Des effectifs ont été perdus, surtout dans l'industrie chimique et l'industrie automobile.

**TABLEAU 7 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES**

	2004	2005	2006
Évolution du nombre moyen de travailleurs inscrits dans le registre du personnel (p.c.)		+ 0,2	+ 0,2
Évolution du nombre d'heures effectivement prestées (p.c.) .....		- 0,8	- 1,2
Évolution des frais de personnel (p.c.) .....		+ 3,3	+ 2,6
Nombre moyen d'heures prestées sur base annuelle par équivalent temps plein .....	1.573	1.558	1.535
Frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein (euros) .....	61.394	63.321	64.791
Frais de personnel moyens par heure prestée (euros) .....	39	41	42

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Conformément à la tendance à la diminution constatée en matière de temps de travail, le nombre moyen d'heures prestées a diminué ces dernières années (tableau 7). En 2006, le temps de travail

<sup>37</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.

<sup>38</sup> Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Delhez Ph., Heuse P. et Zimmer H. (2007). Les comparaisons n'ont qu'une valeur indicative, étant donné que seules les entreprises ayant déposé un bilan social portant sur un exercice de douze mois et clôturé au 31 décembre sont prises en compte dans cette étude nationale. Il s'agit autrement dit d'une population réduite.

<sup>39</sup> L'échantillon constant a été défini à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2004 - 2006, déposé leurs comptes annuels selon le schéma complet et rempli les rubriques du bilan social nécessaires pour cette étude. L'échantillon constant comporte pour les ports flamands 777 entreprises et 88.048 ETP, soit 22,1 p.c. des entreprises sous revue en 2006 pour les ports flamands et 81,2 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude (uniquement ports flamands).



moyen avoisinait la moyenne nationale qui était de 1.532 heures. Nonobstant le fait que l'on ait presté moins d'heures en moyenne dans le cluster maritime, les secteurs affichant le plus grand nombre d'heures par ETP ont été l'armement, l'entreprise portuaire et le secteur des aménagements portuaires et du dragage.

Les frais de personnel moyens par ETP ainsi que les frais de personnel moyens par heure continuent d'augmenter et sont nettement plus élevés que les moyennes nationales. Une des raisons est le fait que l'échantillon constant se compose uniquement de grandes entreprises. En général, le niveau du coût salarial horaire augmente avec la taille de l'entreprise en raison des rapports de force entre employeurs et travailleurs. On a également observé de très grandes différences entre les branches d'activité. Dans la pêche et le transport routier, le salaire horaire moyen s'est respectivement établi à 27,5 et 28,5 euros. En revanche, chez les producteurs de carburants et dans le secteur de l'énergie, les coûts à l'heure se sont élevés à respectivement 77,3 et 65,1 euros.

### 1.1.6.2 Composition des effectifs

La proportion d'ouvriers actifs dans les ports maritimes flamands a légèrement baissé ces deux dernières années. Toutefois, à 57 p.c., cette catégorie de salariés reste prépondérante (tableau 8). Cela s'explique par l'importance relative, dans cette étude, de l'industrie manufacturière, intensive en main-d'œuvre, ainsi que d'autres secteurs qui emploient beaucoup de personnel peu qualifié. L'effectif de la manutention portuaire se composait pour 78,8 p.c. d'ouvriers. Dans l'industrie automobile et métallurgique, ce pourcentage était respectivement de 83,5 p.c. et 69,6 p.c. Pour cette raison, l'effectif de l'échantillon constant est davantage masculin que la moyenne nationale. Les secteurs où plus de 89 p.c. des travailleurs sont des hommes ont été la manutention portuaire, la construction et réparation navales, les aménagements portuaires et le dragage, la construction, l'industrie chimique et la métallurgie.

**TABLEAU 8** EFFECTIFS INTERNES À LA FIN DE L'EXERCICE

	2004	2005	2006
Suivant la catégorie professionnelle			
<i>Employés (p.c.)</i> .....	37	38	40
<i>Ouvriers (p.c.)</i> .....	59	58	57
<i>Autre personnel (p.c.)</i> .....	4	4	3
Suivant le sexe			
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	85	84	84
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	15	16	16
Suivant l'organisation des horaires			
<i>A plein temps (p.c.)</i> .....	92,5	91,5	91,0
<i>A temps partiel (p.c.)</i> .....	7,5	8,5	9,0

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Ces deux dernières années, le nombre moyen de travailleurs à temps plein a reculé tandis que le nombre de travailleurs à temps partiel a augmenté de 9,7 p.c. par an. En général, les femmes ont plus recouru au travail à temps partiel que les hommes. Ce régime a surtout du succès dans les autres transports terrestres (20 p.c.), les autres services (17 p.c.), le secteur de l'électronique (14,5 p.c.) et la pêche (14,3 p.c.).

### 1.1.6.3 Personnel externe

Contrairement à ce qui a été constaté au niveau national, l'importance relative du personnel externe a baissé (tableau 9). Les baisses les plus frappantes ont été observées dans le transport routier, la pêche et la manutention portuaire. Proportionnellement, ce sont les secteurs maritimes ainsi que l'industrie alimentaire qui ont continué à faire le plus appel au travail intérimaire et aux travailleurs mis à la disposition des entreprises.

**TABEAU 9 PERSONNEL INTÉRIMAIRE ET PERSONNEL MIS À LA DISPOSITION DES ENTREPRISES**

	2004	2005	2006
Importance du personnel externe par rapport à l'emploi total (sur la base du nombre d'heures effectivement prestées) (p.c.).....	14,0	14,7	13,6
Évolution du nombre d'heures effectivement prestées (p.c.).....	n.	+ 4,6	- 9,5
Évolution des coûts (p.c.) .....	n.	+ 1,9	- 0,5

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Si l'on en croit ces données, le personnel externe est resté moins cher que les ressources humaines internes, malgré que les coûts aient nettement moins diminué que le nombre d'heures prestées. Les coûts moyens à l'heure se sont établis à 34,6 euros contre 31,5 euros l'an dernier. C'est le personnel externe qui a coûté le plus d'indemnités à la manutention portuaire – qui fait majoritairement appel aux ouvriers portuaires – et aux armateurs. Les coûts moyens se sont presque élevés au double des coûts moyens dans la pêche.

#### 1.1.6.4 Rotation du personnel

L'écart entre les entrées et les sorties de travailleurs a été plus important en 2006 qu'en 2005 (tableau 10). Le bilan a surtout été très positif dans l'industrie de la métallurgie mais il l'a aussi été dans les autres services et chez les agents maritimes et expéditeurs. En revanche, dans l'industrie automobile, on a observé un grand nombre de sorties nettes. La situation dans l'industrie de la métallurgie donne cependant une image déformée. Début 2006, l'entreprise liégeoise Cockerill Sambre s'est séparée de la division "froid" et l'a relogée chez Arcelor Produits Plats Wallonie, société qui a ensuite été absorbée par Arcelor Steel Belgium. Cette entreprise était autrefois intégralement incorporée dans les chiffres du port de Gand. De par le transfert de la division "froid", les chiffres de Arcelor Steel Belgium sont depuis 2006 partiellement alloués au complexe portuaire liégeois. Un pourcentage déterminé est appliqué à tous les chiffres. Les entrées en 2006 ont cependant trait en grande partie à la division rachetée de Cockerill Sambre (port de Liège). Par conséquent, l'application d'un même pourcentage à tous les chiffres conduit à une surestimation du nombre de membres du personnel entrés au port de Gand.

**TABEAU 10 ROTATION DU PERSONNEL**

	2004	2005	2006
Entrées nettes durant l'exercice .....	+ 3.563	+ 377	+ 2.476
Entrées suivant le niveau d'étude			
<i>Enseignement universitaire (p.c.)</i> .....	6,9	7,5	8,5
<i>Enseignement supérieur non universitaire (p.c.)</i> .....	16,4	19,7	18,4
<i>Enseignement secondaire (p.c.)</i> .....	58,1	58,2	59,6
<i>Enseignement primaire (p.c.)</i> .....	18,6	14,6	13,5
Sorties suivant le motif invoqué pour la fin du contrat de travail			
<i>Pension (p.c.)</i> .....	4,1	4,3	4,7
<i>Prépension (p.c.)</i> .....	7,0	6,2	5,6
<i>Licenciement (p.c.)</i> .....	17,2	18,6	16,1
<i>Autre motif (p.c.)</i> .....	71,7	71,0	73,7

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les entreprises engagent des travailleurs de degrés de qualification variés. Cependant, si l'on se fonde sur l'évolution observée ces deux dernières années, on peut affirmer que l'importance des titulaires d'un diplôme d'enseignement primaire a diminué dans les recrutements tandis que l'importance des collaborateurs universitaires a lentement augmenté. L'engagement de titulaires d'un diplôme universitaire a été proportionnellement le plus élevé dans les aménagements portuaires et le dragage, le secteur de l'énergie et la production de carburants. Dans la pêche, l'industrie portuaire, l'industrie alimentaire et le transport routier, on a engagé proportionnellement plus de travailleurs peu qualifiés.

Dans les sorties, la proportion de travailleurs ayant pris leur prépension ainsi que celle des travailleurs licenciés a diminué. Par contre, relativement plus de personnes sont parties pour une autre raison, telle que la fin d'un contrat de travail temporaire ou la démission.

#### 1.1.6.5 Formation<sup>40</sup>

La proportion d'entreprises signalant des formations dans le bilan social continue d'osciller autour de 50 p.c. (tableau 11), se portant ainsi bien au-dessus du pourcentage national d'environ 7 p.c.<sup>41</sup> Tout comme pour les frais de personnel, cela s'explique par la surreprésentation de grandes entreprises dans l'échantillon constant, puisque seuls les schémas complets sont pris en considération. Il est en effet de tradition que les grandes entreprises investissent plus dans la formation de leur personnel.

Les chiffres révèlent que les hommes ont plus facilement accès à la formation que les femmes, bien que la situation pour les femmes se soit légèrement améliorée par rapport à l'année précédente. Les secteurs non maritimes ont offert plus d'opportunités de formation à leur personnel que les secteurs maritimes. Le taux de participation s'est établi à plus de 75 p.c. dans le secteur de l'énergie, la production de carburants, l'industrie chimique et les autres branches industrielles. Chez les agents maritimes et expéditeurs, la manutention portuaire, la construction et réparation navales et le transport routier, ce taux n'a toutefois pas dépassé les 25 p.c.

**TABLEAU 11 FORMATIONS FORMELLES**

	2004	2005	2006
Pourcentages d'entreprises signalant des formations dans le bilan social .....	50,1	50,7	52,4
Taux de participation .....	53,5	53,5	53,1
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	55,1	55,3	54,7
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	45,2	44,6	45,8
Nombre d'heures de formation par personne .....	41,4	37,7	36,9
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	42,6	38,8	37,8
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	33,5	30,6	31,6
Frais de formation par heure .....	58,0	51,5	53,6
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	58,3	51,9	53,9
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	55,7	48,8	51,1
Pourcentages du nombre d'heures prestées ayant été consacrées à une formation .....	1,4	1,3	1,3
Frais de formation par rapport au total des frais de personnel .....	2,1	1,7	1,7

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le nombre moyen d'heures de formation par personne donne le même résultat en termes de différence entre hommes et femmes. Pour les femmes, il y a eu une évolution positive tandis que les hommes ont affiché un léger retard. Il n'y a toutefois pas eu de différence notable entre le cluster maritime et le cluster non maritime. La durée de formation a varié entre 7 heures (transport routier) et 137 heures (construction et réparation navales) par personne.

Les coûts de formation par heure ont augmenté plus rapidement (+ 4,1 p.c.) que le coût salarial horaire moyen (+ 2,4 p.c.) du personnel interne. Dans les secteurs de l'énergie, de la production de carburants et de l'industrie chimique, les frais de formation se sont établis à plus du double de ceux observés dans la construction et la réparation navales, le secteur de l'électronique ou encore les autres industries.

<sup>40</sup> Il s'agit ici de la formation formelle, c'est-à-dire de celle qui est dispensée dans des locaux réservés à cet usage, dans l'entreprise ou au dehors. Les formations dispensées en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation, par exemple, sortent donc du champ d'application du bilan social.

<sup>41</sup> Delhez Ph., Heuse P. et Zimmer H. (2007).

## 1.1.7 Situation financière dans les ports maritimes flamands

### 1.1.7.1 Ratios financiers

Les ratios de rentabilité nette des capitaux propres après impôts, de liquidité au sens large et de solvabilité sont présentés en deux parties. Cette section donne un aperçu de l'évolution des ratios dans l'ensemble des quatre ports maritimes flamands. La suite du chapitre 1, 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 est basée sur un échantillon constant<sup>42</sup> qui a été établi pour les années 2004 à 2006. Par conséquent, les entreprises sous revue dans la partie financière du présent rapport diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport, ce qui peut expliquer certaines différences entre les chiffres des deux publications. Afin d'établir une comparaison avec les données nationales, c'est-à-dire celles de l'ensemble des entreprises non financières belges, la même méthode de calcul, à savoir la globalisation, est appliquée.

Dans les ports d'Anvers et de Gand, la rentabilité des entreprises a beaucoup reculé (tableau 12), tout en restant nettement plus élevée que la moyenne des entreprises belges. Ce sont surtout les producteurs de carburant, les armateurs, les agents maritimes et les expéditeurs anversoïses, l'industrie de la métallurgie et les autres services gantoïses qui ont été moins rentables que l'année précédente. À Ostende et Zeebrugge, la rentabilité se rapproche de la moyenne nationale et une légère amélioration a été observée, entraînée par l'industrie chimique et les autres branches d'activité.

**TABEAU 12 RATIOS FINANCIERS DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2004 À 2006**

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Anvers.....	21,7	32,0	20,1	0,72	0,73	0,86	26,8	32,3	33,5
Gand.....	21,2	25,7	14,1	1,20	1,23	1,22	46,1	44,7	46,5
Ostende.....	6,7	9,2	10,7	1,38	1,41	1,55	45,8	44,1	50,1
Zeebrugge.....	9,8	7,5	8,0	1,22	1,17	1,20	49,8	48,1	48,2
<b>Moyenne pondérée.....</b>	<b>20,3</b>	<b>28,6</b>	<b>17,9</b>	<b>0,86</b>	<b>0,85</b>	<b>0,96</b>	<b>32,1</b>	<b>35,5</b>	<b>36,7</b>
<b>Sociétés non financières<sup>43</sup></b>	<b>6,9</b>	<b>10,1</b>	<b>9,5</b>	<b>1,24</b>	<b>1,29</b>	<b>1,30</b>	<b>41,6</b>	<b>43,4</b>	<b>44,9</b>

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

Pour ce qui est de la liquidité, les entreprises établies dans les ports flamands suivent la même tendance qu'au niveau national, excepté à Gand où le résultat n'a quasiment pas changé en 2006. Contrairement aux sociétés établies dans les trois autres ports, les entreprises installées à Anvers ont enregistré en moyenne un fonds de roulement net négatif.

Le ratio de solvabilité reste inférieur à la moyenne des entreprises belges à la suite du moins bon score enregistré au port d'Anvers. Ce sont les secteurs de la production de carburants, du transport routier et de l'électronique qui y ont enregistré les plus mauvais résultats.

<sup>42</sup>L'échantillon constant retenu pour l'étude des ratios réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2004, 2005 et 2006, 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 2.106 entreprises, lesquelles affichent 12 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 85.500 ETP, soit 59,8 p.c. des entreprises ayant fait l'objet de l'étude en 2006, 85,8 p.c. de la valeur ajoutée directe et 78,9 p.c. de l'emploi direct entrant dans l'étude des quatre ports flamands.

<sup>43</sup>Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges. Ils ont été recalculés par Verduyn F. et Vivet D. (2007) selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2005.

### 1.1.7.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle d'évaluation de la santé financière a été appliqué à un échantillon constant d'entreprises remplissant une série de conditions<sup>44</sup>. Il s'agit d'un modèle différent de celui utilisé dans les précédentes études, ce qui rend impossible toute comparaison des résultats avec les chiffres publiés ces dernières années. À partir de leur santé financière, les entreprises sont classées en six classes plutôt qu'en quatre. Les classes 4, 5 et 6 concernent les entreprises dont la probabilité de défaillance est nettement supérieure à la moyenne, puisqu'il s'agit respectivement d'entreprises en situation de risque accru, élevé et très élevé. Par ailleurs, pour le calcul de l'indicateur synthétique de santé financière, une distinction est opérée entre les entreprises déposant des comptes annuels suivant le schéma complet et les entreprises déposant des comptes annuels suivant le schéma abrégé. Cette distinction est primordiale car les pourcentages doivent être interprétés différemment. En effet, le pourcentage de faillites est généralement plus élevé dans les entreprises déposant un schéma abrégé qu'au sein de celles déposant un schéma complet. Par conséquent, les chiffres ne permettent pas d'affirmer que les entreprises déposant un schéma abrégé sont financièrement plus saines que les entreprises déposant un schéma complet.

**TABLEAU 13 SANTÉ FINANCIÈRE DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS DE 2004 A 2006**  
(pourcentage d'entreprises dans les classes de santé financière 4, 5 et 6)

	Schéma abrégé			Schéma complet		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Cluster maritime .....	8,0	8,9	5,7	11,3	11,1	9,6
Commerce .....	13,9	11,1	10,6	13,8	13,2	11,3
Industrie.....	10,5	8,2	7,6	11,7	11,6	6,3
Transport terrestre.....	14,6	8,5	10,9	1,9	3,8	7,4
Autres services logistiques.....	15,8	6,8	4,1	14,0	14,7	9,8
<b>Total .....</b>	<b>11,0</b>	<b>9,0</b>	<b>7,3</b>	<b>11,5</b>	<b>11,5</b>	<b>9,1</b>
<b>Sociétés non financières .....</b>	<b>11,6</b>	<b>11,1</b>	<b>10,6</b>	<b>13,1</b>	<b>13,0</b>	<b>12,5</b>

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

Le pourcentage d'entreprises présentant un risque financier supérieur à la moyenne, autrement dit les entreprises appartenant aux classes de santé financière 4, 5 et 6, a baissé en 2006, aussi bien pour les schémas abrégés que pour les schémas complets (tableau 13). Cette évolution correspond totalement à celle rencontrée dans les sociétés belges non financières. Les chiffres révèlent toutefois que les entreprises établies dans les ports flamands sont financièrement plus saines. Cette différence a même encore augmenté l'année dernière.

La santé financière des entreprises dans le commerce est nettement moins bonne que dans les autres secteurs, bien que la situation se soit améliorée par rapport à 2005. Dans le cas des schémas abrégés, le transport terrestre prend aussi relativement plus de risque financier. La situation dans ce secteur s'est également aggravée en ce qui concerne les schémas complets. Les pourcentages mentionnés se composent principalement d'entreprises présentant un risque financier accru (classe 4). Le pourcentage d'entreprises présentant un risque financier élevé ou très élevé (classes 5 et 6) est pratiquement insignifiant.

Non seulement les ports flamands comptent relativement moins d'entreprises présentant une moins bonne santé financière, mais le nombre de postes de travail (ETP) dans les entreprises de classes 4, 5

<sup>44</sup> Les comptes annuels doivent couvrir 12 mois et l'entreprise doit soit avoir un chiffre d'affaires d'au moins 150.000 euros, soit employer en moyenne au moins 2 équivalents temps plein. L'utilisation de certaines variables comme dénominateur requiert en outre l'exclusion d'entreprises (peu nombreuses) dont l'actif circulant à court terme, les dettes à un an au plus et le capital d'emprunt ne sont pas strictement positifs. L'échantillon constant réunit 1.507 entreprises, 12,3 milliards d'euros de valeur ajoutée et près de 91.000 ETP, ce qui représente 42,8 p.c. des entreprises ayant fait l'objet de l'étude relative aux ports maritimes flamands en 2006, 88,3 p.c. de la valeur ajoutée directe et 84 p.c. de l'emploi direct entrant dans cette étude (uniquement ports flamands).

et 6 s'est seulement établi en 2006 à 2,6 p.c. de l'emploi total (échantillon constant). Ce pourcentage était néanmoins plus élevé dans le commerce, financièrement moins sain (6,5 p.c.), et dans le transport terrestre (4,4 p.c.).

## 1.2 PORT D'ANVERS

### 1.2.1 Évolutions récentes<sup>45</sup>

Pour la cinquième année consécutive, le trafic dans le port d'Anvers a franchi un nouveau record: en 2006, 167 millions de tonnes de marchandises ont été déchargées et chargées. Le trafic conteneurisé, en particulier, a de nouveau réalisé de très bons résultats avec un pourcentage de croissance presque deux fois supérieur à celui du trafic mondial. Ces excellents résultats ont pu être réalisés grâce au fait que le port est encore libre de tout encombrement. Le nouveau bassin Deurganck a contribué à ce succès. Durant la première année de fonctionnement, environ 810.000 TEU ont été manutentionnés. Le trafic conteneurisé a non seulement été stimulé par la croissance des services maritimes existants mais aussi par le lancement de nouveaux services réguliers. Une forte augmentation a surtout été observée au niveau des trafics conteneurisés avec les autres pays européens et l'Amérique du Nord, ainsi qu'au niveau des importations en provenance de l'Asie.

Pour pouvoir assurer le passage de transporteurs de vrac modernes et de porte-conteneurs de gabarit sans cesse plus grands dans le futur, et réduire la vulnérabilité stratégique du port du Pays de Waas, qui ne dispose que d'un accès sur la rive gauche, une étude a été lancée en 2006 pour l'aménagement d'une seconde écluse dans ce port. Le port d'Anvers espère obtenir au plus tard début de l'été 2008 une approbation définitive de la Région flamande pour que les travaux de construction puissent être entamés la même année, de façon à rendre l'écluse opérationnelle début 2013.

De plus, d'après l'administration portuaire anversoise, un second bassin à marées - le Saeftinghedok - devrait être construit d'ici 2015, pour que la capacité de conteneurs soit suffisante. Ce projet se heurte cependant à beaucoup d'oppositions. Ainsi, le bureau d'étude international Ocean Shipping Consultants a démontré dans l'une de ses études<sup>46</sup> que la croissance actuelle du fret conteneurisé ne durera pas. Il estime par ailleurs que la grande majorité de ces conteneurs est destinée au transit si bien qu'ils ne génèrent qu'une valeur ajoutée restreinte. La capacité de conteneurs supplémentaire éveille par ailleurs chez certains des appréhensions en ce qui concerne la mobilité à Anvers et dans sa périphérie.

L'entreprise portuaire communale d'Anvers aspire néanmoins à une répartition équilibrée entre les modes de transport. La navigation fluviale et les chemins de fer assument respectivement 30 et 15 p.c. du transport dans l'arrière-pays. Déjà relativement élevée, la proportion des deux modes de transport devrait encore augmenter, surtout pour le transport par conteneurs. Pour soutenir cette répartition équilibrée entre les modes de transport, les pouvoirs publics flamands ont décidé de stimuler ces quatre prochaines années la navigation fluviale conteneurisée au départ du Deurganckdok, à l'aide d'une mesure de soutien temporaire.

### 1.2.2 Valeur ajoutée

En 2006, la valeur ajoutée directe a diminué de 2,4 p.c. (- 4,3 p.c. à prix constants, tableau 14). En revanche, la valeur ajoutée totale a augmenté de 3,2 p.c. La valeur ajoutée directe représentait 5 p.c. du PIB de la Région flamande, la valeur ajoutée totale 10,3 p.c., soit des niveaux un peu moins élevés qu'en 2005. Par rapport au PIB du pays, ces pourcentages se sont établis respectivement à 2,9 et 5,9 p.c.

---

<sup>45</sup> Sources: Entreprise portuaire d'Anvers (2007), divers articles de journaux.

<sup>46</sup> *The European and Mediterranean Containerport Markets to 2015* (2006).

**TABLEAU 14 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>6.949,4</b>	<b>7.105,7</b>	<b>7.376,4</b>	<b>8.297,3</b>	<b>9.384,8</b>	<b>9.159,7</b>	<b>100,0</b>	<b>- 2,4</b>	<b>+ 5,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.724,8</b>	<b>1.680,6</b>	<b>1.941,9</b>	<b>2.407,0</b>	<b>2.938,3</b>	<b>2.818,1</b>	<b>30,8</b>	<b>- 4,1</b>	<b>+ 10,3</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	437,2	443,2	454,2	501,0	508,0	521,5	5,7	+ 2,7	+ 3,6
Manutention .....	851,9	859,6	944,7	1.035,4	1.110,5	1.162,6	12,7	+ 4,7	+ 6,4
Armateurs .....	133,9	56,3	200,8	519,5	969,2	758,0	8,3	- 21,8	+ 41,5
Construction et réparation navales.....	26,5	25,6	26,1	27,1	33,9	37,6	0,4	+ 10,8	+ 7,3
Aménagements portuaires et dragage.....	86,4	102,5	126,8	126,4	100,2	108,6	1,2	+ 8,4	+ 4,7
Pêche .....	1,1	1,0	1,0	0,6	0,5	1,4	0,0	+ 179,4	+ 5,4
Commerce portuaire .....	7,7	8,5	10,8	11,4	12,3	12,2	0,1	- 1,1	+ 9,6
Entreprise portuaire .....	180,2	184,0	177,5	185,7	203,8	216,2	2,4	+ 6,1	+ 3,7
Secteur public .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>38,7</i>	<i>38,2</i>	<i>41,8</i>	<i>51,8</i>	<i>75,5</i>	<i>49,2</i>	<i>-</i>	<i>- 34,9</i>	<i>+ 4,9</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>5.224,6</b>	<b>5.425,1</b>	<b>5.434,5</b>	<b>5.890,3</b>	<b>6.446,5</b>	<b>6.341,6</b>	<b>69,2</b>	<b>- 1,6</b>	<b>+ 4,0</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>671,5</b>	<b>729,0</b>	<b>792,7</b>	<b>881,7</b>	<b>950,2</b>	<b>933,1</b>	<b>10,2</b>	<b>- 1,8</b>	<b>+ 6,8</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>3.929,8</b>	<b>4.034,2</b>	<b>3.947,6</b>	<b>4.279,9</b>	<b>4.728,5</b>	<b>4.607,0</b>	<b>50,3</b>	<b>- 2,6</b>	<b>+ 3,2</b>
Industrie de l'énergie .....	199,1	191,3	84,2	178,1	191,9	227,8	2,5	+ 18,7	+ 2,7
Production de carburants .....	868,0	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	1.149,2	12,5	- 6,6	+ 5,8
Industrie de la chimie.....	2.136,5	2.131,9	2.043,0	2.182,7	2.557,8	2.424,6	26,5	- 5,2	+ 2,6
Industrie de l'automobile.....	467,7	501,5	454,7	481,5	477,3	514,3	5,6	+ 7,8	+ 1,9
Industrie des équipements électroniques.....	16,5	16,0	10,9	10,5	10,9	9,8	0,1	- 10,9	- 10,0
Industrie de la métallurgie .....	105,8	116,2	119,4	131,7	126,7	134,6	1,5	+ 6,2	+ 4,9
Industrie de la construction.....	89,5	95,4	107,6	93,4	84,4	93,5	1,0	+ 10,7	+ 0,9
Industrie de l'alimentation .....	17,2	24,6	25,7	21,8	29,9	34,0	0,4	+ 13,6	+ 14,6
Autres industries .....	29,6	32,5	30,1	17,9	19,0	19,2	0,2	+ 1,3	- 8,3
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>168,3</b>	<b>186,2</b>	<b>203,3</b>	<b>216,3</b>	<b>217,4</b>	<b>230,7</b>	<b>2,5</b>	<b>+ 6,1</b>	<b>+ 6,5</b>
Transport routier .....	71,1	77,5	84,0	89,3	98,4	103,5	1,1	+ 5,2	+ 7,8
Autres transports terrestres .....	97,2	108,7	119,3	127,1	119,0	127,2	1,4	+ 6,9	+ 5,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>454,9</b>	<b>475,7</b>	<b>490,9</b>	<b>512,4</b>	<b>550,4</b>	<b>570,8</b>	<b>6,2</b>	<b>+ 3,7</b>	<b>+ 4,6</b>
Autres services .....	347,1	368,3	388,0	406,9	435,6	450,1	4,9	+ 3,3	+ 5,3
Secteur public .....	107,8	107,5	102,8	105,5	114,8	120,6	1,3	+ 5,1	+ 2,3
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>6.952,0</b>	<b>7.185,9</b>	<b>6.683,9</b>	<b>7.896,8</b>	<b>8.795,2</b>	<b>9.601,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,2</b>	<b>+ 6,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>2.532,7</b>	<b>2.576,1</b>	<b>2.317,5</b>	<b>2.399,5</b>	<b>2.601,3</b>	<b>2.763,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,2</b>	<b>+ 1,8</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>4.419,3</b>	<b>4.609,8</b>	<b>4.366,3</b>	<b>5.497,2</b>	<b>6.194,0</b>	<b>6.838,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 10,4</b>	<b>+ 9,1</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>13.901,4</b>	<b>14.291,6</b>	<b>14.060,2</b>	<b>16.194,1</b>	<b>18.180,0</b>	<b>18.761,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>+ 6,2</b>

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



Ce sont les armateurs qui sont à l'origine de la diminution de la valeur ajoutée dans le **cluster maritime**. Ainsi, la valeur ajoutée de Bocimar International a diminué de 125,3 millions d'euros par rapport à l'année précédente. En 2005, un montant considérable d'autres charges d'exploitation avait en effet été enregistré. Il concernait essentiellement des frais découlant de *forward freight agreements*. Les Forward freight agreements (FFAs) sont des instruments financiers dérivés utilisés pour se préserver prémunir contre des certains risques dans le secteur du transport des cargos marchandises, plus précisément contre le risque de fluctuations dans les tarifs de vrac. Ainsi, des tarifs de fret peuvent être achetés sur des itinéraires et des dates spécifiques, sans qu'une livraison physique soit nécessaire. Le nombre de contrats conclus peut fortement différer d'une année à l'autre et dépend notamment des indices de fret. Étant donné que les *forward freight agreements* constituent une part essentielle des activités opérationnelles de Bocimar International, ils sont comptabilisés en tant que charges et revenus opérationnels.

La valeur ajoutée de Safmarine Container Lines a également diminué de manière radicale, passant de 179,4 à 70,1 millions d'euros, malgré la hausse du chiffre d'affaires. Cette hausse est due à une augmentation des volumes. Le recul de la valeur ajoutée est par conséquent essentiellement imputable à la pression sur les tarifs de fret, qui a réduit les bénéfices d'exploitation de pas moins de 80 p.c.

La croissance dans les autres secteurs maritimes était trop restreinte pour pouvoir neutraliser l'impact des armateurs.

Le **cluster non maritime** a également observé un recul de la valeur ajoutée, mais seulement de 1,6 p.c. La hausse de la valeur ajoutée dans le secteur du transport, les autres services logistiques et certaines branches industrielles a été insuffisante pour pouvoir compenser la diminution remarquable enregistrée dans la production de carburants et l'industrie chimique. Le recul dans l'industrie chimique est essentiellement imputable à BASF Antwerpen. La première cause de cette diminution est la baisse des bénéfices d'exploitation. L'augmentation des prix de vente et des quantités écoulées n'ont pas contrebalancé l'augmentation des prix des matières premières. La deuxième cause est le montant des provisions pour risques et charges. Tandis qu'en 2005, on investissait encore pour 63,5 millions d'euros de provisions sociales et autres, 15,1 millions d'euros ont été affectés ou repris en 2006.

La valeur ajoutée de la production de carburants a été influencée négativement par Exxonmobil Petroleum & Chemical et, dans une moindre mesure, par Belgian Refining Corporation. Exxonmobil a comptabilisé en 2005 un montant considérable de provisions, essentiellement pour des primes d'anniversaire et de gros travaux de réparation et d'entretien. En 2006, un plus grand montant en provisions a encore été utilisé ou retiré. Ces "frais négatifs" ont surtout eu trait à de grands travaux de réparation et d'entretien. La valeur ajoutée de Belgian Refining Corporation a diminué de 23,6 millions d'euros en raison de droits d'accises plus faibles<sup>47</sup>.

Dans le secteur de l'énergie, la valeur ajoutée d'Electrabel a augmenté. En outre, Slib et Co Verwerkingscentrale a généré 14,1 millions d'euros de valeur ajoutée de plus qu'en 2005. À la suite de la mise en service d'une installation de production d'électricité à partir de déchets fin 2005, les amortissements ont fortement augmenté.

General Motors Belgium (industrie automobile), enfin, a vu sa valeur ajoutée progresser grâce à une belle croissance du bénéfice d'exploitation dont l'effet a été légèrement atténué par une diminution des amortissements à la suite de l'application de la méthode d'amortissement dégressif sur les investissements liés à un modèle déterminé.

Le tableau 15 présente les dix entreprises affichant la valeur ajoutée la plus élevée dans le port d'Anvers durant l'année 2006. Les principales modifications par rapport à l'an dernier sont la progression de Euronav de la septième à la cinquième place et la disparition de Bocimar International et Belgian Refining Corporation de la liste, ce qui fait gagner une place à l'entreprise portuaire. La baisse de la valeur ajoutée de Bocimar et de Belgian Refining Corporation a déjà été signalée plus haut. La valeur ajoutée d'Euronav est passée de 211,3 à 297,6 millions d'euros, à la suite du rachat de l'armateur grec Tanklog en 2005.

---

<sup>47</sup> Ceux-ci font partie des autres frais d'exploitation.

**TABLEAU 15 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTEE AU PORT D'ANVERS EN 2006<sup>48</sup>**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BASF ANTWERPEN	Industrie de la chimie
2	KUWAIT PETROLEUM (BELGIUM)	Commerce
3	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
4	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile
5	EURONAV	Armateurs
6	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Production de carburants
7	HESSE NOORD NATIE	Manutention
8	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
9	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
10	BAYER ANTWERPEN	Industrie de la chimie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

### 1.2.3 Emploi

L'emploi direct dans le port d'Anvers a augmenté plus vite en 2006 qu'en moyenne ces cinq dernières années (tableau 16). L'emploi direct et l'emploi total ont représenté cette année-là respectivement 3 et 7,8 p.c. de l'emploi en Région flamande, c'est-à-dire 0,1 p.c. de plus que l'année précédente. Ils se sont établis à 1,7 (direct) et 4,5 p.c. (total) de l'emploi belge. Ces derniers pourcentages sont restés inchangés par rapport à 2005.

La progression de l'emploi est intégralement due aux entreprises du **cluster maritime**. L'emploi maritime a augmenté de 5,3 p.c. C'est en particulier la manutention portuaire qui a généré ce bon résultat. De par la forte hausse du trafic dans le port d'Anvers, le nombre d'heures de travail et donc l'effectif moyen du CEPA a augmenté<sup>49</sup>. De plus, le service public Administration des Voies hydrauliques et de la Marine a été supprimé en avril 2006 et la majorité de ses tâches et de son personnel ont été transférés à la société Waterwegen en Zeekanaal<sup>50</sup>.

Chez les agents maritimes et expéditeurs également, l'emploi a eu le vent en poupe. Pour la plupart, cette évolution positive n'est toutefois pas la conséquence de la création d'emplois supplémentaires mais résulte du rachat de Frans Maas<sup>51</sup> par DFDS Transport. L'entreprise résultant de la fusion s'appelle DSV Road<sup>52</sup>. Hapag-Lloyd-Belgium a également augmenté son effectif moyen en rachetant CP Ships.

La diminution de l'emploi dans le **cluster non maritime** peut être qualifiée d'insignifiante. Elle est le résultat d'un recul dans le secteur de l'industrie et d'une augmentation dans le commerce et les autres services logistiques. La régression est surtout perceptible dans l'industrie chimique et l'industrie automobile. Chez BASF Anvers et General Motors Belgium, l'effectif moyen s'est replié à respectivement 136 et 149 ETP. Ineos Manufacturing Belgium<sup>53</sup> comptait moins de personnel à la suite de la vente de toutes les sociétés Innovene au groupe Ineos. Dans le cadre de cette vente, certains membres du personnel ont été transférés vers une entreprise du même groupe.

<sup>48</sup> Les tableaux "top 10" sont basés sur l'information provenant des comptes annuels, des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales. Dans la présente publication, aucune donnée individuelle n'est communiquée, étant donné que, pour certaines entreprises, aucun chiffre fiable n'a pu être obtenu.

<sup>49</sup> Centrale des Employeurs du port d'Anvers, organisation patronale qui remplit toutes les obligations de droit social ayant trait aux ouvriers portuaires et qui met ces ouvriers portuaires "à la disposition" des employeurs affiliés.

<sup>50</sup> Waterwegen en Zeekanaal est une entreprise du cluster maritime établie en dehors des zones portuaires et qui figure par conséquent dans la partie "hors des ports" de la manutention. Sa valeur ajoutée et le nombre moyen d'ETP sont répartis sur les quatre ports flamands.

<sup>51</sup> Frans Maas a été classé dans le transport routier et ce, seulement pour une partie limitée étant donné que la plupart des établissements sortent de la zone portuaire d'Anvers.

<sup>52</sup> DSV Road est une entreprise du cluster maritime établie à l'extérieur des zones portuaires et qui figure par conséquent dans la partie "hors des ports" des agents maritimes et expéditeurs. Sa valeur ajoutée et le nombre moyen d'ETP sont répartis sur les quatre ports flamands.

<sup>53</sup> L'ancien Innovene Manufacturing Belgium

**TABLEAU 16 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>62.587</b>	<b>62.339</b>	<b>61.363</b>	<b>62.378</b>	<b>63.200</b>	<b>64.449</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 2,0</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>22.334</b>	<b>22.555</b>	<b>22.931</b>	<b>23.905</b>	<b>24.720</b>	<b>26.036</b>	<b>40,4</b>	<b>+ 5,3</b>	<b>+ 3,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	6.312	6.444	6.390	6.296	6.620	7.010	10,9	+ 5,9	+ 2,1
Manutention.....	12.345	12.494	12.657	13.739	14.070	14.817	23,0	+ 5,3	+ 3,7
Armateurs.....	634	569	564	616	787	920	1,4	+ 17,0	+ 7,8
Construction et réparation navales .....	530	543	556	507	548	547	0,8	- 0,1	+ 0,6
Aménagements portuaires et dragage .....	715	744	986	953	887	919	1,4	+ 3,6	+ 5,1
Pêche .....	13	12	14	11	11	22	0,0	+ 98,9	+ 10,5
Commerce portuaire.....	115	133	151	164	152	153	0,2	+ 1,1	+ 5,8
Entreprise portuaire.....	1.669	1.615	1.614	1.619	1.646	1.647	2,6	+ 0,1	- 0,3
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>760</i>	<i>774</i>	<i>821</i>	<i>1.156</i>	<i>1.401</i>	<i>2.130</i>	-	+ 52,0	+ 22,9
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>40.253</b>	<b>39.784</b>	<b>38.432</b>	<b>38.473</b>	<b>38.480</b>	<b>38.414</b>	<b>59,6</b>	<b>- 0,2</b>	<b>- 0,9</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>2.364</b>	<b>2.403</b>	<b>2.794</b>	<b>2.858</b>	<b>2.968</b>	<b>3.130</b>	<b>4,9</b>	<b>+ 5,5</b>	<b>+ 5,8</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>28.543</b>	<b>28.102</b>	<b>26.535</b>	<b>26.315</b>	<b>26.049</b>	<b>25.613</b>	<b>39,7</b>	<b>- 1,7</b>	<b>- 2,1</b>
Industrie de l'énergie .....	1.075	954	857	858	949	935	1,5	- 1,5	- 2,7
Production de carburants .....	2.780	3.137	3.146	2.920	2.894	2.867	4,4	- 0,9	+ 0,6
Industrie de la chimie .....	12.210	11.731	10.987	10.740	10.836	10.636	16,5	- 1,8	- 2,7
Industrie de l'automobile .....	7.883	7.523	6.696	6.957	6.698	6.531	10,1	- 2,5	- 3,7
Industrie des équipements électroniques .....	208	162	130	127	127	100	0,2	- 21,8	- 13,7
Industrie de la métallurgie .....	2.244	2.317	2.408	2.580	2.504	2.505	3,9	+ 0,0	+ 2,2
Industrie de la construction ...	1.515	1.553	1.549	1.469	1.310	1.321	2,0	+ 0,8	- 2,7
Industrie de l'alimentation.....	302	382	405	411	443	439	0,7	- 0,8	+ 7,8
Autres industries.....	327	343	356	251	288	280	0,4	- 2,7	- 3,1
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>3.313</b>	<b>3.352</b>	<b>3.334</b>	<b>3.566</b>	<b>3.539</b>	<b>3.593</b>	<b>5,6</b>	<b>+ 1,5</b>	<b>+ 1,6</b>
Transport routier.....	1.229	1.299	1.242	1.362	1.457	1.493	2,3	+ 2,4	+ 4,0
Autres transports terrestres...	2.084	2.053	2.092	2.204	2.081	2.100	3,3	+ 0,9	+ 0,2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>6.033</b>	<b>5.926</b>	<b>5.770</b>	<b>5.735</b>	<b>5.924</b>	<b>6.078</b>	<b>9,4</b>	<b>+ 2,6</b>	<b>+ 0,1</b>
Autres services.....	3.917	3.837	3.807	3.755	3.931	4.069	6,3	+ 3,5	+ 0,8
Secteur public.....	2.116	2.089	1.963	1.980	1.993	2.009	3,1	+ 0,8	- 1,0
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>95.093</b>	<b>88.458</b>	<b>81.460</b>	<b>93.031</b>	<b>105.085</b>	<b>105.650</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,5</b>	<b>+ 2,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>37.528</b>	<b>33.798</b>	<b>27.330</b>	<b>26.294</b>	<b>28.889</b>	<b>25.486</b>	<b>-</b>	<b>- 11,8</b>	<b>- 7,4</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>57.565</b>	<b>54.660</b>	<b>54.130</b>	<b>66.737</b>	<b>76.196</b>	<b>80.165</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,2</b>	<b>+ 6,8</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>157.680</b>	<b>150.797</b>	<b>142.823</b>	<b>155.409</b>	<b>168.285</b>	<b>170.100</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 1,5</b>

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

La hausse de l'emploi dans le commerce et les autres services n'a pas pu compenser l'évolution négative enregistrée dans le secteur de l'industrie. Les chiffres des autres services sont influencés par l'entreprise SVEX qui a été créée fin 2005 en tant que joint venture entre Indaver et Sita Belgium, ainsi que par Jacobs Belgique où l'effectif a augmenté de 53 ETP en moyenne.

**TABEAU 17 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'ANVERS EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	GENERAL MOTORS BELGIUM	Industrie de l'automobile
2	BASF ANTWERPEN	Industrie de la chimie
3	HESSE NOORD NATIE	Manutention
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE <sup>54</sup>	Secteur public
5	GROUPE SNCB	Autres transports terrestres
6	GEMEENTELIJK AUTONOMOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Industrie de l'automobile
9	EVONIK DEGUSSA ANTWERPEN	Industrie de la chimie
10	LANXESS	Industrie de la chimie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Malgré ces évolutions divergentes, le top dix des entreprises affichant les effectifs moyens les plus élevés reste inchangé par rapport à l'an dernier (tableau 17).

#### 1.2.4 Investissement

Les investissements dans le port d'Anvers ont baissé de 35,7 p.c. par rapport à l'année précédente (- 37,4 p.c. à prix constants, tableau 18). Après les montants exceptionnellement élevés en 2005, les chiffres s'inscrivent à nouveau dans la lignée de ceux de 2004. Par conséquent, il convient, outre la baisse intervenue en 2006, de porter l'attention sur la remarquable hausse enregistrée en 2005.

Les reculs ont surtout concerné le **cluster maritime**. Chez les armateurs, les investissements ont même baissé de 56,8 p.c. En 2005, Euronav avait investi un montant exceptionnellement élevé – 1,3 milliard d'euros. Cette société avait alors racheté l'armateur grec Tanklog, acquérant ainsi neuf pétroliers existants et cinq pétroliers en construction. Euronav avait par ailleurs acquis quatre VLCC<sup>55</sup> ainsi qu'une série d'autres pétroliers. Cet armateur avait fortement investi pour rencontrer l'exigence de l'OMI<sup>56</sup> qui bannit des eaux internationales les pétroliers à simple coque dès 2010 et satisfaire la demande croissante de transport de pétrole brut. Déjà fin 2005, il ne disposait plus que de pétroliers à double coque. En 2006, Euronav a encore augmenté sa flotte. Le montant investi est toutefois resté limité à 240 millions d'euros. De par les investissements permanents, Euronav dispose d'une des plus jeunes flottes de l'industrie pétrolière.

Bocimar International a également, en 2006, investi 226,7 millions d'euros dans l'expansion de sa flotte. Enfin, Safmarine Container Lines a continué d'investir dans l'achat de nouveaux navires, mais 127,1 millions d'euros en moins que l'année précédente.

Un important repli des investissements a aussi été observé au niveau de la manutention. La baisse a atteint 45,3 p.c. Tandis qu'Antwerp Gateway avait investi 155,3 millions en 2005, le montant investi en 2006 s'est seulement élevé à 6,8 millions d'euros. En 2004, l'entreprise portuaire anversoise avait accordé à Antwerp Gateway une concession pour 40 ans pour un terrain de 125 ha situé du côté est du Deurganckdok. Au cours de 2004 et 2005, les travaux nécessaires avaient été réalisés pour pouvoir mettre le terminal en service en septembre 2005. Les travaux sont terminés et le terminal est entièrement opérationnel. Fin 2005, le terminal de conteneurs de Hesse-Noord Natie a été également mis en service au Deurganckdok. Les investissements de Hesse-Noord Natie en 2006 se sont par

<sup>54</sup> Pour information, la composition de l'administration publique a fait l'objet d'un relevé détaillé en annexe 4 du rapport 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>55</sup> Very Large Crude Carrier.

<sup>56</sup> Organisation Maritime Internationale (<http://www.imo.org>).

conséquent élevés à 93,7 millions euros de moins que l'année précédente. Ils ont principalement porté sur l'extension du Deurganckdok et la transformation du terminal Churchill pour créer davantage d'espace pour le fret conteneurisé. Le MSC Home Terminal au terminal Delwaide avait déjà répondu en 2005 à la forte progression du trafic conteneurisé. Le montant investi est tombé de 95,3 à 53,4 millions d'euros du fait que le projet de rénovation se terminait. En 2006, des grues à conteneurs supplémentaires et 14 chariots-cavaliers étaient encore mis en service.

**TABEAU 18 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>429,3</b>	<b>462,7</b>	<b>784,5</b>	<b>1.521,7</b>	<b>2.836,0</b>	<b>1.432,0</b>	<b>57,1</b>	<b>- 49,5</b>	<b>+ 27,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	72,2	73,1	73,3	38,3	43,5	56,3	2,2	+ 29,4	- 4,9
Manutention.....	201,6	155,1	187,3	348,1	669,5	366,0	14,6	- 45,3	+ 12,7
Armateurs .....	41,5	58,6	385,1	1.024,9	2.020,8	872,7	34,8	- 56,8	+ 83,9
Construction et réparation navales .....	3,4	2,6	2,0	5,5	2,6	3,6	0,1	+ 40,8	+ 1,0
Aménagements portuaires et dragage .....	23,9	86,4	57,7	13,4	48,4	89,6	3,6	+ 85,0	+ 30,2
Pêche .....	0,2	0,2	0,1	0,1	0,0	0,2	0,0	+ 398,2	- 5,4
Commerce portuaire.....	1,2	2,3	2,7	3,1	0,8	0,9	0,0	+ 14,4	- 5,8
Entreprise portuaire.....	85,2	84,5	76,4	88,2	50,5	42,7	1,7	- 15,5	- 12,9
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>25,7</i>	<i>24,9</i>	<i>33,6</i>	<i>58,2</i>	<i>113,9</i>	<i>117,0</i>	-	+ 2,7	+ 35,4
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>1.148,8</b>	<b>1.008,9</b>	<b>1.073,9</b>	<b>1.097,6</b>	<b>1.068,5</b>	<b>1.077,2</b>	<b>42,9</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>- 1,3</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>46,0</b>	<b>55,2</b>	<b>62,2</b>	<b>57,8</b>	<b>51,0</b>	<b>57,4</b>	<b>2,3</b>	<b>+ 12,7</b>	<b>+ 4,5</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>893,0</b>	<b>771,1</b>	<b>786,7</b>	<b>850,6</b>	<b>827,2</b>	<b>819,5</b>	<b>32,7</b>	<b>- 0,9</b>	<b>- 1,7</b>
Industrie de l'énergie .....	23,3	5,5	5,7	61,0	99,5	63,9	2,5	- 35,8	+ 22,4
Production de carburants .....	98,0	108,9	112,8	170,8	174,4	149,2	5,9	- 14,5	+ 8,8
Industrie de la chimie .....	706,8	550,7	478,3	484,8	472,2	541,8	21,6	+ 14,7	- 5,2
Industrie de l'automobile .....	23,8	72,9	165,0	99,4	59,0	35,1	1,4	- 40,5	+ 8,1
Industrie des équipements électroniques .....	0,6	0,3	0,2	0,1	0,0	1,2	0,0	+ 2.740,6	+ 15,1
Industrie de la métallurgie .....	3,2	3,1	5,2	9,2	3,9	6,8	0,3	+ 74,8	+ 16,0
Industrie de la construction .....	13,8	13,7	8,1	16,5	9,5	12,4	0,5	+ 29,9	- 2,1
Industrie de l'alimentation.....	3,6	7,3	5,0	4,8	6,5	6,9	0,3	+ 6,1	+ 13,7
Autres industries.....	19,9	8,6	6,3	3,9	2,2	2,3	0,1	+ 3,7	- 35,2
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>54,2</b>	<b>42,4</b>	<b>66,6</b>	<b>38,4</b>	<b>47,4</b>	<b>40,7</b>	<b>1,6</b>	<b>- 14,1</b>	<b>- 5,6</b>
Transport routier.....	13,5	9,7	41,7	16,5	13,3	14,4	0,6	+ 8,3	+ 1,4
Autres transports terrestres....	40,7	32,6	24,9	21,9	34,0	26,3	1,0	- 22,9	- 8,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>155,6</b>	<b>140,2</b>	<b>158,4</b>	<b>150,8</b>	<b>143,0</b>	<b>159,6</b>	<b>6,4</b>	<b>+ 11,7</b>	<b>+ 0,5</b>
Autres services .....	117,7	70,3	89,3	68,7	70,7	127,7	5,1	+ 80,5	+ 1,7
Secteur public.....	38,0	69,9	69,1	82,1	72,2	31,9	1,3	- 55,8	- 3,4
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>1.578,1</b>	<b>1.471,6</b>	<b>1.858,4</b>	<b>2.619,2</b>	<b>3.904,6</b>	<b>2.509,3</b>	<b>100,0</b>	<b>- 35,7</b>	<b>+ 9,7</b>

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

Le **cluster non maritime** offre un bilan plus contrasté. Globalement, les investissements ont augmenté de 0,8 p.c. Toutefois, on peut mentionner une série d'évolutions remarquables. Dans le secteur de

l'énergie, les investissements ont régressé de 35,6 millions d'euros. Slib en Co Verwerkingscentrale a construit une installation de production d'électricité à partir de déchets. Les principaux travaux sont entre-temps terminés et l'installation a été mise en service pour la première fois en 2005.

Les investissements chez les producteurs de carburants ont également diminué par rapport à 2005. Cela est principalement imputable au fait que la raffinerie Total d'Anvers avait opéré d'importants investissements en 2005 pour accroître la capacité de certaines unités.

Les résultats enregistrés dans l'industrie chimique masquent les situations divergentes chez BASF Antwerpen, Evonik Degussa Antwerpen et BASF DOW HPPO Production. BASF Antwerpen a investi en 2006 quelque 314,3 millions d'euros, soit 173,2 millions de plus que l'année précédente. Les principaux projets d'investissement ont été l'extension de l'unité de craquage à vapeur et des moyens de production de polymères super absorbants, ainsi que la construction d'une nouvelle installation de production d'acide nitrique. En 2007, les dépenses d'investissements pour ces projets devraient avoir atteint un sommet. Le montant des investissements de Evonik Degussa Antwerpen a par contre diminué de 107,7 millions d'euros. La nouvelle installation de méthionine a été achevée en 2006. Enfin, la société BASF DOW HPPO Production a été fondée le 14 février 2006. À partir de 2008, elle transformera le propylène en oxyde propylénique. À cette fin, la construction de l'installation de production a été lancée dès la fondation de la société, sur le site de production de BASF Antwerpen.

Le montant investi par les autres services a progressé de 80,5 p.c. Bermaso et Directlease ont respectivement investi 20,2 et 9 millions d'euros. Bermaso a été repris pour la première fois dans la population sous revue, puisque cette entreprise a déménagé dans le courant de 2006 vers la zone portuaire.

**TABEAU 19 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BASF ANTWERPEN	Industrie de la chimie
2	EURONAV	Armateurs
3	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs
4	EXCELERATE	Armateurs
5	BASF DOW HPPO PRODUCTION	Industrie de la chimie
6	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
7	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Aménagements portuaires et dragages
8	SAFMARINE CONTAINER LINES	Armateurs
9	M.S.C. HOME TERMINAL	Manutention
10	SLIB-EN CO - VERWERKINGS CENTRALE	Industrie de l'énergie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Étant donné ce qui précède, Antwerp Gateway, Evonik Degussa Antwerpen et Hesse-Noord Natie disparaissent du top dix des entreprises enregistrant le plus d'investissements dans le port d'Anvers et Euronav. Safmarine Container Lines et MSC Home Terminal perdent quant à eux une à plusieurs places (tableau 19). Excelerate a pour sa part fait son entrée à la quatrième place. Le LNGRV<sup>57</sup> Excelerate a en effet été livré dans le courant de 2006.

### 1.2.5 Ratios financiers

La **rentabilité nette des capitaux propres après impôts** a régressé de façon radicale tant dans le cluster maritime que dans le cluster non maritime (tableau 20). Le recul a été fort marqué chez les agents maritimes et expéditeurs: la rentabilité nette a baissé en-deçà du niveau de 2004. Le résultat extraordinaire de 44,9 p.c. en 2005 était attribuable à Cobelfret. Cette entreprise avait alors réalisé une plus-value exceptionnelle de 250,7 millions d'euros sur la vente d'actions. Chez les armateurs, la rentabilité nette a reculé d'un tiers. Les bénéficiaires de quelques grandes sociétés parmi lesquelles Euronav, Safmarine Container Lines et Victrix ont considérablement baissé. Euronav a dû composer sans les produits financiers très élevés de l'année précédente alors que Safmarine Container Lines a lourdement souffert de la pression exercée sur les tarifs de fret.

<sup>57</sup> Méthanier permettant la regazéification à bord.

**TABLEAU 20 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'ANVERS DE 2004 À 2006**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>21,6</b>	<b>29,0</b>	<b>19,2</b>	<b>0,94</b>	<b>1,06</b>	<b>1,06</b>	<b>37,6</b>	<b>39,9</b>	<b>39,8</b>
Agents maritimes et expéditeurs	15,5	44,9	10,9	1,04	1,47	1,55	25,7	39,3	41,0
Manutention.....	12,3	12,1	14,2	1,00	1,03	0,85	38,3	36,4	32,1
Armateurs.....	53,5	45,4	29,7	1,00	0,89	0,91	35,5	36,7	38,1
Construction et réparation navales.....	21,4	28,5	24,4	1,19	1,25	1,29	24,5	26,4	26,9
Aménagements portuaires et dragage.....	15,8	10,2	15,3	0,68	0,68	0,79	37,1	34,1	30,4
Pêche.....	- 1,5	- 11,8	7,3	0,85	0,59	0,95	38,5	38,9	39,6
Commerce portuaire.....	11,2	9,3	33,0	1,54	1,43	1,49	35,9	31,7	41,8
Entreprise portuaire.....	0,4	4,9	11,4	0,48	0,55	1,11	60,2	66,0	68,5
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>21,8</b>	<b>32,9</b>	<b>20,4</b>	<b>0,67</b>	<b>0,66</b>	<b>0,81</b>	<b>24,7</b>	<b>30,6</b>	<b>32,0</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>6,5</b>	<b>9,4</b>	<b>6,2</b>	<b>1,24</b>	<b>1,24</b>	<b>1,31</b>	<b>30,6</b>	<b>29,8</b>	<b>31,4</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>24,3</b>	<b>35,7</b>	<b>22,0</b>	<b>0,57</b>	<b>0,60</b>	<b>0,74</b>	<b>24,1</b>	<b>30,5</b>	<b>31,9</b>
Industrie de l'énergie.....	14,3	19,8	21,7	1,41	1,76	0,97	35,4	36,6	39,1
Production de carburants.....	34,6	91,3	49,9	0,99	0,27	0,62	21,3	19,7	20,0
Industrie de la chimie.....	15,1	7,3	7,2	0,43	0,73	0,74	26,9	43,4	45,4
Industrie de l'automobile.....	25,6	13,4	31,2	0,92	1,04	1,28	20,9	27,2	32,8
Industrie des équipements électroniques.....	2,8	1,3	2,9	0,73	0,76	0,74	19,5	21,4	23,6
Industrie de la métallurgie.....	5,8	- 1,3	10,6	0,94	1,25	1,27	24,8	25,4	27,6
Industrie de la construction.....	11,3	- 1,0	2,8	1,18	1,23	1,34	23,3	22,9	24,2
Industrie de l'alimentation.....	- 109,3	- 71,6	27,8	0,65	0,80	0,90	9,4	20,8	24,4
Autres industries.....	12,2	10,5	14,7	1,22	1,29	1,32	32,8	43,5	43,9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .</b>	<b>-5,4</b>	<b>1,3</b>	<b>2,1</b>	<b>0,83</b>	<b>0,81</b>	<b>0,71</b>	<b>16,5</b>	<b>21,0</b>	<b>18,7</b>
Transport routier.....	6,9	0,1	6,1	1,76	1,75	1,14	31,4	29,3	22,5
Autres transports terrestres.....	- 13,5	2,2	- 0,2	0,58	0,53	0,51	12,6	17,3	17,1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>9,5</b>	<b>14,1</b>	<b>10,3</b>	<b>1,15</b>	<b>1,13</b>	<b>1,22</b>	<b>32,5</b>	<b>35,5</b>	<b>36,4</b>
Autres services.....	9,5	14,1	10,3	1,15	1,13	1,22	32,5	35,5	36,4
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>21,7</b>	<b>32,0</b>	<b>20,1</b>	<b>0,72</b>	<b>0,73</b>	<b>0,86</b>	<b>26,8</b>	<b>32,3</b>	<b>33,5</b>

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

Le commerce maritime a de son côté enregistré d'excellentes performances en 2006: la rentabilité nette est montée à 33 p.c. Detraco Internation a réalisé une recette exceptionnelle de 6 millions d'euros. L'Entreprise portuaire communale d'Anvers a également continué à progresser. À la fin de 2005, cette entreprise a transféré les dettes de pension restantes au gouvernement fédéral. Ce faisant, les coûts de pension totaux qui s'élevaient encore à 44,9 millions d'euros en 2005 ont presque été réduits à néant. Dans le commerce, la rentabilité nette a baissé, passant de 9,4 à 6,2 p.c. L'entreprise Léon Van Parys a vu en 2006 une perte de 13,7 millions. La suppression définitive de quotas d'importation dans l'industrie des fruits et l'ouverture du marché à la libre importation ont fait dégringoler les prix du marché, tandis que les droits à l'importation ont augmenté. Chez les producteurs de carburants, la rentabilité nette a presque été réduite de moitié. La cause du pourcentage exceptionnellement élevé en 2005 réside chez

Exxonmobil Petroleum & Chemical. Le groupe pétrolier avait alors comptabilisé une plus-value exceptionnelle de 3,4 milliards d'euros sur la réalisation d'immobilisations.

Certaines branches industrielles ont à nouveau présenté une hausse de la rentabilité nette. Dans l'industrie alimentaire, un pourcentage négatif est même devenu positif grâce à la société Cargill. Après avoir clôturé les deux années précédentes sur une perte, Cargill a enregistré un beau bénéfice en 2006. Dans l'industrie automobile, la rentabilité nette a progressé à 31,2 p.c., sous l'impulsion de New Holland Tractor Limited et de General Motors Belgium. Les deux sociétés ont réalisé un résultat d'exploitation très favorable en 2006 et New Holland Tractor Limited a en outre profité de taux de change favorables. Dans le transport routier, la hausse de la rentabilité nette est due à deux facteurs. D'une part, ABX Logistics Air & Sea Worldwide a pu limiter ses pertes en 2006, alors que l'année précédente, elle avait comptabilisé une réduction de valeur exceptionnelle de 6,4 millions d'euros. D'autre part, le capital de Noord Natie<sup>58</sup> avait été réduit de 13,9 millions d'euros.

De manière générale, on a observé une amélioration de la **liquidité au sens large**. Dans le cluster maritime, ce ratio est toutefois resté inchangé. Dans le cluster non maritime, les résultats ont divergé. Dans le secteur de l'énergie, la capacité à honorer les engagements non financiers de court terme a fort régressé. Les dettes financières à court terme d'Electrabel ont fortement augmenté tandis que ses placements ont radicalement baissé. On a constaté le phénomène contraire chez les producteurs de carburants: la liquidité a considérablement augmenté du fait que Exxonmobil Petroleum & Chemical et la raffinerie Total Antwerpen ont remboursé une part importante de leurs dettes financières à court terme. Enfin, le fonds de roulement net du transport routier a régressé. Les dettes à court terme de Noord Natie ont en effet augmenté de 38,2 millions d'euros.

La **solvabilité** a enregistré une légère progression par rapport à 2005. La situation est la même que pour la liquidité au sens large: le cluster maritime a plus ou moins maintenu le statu quo tandis qu'une amélioration a été observée dans le cluster non maritime. Le secteur maritime où la différence par rapport à l'année précédente se marque le plus est le commerce maritime. Grâce au produit exceptionnel de 6 millions d'euros, les capitaux propres de Detraco International ont augmenté de 5 millions d'euros (le million restant a été distribué).

La hausse de la solvabilité dans l'industrie automobile est imputable à New Holland Tractor Limited et General Motors Belgium et est indissociablement liée, comme chez Detraco, à l'amélioration de la rentabilité nette.

En ce qui concerne la rentabilité nette, il a déjà été mentionné que Noord Natie a réduit son capital de 13,9 millions d'euros. Cela a engendré un recul de la solvabilité dans le transport routier à 2,5 p.c.

---

<sup>58</sup> L'ex-Movare.



## 1.3 PORT DE GAND

### 1.3.1 Évolutions récentes<sup>59</sup>

2006 fut une année charnière, au cours de laquelle le port de Gand a réussi à mettre fin à une série de reculs, grâce notamment au Kluizendok, dont l'extension s'est poursuivie en 2006. La zone II du Kluizendok ne sera prête qu'en 2009.

Le port de Gand est confronté à un problème d'accès maritime dans sa zone de canaux. Il ambitionne par conséquent d'agrandir significativement le complexe des écluses et le canal maritime. En 2006, il y a eu quelques importantes percées en la matière. La Flandre a décidé de consentir les frais supplémentaires requis pour l'aménagement du tunnel de Sluiskil permettant un approfondissement ultérieur du canal maritime jusqu'à 16 mètres. Par ailleurs, on s'attend à l'automne 2008 à des propositions politiques concrètes, tant du côté flamand que du côté néerlandais, en ce qui concerne la construction d'une nouvelle écluse maritime. Entre-temps, les deux nouveaux ponts surplombant l'écluse occidentale ont été placés à six mètres du bord afin que, dès la suppression d'une série de restrictions en matière d'écluses, les navires d'une largeur supérieure à 34 mètres puissent être éclusés.

Avec l'inauguration du Ghent Bio-energy Valley site, le port de Gand entend devenir le pivot d'initiatives dans le domaine des biocarburants et de la production de courant vert. Trois projets au port gantois se sont ensemble vu attribuer une part très importante du quota alloué par le gouvernement fédéral pour la production de biocarburants libres d'accises. Cela constitue un stimulant important, étant donné que cela permettra d'augmenter l'arrivage de produits agricoles et que le port de Gand pourra ainsi devenir une plaque tournante de l'industrie des biocarburants en Europe.

Le port de Gand veut cependant aussi se développer à d'autres niveaux, notamment sur le plan du trafic conteneurisé. Pour atteindre cet objectif, l'entreprise portuaire doit investir continuellement dans la gestion de son image. Les atouts du port, parmi lesquels une absence relative de problèmes de congestion, les possibilités de connexion entre plusieurs modes de transport et l'espace disponible, seront ainsi soulignés.

### 1.3.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe a augmenté de 0,8 p.c. (- 1,1 p.c. à prix constants, tableau 21). À cause des effets indirects, la valeur ajoutée totale a diminué de 1,5 p.c. Dans le PIB flamand, la part de la valeur ajoutée directe s'est établie à 1,9 p.c. et celle de la valeur ajoutée totale à 3,6 p.c. Ces pourcentages sont un peu moins élevés qu'en 2005. La part dans le PIB belge a également reculé légèrement, atteignant 1,1 p.c. pour la valeur ajoutée directe et 2,1 p.c. pour la valeur ajoutée totale.

Malgré la forte progression de la valeur ajoutée, l'importance du **cluster maritime** à Gand, port industriel par excellence, est restée relativement limitée. La valeur ajoutée de la manutention portuaire a augmenté de 11,4 p.c. Belgotank a enregistré d'excellentes performances avec un accroissement de la valeur ajoutée de 5 millions d'euros, essentiellement imputable à la hausse des impôts et taxes d'entreprises. Manuport a pu également réaliser un bénéfice d'exploitation plus élevé et donc une valeur ajoutée supplémentaire grâce à une forte croissance du chiffre d'affaires. Antwerp Fruit Terminal a eu un impact positif sur les chiffres de par le fait que cette entreprise a déposé ses premiers comptes annuels pour l'exercice 2006. Il s'agissait aussi des derniers car cette entreprise a ensuite été rachetée par deux autres sociétés appartenant au même groupe.

---

<sup>59</sup> Sources: Entreprise portuaire de Gand GAB (2007), Lloyd Special Report "Port of Ghent".

**TABLEAU 21 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>2.653,6</b>	<b>2.819,4</b>	<b>2.818,4</b>	<b>3.382,3</b>	<b>3.509,2</b>	<b>3.537,4</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 0,8</b>	<b>+ 5,9</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>180,6</b>	<b>186,4</b>	<b>184,9</b>	<b>203,1</b>	<b>206,0</b>	<b>226,6</b>	<b>6,4</b>	<b>+ 10,0</b>	<b>+ 4,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	43,9	50,8	38,9	42,1	45,0	50,1	1,4	+ 11,3	+ 2,7
Manutention .....	103,5	101,2	111,0	122,6	125,0	139,3	3,9	+ 11,4	+ 6,1
Armateurs .....	10,3	10,4	11,3	10,8	8,7	7,9	0,2	- 9,4	- 5,1
Construction et réparation navales.....	4,4	4,4	4,1	3,9	4,1	4,2	0,1	+ 3,5	- 0,7
Aménagements portuaires et dragage.....	2,0	0,9	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 .....	1,2	2,2	5,2	5,5	6,7	6,7	0,2	- 0,3	+ 40,8
Entreprise portuaire .....	15,5	16,5	14,3	18,3	16,6	18,6	0,5	+ 11,9	+ 3,7
Secteur public .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>4,7</i>	<i>4,7</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,6</i>	<i>4,3</i>	<i>-</i>	<i>- 8,2</i>	<i>- 2,0</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>2.473,0</b>	<b>2.633,1</b>	<b>2.633,5</b>	<b>3.179,2</b>	<b>3.303,1</b>	<b>3.310,8</b>	<b>93,6</b>	<b>+ 0,2</b>	<b>+ 6,0</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>596,9</b>	<b>570,8</b>	<b>599,0</b>	<b>763,2</b>	<b>814,0</b>	<b>798,9</b>	<b>22,6</b>	<b>- 1,9</b>	<b>+ 6,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>1.740,5</b>	<b>1.913,8</b>	<b>1.881,0</b>	<b>2.255,1</b>	<b>2.329,1</b>	<b>2.352,7</b>	<b>66,5</b>	<b>+ 1,0</b>	<b>+ 6,2</b>
Industrie de l'énergie .....	169,4	165,2	74,2	144,6	132,2	136,0	3,8	+ 2,8	- 4,3
Production de carburants .....	5,9	6,8	8,1	7,8	6,6	5,8	0,2	- 12,0	- 0,4
Industrie de la chimie.....	208,2	203,2	206,1	206,5	229,1	238,3	6,7	+ 4,0	+ 2,7
Industrie de l'automobile.....	492,3	512,4	501,8	655,3	629,4	652,1	18,4	+ 3,6	+ 5,8
Industrie des équipements électroniques.....	57,2	56,5	66,4	47,1	40,3	58,3	1,6	+ 44,6	+ 0,4
Industrie de la métallurgie .....	511,0	689,2	768,2	955,0	1.027,0	947,1	26,8	- 7,8	+ 13,1
Industrie de la construction.....	125,5	109,9	104,8	73,6	73,8	77,9	2,2	+ 5,6	- 9,1
Industrie de l'alimentation .....	58,7	70,8	69,2	57,8	61,1	64,4	1,8	+ 5,4	+ 1,9
Autres industries .....	112,3	99,7	82,1	107,5	129,6	172,8	4,9	+ 33,4	+ 9,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>55,6</b>	<b>61,2</b>	<b>59,9</b>	<b>63,6</b>	<b>55,4</b>	<b>52,9</b>	<b>1,5</b>	<b>- 4,5</b>	<b>- 1,0</b>
Transport routier .....	33,0	34,7	35,2	35,9	36,4	34,7	1,0	- 4,6	+ 1,0
Autres transports terrestres .....	22,7	26,5	24,7	27,8	19,0	18,2	0,5	- 4,4	- 4,3
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>79,9</b>	<b>87,3</b>	<b>93,7</b>	<b>97,2</b>	<b>104,6</b>	<b>106,3</b>	<b>3,0</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>+ 5,9</b>
Autres services .....	70,8	76,2	81,8	85,5	92,5	93,0	2,6	+ 0,6	+ 5,6
Secteur public .....	9,1	11,1	11,9	11,8	12,2	13,4	0,4	+ 9,7	+ 7,9
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>2.932,5</b>	<b>3.007,6</b>	<b>3.021,3</b>	<b>3.290,0</b>	<b>3.199,3</b>	<b>3.091,4</b>	<b>-</b>	<b>- 3,4</b>	<b>+ 1,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>221,0</b>	<b>246,8</b>	<b>191,7</b>	<b>198,0</b>	<b>199,5</b>	<b>212,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>- 0,8</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>2.711,5</b>	<b>2.760,7</b>	<b>2.829,6</b>	<b>3.092,0</b>	<b>2.999,8</b>	<b>2.879,3</b>	<b>-</b>	<b>- 4,0</b>	<b>+ 1,2</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>5.586,2</b>	<b>5.827,0</b>	<b>5.839,7</b>	<b>6.672,3</b>	<b>6.708,5</b>	<b>6.628,8</b>	<b>-</b>	<b>- 1,2</b>	<b>+ 3,5</b>

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

Le **cluster non maritime** a connu une progression presque insignifiante. Les chiffres détaillés révèlent toutefois quelques différences étonnantes entre les secteurs. Ainsi, le repli dans l'industrie de la métallurgie s'est établi à quelques dizaines de millions d'euros. Fin juin 2006, Arcelor Steel Belgium a absorbé les sociétés Decosteel (à Geel), Sikel (à Genk) et Arcelor Produits Plats Wallonie afin de simplifier sa structure juridique en Belgique. Alors qu'autrefois les résultats de Arcelor Steel Belgium pouvaient être entièrement attribués au port de Gand, ce n'est plus le cas depuis le 1er juillet 2006. Au départ de la méthodologie, la répartition la plus juste possible a pu être obtenue afin d'approcher au plus près la réalité économique de ce groupe en pleine restructuration, tout en en limitant l'impact. Toutefois, toute restructuration influence la valeur ajoutée. De plus, le montant des réserves a radicalement baissé par rapport à l'année précédente, du fait que certaines provisions ont été reprises et que les règles d'évaluation relatives aux provisions pour pensions anticipées ont été modifiées.

Dans les autres branches industrielles en revanche, une progression a été enregistrée. Stora Enso Langerbrugge a réalisé en 2006 son meilleur résultat jamais atteint, notamment grâce à la hausse du volume des ventes et du prix du papier de journal et à la suite d'une réduction des coûts variables.

L'industrie automobile a pu profiter de la hausse de la valeur ajoutée de Volvo Group Belgium (+ 9,4 millions d'euros). De par la croissance économique, la demande en poids lourds a augmenté, si bien qu'il a été décidé d'intensifier la production. Près de 300 nouveaux travailleurs ont dès lors dû être engagés, ce qui a considérablement augmenté les frais de personnel. De plus, Plastal a généré, la même année, 7,3 millions de valeur ajoutée supplémentaire en raison de la conclusion du projet P14 pour lequel tous les frais et produits ont été inclus une seule fois dans le résultat. Ce projet a concerné la production de pare-chocs pour les modèles S40 et V50 de Volvo. Enfin, la valeur ajoutée de Tower Automotive Belgium est passée de 30,7 à 36,9 millions d'euros.

GE Power Controls Belgium a réussi à transformer une perte d'exploitation en un joli bénéfice d'exploitation, contribuant ainsi à l'évolution favorable dans le secteur de l'électronique.

**TABLEAU 22 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTEE AU PORT DE GAND EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	TOTAL BELGIUM	Commerce
3	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
4	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
5	BELGIAN SHELL	Commerce
6	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
7	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
8	HONDA EUROPE	Commerce
9	TAMINCO	Industrie de la chimie
10	SADACI	Industrie de la métallurgie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

L'excellent résultat de Stora Enso Langerbrugge en 2006 a fait gagner deux places à cette entreprise dans la liste des sociétés affichant la plus haute valeur ajoutée au port de Gand (tableau 22).

### 1.3.3 Emploi

La légère baisse de l'emploi relevée auprès des entreprises installées dans le port de Gand a été largement compensée par une progression chez leurs sous-traitants (tableau 23). La croissance totale a pratiquement correspondu à celle de la Région flamande. La proportion de l'emploi direct et de l'emploi total dans l'emploi flamand s'est respectivement établie à 1,3 p.c. et 3 p.c. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages se sont établis à 0,7 (direct) et 1,7 p.c. (total).

Dans le **cluster maritime**, la tendance à la hausse des deux années précédentes s'est fortement affaiblie. La hausse de l'emploi la plus forte a été enregistrée dans la manutention portuaire. L'effectif moyen de Logistiek Magazijn Gent a presque triplé, étant donné que cette entreprise, créée en août 2005, en était encore à sa phase initiale lors de son premier exercice.

**TABLEAU 23 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>28.201</b>	<b>27.634</b>	<b>27.392</b>	<b>27.883</b>	<b>28.130</b>	<b>28.099</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,1</b>	<b>- 0,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME .....</b>	<b>1.973</b>	<b>1.917</b>	<b>1.861</b>	<b>2.002</b>	<b>2.116</b>	<b>2.139</b>	<b>7,6</b>	<b>+ 1,1</b>	<b>+ 1,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	523	573	553	536	565	586	2,1	+ 3,8	+ 2,3
Manutention .....	1.082	972	957	1.099	1.192	1.227	4,4	+ 3,0	+ 2,6
Armateurs .....	88	102	97	103	94	64	0,2	- 31,9	- 6,3
Construction et réparation navales .....	85	83	70	72	72	66	0,2	- 8,0	- 4,9
Aménagements portuaires et dragage .....	29	11	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Pêche .....	0	0	0	0	0	0	0	n.	n.
Commerce portuaire .....	15	30	39	42	46	46	0,2	+ 0,2	+ 24,3
Entreprise portuaire .....	150	146	145	150	148	150	0,5	+ 1,4	+ 0,0
Secteur public .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.) .....</i>	<i>67</i>	<i>64</i>	<i>59</i>	<i>62</i>	<i>62</i>	<i>77</i>	<i>-</i>	<i>+ 22,7</i>	<i>+ 2,6</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>26.228</b>	<b>25.717</b>	<b>25.531</b>	<b>25.881</b>	<b>26.014</b>	<b>25.960</b>	<b>92,4</b>	<b>- 0,2</b>	<b>- 0,2</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>2.562</b>	<b>2.618</b>	<b>2.531</b>	<b>2.560</b>	<b>2.509</b>	<b>2.549</b>	<b>9,1</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>- 0,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>21.463</b>	<b>20.834</b>	<b>20.755</b>	<b>20.912</b>	<b>21.220</b>	<b>21.122</b>	<b>75,2</b>	<b>- 0,5</b>	<b>- 0,3</b>
Industrie de l'énergie .....	890	935	654	634	629	605	2,2	- 3,9	- 7,4
Production de carburants .....	63	56	58	63	59	52	0,2	- 11,9	- 3,8
Industrie de la chimie .....	1.835	1.779	1.772	1.712	1.702	1.686	6,0	- 1,0	- 1,7
Industrie de l'automobile .....	6.903	6.857	7.382	8.365	8.831	8.770	31,2	- 0,7	+ 4,9
Industrie des équipements électroniques .....	1.185	1.111	1.002	912	783	733	2,6	- 6,3	- 9,2
Industrie de la métallurgie .....	7.228	6.774	6.534	6.473	6.530	6.579	23,4	+ 0,7	- 1,9
Industrie de la construction .....	1.680	1.629	1.664	1.160	1.072	1.050	3,7	- 2,0	- 9,0
Industrie de l'alimentation .....	523	507	512	488	501	496	1,8	- 1,1	- 1,1
Autres industries .....	1.158	1.186	1.177	1.104	1.113	1.152	4,1	+ 3,5	- 0,1
<b>TRANSPORTS</b>									
<b>TERRESTRES .....</b>	<b>933</b>	<b>953</b>	<b>937</b>	<b>975</b>	<b>815</b>	<b>799</b>	<b>2,8</b>	<b>- 2,0</b>	<b>- 3,1</b>
Transport routier .....	455	480	474	429	449	456	1,6	+ 1,5	+ 0,1
Autres transports terrestres .....	478	473	462	546	366	343	1,2	- 6,3	- 6,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>1.270</b>	<b>1.312</b>	<b>1.309</b>	<b>1.435</b>	<b>1.470</b>	<b>1.490</b>	<b>5,3</b>	<b>+ 1,4</b>	<b>+ 3,2</b>
Autres services .....	1.026	1.035	1.035	1.167	1.211	1.229	4,4	+ 1,5	+ 3,7
Secteur public .....	244	277	274	268	259	261	0,9	+ 0,8	+ 1,3
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>36.832</b>	<b>35.686</b>	<b>36.359</b>	<b>37.776</b>	<b>37.414</b>	<b>37.631</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,6</b>	<b>+ 0,4</b>
<b>CLUSTER MARITIME .....</b>	<b>2.747</b>	<b>2.521</b>	<b>1.900</b>	<b>2.013</b>	<b>2.215</b>	<b>1.879</b>	<b>-</b>	<b>- 15,2</b>	<b>- 7,3</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>34.085</b>	<b>33.165</b>	<b>34.459</b>	<b>35.763</b>	<b>35.199</b>	<b>35.752</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,6</b>	<b>+ 1,0</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>65.033</b>	<b>63.320</b>	<b>63.750</b>	<b>65.659</b>	<b>65.544</b>	<b>65.730</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>+ 0,2</b>

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

Chez les armateurs, le nombre de travailleurs a fortement reculé en 2006. À la suite de la faillite de l'armateur Victor Huygebaert, 14 ETP ont été perdus. L'armateur Intermas n'employait plus de personnel en 2006.

L'emploi dans les **secteurs non maritimes** a diminué, mais de façon relativement modérée. Cette diminution fut davantage marquée dans les branches industrielles. L'emploi dans l'industrie automobile a fortement reculé. La hausse du nombre moyen de travailleurs chez Volvo Group Belgium n'a pas pu compenser la diminution enregistrée chez Volvo Cars. Cette diminution est la conséquence d'une réduction de la production et de la rationalisation entreprise au niveau du groupe à laquelle Volvo Cars a dû aussi contribuer, si bien qu'un certain nombre d'employés ont dû quitter l'entreprise. Chez Vyncolt (industrie chimique) et Punch Plastx Evergem (électronique) également, plusieurs travailleurs ont été remerciés à la suite d'une réorganisation, tandis que d'autres ont pu bénéficier d'une prépension. L'industrie de la métallurgie et les autres industries sont les seules branches industrielles où l'on a observé une hausse de l'emploi. Industriële Buisleidingen (industrie de la métallurgie) a déménagé au cours de 2006 vers la zone portuaire de Gand. SCA Packaging Belgium (autres industries) a repris une partie du personnel de son entreprise sœur à Bruxelles, qui a été fermée. Elle a en outre absorbé la société Kartonage D&B.

**TABLEAU 24 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE GAND EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
3	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
4	HONDA EUROPE	Commerce
5	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
6	GE POWER CONTROLS BELGIUM	Industrie des équipements électroniques
7	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
8	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie de l'automobile
9	DENYS	Industrie de la construction
10	TAMINCO	Industrie de la chimie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Cependant, en 2006, aucun événement n'a occasionné le moindre changement dans la liste des entreprises comportant le plus grand nombre de membres du personnel dans le port de Gand (tableau 24).

### 1.3.4 Investissement

En 2006, les investissements ont été nettement plus élevés que les deux années précédentes. Gand est d'ailleurs le seul port flamand où les investissements ont augmenté. La hausse s'est établie à 10,2 p.c. (+ 7,3 p.c. à prix constants, tableau 25).

Le recul des investissements dans le **cluster maritime** est imputable aux armateurs et à l'entreprise portuaire. La société Marbia Shipping a été créée au cours du second semestre 2004. Cette entreprise a investi en 2005 3,7 millions d'euros dans la finition d'un automoteur-citerne. Ce navire a été mis en service à la fin de 2005. Les investissements ont par conséquent fortement régressé en 2006. De plus, comme nous l'avons signalé plus haut, l'armateur Victor Huygebaert est tombé en faillite. Cette entreprise avait investi en 2005 un montant de 1,4 million d'euros. L'entreprise portuaire a investi 4 millions d'euros de moins qu'en 2005. La plus grosse portion de l'investissement a été consacrée à l'achèvement de quelques projets importants pour le complexe du Kluizendok.

La reprise des investissements dans le port de Gand est donc intégralement due aux **secteurs non maritimes**. C'est surtout l'industrie qui y a contribué, plus particulièrement les producteurs de carburants. Fin 2005, Alco Bio Fuel s'est vu attribuer par le gouvernement belge un quota pour la production de bioéthanol libre d'accises durant une période de six ans. Après cette annonce, Alco Bio Fuel a entamé les travaux de construction de l'usine au terminal de Rodenhuize. Les investissements se

sont élevés à 11,4 millions d'euros en 2006 et augmenteront encore en 2007. Oleon Biodiesel s'est quant à lui vu accorder un quota de production pour le biodiesel libre d'accises. En 2006, 10,4 millions d'euros ont été investis dans la construction de l'usine.

**TABLEAU 25 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>43,3</b>	<b>49,0</b>	<b>47,4</b>	<b>38,9</b>	<b>56,2</b>	<b>49,1</b>	<b>12,5</b>	<b>- 12,6</b>	<b>+ 2,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	4,5	4,3	8,4	7,3	2,4	2,3	0,6	- 1,4	- 12,4
Manutention .....	17,7	8,6	19,9	11,3	23,8	25,0	6,4	+ 5,0	+ 7,2
Armateurs .....	4,0	12,0	5,4	2,3	8,8	4,3	1,1	- 51,3	+ 1,7
Construction et réparation navales.....	0,6	0,7	0,6	1,2	0,2	0,5	0,1	+ 127,4	- 3,9
Aménagements portuaires et dragage.....	0,3	0,1	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	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 19,4	+ 70,1
Entreprise portuaire.....	16,1	23,2	12,9	16,6	20,8	16,8	4,3	- 19,2	+ 0,8
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>2,6</i>	<i>2,8</i>	<i>3,2</i>	<i>3,1</i>	<i>3,8</i>	<i>4,3</i>	<i>-</i>	<i>+ 13,4</i>	<i>+ 11,1</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>554,8</b>	<b>740,0</b>	<b>704,2</b>	<b>305,9</b>	<b>300,7</b>	<b>344,2</b>	<b>87,5</b>	<b>+ 14,5</b>	<b>- 9,1</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>54,0</b>	<b>61,9</b>	<b>46,2</b>	<b>37,2</b>	<b>41,0</b>	<b>32,0</b>	<b>8,1</b>	<b>- 22,0</b>	<b>- 10,0</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>455,7</b>	<b>645,2</b>	<b>626,9</b>	<b>235,1</b>	<b>217,3</b>	<b>244,8</b>	<b>62,2</b>	<b>+ 12,7</b>	<b>- 11,7</b>
Industrie de l'énergie .....	18,7	5,5	5,0	7,5	8,6	12,9	3,3	+ 50,2	- 7,1
Production de carburants .....	0,3	0,1	5,0	1,1	1,4	24,5	6,2	+ 1.702,5	+ 134,7
Industrie de la chimie.....	45,6	38,1	30,1	23,4	26,1	34,9	8,9	+ 34,0	- 5,2
Industrie de l'automobile.....	77,3	148,2	188,5	64,7	80,6	56,2	14,3	- 30,4	- 6,2
Industrie des équipements électroniques.....	13,8	9,7	4,7	4,9	3,8	3,2	0,8	- 16,8	- 25,5
Industrie de la métallurgie .....	219,1	121,0	156,8	90,9	63,5	63,7	16,2	+ 0,3	- 21,9
Industrie de la construction.....	25,2	11,3	9,3	5,4	7,5	14,1	3,6	+ 87,6	- 11,0
Industrie de l'alimentation .....	12,9	16,8	11,0	10,6	6,0	21,3	5,4	+ 255,0	+ 10,6
Autres industries .....	42,7	294,5	216,4	26,8	19,7	14,0	3,6	- 28,9	- 20,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>8,8</b>	<b>9,0</b>	<b>12,7</b>	<b>11,8</b>	<b>6,4</b>	<b>15,9</b>	<b>4,1</b>	<b>+ 148,1</b>	<b>+ 12,6</b>
Transport routier .....	7,0	6,8	9,9	9,5	3,6	12,0	3,0	+ 230,3	+ 11,4
Autres transports terrestres ..	1,8	2,2	2,8	2,3	2,8	4,0	1,0	+ 41,5	+ 16,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>36,3</b>	<b>24,0</b>	<b>18,4</b>	<b>21,8</b>	<b>36,0</b>	<b>51,5</b>	<b>13,1</b>	<b>+ 42,8</b>	<b>+ 7,2</b>
Autres services .....	25,8	11,5	7,3	7,1	19,3	30,9	7,9	+ 60,0	+ 3,7
Secteur public.....	10,5	12,5	11,1	14,7	16,7	20,6	5,2	+ 23,0	+ 14,4
<b>INVESTISSEMENT DIRECT.....</b>	<b>598,1</b>	<b>789,1</b>	<b>751,5</b>	<b>344,8</b>	<b>356,9</b>	<b>393,3</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 10,2</b>	<b>- 8,0</b>

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

La demande en énergie durable n'est pas la seule à encourager de nouveaux projets. Dans l'industrie alimentaire, Fuji Oil Europe a investi 8,2 millions d'euros dans une nouvelle unité de production pour les composés de chocolat et les fourrages prêts à l'emploi à base de matières grasses. Chez Algist Bruggeman, les acquisitions d'immobilisations corporelles se sont établies à 6,2 millions d'euros. Elles

concernaient notamment l'automatisation du processus de production, l'extension de la capacité d'emballage et des investissements d'économie d'énergie.

Dans l'industrie automobile, le montant des investissements a atteint le niveau le plus bas de ces six dernières années. En 2005, Tower Automotive Belgium avait construit une installation d'épuration des eaux si bien que les investissements ont diminué de 16,6 millions d'euros en 2006. Chez Volvo Cars, les préparatifs pour la mise en production de la Volvo C30 ont été achevés, ce qui a fait baisser les acquisitions d'immobilisations corporelles.

Dans le transport routier et les autres services par contre, les investissements ont atteint un nouveau record. Chez Hallens (transport routier), les dépenses d'acquisition de 40 remorques et 12 tracteurs se sont établies à 5,3 millions d'euros. Siffer Dock Company (autres services) a investi en terrains et bâtiments, prenant ainsi la cinquième place sur la liste des entreprises enregistrant le plus d'investissements dans le port de Gand (tableau 26). Ce tableau reflète clairement le rang qu'occupe désormais le site de bioénergie du port gantois: Alco Bio Fuel et Oleon Biodiesel déploient les efforts nécessaires pour mettre leur usine en service le plus rapidement possible.

**TABLEAU 26 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
4	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Entreprise portuaire
5	SIFFER DOCK COMPANY	Autres services
6	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
7	ALCO BIO FUEL	Production de carburants
8	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
9	OLEON BIODIESEL	Production de carburants
10	OLEON	Industrie de la chimie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

### 1.3.5 Ratios financiers

La **rentabilité nette des capitaux propres après impôts** a fortement baissé par rapport à 2005 (tableau 27). Dans le cluster maritime, ce ratio a néanmoins légèrement augmenté, entraîné par la manutention portuaire. Grâce à une remarquable hausse du chiffre d'affaires, Manuport est parvenu à métamorphoser la perte de l'exercice précédent en un bénéfice. DSV Solutions (Automotive) a également contribué à l'amélioration de la rentabilité nette mais dans une moindre mesure.

C'est donc dans les secteurs non maritimes qu'il faut chercher l'explication de la diminution de la rentabilité nette. La rentabilité de BP Belgium (commerce) a de nouveau chuté en 2006. L'année précédente, cette société avait vendu ses activités "*olefins and derivatives*", ce qui avait entraîné une augmentation exceptionnelle des bénéfices. L'effet négatif de cette évolution sur les chiffres du commerce a été partiellement compensé par les bénéfices plus élevés entre autres de Ghent Coal Terminal, Oiltanking Ghent et Honda Europe.

Parmi les industries, la diminution a été la plus forte dans l'industrie de la métallurgie, plus exactement chez Arcelor Steel Belgium. Alors qu'en 2005, plus de la moitié des capitaux propres avaient encore été versés à l'occasion d'une diminution de capital, le capital a de nouveau considérablement augmenté en 2006, à la suite des différents rachats et fusions. Une hausse des capitaux propres explique également le recul dans le transport routier. Début 2006, Verbrugge Internationale Wegtransporten a augmenté son capital de 14,7 millions d'euros par un apport en nature. Enfin, le repli dans les autres services est imputable à Sidarfin et Sidarsteel.

Malgré la détérioration générale de la rentabilité nette, quelques industries enregistrent une évolution positive. Contrairement à l'année précédente, ADPO Ghent (production de carburants) a réussi à enregistrer un beau bénéfice. L'entreprise doit surtout ce dernier à la vente de terrains, à une hausse du chiffre d'affaires et à la reprise d'une diminution de valeur sur réserves. Chez Rogers (électronique), la rentabilité a fort augmenté, grâce à un chiffre d'affaires plus important ayant entraîné une hausse du bénéfice et ce grâce à une diminution des capitaux propres consécutive au versement de dividendes.



Dans l'industrie alimentaire, la remontée est imputable à Cargill et dans une moindre mesure aux Etablissements P. Bruggeman.

**TABLEAU 27 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE GAND DE 2004 À 2006**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>5,4</b>	<b>5,5</b>	<b>6,0</b>	<b>1,20</b>	<b>1,34</b>	<b>1,55</b>	<b>58,9</b>	<b>58,5</b>	<b>58,9</b>
Agents maritimes et expéditeurs	16,6	24,7	25,5	1,05	1,11	1,17	21,5	24,7	27,2
Manutention .....	17,2	9,6	13,3	1,00	1,39	1,38	41,3	43,3	41,1
Armateurs .....	14,7	5,8	- 0,1	1,39	1,46	1,49	39,2	40,1	38,5
Construction et réparation navales.....	13,7	12,1	11,5	1,45	1,64	1,57	53,5	59,0	57,8
Aménagements portuaires et dragage.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Pêche.....	- 4,8	9,3	7,2	49,66	26,16	n.	31,4	91,5	100,0
Commerce portuaire.....	- 5,7	14,3	4,8	1,48	1,43	2,24	38,9	31,9	56,0
Entreprise portuaire.....	1,5	2,2	2,3	1,78	1,53	3,24	81,3	81,3	81,5
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>22,2</b>	<b>27,1</b>	<b>14,7</b>	<b>1,20</b>	<b>1,23</b>	<b>1,21</b>	<b>45,5</b>	<b>44,0</b>	<b>45,8</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>18,7</b>	<b>21,3</b>	<b>15,3</b>	<b>0,80</b>	<b>0,95</b>	<b>1,56</b>	<b>38,5</b>	<b>44,8</b>	<b>52,8</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>32,1</b>	<b>45,8</b>	<b>20,0</b>	<b>1,03</b>	<b>0,95</b>	<b>1,04</b>	<b>32,0</b>	<b>25,6</b>	<b>34,7</b>
Industrie de l'énergie .....	12,0	14,0	18,9	1,50	1,70	1,02	39,1	39,2	39,6
Production de carburants .....	- 4,2	- 12,2	29,8	2,07	2,83	2,98	50,7	53,1	57,1
Industrie de la chimie.....	9,4	19,1	17,1	1,42	1,62	1,90	46,6	51,3	52,5
Industrie de l'automobile.....	14,4	7,2	8,5	0,77	0,81	0,89	20,8	22,3	21,5
Industrie des équipements électroniques.....	6,9	22,1	40,3	1,48	1,69	1,59	58,3	54,8	50,7
Industrie de la métallurgie .....	58,8	152,2	26,3	1,13	0,77	1,09	31,5	14,8	36,9
Industrie de la construction.....	3,0	11,1	10,4	1,17	1,27	1,15	43,2	42,6	38,4
Industrie de l'alimentation .....	- 1,6	- 0,6	17,5	0,89	1,01	1,11	27,4	31,6	39,1
Autres industries .....	4,6	- 7,3	- 0,8	1,32	1,28	1,16	43,9	38,1	34,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.</b>	<b>3,0</b>	<b>9,3</b>	<b>6,1</b>	<b>0,73</b>	<b>0,82</b>	<b>0,86</b>	<b>17,9</b>	<b>26,7</b>	<b>34,3</b>
Transport routier .....	25,4	16,5	9,7	1,26	1,36	1,56	37,3	40,4	54,0
Autres transports terrestres ...	- 13,6	- 0,7	- 3,4	0,58	0,54	0,53	13,0	18,1	17,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>14,2</b>	<b>16,7</b>	<b>5,8</b>	<b>9,71</b>	<b>7,81</b>	<b>3,03</b>	<b>90,0</b>	<b>87,8</b>	<b>83,1</b>
Autres services .....	14,2	16,7	5,8	9,71	7,81	3,03	90,0	87,8	83,1
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>21,2</b>	<b>25,7</b>	<b>14,1</b>	<b>1,20</b>	<b>1,23</b>	<b>1,22</b>	<b>46,1</b>	<b>44,7</b>	<b>46,5</b>

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

La **liquidité au sens large** est restée plus ou moins stable: l'évolution ascendante dans le cluster maritime a partiellement compensé le léger recul dans les secteurs non maritimes. La hausse des autres créances de l'industrie portuaire Gand de 12,8 millions d'euros a eu un impact positif sur la liquidité. Dans le commerce maritime également, la liquidité a fortement progressé. À la suite de la vente d'une partie des activités d'une entité du groupe, les engagements de court terme – et dans une moindre mesure l'actif circulant – de BRP Europe ont baissé.

Les autres créances de Total Belgium (commerce) ont augmenté grâce à l'octroi d'un prêt à court terme à Petrofina. Dans le même temps, Total Belgium a fortement réduit ses autres emprunts à un an au plus.



Dans le secteur de l'énergie, la capacité d'honorer les engagements à court terme a fortement diminué. Les dettes financières à court terme d'Electrabel ont fortement augmenté tandis que ses placements étaient en net recul. L'industrie chimique a enregistré de meilleurs résultats grâce à Oleon et Cri Catalyst Company Belgium. Pour les chiffres de l'industrie de la métallurgie, on peut à nouveau se référer à Arcelor Steel Belgium.

La liquidité dans le transport routier a été influencée positivement par Halles à la suite d'une forte hausse des placements et créances à court terme.

Une des entreprises qui a eu le plus gros impact sur les chiffres est Stora Enso Industrial Finance (autres services). Durant le premier semestre 2006, il a été décidé de diminuer son capital social de 904 millions d'euros. Dans le cadre de cette décision, divers contrats de financement conclus au sein du groupe ont été cédés à une autre entreprise du groupe. Par conséquent, les autres créances à court terme ont diminué de pas moins de 898 millions d'euros.

L'indépendance financière des entreprises au port de Gand a progressé en 2006 tant dans le cluster maritime que le cluster non maritime. Tailormade Logistics (agents maritimes et expéditeurs) a augmenté son capital, engendrant plus qu'un triplement des capitaux propres. Malgré le fait qu'un pourcentage restreint seulement des chiffres de DSV Road soit attribué au port de Gand, cette entreprise a néanmoins un impact appréciable sur le ratio de **solvabilité** des agents maritimes et expéditeurs. À la suite de la fusion entre Frans Maas et DFDS Transport – la société s'appelle désormais DSV Road – et à la suite de la conversion du prêt subordonné de Frans Maas, la solvabilité de DSV Road s'est établie à 58,5 p.c. La vente d'une partie des activités par BRP Europe (commerce maritime) a amélioré à la fois la liquidité et la solvabilité.

Tout comme la liquidité, l'autonomie financière de Total Belgium (commerce) a été influencée positivement par le remboursement des autres emprunts à court terme. L'effet de celle-ci a encore été renforcé par BP Belgium à la suite d'une diminution des autres dettes à court terme.

Dans l'industrie de la métallurgie, le ratio de solvabilité est monté à 36,9 p.c. En raison des nombreux rachats et fusions, les capitaux propres de Arcelor Steel Belgium – le poids lourd du secteur – ont presque quadruplé. L'évolution favorable dans l'industrie alimentaire a été moins forte mais néanmoins remarquable. Elle est essentiellement attribuable à Algist Bruggeman (tandis que le bénéfice de l'exercice de l'année précédente avait été entièrement versé aux actionnaires, celui de 2006 a été ajouté aux capitaux propres) et à Fuji Oil Europe, qui a augmenté son capital social de 5 millions d'euros. ADPO Ghent (production de carburants) a pu renforcer ses capitaux propres grâce à un bon résultat en 2006.

L'augmentation de capital de 14,7 millions d'euros à laquelle a procédé Verbrugge Internationale Wegtransporten est la principale cause de la plus grande indépendance financière prévalant dans le secteur du transport routier.

En revanche, les autres services ont connu un recul, auquel ont contribué Sidarfin, Sea-Invest, Volvo Europe Finance, Oleon Holding, Gas and Components International et Stora Enso Industrial Finance.

## 1.4 PORT D'OSTENDE

### 1.4.1 Évolutions récentes<sup>60</sup>

Depuis 1999, le trafic au port d'Ostende n'a cessé d'augmenter; c'est encore le cas en 2006. Le trafic roulier (ro-ro) représente toujours la plus grande part du trafic. Le transport conteneurisé est cependant en net recul pour la deuxième année consécutive, mais cette baisse a été amplement compensée par une hausse du volume des marchandises en vrac, due à la diversification des trafics.

En termes de superficie, le potentiel de croissance du port semble toutefois avoir atteint ses limites. Pour que la croissance continue, il faudrait que le port soit accessible à de plus grands navires. La plupart des bâtiments qui y font actuellement escale ont déjà un certain âge. Les navires ro-ro de la génération actuelle sont trop longs pour y entrer. Il faut donc améliorer d'urgence l'accès au port. La Région flamande a marqué son accord pour y investir 25 millions d'euros en 2006 et 2007. Les travaux pour la version réduite (première phase) de l'aménagement de l'accès au port ont démarré à l'automne 2007. L'ingénierie sera achevée mi-2008, après quoi le chenal d'accès devra être dragué. On espère que le nouvel accès au port pourra être mis en service en septembre 2008 et que la seconde phase, et plus précisément la construction du côté occidental, sera entamée début 2009.

Grâce au développement de l'arrière-port (Zones Plassendale), le port d'Ostende enregistre de très bonnes performances au niveau de la valeur ajoutée et de l'emploi. Par ailleurs, des terrains sont encore disponibles.

### 1.4.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe au port d'Ostende a progressé en 2006 de 6,9 p.c. (+ 4,8 p.c. à prix constants, tableau 28). La valeur ajoutée totale, qui comprend également la partie générée en amont des entreprises sous revue, a quant à elle augmenté de 8,7 p.c. La valeur ajoutée à Ostende peut également être comparée avec le PIB de la Région flamande: en 2006, ce pourcentage de la valeur ajoutée directe s'élevait à 0,2 p.c., soit autant que l'année précédente. La part de la valeur ajoutée totale est également restée inchangée, s'établissant à 0,4 p.c. En 2006, la valeur ajoutée directe et totale s'est établie respectivement à 0,1 p.c. et 0,3 p.c. du PIB belge.

Le port d'Ostende a atteint en 2006 un nouveau record en ce qui concerne la création de valeur ajoutée. La hausse a été plus marquée dans les **secteurs maritimes**, ce qui a permis à ces derniers de gagner en importance. Ces bons résultats sont dus aux aménagements portuaires et au dragage ainsi qu'à la pêche. La valeur ajoutée de Baggerwerken Decloedt en Zoon est passée de 26,4 à 35,4 millions d'euros. En 2006, une provision de 7,5 millions d'euros a en effet été constituée pour des travaux de réparation et d'entretien. En outre, les frais de personnel ont augmenté de 2,1 millions d'euros. Geo@Sea a également apporté 3,3 millions d'euros de plus au PIB qu'en 2005. Cette société a clôturé pour la première fois un exercice complet de 12 mois. Elle a par ailleurs constitué une provision pour pertes escomptées sur un projet au Mexique.

Les chiffres du **cluster non maritime** sont également positifs. Dans le commerce, Oswald De Bruycker a encore enregistré une progression. Les résultats ont par ailleurs été positifs du fait qu'ils incluent pour la première fois Icemark, qui a déménagé son siège social vers la zone portuaire d'Ostende (Plassendale) en 2006.

Electrawinds-Biomassa a apporté une belle contribution à la valeur ajoutée du secteur de l'énergie: sa valeur ajoutée a augmenté de 3,6 millions d'euros. Etant donné que cette entreprise s'est trouvée dans une phase de lancement jusqu'en août 2005, 2006 est la première année complète d'activité chez Electrawinds-Biomassa.

Après une année de forte croissance, l'augmentation de la valeur ajoutée de Daikin Europe (industrie de la métallurgie) peut être qualifiée de modeste (+ 1 million d'euros).

---

<sup>60</sup> Source: AG Haven Oostende (2007).

**TABLEAU 28 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>321,3</b>	<b>330,8</b>	<b>345,0</b>	<b>370,1</b>	<b>418,2</b>	<b>447,0</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,9</b>	<b>+ 6,8</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>71,0</b>	<b>69,1</b>	<b>78,5</b>	<b>116,7</b>	<b>102,1</b>	<b>115,1</b>	<b>25,7</b>	<b>+ 12,7</b>	<b>+ 10,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	2,6	4,2	3,0	3,6	3,8	3,9	0,9	+ 3,8	+ 8,7
Manutention.....	3,9	4,8	6,3	7,3	6,6	7,0	1,6	+ 7,1	+ 12,4
Armateurs .....	- 1,4	- 3,9	1,0	3,4	3,3	1,3	0,3	- 62,3	n.
Construction et réparation navales .....	5,1	4,8	6,5	6,7	5,9	5,1	1,1	- 14,2	+ 0,1
Aménagements portuaires et dragage .....	21,3	28,5	29,9	47,5	31,8	44,4	9,9	+ 39,4	+ 15,8
Pêche.....	28,7	16,1	17,8	31,7	34,0	37,3	8,3	+ 9,7	+ 5,4
Commerce portuaire.....	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 2,5	+ 3,2
Entreprise portuaire.....	2,9	3,2	3,1	4,8	5,2	4,3	1,0	- 16,7	+ 8,7
Secteur public.....	7,8	11,2	10,8	11,4	11,3	11,6	2,6	+ 2,7	+ 8,2
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>10,3</i>	<i>8,6</i>	<i>9,2</i>	<i>9,6</i>	<i>8,5</i>	<i>11,3</i>	-	+ 33,4	+ 1,8
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>250,3</b>	<b>261,6</b>	<b>266,5</b>	<b>253,4</b>	<b>316,1</b>	<b>331,9</b>	<b>74,3</b>	<b>+ 5,0</b>	<b>+ 5,8</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>23,2</b>	<b>20,8</b>	<b>20,6</b>	<b>21,9</b>	<b>23,3</b>	<b>25,9</b>	<b>5,8</b>	<b>+ 11,3</b>	<b>+ 2,3</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>166,4</b>	<b>169,6</b>	<b>167,6</b>	<b>162,0</b>	<b>217,7</b>	<b>222,0</b>	<b>49,7</b>	<b>+ 2,0</b>	<b>+ 5,9</b>
Industrie de l'énergie .....	0,8	0,6	0,2	0,4	1,6	5,1	1,1	+ 221,5	+ 44,7
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	23,6	36,6	35,1	33,8	34,1	31,3	7,0	- 8,3	+ 5,8
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	0,8	0,8	0,7	0,7	0,7	0,6	0,1	- 5,7	- 4,3
Industrie de la métallurgie .....	125,6	115,2	110,7	103,2	157,8	159,3	35,6	+ 0,9	+ 4,9
Industrie de la construction ...	6,4	5,7	6,1	6,5	8,3	10,2	2,3	+ 22,0	+ 9,8
Industrie de l'alimentation.....	3,9	6,0	6,4	9,7	8,2	7,4	1,7	- 9,0	+ 13,9
Autres industries.....	5,4	4,7	8,3	7,7	7,0	8,1	1,8	+ 15,4	+ 8,4
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>20,1</b>	<b>20,9</b>	<b>22,6</b>	<b>24,3</b>	<b>21,9</b>	<b>23,0</b>	<b>5,1</b>	<b>+ 5,1</b>	<b>+ 2,7</b>
Transport routier.....	16,8	17,3	18,3	18,6	19,0	20,7	4,6	+ 8,7	+ 4,3
Autres transports terrestres...	3,3	3,6	4,3	5,6	2,8	2,3	0,5	- 19,7	- 7,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>40,6</b>	<b>50,4</b>	<b>55,7</b>	<b>45,2</b>	<b>53,2</b>	<b>61,0</b>	<b>13,7</b>	<b>+ 14,8</b>	<b>+ 8,5</b>
Autres services .....	16,6	25,7	34,2	24,8	27,7	34,7	7,8	+ 25,2	+ 15,8
Secteur public.....	24,0	24,7	21,5	20,4	25,4	26,3	5,9	+ 3,5	+ 1,9
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>267,0</b>	<b>185,8</b>	<b>274,6</b>	<b>294,4</b>	<b>316,4</b>	<b>351,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 11,2</b>	<b>+ 5,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>50,5</b>	<b>-46,4</b>	<b>70,0</b>	<b>104,5</b>	<b>90,0</b>	<b>106,3</b>	<b>-</b>	<b>+ 18,1</b>	<b>+ 16,1</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>216,5</b>	<b>232,2</b>	<b>204,6</b>	<b>189,9</b>	<b>226,4</b>	<b>245,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,4</b>	<b>+ 2,5</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>588,2</b>	<b>516,6</b>	<b>619,6</b>	<b>664,4</b>	<b>734,5</b>	<b>798,8</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,7</b>	<b>+ 6,3</b>

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

Contrairement à la plupart des autres secteurs, une diminution a été observée dans l'industrie chimique. Elle est entièrement imputable à Proviron Fine Chemicals, qui a subi une perte d'exploitation, due notamment à la pression exercée sur les prix des matières premières et des produits finis et à la concurrence en provenance d'Asie.

Le déménagement de XL Holding vers la zone portuaire (Plassendale) d'Ostende a donné un fameux coup de pouce à la valeur ajoutée des autres services (+ 3,3 millions d'euros). Quelques autres sociétés ont eu un impact encore plus positif. Ainsi le bénéfice d'exploitation de Compagnie de Terrains Européens et Delight Information Systems a dépassé celui de 2005 de respectivement 1,4 et 0,9 millions d'euros.

**TABLEAU 29 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTEE AU PORT D'OSTENDE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
3	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
4	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie
5	MORUBEL	Pêche
6	FORCE NAVALE	Secteur public
7	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
8	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce
9	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
10	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Industrie de l'énergie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Une perte d'exploitation a fait passer Proviron Fine Chemicals de la deuxième à la quatrième place dans la liste des entreprises affichant la valeur ajoutée la plus élevée dans le port d'Ostende (tableau 29), tandis que Electrawinds-Biomassa prend pour la première fois à la dixième place.

### 1.4.3 Emploi

L'emploi direct dans le port d'Ostende a progressé dans la même mesure que la valeur ajoutée directe, à savoir de 6,9 p.c. (tableau 30). L'effectif moyen dans les entreprises sous revue du port correspondait comme l'année précédente à 0,2 p.c. de l'emploi dans la Région flamande. L'emploi total - somme de l'emploi direct et de l'emploi indirect - s'est élevé à 0,4 p.c. de l'emploi flamand. En 2006, l'emploi direct et l'emploi total se sont respectivement établis à 0,1 et 0,2 p.c. de l'emploi belge.

Dans le **cluster maritime**, la hausse des effectifs moyens est surtout due à la pêche. Bon nombre d'entreprises, comme Exploitatie Vismijn Oostende, Rederij De Toekomst, Saint-Antoine et OSFA, emploient un plus grand nombre moyen de travailleurs que l'année précédente.

La première incorporation de Icemark<sup>61</sup> s'est traduite par dix équivalents temps plein supplémentaires dans le commerce. La nouvelle entreprise Taurus Europe et plusieurs autres ont aussi contribué, bien que plus modestement, à la progression de l'emploi.

De même, d'autres **secteurs non maritimes** peuvent présenter de beaux chiffres de croissance. Ainsi, l'effectif moyen de Daikin Europe (industrie de la métallurgie) a crû de 65 ETP. La forte extension de la capacité de production chez Bonar Xirion a eu un impact positif sur l'emploi dans les autres branches. Par ailleurs, Goekint Graphics a recruté 12 personnes<sup>62</sup>. L'industrie chimique est le seul secteur non maritime où l'effectif moyen a diminué, et ce en raison des baisses observées chez Proviron Fine Chemicals (- 11 ETP) et Orac (- 6 ETP).

<sup>61</sup> À la suite du déplacement du siège social vers la zone portuaire d'Ostende.

<sup>62</sup> L'évolution du nombre moyen de travailleurs s'est établie à + 10 ETP.

**TABLEAU 30 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>4.134</b>	<b>4.284</b>	<b>4.456</b>	<b>4.532</b>	<b>4.533</b>	<b>4.847</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,9</b>	<b>+ 3,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.039</b>	<b>1.064</b>	<b>1.217</b>	<b>1.444</b>	<b>1.387</b>	<b>1.470</b>	<b>30,3</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 7,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	27	55	46	53	57	54	1,1	- 5,3	+ 14,9
Manutention.....	71	87	121	134	138	148	3,0	+ 7,3	+ 15,6
Armateurs .....	12	15	15	18	25	29	0,6	+ 15,0	+ 18,4
Construction et réparation navales .....	105	99	114	110	82	95	2,0	+ 15,3	- 2,1
Aménagements portuaires et dragage .....	199	254	324	396	353	361	7,5	+ 2,4	+ 12,6
Pêche .....	382	243	293	421	426	476	9,8	+ 11,6	+ 4,5
Commerce portuaire.....	1	2	2	3	3	3	0,1	- 2,4	+ 18,0
Entreprise portuaire.....	28	28	35	41	42	42	0,9	- 0,2	+ 8,7
Secteur public.....	212	282	268	269	260	262	5,4	+ 0,8	+ 4,3
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>128</i>	<i>118</i>	<i>129</i>	<i>155</i>	<i>123</i>	<i>151</i>	<i>-</i>	<i>+ 23,5</i>	<i>+ 3,3</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>3.095</b>	<b>3.220</b>	<b>3.239</b>	<b>3.088</b>	<b>3.146</b>	<b>3.377</b>	<b>69,7</b>	<b>+ 7,3</b>	<b>+ 1,8</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>378</b>	<b>337</b>	<b>311</b>	<b>306</b>	<b>305</b>	<b>329</b>	<b>6,8</b>	<b>+ 7,7</b>	<b>- 2,8</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>1.724</b>	<b>1.813</b>	<b>1.810</b>	<b>1.762</b>	<b>1.839</b>	<b>1.941</b>	<b>40,0</b>	<b>+ 5,6</b>	<b>+ 2,4</b>
Industrie de l'énergie .....	4	3	1	1	5	12	0,3	+ 165,2	+ 24,4
Production de carburants .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	307	408	405	403	380	365	7,5	- 3,9	+ 3,5
Industrie de l'automobile .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	11	12	12	12	10	10	0,2	+ 0,0	- 0,8
Industrie de la métallurgie .....	1.109	1.142	1.051	997	1.127	1.197	24,7	+ 6,2	+ 1,5
Industrie de la construction ...	151	127	114	112	119	128	2,6	+ 7,1	- 3,3
Industrie de l'alimentation.....	56	62	63	79	86	91	1,9	+ 5,7	+ 10,1
Autres industries.....	86	59	166	159	112	138	2,8	+ 23,5	+ 9,9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>297</b>	<b>290</b>	<b>310</b>	<b>328</b>	<b>310</b>	<b>329</b>	<b>6,8</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>+ 2,1</b>
Transport routier.....	231	226	233	237	244	257	5,3	+ 5,1	+ 2,2
Autres transports terrestres...	66	65	77	91	65	73	1,5	+ 11,1	+ 1,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>696</b>	<b>780</b>	<b>807</b>	<b>692</b>	<b>693</b>	<b>778</b>	<b>16,0</b>	<b>+ 12,2</b>	<b>+ 2,3</b>
Autres services .....	192	269	285	197	165	219	4,5	+ 32,7	+ 2,7
Secteur public.....	504	511	522	495	528	559	11,5	+ 5,9	+ 2,1
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>4.452</b>	<b>4.763</b>	<b>4.488</b>	<b>3.679</b>	<b>3.676</b>	<b>3.826</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>- 3,0</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.110</b>	<b>1.019</b>	<b>1.076</b>	<b>1.237</b>	<b>1.240</b>	<b>1.184</b>	<b>-</b>	<b>- 4,5</b>	<b>+ 1,3</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>3.341</b>	<b>3.744</b>	<b>3.412</b>	<b>2.442</b>	<b>2.436</b>	<b>2.642</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,5</b>	<b>- 4,6</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>8.586</b>	<b>9.047</b>	<b>8.944</b>	<b>8.211</b>	<b>8.209</b>	<b>8.673</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,6</b>	<b>+ 0,2</b>

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

Dans le transport routier, la hausse du nombre moyen de travailleurs chez Transport Maenhout et Maenhout Logistics a été partiellement neutralisée par la diminution observée chez European Freight Services et Domestic Distribution Services.

La forte progression de l'emploi dans les autres services est remarquable. Plusieurs entreprises apparaissent pour la première fois dans les données. Take Off, XL Holding et Electro Center ont déplacé leur siège social vers la zone portuaire d'Ostende au cours de 2006.

**TABEAU 31 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'OSTENDE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
3	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie
4	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
5	FORCE NAVALE	Secteur public
6	MORUBEL	Pêche
7	VAN HUELE GEBROEDERS	Aménagements portuaires et dragages
8	EXPLOITATIE VISMIJN OOSTENDE	Pêche
9	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
10	BONAR XIRION	Autres industries

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Dans le top dix de l'emploi dans le port d'Ostende, Exploitatie Vismijn Oostende a grimpé d'une place et Bonar Xirion a remplacé l'entreprise Marine Harvest Belgium à la dixième place (tableau 31).

#### 1.4.4 Investissement

Après une remarquable hausse en 2005, les investissements sont redescendus au niveau de 2004. La diminution s'est établie à 13,8 p.c. (- 16,1 p.c. à prix constants, tableau 32).

Le recul des investissements est essentiellement imputable aux **secteurs maritimes**. Alors que Ferryways (armateurs) a procédé à des immobilisations corporelles pour un montant de 13,5 millions d'euros en 2005, les investissements n'ont atteint que 0,7 million d'euros en 2006. En juin 2007, la société a été mise en liquidation par le tribunal du commerce. Les contestations nées après le changement de propriétaire de la société sont à l'origine des problèmes. Le 7 février 2008 fut prononcée la faillite de Ferryways. Au sein de l'entreprise portuaire également, les investissements ont fortement reculé. Plusieurs projets n'ont commencé que fin 2006 ou en 2007<sup>63</sup>. Dans le secteur aménagements portuaires et dragage, l'augmentation des investissements n'a pas été suffisante pour que cela ait un quelconque impact sur l'ensemble. À la suite de la hausse du taux d'occupation, Geo@Sea a dû faire l'acquisition d'installations, de machines et d'équipements supplémentaires. L'effet de ces investissements a été atténué par une diminution des montants observée chez Baggerwerken Decloedt en Zoon.

En 2005, Electrawinds-Biomassa avait investi 16,7 millions d'euros dans une nouvelle centrale. Celle-ci est opérationnelle depuis août 2005. Par conséquent, en 2006, seuls 2,3 millions d'euros ont été investis pour optimiser et étendre la capacité de production. Quant à Daikin Europe (industrie de la métallurgie), ses immobilisations corporelles de l'année se sont établies à 7,1 millions d'euros (2,8 millions d'euros de moins qu'en 2005). Ces fortes diminutions ont seulement été partiellement compensées par la hausse observée dans l'industrie de l'alimentation qui est imputable à la Natrajacali. Dans les autres **industries**, le recul chez Goekint Graphics a été entièrement neutralisé par la hausse constatée chez Bonar Xirion où l'on a considérablement investi dans une augmentation de capacité.

<sup>63</sup> Entre autres l'agrandissement du bassin d'évitage à hauteur du Zeewezendok, un nouveau quai renforcé pour C-Power et les travaux réalisés dans la Vismijnlaan.

**TABLEAU 32 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>15,4</b>	<b>9,7</b>	<b>12,0</b>	<b>20,4</b>	<b>40,0</b>	<b>27,1</b>	<b>30,2</b>	<b>- 32,4</b>	<b>+ 12,0</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	0,3	0,3	0,4	1,5	0,8	0,9	1,0	+ 7,5	+ 21,2
Manutention.....	0,4	0,4	0,2	0,5	0,9	1,0	1,2	+ 11,4	+ 20,7
Armateurs .....	0,0	0,8	0,1	0,2	14,0	1,4	1,5	- 90,1	+ 103,2
Construction et réparation navales .....	0,8	0,4	0,5	1,2	0,4	1,5	1,7	+ 247,8	+ 13,7
Aménagements portuaires et dragage .....	0,5	0,8	1,0	5,1	11,9	15,3	17,1	+ 29,1	+ 96,9
Pêche .....	6,8	3,1	4,8	5,7	4,7	5,2	5,8	+ 10,4	- 5,5
Commerce portuaire.....	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	+ 6,9	+ 16,4
Entreprise portuaire.....	4,7	3,9	5,0	6,3	7,2	1,6	1,8	- 77,2	- 19,0
Secteur public.....	1,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>3,3</i>	<i>1,8</i>	<i>1,2</i>	<i>2,9</i>	<i>1,9</i>	<i>3,1</i>	<i>-</i>	<i>+ 62,3</i>	<i>- 1,5</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>47,5</b>	<b>45,5</b>	<b>49,4</b>	<b>68,3</b>	<b>64,1</b>	<b>62,7</b>	<b>69,8</b>	<b>- 2,2</b>	<b>+ 5,7</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>4,2</b>	<b>5,9</b>	<b>5,6</b>	<b>20,7</b>	<b>7,3</b>	<b>7,2</b>	<b>8,0</b>	<b>- 1,6</b>	<b>+ 11,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>30,3</b>	<b>17,8</b>	<b>22,6</b>	<b>21,5</b>	<b>39,6</b>	<b>25,1</b>	<b>28,0</b>	<b>- 36,5</b>	<b>- 3,6</b>
Industrie de l'énergie .....	0,1	0,0	0,0	1,0	16,9	2,4	2,7	- 85,7	+ 93,9
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	7,6	7,3	7,5	5,7	6,9	5,6	6,3	- 18,0	- 5,7
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	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,0	- 31,1	+ 4,9
Industrie de la métallurgie .....	17,3	7,7	10,5	9,3	10,8	7,7	8,6	- 28,0	- 14,8
Industrie de la construction .....	0,6	0,6	0,7	0,9	0,6	1,5	1,6	+ 136,6	+ 20,7
Industrie de l'alimentation.....	4,0	1,0	0,9	2,6	0,7	3,4	3,8	+ 395,6	- 3,1
Autres industries.....	0,8	1,0	3,0	1,8	3,7	4,4	4,9	+ 19,6	+ 41,2
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>4,8</b>	<b>5,3</b>	<b>1,8</b>	<b>2,8</b>	<b>5,5</b>	<b>5,1</b>	<b>5,7</b>	<b>- 6,3</b>	<b>+ 1,4</b>
Transport routier.....	4,5	3,4	1,3	2,3	3,3	2,9	3,2	- 13,7	- 8,7
Autres transports terrestres...	0,3	1,9	0,5	0,6	2,2	2,3	2,5	+ 4,9	+ 52,2
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>8,2</b>	<b>16,5</b>	<b>19,4</b>	<b>23,3</b>	<b>11,7</b>	<b>25,2</b>	<b>28,1</b>	<b>+ 115,9</b>	<b>+ 25,1</b>
Autres services .....	2,1	4,6	10,7	12,2	7,6	11,1	12,4	+ 47,0	+ 40,2
Secteur public.....	6,2	12,0	8,6	11,1	4,1	14,1	15,7	+ 242,9	+ 17,9
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>62,9</b>	<b>55,2</b>	<b>61,5</b>	<b>88,7</b>	<b>104,1</b>	<b>89,8</b>	<b>100,0</b>	<b>- 13,8</b>	<b>+ 7,4</b>

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

L'évolution dans les autres services logistiques est l'inverse de celle observée dans l'industrie, grâce notamment à XL Holding, Debrufin et Société Forestière et Immobilière Soforim. De plus, l'administration publique a investi 14,1 millions d'euros dans cette société en 2006, ce qui l'a faite passer de la septième à la première place sur la liste des entreprises affichant les investissements les plus élevés au port d'Ostende (tableau 33).

**TABLEAU 33 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
2	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
3	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
4	GEO @ SEA	Aménagements portuaires et dragages
5	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie
6	BONAR XIRION	Autres industries
7	OSWALD DE BRUYCKER	Commerce
8	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
9	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Industrie de l'énergie
10	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

#### 1.4.5 Ratios financiers

Au port d'Ostende, l'évolution positive de la **rentabilité nette des capitaux propres après impôts** s'est poursuivie, en raison notamment de la prépondérance des secteurs non maritimes (tableau 34). Dans le cluster maritime, une détérioration a été observée, mais elle est restée limitée. De façon étonnante, plusieurs entreprises du secteur de la construction et de la réparation navales (notamment Damen Belgique, S.K.B. yard, Metaco et S.K.B. Life Saving Equipment) ont enregistré de moins bons résultats qu'en 2005. Il en va de même pour Dekuyper Products (commerce maritime). Morubel (pêche) a de nouveau ajouté son bénéfice à ses capitaux propres, ce qui a influencé négativement son ratio de rentabilité.

Dans les industries, les chiffres sont nettement plus favorables. Grâce à des coûts d'amortissement plus faibles et davantage de produits financiers, dont des gains sur le taux de change, JM Huber Belgium (industrie chimique) a clôturé l'exercice avec un bénéfice. L'amélioration dans le secteur de l'électronique s'explique par le produit exceptionnel réalisé par Dekomte Benelux. Le produit exceptionnel de H. Deweert a toutefois été beaucoup plus significatif. Il a permis un redressement spectaculaire de la rentabilité dans les autres industries. Dans l'industrie alimentaire, le ratio s'est effondré en deux ans à cause des développements observés à la Natrajacali.

La **liquidité au sens large** a de nouveau progressé en 2006. Les résultats dans les secteurs maritimes et non maritimes divergent à nouveau. Dans le cluster maritime, la diminution du fonds de roulement net prédomine. Celle-ci est principalement due au secteur aménagements portuaires et dragage, plus précisément à Baggerwerken Decloedt en Zoon. Les principales raisons sont le quasi-doublement des dettes de fournisseurs et un nouveau prêt à court terme. Chez les armateurs, Sylmer Shiping et Bouline ont eu un impact négatif. C'est la manutention portuaire qui présente les meilleurs chiffres. Cela résulte en grande partie du triplement des créances commerciales de Ostend Handling.

La capacité de Total Belgium (commerce) à honorer ses engagements à court terme a été multipliée par sept en 2006. D'une part, les autres créances ont augmenté grâce à un prêt à court terme accordé à Petrofina. D'autre part, la plus grande part des autres prêts (côté passif du bilan) ont été amortis à l'occasion de la vente de participations financières détenues dans des entreprises liées, tandis qu'Oswald De Bruycker et Autonomoom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende ont amélioré leur position de liquidité.

Dans l'industrie, Daikin Europe (industrie de la métallurgie) a eu une influence déterminante. Grâce à une meilleure situation de trésorerie, les dettes financières à un an tout au plus ont pu être démantelées. Dans la plupart des autres industries, une diminution du fonds de roulement net a cependant été observée. Dans l'industrie alimentaire, celle-ci est imputable à la Natrajacali.

La liquidité de Daikin Europe Coordination Center (autres services), enfin, a progressé de 3,1 à 5,3 par le dédoublement des dettes financières à court terme.

Les capitaux propres de Baggerwerken Decloedt en Zoon se sont amoindris de par l'octroi de dividendes à concurrence de 11 millions d'euros. Les aménagements portuaires et le dragage ne constituent cependant pas le seul secteur maritime où la **solvabilité** a reculé. Les chiffres de la pêche ont été influencés négativement par de nouveaux prêts chez Morubel. La construction et la réparation



navales ont par contre enregistré de meilleurs résultats grâce à Damen Belgique. À l'occasion de la fin d'un projet, les paiements anticipés sur commandes ont été intégrés dans le produit, ce qui dissimule la majeure partie des dettes.

Dans le secteur non maritime, l'évolution ascendante l'a emporté. Daikin Europe (industrie de la métallurgie) a progressivement mis un terme à ses dettes financières à court terme et a bénéficié d'un beau bénéfice, lequel s'est ajouté au résultat reporté (capitaux propres). H. Deweert (autres industries) a pu également procéder à l'augmentation de ses capitaux propres grâce au bénéfice réalisé. L'indépendance financière de l'industrie alimentaire s'est détériorée à la suite de l'augmentation de dettes chez Natrajacali.

Tout comme le ratio de liquidité, la solvabilité accrue des autres services est entièrement imputable à Daikin Europe Coordination Center.

**TABLEAU 34 RATIOS FINANCIERS AU PORT D'OSTENDE DE 2004 À 2006**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>10,2</b>	<b>7,8</b>	<b>7,2</b>	<b>1,52</b>	<b>1,48</b>	<b>1,25</b>	<b>38,3</b>	<b>40,9</b>	<b>38,5</b>
Agents maritimes et expéditeurs	21,9	22,3	20,6	0,94	0,92	1,02	10,8	11,7	15,3
Manutention.....	2,5	17,5	16,0	1,05	1,42	1,90	51,7	59,3	67,9
Armateurs.....	1,6	- 2,1	2,5	0,84	1,26	0,54	30,3	29,3	15,9
Construction et réparation navales.....	19,7	12,5	9,2	0,89	1,03	1,39	14,6	14,6	39,0
Aménagements portuaires et dragage.....	6,7	5,0	6,3	2,20	1,95	1,03	31,2	32,9	23,6
Pêche.....	26,1	18,7	14,9	1,97	1,90	1,79	42,4	49,5	41,2
Commerce portuaire.....	32,8	10,5	- 0,8	2,20	1,32	1,30	43,8	28,7	27,7
Entreprise portuaire.....	3,8	2,3	1,0	1,33	1,03	1,47	86,9	87,8	91,3
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>6,0</b>	<b>9,5</b>	<b>11,4</b>	<b>1,36</b>	<b>1,40</b>	<b>1,62</b>	<b>47,9</b>	<b>44,9</b>	<b>53,2</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>3,1</b>	<b>2,5</b>	<b>4,3</b>	<b>1,64</b>	<b>1,47</b>	<b>1,67</b>	<b>53,2</b>	<b>48,1</b>	<b>50,1</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>7,4</b>	<b>15,3</b>	<b>18,4</b>	<b>0,78</b>	<b>0,85</b>	<b>0,95</b>	<b>34,3</b>	<b>35,5</b>	<b>45,1</b>
Industrie de l'énergie.....	2,2	5,3	1,0	1,43	3,12	3,36	66,7	93,8	94,9
Production de carburants.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	- 3,3	- 8,0	2,2	1,76	1,93	1,79	47,7	47,6	45,7
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	7,5	1,9	11,8	1,20	1,24	1,13	18,3	20,2	20,2
Industrie de la métallurgie.....	8,9	22,5	22,2	0,59	0,68	0,74	30,2	32,6	46,2
Industrie de la construction.....	17,1	29,9	32,9	1,08	1,02	0,96	25,4	24,2	25,2
Industrie de l'alimentation.....	55,1	19,5	12,4	2,13	3,15	2,14	41,0	52,5	43,7
Autres industries.....	27,3	- 7,9	37,9	1,63	1,63	1,40	38,1	33,3	37,4
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>11,6</b>	<b>12,2</b>	<b>12,9</b>	<b>1,37</b>	<b>1,58</b>	<b>1,62</b>	<b>36,7</b>	<b>49,3</b>	<b>50,1</b>
Transport routier.....	17,4	14,2	15,2	1,79	2,05	2,07	50,7	58,5	59,2
Autres transports terrestres.....	- 11,1	- 2,0	- 5,4	0,72	0,73	0,66	17,6	23,4	22,7
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>4,8</b>	<b>5,3</b>	<b>5,2</b>	<b>3,73</b>	<b>2,76</b>	<b>3,70</b>	<b>71,0</b>	<b>56,8</b>	<b>66,2</b>
Autres services.....	4,8	5,3	5,2	3,73	2,76	3,70	71,0	56,8	66,2
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>6,7</b>	<b>9,2</b>	<b>10,7</b>	<b>1,38</b>	<b>1,41</b>	<b>1,55</b>	<b>45,8</b>	<b>44,1</b>	<b>50,1</b>

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

## 1.5 PORT DE ZEEBRUGGE

### 1.5.1 Évolutions récentes<sup>64</sup>

Zeebrugge a atteint en 2006 un nouveau record de près de 40 millions de tonnes de marchandises. Il aura fallu six ans au port zeebruggeois pour battre le précédent record, qui datait de 2000. Un volume de près de 2 millions de voitures neuves a été traité à Zeebrugge, qui reste le leader dans ce secteur. Le parking de Sea-Ro situé sur la Minervaplein et la mise en service du quai de Bastenaken en tant que nouvelle plate-forme ro-ro ont assuré l'extension indispensable de la capacité.

Sur le plan également du trafic conteneurisé, Zeebrugge connaît depuis quelques années un succès grandissant. Le trafic conteneurisé a pratiquement triplé en dix ans. En 2006, APM Terminals a vendu 40 p.c. de son terminal de conteneurs à Zeebrugge à Shanghai International Port Group, le plus grand opérateur portuaire en Chine. Lorsque les travaux de finition seront entièrement terminés, la capacité de conteneurs de ce terminal s'élèvera à 2 millions de TEU sur base annuelle. Etant donné que Shanghai occupe la troisième place dans le monde en tant que port de conteneurs, ceci constitue une opportunité de choix pour donner un coup de pouce supplémentaire à la croissance du trafic conteneurisé à Zeebrugge. Au terminal CHZ<sup>65</sup> aussi, on investit beaucoup dans l'équipement, ce qui devrait porter la capacité annuelle à l'avenir à plus de 1 million de TEU. PSA/HNN est de plus en train de construire un troisième terminal de conteneurs à la darse Albert II. Ces stimulants arrivent à point nommé puisque les autorités portuaires ont visé un objectif de 4 à 5 millions de TEU pour le futur. Le port de Zeebrugge est par conséquent un des rares ports européens à proposer un tirant d'eau suffisant pour accueillir et traiter sans problème les porte-conteneurs contemporains de grand gabarit.

Zeebrugge reste bien entendu une importante plaque tournante dans l'importation du gaz. Ces deux dernières décennies, l'importation assurée par le biais du terminal GNL<sup>66</sup> a représenté en moyenne environ 30 p.c. de l'approvisionnement du marché belge. Les travaux d'extension de la capacité touchent à leur fin et représentent un investissement de globalement 165 millions d'euros<sup>67</sup>. Grosso modo, il s'agit de la construction d'une quatrième cuve de stockage GNL et d'installations supplémentaires de regazéification. Fluxys parvient de cette manière à faire de Zeebrugge un pôle d'attraction pour de nouveaux projets et à renforcer la garantie d'approvisionnement du pays.

L'entreprise portuaire de Zeebrugge prend des initiatives pour obtenir une répartition plus équilibrée entre les modes de transport. Il existe depuis juin 2006 une liaison ferroviaire permanente entre Zeebrugge et Duisburg. Infrabel, qui gère le réseau ferroviaire belge, a l'intention d'investir près de 200 millions d'euros au cours des prochaines années dans l'infrastructure ferroviaire autour du port de Zeebrugge. Les efforts portent clairement leurs fruits: la proportion du trafic routier est passée de 66 p.c. en 2005 à 60 p.c. en 2006. À la demande du gouvernement flamand, une étude a été lancée en 2007 sur la faisabilité d'une nouvelle liaison fluviale avec les Pays-Bas, l'Allemagne et le Nord de la France pour les bateaux de navigation intérieure jusqu'à 4.500 tonnes. Les résultats de l'étude sont attendus mi-2008. Les travaux proprement dits ne commenceront donc pas avant 2012.

---

<sup>64</sup> Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2007), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge", divers articles de presse.

<sup>65</sup> Container Handling Zeebrugge. Ce terminal est détenu à 65 p.c. par PSA/HNN, CMA-CGM est propriétaire des 35 p.c. restants.

<sup>66</sup> Gas naturel liquéfié. En anglais: LNG.

<sup>67</sup> Fluxys LNG, *Rapport annuel 2006*.

### 1.5.2 Valeur ajoutée

Après une moins bonne performance en 2005, une progression significative a de nouveau été enregistrée. On remarque que les évolutions dans le cluster maritime et dans le cluster non maritime sont généralement orientées à la hausse. La valeur ajoutée directe a augmenté de 6,7 p.c. par rapport à 2005 (+ 4,6 p.c. à prix constants, tableau 35). La valeur ajoutée totale, somme des effets directs et indirects, a augmenté de 7,1 p.c. La valeur ajoutée directe et totale a représenté respectivement 0,5 et 0,8 p.c. du PIB flamand, ce qui correspond aux niveaux enregistrés l'année précédente. Par rapport au PIB belge, la part s'élevait à 0,3 (directe) et 0,4 p.c. (totale).

Dans le **cluster maritime**, la contribution de la manutention portuaire au PIB a fortement progressé. La valeur ajoutée de Container Handling Zeebrugge a plus que doublé, puisque 2005 était le premier exercice et ne couvrait que six mois. De plus, la valeur ajoutée de Sea-Ro Terminal et Combined Terminal Operators a nettement augmenté. De plus gros volumes ont pu être traités, ce qui a également engendré une hausse des coûts du travail portuaire, ainsi que du bénéfice d'exploitation (uniquement au Sea-Ro Terminal).

L'augmentation des trafics a également eu un impact positif sur le résultat d'exploitation de l'entreprise portuaire. À la Force Navale (secteur public), la valeur ajoutée a progressé à la suite d'un élargissement des effectifs. Il existe pourtant quelques secteurs maritimes où un recul a été observé. En raison de la vente d'un certain nombre de navires fin 2005, Cobelfret Ferries a enregistré nettement moins d'amortissements, ce qui explique la diminution de la valeur ajoutée chez les armateurs.

Le commerce a dépassé pour la première fois le niveau de 2001. À la suite de la transformation du site établi à Bruges en centre de distribution, Donaldson Europe est intégré à partir de 2006 dans le commerce à la place de l'industrie de la métallurgie. Vichiunai Europe a réalisé une valeur ajoutée de 1,8 million d'euros et a été pour la première fois intégrée à la population sous revue après le déménagement du siège social au cours de 2006. La valeur ajoutée de V.A.C..Machines a augmenté, passant de 2,6 à 3,6 millions d'euros en raison d'un plus grand bénéfice d'exploitation et d'une augmentation des provisions pour obligations de garantie. Metalunion a également enregistré de meilleurs résultats que l'année précédente. Une politique de vente adaptée et une conjoncture résolument orientée à la hausse dans le secteur de l'acier ont eu un impact positif sur le bénéfice d'exploitation.

La forte avancée constatée dans le secteur de l'électronique est principalement imputable à Philips Innovative Applications, où une amélioration sensible des résultats d'exploitation a été enregistrée. Dans l'industrie chimique, le remarquable redressement est principalement dû à deux entreprises. Le bénéfice d'exploitation de Pemco Brugge a plus que doublé, en raison de ventes meilleures et de l'application de suppléments pour frais de carburants. Punch Plastics a également présenté de très bons résultats: la perte d'exploitation de l'année précédente a été convertie en bénéfice d'exploitation. L'industrie alimentaire est un des rares **secteurs non maritimes** où la valeur ajoutée a reculé. Ce recul est la conséquence de la détérioration des résultats d'exploitation de PBI Fruit Juice Company, Kathy Chocolaterie et Voeders Huys.

Albion Tours a déménagé en 2006 pour s'installer dans la zone portuaire de Zeebrugge, donnant ainsi un peu d'oxygène aux autres transports terrestres.

La valeur ajoutée des autres services a augmenté sous l'impulsion, notamment, de l'accord de coopération intercommunale pour l'enlèvement et le traitement des déchets à Bruges et Ommeland (I.V.B.O.), Gems International et Bryggia qui a déposé pour la première fois des comptes annuels.

**TABLEAU 35 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>724,9</b>	<b>731,8</b>	<b>751,9</b>	<b>810,5</b>	<b>799,8</b>	<b>853,4</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,7</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>281,1</b>	<b>278,0</b>	<b>291,7</b>	<b>307,6</b>	<b>325,3</b>	<b>349,6</b>	<b>41,0</b>	<b>+ 7,5</b>	<b>+ 4,5</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	27,2	28,5	35,3	38,6	40,0	43,6	5,1	+ 9,2	+ 9,9
Manutention .....	90,2	93,3	100,5	120,2	116,4	134,1	15,7	+ 15,1	+ 8,3
Armateurs .....	4,3	9,1	18,4	12,2	28,0	23,6	2,8	- 15,6	+ 40,3
Construction et réparation navales.....	9,6	8,4	7,6	7,7	7,9	8,5	1,0	+ 7,1	- 2,5
Aménagements portuaires et dragage.....	26,0	24,1	17,0	12,2	10,9	11,2	1,3	+ 2,9	- 15,5
Pêche .....	34,8	32,6	31,6	24,7	25,7	22,6	2,6	- 12,3	- 8,3
Commerce portuaire.....	0,1	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,0	- 5,4	+ 36,7
Entreprise portuaire .....	18,5	20,8	14,7	21,3	22,1	26,1	3,1	+ 18,2	+ 7,1
Secteur public .....	70,3	61,1	66,2	70,2	73,8	79,5	9,3	+ 7,7	+ 2,5
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>20,2</i>	<i>18,4</i>	<i>17,6</i>	<i>17,4</i>	<i>16,4</i>	<i>14,6</i>	<i>-</i>	<i>- 11,2</i>	<i>- 6,3</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>443,8</b>	<b>453,8</b>	<b>460,2</b>	<b>502,9</b>	<b>474,5</b>	<b>503,8</b>	<b>59,0</b>	<b>+6,2</b>	<b>+ 2,6</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>77,9</b>	<b>60,8</b>	<b>67,1</b>	<b>75,2</b>	<b>73,9</b>	<b>85,7</b>	<b>10,0</b>	<b>+ 16,0</b>	<b>+ 1,9</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>257,0</b>	<b>271,4</b>	<b>267,5</b>	<b>284,2</b>	<b>262,5</b>	<b>270,9</b>	<b>31,7</b>	<b>+ 3,2</b>	<b>+ 1,1</b>
Industrie de l'énergie .....	49,3	78,6	57,8	63,6	56,6	58,0	6,8	+ 2,4	+ 3,3
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	29,0	29,4	26,5	26,0	23,6	27,2	3,2	+ 15,3	- 1,3
Industrie de l'automobile.....	7,9	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,0	+ 10,7	- 53,4
Industrie des équipements électroniques.....	65,4	66,1	80,4	84,5	79,0	90,4	10,6	+ 14,4	+ 6,7
Industrie de la métallurgie .....	24,1	27,8	25,8	26,5	23,0	17,2	2,0	- 25,0	- 6,5
Industrie de la construction.....	57,1	44,8	40,9	40,0	41,2	40,8	4,8	- 1,0	- 6,5
Industrie de l'alimentation .....	11,5	10,3	22,9	28,8	27,0	24,1	2,8	- 10,6	+ 16,0
Autres industries .....	12,6	14,4	13,2	14,7	11,9	13,0	1,5	+ 8,9	+ 0,6
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>59,2</b>	<b>67,0</b>	<b>69,8</b>	<b>81,2</b>	<b>68,6</b>	<b>72,9</b>	<b>8,5</b>	<b>+ 6,3</b>	<b>+ 4,3</b>
Transport routier .....	45,1	49,9	52,5	60,3	55,2	56,4	6,6	+ 2,3	+ 4,6
Autres transports terrestres .....	14,0	17,1	17,3	20,9	13,4	16,5	1,9	+ 23,0	+ 3,3
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>49,8</b>	<b>54,5</b>	<b>55,7</b>	<b>62,2</b>	<b>69,6</b>	<b>74,3</b>	<b>8,7</b>	<b>+ 6,7</b>	<b>+ 8,3</b>
Autres services .....	32,5	37,1	38,3	44,3	50,5	54,1	6,3	+ 7,1	+ 10,7
Secteur public .....	17,3	17,4	17,4	17,9	19,1	20,2	2,4	+ 5,8	+ 3,1
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>604,7</b>	<b>687,2</b>	<b>558,3</b>	<b>547,7</b>	<b>529,6</b>	<b>571,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,8</b>	<b>- 1,1</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>230,4</b>	<b>362,6</b>	<b>247,3</b>	<b>222,4</b>	<b>228,8</b>	<b>250,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 9,3</b>	<b>+ 1,6</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>374,3</b>	<b>324,6</b>	<b>311,0</b>	<b>325,2</b>	<b>300,8</b>	<b>321,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,7</b>	<b>- 3,0</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>1.329,6</b>	<b>1.419,0</b>	<b>1.310,2</b>	<b>1.358,1</b>	<b>1.329,4</b>	<b>1.424,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,1</b>	<b>+ 1,4</b>

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

**TABEAU 36 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTEE AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	FORCE NAVALE	Secteur public
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention
4	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention
6	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire
7	MARINE HARVEST PIETERS	Commerce
8	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Manutention
9	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
10	AGC FLAT GLASS EUROPE	Industrie de la construction

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Cobelfret Ferries disparaît du top dix de la valeur ajoutée dans le port de Zeebrugge. Sa place est reprise par Container Handling Zeebrugge (tableau 36).

### 1.5.3 Emploi

L'emploi direct au port de Zeebrugge a de nouveau été marqué par une hausse, après une année 2005 moins bonne, mais est demeuré sous la barre des 11.000 ETP (tableau 37). Les résultats pour l'emploi indirect sont similaires bien que la hausse y soit moins marquée. Ces chiffres en croissance n'ont rien changé à la proportion de l'emploi direct et de l'emploi total dans l'emploi flamand et l'emploi belge. Cette proportion s'est établie respectivement à 0,5 (direct) et 0,9 p.c. (total) de l'emploi en Région flamande, tandis qu'elle se chiffrait respectivement à 0,3 (direct) et 0,5 p.c. (total) de l'emploi intérieur.

Pas moins de 468 ETP ont rejoint le **cluster maritime**. La manutention portuaire s'est taillé la plus grosse part. Le contingent d'ouvriers du port a fortement augmenté en raison de la hausse du trafic de voitures, secteur intensif en main-d'œuvre, et de la progression permanente du trafic conteneurisé. Plusieurs sociétés de manutention portuaire comme Combined Terminal Operators, Container Handling Zeebrugge et 2XL<sup>68</sup>, ont non seulement employé davantage d'ouvriers du port mais ont par ailleurs élargi leur propre effectif. Chez APM Terminals Zeebrugge, un grand nombre de travailleurs a dû être recruté pour le démarrage des activités de l'entreprise en mai 2006.

L'augmentation des activités a également eu une répercussion positive sur l'emploi chez Cobelfret Ferries (armateurs). La hausse chez les agents maritimes et expéditeurs est en grande partie due à Norfolk Line et à la fondation de la nouvelle société United European Car Carriers (Belgium) fin 2005.

Du fait de la croissance enregistrée dans les secteurs maritimes et du repli de l'emploi dans les **secteurs non maritimes**, la part relative de ce dernier cluster a baissé dans le total. Dans la construction, le nombre de postes de travail a reculé par rapport à 2005. Cela peut s'expliquer par la faillite de Sanafbo, le déplacement du siège social de Bolliou à Torhout ou la reprise de Centrotherm par CT-O de Oostkamp. Le glissement de certains effectifs de l'industrie de la métallurgie vers le commerce reflète la transformation du site de Donaldson Europe dans la zone portuaire de Zeebrugge en centre de distribution.

Dans le secteur du transport, la hausse des autres transports terrestres n'a pas pu entièrement compenser la diminution dans le transport routier. Chez Norbert Dentressangle Silo Belgium, 26 personnes ont été licenciées dans le courant de 2006 pour cause de mauvais résultats. En 2007, l'entreprise a décidé de procéder à un licenciement collectif et à la fermeture de l'entreprise. Chez Transport De Sauter et Vandevoorde Peter également, plusieurs emplois ont disparu. Les autres transports terrestres doivent leur évolution positive principalement à l'arrivée d'Albion Tours dans la zone portuaire de Zeebrugge, ainsi qu'au groupe SNCB.

<sup>68</sup> 2XL a démarré une nouvelle activité logistique dans le cadre d'un accord avec Danone Waters UK.

**TABLEAU 37 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>10.855</b>	<b>10.383</b>	<b>10.438</b>	<b>10.858</b>	<b>10.604</b>	<b>10.984</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>+ 0,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>4.834</b>	<b>4.432</b>	<b>4.366</b>	<b>4.444</b>	<b>4.585</b>	<b>5.053</b>	<b>46,0</b>	<b>+ 10,2</b>	<b>+ 0,9</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	320	347	385	394	421	470	4,3	+ 11,7	+ 8,0
Manutention .....	1.386	1.418	1.415	1.599	1.727	2.040	18,6	+ 18,2	+ 8,0
Armateurs .....	83	91	92	91	88	141	1,3	+ 60,1	+ 11,2
Construction et réparation navales.....	193	167	150	146	148	136	1,2	- 7,7	- 6,7
Aménagements portuaires et dragage.....	289	284	246	166	163	171	1,6	+ 4,8	- 10,0
Pêche.....	488	485	432	403	357	311	2,8	- 12,9	- 8,6
Commerce portuaire.....	6	5	10	8	8	8	0,1	- 0,8	+ 6,6
Entreprise portuaire .....	162	156	152	150	145	141	1,3	- 3,0	- 2,7
Secteur public.....	1.907	1.480	1.484	1.486	1.527	1.633	14,9	+ 6,9	- 3,1
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>285</i>	<i>293</i>	<i>284</i>	<i>352</i>	<i>254</i>	<i>304</i>	<i>-</i>	<i>+ 19,7</i>	<i>+ 1,3</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>6.021</b>	<b>5.951</b>	<b>6.071</b>	<b>6.415</b>	<b>6.019</b>	<b>5.931</b>	<b>54,0</b>	<b>- 1,5</b>	<b>- 0,3</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>965</b>	<b>1.009</b>	<b>1.047</b>	<b>1.118</b>	<b>1.129</b>	<b>1.205</b>	<b>11,0</b>	<b>+ 6,7</b>	<b>+ 4,6</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>3.172</b>	<b>2.881</b>	<b>2.926</b>	<b>2.858</b>	<b>2.657</b>	<b>2.489</b>	<b>22,7</b>	<b>- 6,3</b>	<b>- 4,7</b>
Industrie de l'énergie .....	192	184	161	132	124	124	1,1	+ 0,4	- 8,3
Production de carburants .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	357	346	320	277	240	232	2,1	- 3,6	- 8,3
Industrie de l'automobile.....	176	1	0	2	2	2	0,0	+ 0,0	- 59,1
Industrie des équipements électroniques.....	799	777	862	897	785	786	7,2	+ 0,1	- 0,3
Industrie de la métallurgie .....	384	399	389	408	382	265	2,4	- 30,6	- 7,1
Industrie de la construction.....	736	600	590	529	536	487	4,4	- 9,2	- 7,9
Industrie de l'alimentation .....	267	275	313	343	347	352	3,2	+ 1,3	+ 5,7
Autres industries.....	262	299	292	270	240	242	2,2	+ 0,7	- 1,6
<b>TRANSPORTS</b>									
<b>TERRESTRES.....</b>	<b>1.034</b>	<b>1.137</b>	<b>1.176</b>	<b>1.366</b>	<b>1.151</b>	<b>1.150</b>	<b>10,5</b>	<b>- 0,0</b>	<b>+ 2,2</b>
Transport routier .....	770	829	852	988	873	821	7,5	- 6,0	+ 1,3
Autres transports terrestres ..	264	309	323	378	277	330	3,0	+ 18,9	+ 4,6
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>851</b>	<b>923</b>	<b>924</b>	<b>1.073</b>	<b>1.082</b>	<b>1.086</b>	<b>9,9</b>	<b>+ 0,4</b>	<b>+ 5,0</b>
Autres services .....	520	594	616	777	789	793	7,2	+ 0,5	+ 8,8
Secteur public .....	331	329	308	296	294	294	2,7	+ 0,0	- 2,4
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>10.597</b>	<b>10.001</b>	<b>8.614</b>	<b>8.304</b>	<b>8.024</b>	<b>8.134</b>	<b>-</b>	<b>+ 1,4</b>	<b>- 5,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>4.570</b>	<b>4.461</b>	<b>3.573</b>	<b>3.262</b>	<b>3.327</b>	<b>3.454</b>	<b>-</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>- 5,4</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>6.027</b>	<b>5.540</b>	<b>5.040</b>	<b>5.042</b>	<b>4.697</b>	<b>4.680</b>	<b>-</b>	<b>- 0,4</b>	<b>- 4,9</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI.....</b>	<b>21.452</b>	<b>20.384</b>	<b>19.052</b>	<b>19.162</b>	<b>18.628</b>	<b>19.118</b>	<b>-</b>	<b>+ 2,6</b>	<b>- 2,3</b>

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

**TABEAU 38 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	FORCE NAVALE	Secteur public
2	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention
4	MARINE HARVEST PIETERS	Commerce
5	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention
6	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
7	GROUPE SNCB	Autres transports terrestres
8	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Manutention
9	D.D.-TRANS	Transport routier
10	CLEANDIENST	Autres services

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

L'accroissement des trafics a des conséquences positives pour la manutention portuaire dans le cadre du top dix de l'emploi dans le port de Zeebrugge (tableau 38). Sea-Ro Terminal consolide ainsi sa troisième place et Container Handling Zeebrugge apparaît à la huitième place, au détriment de Jabil Circuit Belgium qui disparaît de la liste.

#### 1.5.4 Investissement

Après la hausse record enregistrée l'année précédente, les investissements ont fortement reculé. La diminution s'est établie à 24,9 p.c. (- 26,9 p.c. à prix constants, tableau 39). Néanmoins, le niveau des investissements est resté élevé par rapport à la période antérieure à 2005.

Le repli est totalement imputable au **cluster maritime**, plus précisément à Cobelfret Ferries (armateurs). L'achat de six navires explique les montants exceptionnellement élevés en 2005.

Durant le premier semestre 2006, le nouveau terminal de APM Terminals Zeebrugge (manutention) à la darse Albert II a été achevé et équipé des grues et chariot-cavaliers nécessaires. Les acquisitions d'immobilisations corporelles sont ainsi passées de 23,3 à 81,8 millions d'euros. Cette hausse a toutefois été en grande partie neutralisée par Container Handling Zeebrugge (dont la nouvelle infrastructure a été mise sur pied en 2005), 2XL, Combined Terminal Operators et Sea-Ro Terminal. 2XL a terminé la construction d'un centre de distribution dans le cadre d'un accord avec Danone Waters UK. Sea-Ro Terminal a par ailleurs construit trois entrepôts en 2005 au terminal dans le Wielingdok. Cette année, les investissements se sont encore élevés à 13 millions d'euros, principalement en raison du remplacement d'une grande partie du parc de machines par des machines moins bruyantes et des travaux de finition du parking situé sur la Minervaplein.

Les investissements **non maritimes** ont à nouveau grimpé sous l'impulsion de Fluxys LNG (énergie). Fluxys LNG a investi 57,1 millions d'euros, principalement dans l'extension de capacité de stockage<sup>69</sup>. Dans le commerce, une hausse notable a également été observée, laquelle est due à Donaldson Europe. Enfin, dans le secteur du transport, les investissements ont reculé. Les chiffres dévoilent des évolutions contraires dans le transport routier et les autres transports terrestres. La diminution chez D.D.-Trans n'a pas pu être entièrement compensée par Albion Tours et le Groupe SNCB.

L'Intergemeentelijk Samenwerkingsverband voor Vuilverwijdering en –verwerking à Bruges et Ommeland (I.V.B.O., autres services) n'a investi en 2006 que 2,2 millions d'euros dans des immobilisations corporelles. Ceci fut compensé par la hausse des investissements chez Gems International et GAB-Invest et par le déménagement du siège social d'Odin vers la zone portuaire de Zeebrugge.

<sup>69</sup> Il s'agit de la construction d'une quatrième cuve de stockage GNL et d'installations supplémentaires de regazéification.



**TABLEAU 39 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>60,1</b>	<b>54,8</b>	<b>63,4</b>	<b>65,4</b>	<b>273,7</b>	<b>163,5</b>	<b>53,3</b>	<b>- 40,3</b>	<b>+ 22,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	10,5	6,5	8,3	14,5	11,4	10,1	3,3	- 11,4	- 0,9
Manutention .....	19,9	15,7	15,2	28,2	125,3	127,2	41,5	+ 1,5	+ 44,9
Armateurs .....	2,1	8,5	4,7	4,0	123,2	10,1	3,3	- 91,8	+ 36,5
Construction et réparation navales.....	0,5	0,4	0,4	1,3	1,0	0,7	0,2	- 32,5	+ 7,4
Aménagements portuaires et dragage.....	1,7	1,3	1,6	1,5	1,0	1,4	0,5	+ 46,4	- 2,8
Pêche.....	10,1	9,3	7,4	4,0	2,3	2,5	0,8	+ 9,4	- 24,2
Commerce portuaire.....	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	+ 15,2	+ 7,7
Entreprise portuaire.....	14,4	13,1	25,9	11,8	9,5	11,4	3,7	+ 19,8	- 4,6
Secteur public.....	0,8	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>9,2</i>	<i>8,4</i>	<i>6,7</i>	<i>13,0</i>	<i>9,3</i>	<i>12,2</i>	<i>-</i>	<i>+ 31,6</i>	<i>+ 5,7</i>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>79,2</b>	<b>108,9</b>	<b>94,9</b>	<b>135,9</b>	<b>134,2</b>	<b>143,0</b>	<b>46,7</b>	<b>+ 6,5</b>	<b>+ 12,6</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>12,8</b>	<b>10,4</b>	<b>13,7</b>	<b>9,7</b>	<b>9,6</b>	<b>14,0</b>	<b>4,6</b>	<b>+ 46,0</b>	<b>+ 1,8</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>35,1</b>	<b>63,6</b>	<b>51,8</b>	<b>67,0</b>	<b>76,9</b>	<b>89,5</b>	<b>29,2</b>	<b>+ 16,4</b>	<b>+ 20,6</b>
Industrie de l'énergie .....	4,2	3,3	3,4	30,6	49,1	61,5	20,1	+ 25,3	+ 71,2
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	3,3	2,7	2,2	4,2	3,5	2,0	0,7	- 40,8	- 9,2
Industrie de l'automobile.....	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 36,2
Industrie des équipements électroniques.....	13,7	7,5	17,9	14,4	10,2	8,9	2,9	- 12,9	- 8,3
Industrie de la métallurgie .....	3,0	2,2	2,1	1,2	1,7	1,9	0,6	+ 11,1	- 8,8
Industrie de la construction.....	7,7	5,1	6,6	5,2	4,4	6,8	2,2	+ 55,7	- 2,4
Industrie de l'alimentation .....	1,2	37,6	16,3	8,6	7,0	6,1	2,0	- 12,6	+ 39,5
Autres industries.....	1,8	5,2	3,4	2,8	1,2	2,3	0,7	+ 92,7	+ 4,6
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>11,0</b>	<b>24,1</b>	<b>17,9</b>	<b>18,3</b>	<b>20,6</b>	<b>17,9</b>	<b>5,8</b>	<b>- 13,0</b>	<b>+ 10,2</b>
Transport routier .....	9,0	14,7	15,6	16,2	16,0	9,6	3,1	- 40,2	+ 1,1
Autres transports terrestres .....	2,0	9,3	2,3	2,1	4,6	8,3	2,7	+ 82,4	+ 33,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>20,3</b>	<b>10,8</b>	<b>11,4</b>	<b>40,8</b>	<b>27,2</b>	<b>21,6</b>	<b>7,1</b>	<b>- 20,4</b>	<b>+ 1,3</b>
Autres services .....	8,9	6,4	6,0	24,1	13,5	13,6	4,4	+ 0,7	+ 8,8
Secteur public.....	11,4	4,4	5,4	16,7	13,7	8,0	2,6	- 41,3	- 6,7
<b>INVESTISSEMENT DIRECT.....</b>	<b>139,3</b>	<b>163,7</b>	<b>158,3</b>	<b>201,2</b>	<b>408,0</b>	<b>306,5</b>	<b>100,0</b>	<b>- 24,9</b>	<b>+ 17,1</b>

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



**TABEAU 40 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	APM TERMINALS ZEEBRUGGE	Manutention
2	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie
3	SEA-RO TERMINAL	Manutention
4	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Manutention
5	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire
6	COBELFRET FERRIES	Armateurs
7	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
8	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques
9	E.C.S. EUROPEAN CONTAINERS	Agents maritimes et expéditeurs
10	GROUPE SNCB	Autres transports terrestres

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

### 1.5.5 Ratios financiers

La détérioration de la **rentabilité nette des capitaux propres après impôts** dans le cluster maritime a été amplement compensée par l'amélioration de ce ratio dans les secteurs non maritimes (tableau 41). La perte notée chez Belgian New Fruit Wharf a fait baisser le ratio dans la manutention portuaire. Cette baisse s'est encore renforcée par l'effondrement du bénéfice de CdMZ. Le recul du ratio de rentabilité dans le secteur aménagements portuaires et dragage peut, pour la même raison, être attribué à Depret. La rentabilité nette des armateurs a été supérieure à la normale en 2005. Cobelfret Ferries a réalisé à la fin de cette année des plus-values exceptionnelles sur la vente de navires.

L'industrie affiche une évolution plus positive, bien que la rentabilité nette dans l'industrie chimique soit restée négative. Par rapport à l'année précédente, la perte de Pemco Brugge a été plus que réduite de moitié. Ces pertes proviennent de réductions de valeur sur participations détenues dans des filiales et sur créances à l'égard de ces filiales.

La fermeture de l'unité de production de Donaldson Europe et la transformation de ce site en centre de distribution européen a eu un impact très important sur les chiffres de l'industrie de la métallurgie. À la suite de cette restructuration, Donaldson Europe est en effet classée à partir de 2006 dans le commerce.

Dans le secteur de l'électronique, Philips Innovative Applications est à l'origine d'un résultat plus que favorable. Ceci est notamment dû aux meilleurs résultats d'exploitation et à une plus-value exceptionnelle sur la vente de l'unité d'exploitation Philips Sound Solutions. L'effet de celle-ci a toutefois été partiellement neutralisé par Jabil Circuit Belgium. Cette société a clôturé l'exercice 2006 par une perte. Au cours de 2006, une intention de licenciement collectif et de fermeture du site à Bruges a été annoncée. Pour cette restructuration, une réserve a été constituée qui a eu un impact négatif sur le résultat.

Denolf Recycling (autres industries) est parvenu à plus que doubler son bénéfice grâce à une marge brute plus large.

La rentabilité croissante dans le transport routier doit être attribuée à plusieurs entreprises dont Lobbestael Vervoer, D.D.-Trans et Transport De Sauter.

La **liquidité au sens large** a progressé, bien que cette progression ait été moins marquée dans le cluster maritime. Chez E.C.S. European Containers (agents maritimes et expéditeurs), les créances à court terme, de même que les moyens de trésorerie ont augmenté tandis que les crédits à court terme ont été remplacés par des crédits à moyen terme. De plus, les obligations à court terme de Zeebrugge Shipping and Bunkering Company ont baissé plus fortement que l'actif circulant. Chez les armateurs, Cobelfret Ferries a été dans une grande mesure responsable de l'amélioration du ratio de liquidité. La Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen disposait fin 2006 de davantage de moyens de trésorerie et de placements par lesquels la capacité de respecter les obligations à court terme a été influencée positivement.

Dans le commerce, la hausse de la liquidité doit être entièrement attribuée à Marine Harvest Pieters. Les autres dettes à un an au plus ont dégringolé à la suite d'un ajustement d'un prêt à l'intérieur du groupe du court au long terme. Ce prêt a été accordé par Fjord Seafood Services. Par conséquent, l'ajustement a eu un impact contraire sur le ratio des autres services.

**TABLEAU 41 RATIOS FINANCIERS AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2004 À 2006**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>10,5</b>	<b>11,8</b>	<b>8,3</b>	<b>1,55</b>	<b>1,19</b>	<b>1,20</b>	<b>58,1</b>	<b>50,7</b>	<b>53,7</b>
Agents maritimes et expéditeurs	23,3	23,1	22,8	1,01	1,05	1,29	22,4	26,6	32,4
Manutention.....	19,8	14,5	5,2	1,45	1,19	0,89	47,5	44,1	40,9
Armateurs.....	4,6	22,0	12,1	5,15	1,14	1,52	80,8	36,1	61,8
Construction et réparation navales.....	16,6	17,4	15,1	1,52	1,62	1,63	35,2	36,0	35,0
Aménagements portuaires et dragage.....	45,6	30,1	17,4	1,31	1,52	1,43	33,0	34,4	28,2
Pêche.....	1,9	2,5	- 2,4	1,16	1,38	1,23	34,3	36,5	35,0
Commerce portuaire.....	22,2	3,9	1,3	1,66	1,61	1,70	31,6	32,1	34,7
Entreprise portuaire.....	6,4	5,6	6,4	0,90	1,54	1,87	81,2	85,5	86,5
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>9,5</b>	<b>5,4</b>	<b>7,8</b>	<b>1,09</b>	<b>1,16</b>	<b>1,21</b>	<b>46,4</b>	<b>46,9</b>	<b>45,8</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>14,7</b>	<b>10,1</b>	<b>11,5</b>	<b>0,83</b>	<b>1,01</b>	<b>1,27</b>	<b>26,3</b>	<b>27,6</b>	<b>28,2</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>11,0</b>	<b>4,5</b>	<b>7,5</b>	<b>1,14</b>	<b>1,14</b>	<b>1,16</b>	<b>53,5</b>	<b>52,8</b>	<b>50,7</b>
Industrie de l'énergie.....	4,8	4,2	4,8	1,84	1,30	0,84	80,1	80,3	72,9
Production de carburants.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	99,8	- 42,6	- 16,9	0,71	0,96	1,24	24,7	21,8	16,6
Industrie de l'automobile.....	4,4	1,5	6,5	3,31	3,42	3,65	73,7	78,6	81,3
Industrie des équipements électroniques.....	30,3	19,2	23,8	1,76	2,03	2,67	48,6	54,2	57,6
Industrie de la métallurgie.....	13,8	2,1	11,1	1,48	1,44	1,51	35,6	34,7	39,4
Industrie de la construction.....	5,4	1,3	4,0	0,86	1,02	1,04	26,7	24,9	25,8
Industrie de l'alimentation.....	17,9	- 0,9	2,4	0,55	0,58	0,62	17,4	15,4	14,6
Autres industries.....	4,9	5,4	17,9	1,22	1,36	1,38	38,6	40,2	39,9
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>0,4</b>	<b>7,4</b>	<b>9,2</b>	<b>0,84</b>	<b>0,87</b>	<b>0,87</b>	<b>23,8</b>	<b>30,2</b>	<b>31,1</b>
Transport routier.....	9,7	10,1	13,7	1,38	1,21	1,38	45,7	40,2	44,8
Autres transports terrestres.....	- 17,4	- 0,6	- 3,6	0,57	0,51	0,49	12,4	17,3	16,7
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>1,9</b>	<b>6,2</b>	<b>6,7</b>	<b>1,91</b>	<b>2,10</b>	<b>1,76</b>	<b>49,6</b>	<b>48,9</b>	<b>50,0</b>
Autres services.....	1,9	6,2	6,7	1,91	2,10	1,76	49,6	48,9	50,0
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE.....</b>	<b>9,8</b>	<b>7,5</b>	<b>8,0</b>	<b>1,22</b>	<b>1,17</b>	<b>1,20</b>	<b>49,8</b>	<b>48,1</b>	<b>48,2</b>

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

La capacité de Philips Innovative Applications (électronique) à honorer ses engagements de court terme s'est considérablement améliorée. D'une part, de nouvelles créances à un an au plus ont été enregistrées à la suite du règlement définitif d'un litige avec le fisc et de la vente de l'activité d'exploitation Philips Sound Solutions. D'autre part, les moyens de trésorerie ont été fortement revus à la hausse par un cash flow opérationnel positif durant l'exercice. Le ratio de liquidité du secteur électronique a encore reçu un coup de pouce supplémentaire grâce à Jabil Circuit Belgium. L'industrie chimique a pu profiter de la disparition des dettes à plus d'un an arrivées à échéance dans l'année chez Pemco Brugge et de la meilleure situation de trésorerie de Corn. Van Loocke. Dans le secteur de l'énergie, le fonds de roulement net a reculé. Cela est non seulement imputable à Electrabel mais aussi à Fluxys et Huberator. La décision de Huberator de verser 12 millions d'euros en dividendes a débouché sur une dette à court terme correspondante.

Dans le transport routier, le ratio a de nouveau atteint son niveau de 2004. Ceci est dû en grande partie à l'amortissement d'une dette financière à court terme par D.D.-Trans.

Après un léger affaissement l'année précédente, la **solvabilité** semble s'être redressée dans les secteurs maritimes. Ce redressement fut nettement perceptible chez les armateurs, notamment par la diminution des dettes de Cobelfret Ferries. Chez les agents maritimes et expéditeurs, l'évolution positive doit être principalement attribuée à deux entreprises. À la suite de la fusion entre Frans Maas et DFDS Transport - qui s'appelle désormais DSV Road - et à la suite de la conversion du prêt subordonné de Frans Maas, la solvabilité de DSV Road s'est portée à 58,5 p.c. Chez Zeebrugge Shipping and Bunkering Company, la diminution des dettes de fournisseurs a assuré un chiffre appréciable.

L'indépendance financière dans le secteur de l'énergie a été marquée par un tassement, quoique le ratio soit resté relativement élevé. La décision de Huberator de verser 12 millions d'euros en dividendes y a joué un rôle important. De plus, Fluxys LNG a emprunté un montant de 49,9 millions d'euros à Fluxys pour financer les investissements liés à l'extension du terminal GNL. La solvabilité dans l'industrie chimique a baissé jusqu'à son niveau le plus bas. Pemco Brugge est le principal responsable de ce recul. D'une part, les pertes ont porté atteinte aux capitaux propres, d'autre part, le refinancement d'un contrat de crédit a fait croître les dettes. Les chiffres de l'industrie de la métallurgie reflètent une image plus avantageuse. Ils ont été influencés par le reclassement de Donaldson Europe dans le commerce, ainsi que par la diminution des paiements anticipés reçus sur les commandes chez Pattyn Packing Lines.

L'amortissement d'une dette financière à court terme par D.D.-Trans (transport routier) a non seulement eu un impact positif sur le fonds de roulement net, mais également sur l'autonomie financière de l'entreprise.

## 2 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS ET DU PORT DE BRUXELLES

### 2.1 LE PORT DE LIÈGE

#### 2.1.1 Évolutions récentes<sup>70</sup>

Soutenu par la croissance économique, le trafic fluvial de marchandises dans les ports publics du bassin liégeois s'est partiellement redressé (tableau 42), permettant au complexe portuaire de rester le troisième port intérieur d'Europe, derrière Duisbourg et Paris. En dépit de la fermeture du haut-fourneau 6 à Seraing en 2005, Arcelor a continué à importer des matières premières (minéraux et combustibles solides) par le biais des ports publics, pour le dernier haut-fourneau d'Ougrée. En outre, c'est également via les ports publics qu'Arcelor s'est approvisionnée en coils de la sidérurgie à froid à Dunkerque. À l'inverse, les activités du port privé d'Arcelor à Ougrée sont pratiquement à l'arrêt.

**TABLEAU 42** **PORT AUTONOME DE LIÈGE**  
(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Part relative en 2006 (en p.c.)
Ports publics .....	13.476	14.418	14.171	15.190	14.230	14.414	72,3
<i>Différence en p.c. par rapport à l'année précédente .....</i>	+ 2,6	+ 7,0	- 1,7	+ 7,2	- 6,3	+ 1,3	
Ports privés .....	7.204	6.455	6.695	6.944	6.231	5.518	27,7
<b>Total .....</b>	<b>20.680</b>	<b>20.873</b>	<b>20.866</b>	<b>22.134</b>	<b>20.461</b>	<b>19.932</b>	<b>100</b>

Source: Port Autonome de Liège.

Le trafic conteneurisé a atteint un nouveau record grâce à une progression de 3 p.c.<sup>71</sup> Il n'en demeure pas moins que celle-ci est faible par comparaison à l'évolution du trafic conteneurisé dans les autres ports. Dès 2010, le projet TriLogiPort devrait cependant porter le niveau du trafic conteneurisé à un niveau bien supérieur. Or, ce projet fut ralenti suite au recours introduit auprès du Conseil d'Etat par Electrabel contre l'expropriation d'un terrain à Hermalle-sous-Argenteau. En février 2008, les parties concernées ont finalement pu trouver un préaccord: une nouvelle impulsion devrait donc être donnée prochainement.

L'avenir du port de Liège se présente donc sous des auspices favorables. Non seulement le projet TriLogiPort, mais également la remise en service, en février 2008 du haut-fourneau 6 à Seraing à l'arrêt depuis trois ans, la nouvelle usine de bioéthanol de BioWanze au port de Statte et les nombreux travaux d'infrastructure offrent des perspectives intéressantes. Il est donc permis d'espérer que, dans ce contexte, le complexe portuaire liégeois pourra prochainement rattraper Paris et être à nouveau sacré deuxième port intérieur européen.

#### 2.1.2 Valeur ajoutée

La progression de la valeur ajoutée dans le complexe portuaire liégeois s'élevait à 3,6 p.c. pour les entreprises du port, et à 4,2 p.c. tous effets inclus (+ 1,6 et + 2,2 p.c. à prix constants, tableau 43). La contribution de la valeur ajoutée directe au PIB de la Région Wallonne s'est maintenue au même

<sup>70</sup> Source : e.a. "Annuaire du Port Autonome de Liège 2007", Lloyd Special Report.

<sup>71</sup> 18.478 TEU par rapport à 17.941 TEU en 2005.

niveau, soit 1,8 p.c. La contribution de la valeur ajoutée totale (3,4 p.c.) est, elle aussi, restée inchangée. En 2006 et 2005, ces pourcentages ont atteint 0,4 (direct) et 0,8 p.c. (total) du PIB du pays.

**TABLEAU 43 VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>1.126,6</b>	<b>1.140,6</b>	<b>1.001,0</b>	<b>1.258,9</b>	<b>1.299,5</b>	<b>1.346,9</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>+ 3,6</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>22,2</b>	<b>21,2</b>	<b>21,0</b>	<b>24,0</b>	<b>25,8</b>	<b>27,3</b>	<b>2,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 4,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	5,1	4,3	4,7	6,2	5,9	6,8	0,5	+ 16,5	+ 6,2
Manutention.....	10,4	10,5	11,2	11,6	12,6	13,1	1,0	+ 4,0	+ 4,8
Armateurs.....	3,9	3,1	2,3	3,1	4,2	4,0	0,3	- 4,7	+ 0,8
Construction et réparation navales .....	0,6	0,9	1,0	1,3	1,3	1,3	0,1	- 1,4	+ 18,6
Aménagements portuaires et dragage .....	0,6	0,5	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.....	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	2,1	0,2	+ 17,1	+ 3,0
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>1.104,4</b>	<b>1.119,3</b>	<b>980,0</b>	<b>1.234,9</b>	<b>1.273,7</b>	<b>1.319,5</b>	<b>98,0</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>+ 3,6</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>67,7</b>	<b>68,9</b>	<b>81,9</b>	<b>77,9</b>	<b>95,6</b>	<b>94,9</b>	<b>7,0</b>	<b>- 0,7</b>	<b>+ 7,0</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>992,8</b>	<b>1.002,1</b>	<b>849,1</b>	<b>1.108,7</b>	<b>1.127,4</b>	<b>1.167,5</b>	<b>86,7</b>	<b>+ 3,6</b>	<b>+ 3,3</b>
Industrie de l'énergie .....	247,1	206,0	122,1	287,3	265,8	271,9	20,2	+ 2,3	+ 1,9
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	96,6	104,8	91,2	99,2	110,1	104,9	7,8	- 4,7	+ 1,7
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	8,0	5,9	2,8	5,1	6,3	6,3	0,5	+ 0,8	- 4,6
Industrie de la métallurgie .....	435,0	454,0	426,2	526,1	555,3	543,5	40,4	- 2,1	+ 4,6
Industrie de la construction .....	153,3	174,4	158,9	153,1	146,4	200,8	14,9	+ 37,2	+ 5,5
Industrie de l'alimentation.....	36,3	40,0	33,4	24,0	30,4	25,2	1,9	- 17,2	- 7,0
Autres industries.....	16,6	16,9	14,5	13,9	13,0	14,7	1,1	+ 12,9	- 2,3
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>4,6</b>	<b>7,9</b>	<b>7,9</b>	<b>8,2</b>	<b>7,3</b>	<b>6,6</b>	<b>0,5</b>	<b>- 10,8</b>	<b>+ 7,3</b>
Transport routier.....	2,2	5,5	5,4	5,9	5,3	5,0	0,4	- 5,8	+ 18,2
Autres transports terrestres...	2,5	2,5	2,5	2,3	2,1	1,6	0,1	- 23,5	- 8,4
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>39,3</b>	<b>40,4</b>	<b>41,1</b>	<b>40,1</b>	<b>43,4</b>	<b>50,6</b>	<b>3,8</b>	<b>+ 16,4</b>	<b>+ 5,2</b>
Autres services.....	39,3	40,4	41,1	40,1	43,4	50,6	3,8	+ 16,4	+ 5,2
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>1.090,5</b>	<b>1.089,6</b>	<b>1.013,5</b>	<b>1.062,6</b>	<b>1.107,9</b>	<b>1.161,1</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,8</b>	<b>+ 1,3</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>46,0</b>	<b>46,0</b>	<b>38,4</b>	<b>37,9</b>	<b>47,9</b>	<b>47,1</b>	<b>-</b>	<b>- 1,6</b>	<b>+ 0,5</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>1.044,5</b>	<b>1.043,7</b>	<b>975,1</b>	<b>1.024,6</b>	<b>1.060,1</b>	<b>1.114,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 5,1</b>	<b>+ 1,3</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>2.217,1</b>	<b>2.230,2</b>	<b>2.014,5</b>	<b>2.321,4</b>	<b>2.407,5</b>	<b>2.507,9</b>	<b>-</b>	<b>+ 4,2</b>	<b>+ 2,5</b>

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

Même si l'importance relative des **secteurs maritimes** dans le port de Liège est limitée, il n'en reste pas moins que ce cluster présente à nouveau un pourcentage de croissance appréciable. La valeur ajoutée de Magetra (agents maritimes et expéditeurs) a progressé de 0,8 million d'euros. En 2006, Magetra a absorbé la société Transports Lambert Frères. Au sein de la Société Industrielle de Renory (manutention), l'engagement de personnel supplémentaire a eu un impact positif sur la valeur ajoutée.

Le **cluster non maritime** a également enregistré une progression, et plus particulièrement le secteur de la construction. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier ont doublé leur bénéfice d'exploitation et enregistré des provisions supplémentaires pour un montant appréciable. En sus, les Cimenteries CBR ont réussi à transformer une perte d'exploitation en un bénéfice d'exploitation, principalement à la faveur de la vente des droits d'émission en CO2 et à une progression du chiffre d'affaires.

Dans le secteur énergétique, la valeur ajoutée d'Electrabel a augmenté. La croissance chez Electrabel a été cependant nivelée par le repli de la valeur ajoutée de S.P.E.

L'évolution négative au sein de l'industrie métallurgique est imputable aux réorganisations qu'a connues le groupe Arcelor. En 2005, le haut-fourneau de Seraing a été fermé. Ensuite, Cockerill Sambre a séparé les divisions "fer blanc" et "froid" pour les regrouper respectivement au sein d'Arcelor Packaging et Arcelor Produits Plats Wallonie, cette dernière entité ayant été ensuite absorbée par Arcelor Steel Belgium. Auparavant, cette entreprise était intégralement reprise dans les chiffres du port de Gand. Au départ de la méthodologie, la répartition la plus juste possible a pu être obtenue afin d'approcher au plus près la réalité économique de ce groupe en pleine restructuration, tout en limitant l'impact. Toutefois, toute restructuration influence la valeur ajoutée.

Prayon (industrie chimique) a clôturé son bilan 2006 avec une perte d'exploitation, surtout parce que les marges ont été affectées par des prix de matières premières plus élevés. Imerys Minéraux Belgique a réussi dans une certaine mesure à limiter l'impact négatif de Prayon. Le bénéfice d'exploitation a augmenté, notamment grâce à une progression des facturations intragroupes. Les frais de personnel également ont grimpé: ceux-ci avaient trait tant au personnel propre qu'au personnel émanant d'autres entités pour lesquelles des frais sont facturés.

Le recul dans l'industrie alimentaire est attribuable à la Raffinerie Tirlemontoise qui, eu égard à l'introduction de nouveaux quotas sur la production de sucre, ont dû faire face à une diminution du volume de leurs ventes, ainsi qu'à une diminution du prix de vente moyen.

Enfin, au sein des autres services, la contribution de l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel) au PIB a augmenté, principalement du fait que les frais de personnel se sont révélés plus élevés et les subventions d'exploitation plus faibles<sup>72</sup> que l'année précédente. Prayon - Rupel Technologies y a également fortement contribué: grâce à un triplement de son chiffre d'affaires, une valeur ajoutée négative a pu être transformée en une valeur positive.

**TABLEAU 44 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTEE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
3	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie
4	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction
6	TOTAL BELGIUM	Commerce
7	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie
8	PRAYON	Industrie de la chimie
9	S.P.E.	Industrie de l'énergie
10	IMERYS MINERAUX BELGIQUE	Industrie de la chimie

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Les commentaires ci-dessus se traduisent par d'importants mouvements dans la liste des entreprises présentant la plus grande valeur ajoutée dans le complexe portuaire liégeois (tableau 44).

<sup>72</sup> En effet, les subsides d'exploitation et les montants compensatoires reçus du secteur public ne représentent pas de valeur créée par l'entreprise et sont, par conséquent, portés en déduction lors du calcul de la valeur ajoutée.

## 2.1.3 Emploi

**TABLEAU 45 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS.....</b>	<b>13.925</b>	<b>13.715</b>	<b>12.231</b>	<b>12.158</b>	<b>11.954</b>	<b>11.674</b>	<b>100,0</b>	<b>- 2,3</b>	<b>- 3,5</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>354</b>	<b>349</b>	<b>326</b>	<b>342</b>	<b>389</b>	<b>425</b>	<b>3,6</b>	<b>+ 9,2</b>	<b>+ 3,7</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	69	61	64	83	82	106	0,9	+ 29,6	+ 8,9
Manutention.....	162	158	158	141	163	176	1,5	+ 7,8	+ 1,7
Armateurs .....	55	52	42	52	72	71	0,6	- 1,7	+ 5,3
Construction et réparation navales .....	12	24	26	31	35	32	0,3	- 8,5	+ 21,5
Aménagements portuaires et dragage .....	19	17	0	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	36	37	40	0,3	+ 8,1	+ 1,6
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>13.571</b>	<b>13.366</b>	<b>11.905</b>	<b>11.816</b>	<b>11.566</b>	<b>11.249</b>	<b>96,4</b>	<b>- 2,7</b>	<b>- 3,7</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>483</b>	<b>502</b>	<b>641</b>	<b>462</b>	<b>450</b>	<b>439</b>	<b>3,8</b>	<b>- 2,6</b>	<b>- 1,9</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>12.604</b>	<b>12.351</b>	<b>10.729</b>	<b>10.795</b>	<b>10.402</b>	<b>10.112</b>	<b>86,6</b>	<b>- 2,8</b>	<b>- 4,3</b>
Industrie de l'énergie .....	1.239	1.135	1.070	1.291	1.257	1.211	10,4	- 3,7	- 0,5
Production de carburants .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	1.078	1.083	1.040	1.021	1.016	1.020	8,7	+ 0,4	- 1,1
Industrie de l'automobile .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	132	119	98	74	83	92	0,8	+ 11,5	- 6,9
Industrie de la métallurgie .....	8.020	7.885	6.618	6.634	6.219	6.042	51,8	- 2,8	- 5,5
Industrie de la construction .....	1.619	1.627	1.537	1.417	1.452	1.387	11,9	- 4,4	- 3,0
Industrie de l'alimentation.....	200	193	162	126	164	149	1,3	- 9,2	- 5,8
Autres industries.....	317	309	205	232	212	212	1,8	+ 0,2	- 7,7
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>83</b>	<b>134</b>	<b>135</b>	<b>141</b>	<b>133</b>	<b>120</b>	<b>1,0</b>	<b>- 9,5</b>	<b>+ 7,6</b>
Transport routier.....	37	89	90	102	96	93	0,8	- 3,5	+ 19,8
Autres transports terrestres....	46	45	45	39	37	28	0,2	- 25,0	- 9,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>401</b>	<b>380</b>	<b>400</b>	<b>417</b>	<b>581</b>	<b>578</b>	<b>5,0</b>	<b>- 0,4</b>	<b>+ 7,6</b>
Autres services.....	401	380	400	417	581	578	5,0	- 0,4	+ 7,6
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>2. EFFETS INDIRECTS .....</b>	<b>17.009</b>	<b>17.779</b>	<b>16.373</b>	<b>16.513</b>	<b>16.384</b>	<b>16.407</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,1</b>	<b>- 0,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>901</b>	<b>859</b>	<b>677</b>	<b>647</b>	<b>851</b>	<b>833</b>	<b>-</b>	<b>- 2,1</b>	<b>- 1,5</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>16.108</b>	<b>16.921</b>	<b>15.696</b>	<b>15.866</b>	<b>15.532</b>	<b>15.573</b>	<b>-</b>	<b>+ 0,3</b>	<b>- 0,7</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI .....</b>	<b>30.934</b>	<b>31.495</b>	<b>28.604</b>	<b>28.671</b>	<b>28.338</b>	<b>28.081</b>	<b>-</b>	<b>- 0,9</b>	<b>- 1,9</b>

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

L'emploi direct dans le port de Liège s'est réduit pour la cinquième année consécutive (tableau 45); tout comme en 2005, il correspond à 1,2 p.c. de l'emploi intérieur en Région wallonne. L'emploi total s'est pour sa part élevé à 2,8 p.c. de l'emploi wallon. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages sont restés également inchangés, à savoir 0,3 p.c. (direct) et 0.7 p.c. (total).

Concernant le recul de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois, rien de particulier ne s'est manifesté dans le **cluster maritime**. Du fait de l'absorption par Magetra (agents maritimes et expéditeurs) de la société Transports Lambert Frères et de l'engagement de personnel, ses effectifs moyens ont augmenté de 21 ETP. Quant à la Société Industrielle de Renory (manutention), 19 personnes ont pu y trouver du travail tandis que 3 travailleurs seulement l'ont quittée.

Les départs nets des Anciens Etablissements Robert Collette ont exercé un impact négatif sur l'emploi dans le commerce, et les réorganisations déjà entamées au sein du groupe Arcelor ont influencé non seulement la valeur ajoutée, mais également l'emploi dans l'industrie métallurgique. Dans le secteur énergétique, la baisse du nombre moyen de travailleurs est imputable à Electrabel.

Dans le cadre de la restructuration, un nombre significatif de membres du personnel des Cimenteries CBR sont partis en prépension. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier ainsi qu'Holcim (Belgique) ont renforcé le recul du nombre moyen de travailleurs dans le secteur de la construction.

**TABEAU 46 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie
2	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
3	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
4	COCKERILL MAINTENANCE & INGENIERIE	Industrie de la métallurgie
5	PRAYON	Industrie de la chimie
6	ARCELOR PACKAGING BELGIUM	Industrie de la métallurgie
7	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction
8	S.P.E.	Industrie de l'énergie
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction
10	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

Suite aux développements au sein du groupe Arcelor, l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel) et Segal ont disparu du top 10 de l'emploi dans le port de Liège (tableau 46).

#### 2.1.4 Investissement

Comme les investissements dans le complexe portuaire liégeois ont augmenté de 6 p.c. (+ 3,2 p.c. à prix constants, tableau 47), le niveau record de 2002 a presque été de nouveau atteint. On s'attend d'ailleurs à ce que les investissements continuent à progresser dans les prochaines années.

La cause du repli dans le **cluster maritime** se trouve certainement dans le secteur de la manutention. En 2005, l'entreprise Terminal Frais Liégeois a été créée et une partie de Terminal Euro Combi Est y a été regroupée. Au cours de la première année (fiscale), l'entreprise a investi notablement plus dans des terrains et des bâtiments. L'impact de ces opérations a été quelque peu atténué du fait que CTN Logisitics a investi presque 2,2 millions d'euros en 2006.

Bose Automobiles, Indumet et Total Belgium ont tous trois contribué au recul dans le secteur du commerce. Concernant l'industrie métallurgique, l'on peut cette fois encore se référer au contexte de restructuration au sein du groupe Arcelor. Dans l'industrie chimique, le recul est totalement imputable à Imerys Minéraux Belgique. L'année passée, 10,6 millions d'euros ont encore été enregistrés au titre d'immobilisations en cours. Ces travaux ont été achevés dans le courant de l'année 2006.



**TABLEAU 47 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>3,0</b>	<b>4,3</b>	<b>4,6</b>	<b>5,4</b>	<b>7,2</b>	<b>6,2</b>	<b>4,1</b>	<b>- 14,3</b>	<b>+ 15,2</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	0,8	0,6	0,9	1,6	0,3	0,4	0,2	+ 27,5	- 15,1
Manutention.....	1,7	3,2	3,1	3,3	6,3	4,1	2,7	- 34,9	+ 19,2
Armateurs .....	0,0	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,1	- 9,5	+ 36,5
Construction et réparation navales .....	0,0	0,1	0,2	0,1	0,0	0,3	0,2	+ 594,8	+ 74,0
Aménagements portuaires et dragage .....	0,2	0,0	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.....	0,3	0,4	0,3	0,1	0,5	1,3	0,8	+ 178,8	+ 34,8
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>279,0</b>	<b>147,9</b>	<b>115,9</b>	<b>137,4</b>	<b>134,8</b>	<b>144,4</b>	<b>95,9</b>	<b>+ 7,1</b>	<b>- 12,3</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>5,3</b>	<b>5,8</b>	<b>5,6</b>	<b>2,7</b>	<b>6,3</b>	<b>3,5</b>	<b>2,3</b>	<b>- 44,3</b>	<b>- 7,6</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>254,8</b>	<b>119,9</b>	<b>96,3</b>	<b>124,4</b>	<b>121,8</b>	<b>129,2</b>	<b>85,8</b>	<b>+ 6,1</b>	<b>- 12,7</b>
Industrie de l'énergie .....	24,5	5,9	7,8	11,2	19,9	25,8	17,1	+ 29,5	+ 1,1
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	11,8	7,9	n.	n.
Industrie de la chimie .....	19,8	21,2	24,0	14,1	29,4	21,4	14,2	- 27,4	+ 1,6
Industrie de l'automobile .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques .....	0,6	0,1	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	+ 48,3	+ 8,1
Industrie de la métallurgie .....	63,9	52,7	37,2	75,8	40,7	31,8	21,1	- 21,9	- 13,0
Industrie de la construction ...	139,0	31,3	21,4	18,1	25,1	28,7	19,1	+ 14,4	- 27,1
Industrie de l'alimentation.....	4,5	5,5	4,1	2,8	2,9	3,4	2,2	+ 16,8	- 5,5
Autres industries.....	2,6	3,1	1,7	2,5	3,1	5,4	3,6	+ 74,3	+ 16,0
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>4,7</b>	<b>5,4</b>	<b>5,2</b>	<b>2,4</b>	<b>0,6</b>	<b>0,6</b>	<b>0,4</b>	<b>+ 3,8</b>	<b>- 34,1</b>
Transport routier.....	3,4	3,5	3,6	0,9	0,4	0,4	0,3	+ 4,9	- 33,7
Autres transports terrestres...	1,3	1,9	1,6	1,5	0,2	0,2	0,1	+ 0,9	- 35,0
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>14,2</b>	<b>17,0</b>	<b>8,8</b>	<b>7,8</b>	<b>6,2</b>	<b>11,1</b>	<b>7,4</b>	<b>+ 79,5</b>	<b>- 4,9</b>
Autres services .....	14,2	17,0	8,8	7,8	6,2	11,1	7,4	+ 79,5	- 4,9
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>282,1</b>	<b>152,2</b>	<b>120,5</b>	<b>142,8</b>	<b>142,0</b>	<b>150,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>- 11,8</b>

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

Dans quelques **secteurs non maritimes**, des avancées certaines ont cependant été relevées. Celles-ci sont attribuables à Electrabel et S.P.E. dans le secteur de l'énergie, et à BioWanze dans le secteur de la production de carburants. BioWanze a été créée mi-2006. Le gouvernement fédéral a alloué un quota pour six ans à cette entreprise pour la production de bio-éthanol. Les investissements en 2006 reflètent la première phase de la construction de l'usine de bio-éthanol sur la rive de la Meuse.

En 2006 également, l'Association Intercommunale de Traitement des Déchets de la Région Liégeoise (Intradel, autres services) a démarré la construction de sa nouvelle unité de production pour la récupération d'énergie. Cette infrastructure, qui devrait normalement entrer en exploitation mi-2009, servira à convertir les déchets ménagers en électricité.

Dans l'industrie du bâtiment, les investissements croissants chez CBR Cimenteries, Gravibeton et Holcim (Belgique) ont été partiellement neutralisés par le recul qu'ont connu les Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier.

**TABEAU 48 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2006**

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
2	ARCELOR STEEL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
3	PRAYON	Industrie de la chimie
4	BIOWANZE	Production de carburants
5	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction
6	ASSOCIATION INTERCOMMUNALE DE TRAITEMENT DES DECHETS DE LA REGION LIEGEOISE	Autres services
7	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction
8	COCKERILL SAMBRE	Industrie de la métallurgie
9	S.P.E.	Industrie de l'énergie
10	IMPRIMERIE FORTEMPS	Autres industries

Source: BNB. Les estimations des sociétés possédant des établissements dans plusieurs arrondissements sont basées sur des enquêtes, des rapports annuels et des clés de répartition fondées sur des statistiques régionales.

### 2.1.5 Ventilation des variables selon la taille des entreprises<sup>73</sup>

**TABEAU 49 VARIABLES VENTILÉS AU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2006**

Nombre d'entreprises <sup>74</sup>		Valeur ajoutée 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
75	124	1.297,2	49,6	10.999	675	140,8	9,8

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

En 2006, les PME ont représenté 62,3 p.c. du nombre d'entreprises implantées dans le complexe portuaire liégeois (tableau 49). Leur proportion a légèrement progressé par rapport à l'année précédente et ce à tous les niveaux, de sorte qu'elles ont également généré un surcroît relatif de valeur ajoutée, d'emploi et d'investissements. Les pourcentages s'élevaient respectivement à 3,7, 5,8 et 6,5 p.c.

### 2.1.6 Bilan social dans le complexe portuaire liégeois<sup>75</sup>

Pour rappel, le bilan social présente un ensemble cohérent de données couvrant différents aspects relatifs à l'emploi au sein des entreprises: composition du personnel, mouvements du personnel, type de contrats de travail, niveau d'études, durée de travail, coûts salariaux, mesures en faveur de l'emploi et efforts de formation. Les résultats présentés ci-dessous, relatifs à l'emploi dans le complexe portuaire

<sup>73</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>74</sup> Il s'agit du nombre d'entreprises présentes dans la zone portuaire. Il se peut en effet qu'une même entreprise soit répertoriée dans plusieurs ports.

<sup>75</sup> Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Delhez Ph., Heuse P. et Zimmer H. (2007). 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 cadre de cette étude. Il s'agit, en d'autres termes, d'une population réduite.

liégeois, ne sont pas exhaustifs. Les chiffres ont été calculés sur base d'un échantillon constant<sup>76</sup> qui couvre la période 2004 - 2006. Les chiffres détaillés pour l'année 2006 sont repris à l'annexe 1.

### 2.1.6.1 Durée de travail et coûts salariaux

Tandis que l'emploi moyen dans le cluster maritime a augmenté de pas moins de 13,1 p.c. dans le courant de l'année 2006, il a faibli de 2,3 p.c. dans les secteurs non maritimes. Les agents maritimes, expéditeurs et manutentionnaires ont augmenté leurs effectifs. Dans les secteurs du commerce, de l'énergie, de l'industrie métallurgique et du bâtiment, en revanche, le nombre moyen de travailleurs a diminué.

**TABLEAU 50 HEURES PRESTÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES**

	2004	2005	2006
Évolution du nombre moyen de travailleurs inscrits dans le registre du personnel (p.c.).....	n.	- 1,8	- 1,9
Évolution du nombre d'heures effectivement prestées (p.c.) .....	n.	- 2,6	- 0,8
Évolution des frais de personnel (p.c.).....	n.	+ 1,2	+ 4,3
Nombre moyen d'heures prestées sur base annuelle par équivalent temps plein.....	1.461	1.448	1.464
Frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein (euros).....	58.179	59.963	63.762
Frais de personnel moyens par heure prestée (euros).....	40	41	44

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Nonobstant le fait que le nombre moyen d'heures prestées en 2006 a de nouveau grimpé (tableau 50), il est resté loin derrière la moyenne nationale qui s'élevait à 1.532 heures. Dans le cluster maritime, un nombre d'heures par ETP notablement plus important a été presté dans les secteurs non maritimes. C'est surtout dans les secteurs de l'énergie, de l'électronique et de l'industrie métallurgique que la durée moyenne du travail est restée relativement basse.

Tant les frais de personnel par ETP que les frais de personnel moyens par heure ont continué à augmenter et à se situer significativement plus haut que les moyennes nationales. L'une des explications réside dans le fait que l'échantillon constant est constitué uniquement de grandes entreprises. Globalement, le niveau du coût salarial horaire augmente avec le volume de l'entreprise en conséquence des divers rapports de force entre employeurs et travailleurs. Le salaire moyen s'est surtout amélioré dans le cluster non maritime, et plus particulièrement dans le commerce (+ 15,2 p.c.), l'industrie métallurgique (+ 8,8 p.c.) et les autres branches de l'industrie (+ 7,4 p.c.). C'est dans le transport terrestre et la manutention qu'une heure de travail reste la moins onéreuse, les frais s'y élevant respectivement à 21,4 et 24,8 euros.

### 2.1.6.2 Composition des effectifs

La proportion d'ouvriers au sein des effectifs a crû par comparaison à l'année précédente (tableau 51). L'explication de la prépondérance des ouvriers réside dans l'importance relative de l'industrie à forte densité de main-d'œuvre dans cette étude, ainsi que d'autres secteurs occupant du personnel moins qualifié. Dans la manutention, la construction et la réparation navales, et le transport routier, plus de 84 p.c. des effectifs étaient constitués d'ouvriers. Dans l'industrie de l'énergie, par contre, seul un travailleur sur vingt était un ouvrier.

Pour la même raison, dans l'échantillon constant du complexe portuaire liégeois, un nombre plus important d'hommes, en termes de pourcentage, a été mis au travail que la moyenne sur le plan national. La surreprésentation des hommes était encore plus marquée que dans les ports flamands. Cette observation est attribuée au fait que, dans la construction et la réparation navales, la manutention

<sup>76</sup> L'échantillon constant a été défini à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2004 - 2006, déposé leurs comptes selon le schéma complet et rempli les rubriques du bilan social nécessaires à cette étude. Pour le complexe portuaire liégeois, l'échantillon constant concerne 86 entreprises et 11.014 ETP, soit 43,2 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2006 pour le complexe portuaire de Liège et 94,3 p.c. de l'emploi direct envisagé dans la partie liégeoise de cette étude.

et l'industrie métallurgique respectivement, 98, 95 et 94 p.c. de la population des travailleurs sont du sexe masculin. Quant aux femmes, quoique leur proportion n'ait pas dépassé 25 à 30 p.c., elles étaient proportionnellement les plus représentées chez les agents maritimes et les expéditeurs, dans l'industrie de l'énergie et le commerce.

**TABEAU 51 EFFECTIFS INTERNES À LA FIN DE L'EXERCICE**

	2004	2005	2006
Suivant la catégorie professionnelle			
<i>Employés (p.c.)</i> .....	39	39	38
<i>Ouvriers (p.c.)</i> .....	57	57	58
<i>Autre personnel (p.c.)</i> .....	4	4	4
Suivant le sexe			
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	90	90	90
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	10	10	10
Suivant l'organisation des horaires			
<i>A plein temps (p.c.)</i> .....	96,4	96,3	95,8
<i>A temps partiel (p.c.)</i> .....	3,6	3,7	4,2

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les chiffres montrent qu'un nombre croissant d'employés semblent s'accommoder du régime à temps partiel. Dans le cluster non maritime, le recul des effectifs moyens est totalement imputable aux travailleurs à temps plein. Même si l'on a constaté une envolée du nombre de travailleurs à temps partiel, il n'en reste pas moins que les temps partiels sont restés moins importants que dans les ports flamands. 22,1 p.c. des femmes exerçaient à temps partiel, tandis que la proportion s'élevait à seulement un sur cinquante chez les hommes. Les secteurs où le travail à temps partiel remporte le plus franc succès, sont les suivants: les autres transports terrestres (20,9 p.c.), le commerce (14,2 p.c.) et les agents maritimes et expéditeurs (13,9 p.c.). Il est à noter que dans ces deux derniers secteurs, un nombre relativement plus important de femmes sont en activité.

### 2.1.6.3 Personnel externe

En 2006, l'importance relative du personnel externe a légèrement reculé (tableau 52). Cette diminution est attribuable au cluster non maritime, et plus particulièrement au secteur de l'énergie, aux autres services et au commerce. Proportionnellement, ce sont les secteurs maritimes qui ont le plus fait appel au travail intérimaire et au personnel mis à la disposition des entreprises, tandis que les sociétés de transport ne les ont quasiment jamais sollicités. 41,5 p.c. du personnel externe au bassin liégeois est employé par l'industrie métallurgique.

**TABEAU 52 PERSONNEL INTERIMAIRE ET PERSONNEL MIS A LA DISPOSITION DES ENTREPRISES**

	2004	2005	2006
Importance du personnel externe par rapport à l'emploi total (sur la base du nombre d'heures effectivement prestées) (p.c.).....	6,0	6,2	6,1
Évolution du nombre d'heures effectivement prestées (p.c.).....	n.	+ 0,7	- 3,2
Évolution des coûts (p.c.) .....	n.	- 17,3	+ 23,8

Source: BNB (uniquement schéma complet).

En dépit du fait que le nombre d'heures prestées par le personnel externe a décliné, les coûts ont significativement augmenté sous l'impulsion de l'industrie métallurgique. Les coûts moyens par heure s'élevaient à 32,1 euros par rapport à 26,4 euros en 2005.

#### 2.1.6.4 Rotation du personnel

La différence entre entrées et sorties de personnel a été remarquablement importante en 2006 (tableau 53). Suite à la réorganisation au sein du groupe Arcelor, ces chiffres présentent certes une image tronquée. Début 2006, Cockerill Sambre a séparé notamment la division "froid" pour l'intégrer dans Arcelor Produits Plats Wallonie qui, par la suite, a été absorbée par Arcelor Steel Belgium. Auparavant, cette entreprise était intégralement reprise dans les chiffres du port de Gand. Suite au transfert de la division "froid", les chiffres d'Arcelor Steel Belgium sont depuis 2006 partiellement attribués au complexe portuaire liégeois. Ainsi, un pourcentage défini est appliqué sur tous les chiffres. Les entrées en 2006 avaient trait, pour une majeure partie, à la division reprise de Cockerill Sambre. Le bilan social de Cockerill Sambre enregistre comme il se doit les effectifs considérés comme membres du personnel ayant quitté le service. Par conséquent, l'attribution partielle d'Arcelor Steel Belgium conduit à une sous-estimation du nombre des personnes entrées en service.

**TABLEAU 53 ROTATION DU PERSONNEL**

	2004	2005	2006
Entrées nettes durant l'exercice.....	- 202	- 150	- 1.593
Entrées suivant le niveau d'étude			
<i>Enseignement universitaire (p.c.)</i> .....	7,5	11,2	9,0
<i>Enseignement supérieur non universitaire (p.c.)</i> .....	14,2	17,7	20,9
<i>Enseignement secondaire (p.c.)</i> .....	71,0	55,3	63,4
<i>Enseignement primaire (p.c.)</i> .....	7,3	15,8	6,8
Sorties suivant le motif invoqué pour la fin du contrat de travail			
<i>Pension (p.c.)</i> .....	3,3	3,0	1,9
<i>Prépension (p.c.)</i> .....	18,9	16,5	7,8
<i>Licenciement (p.c.)</i> .....	11,4	14,0	4,4
<i>Autre motif (p.c.)</i> .....	66,5	66,5	85,7

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les entreprises engagent des travailleurs disposant de niveaux d'étude divers. L'importance relative du personnel hautement qualifié dépend bien sûr des activités de l'entreprise. Par comparaison avec l'année précédente, les engagements ont été relativement moins nombreux parmi les détenteurs d'un certificat d'enseignement primaire. C'est dans les autres services que leur proportion a connu le recul le plus net. Par contre, en proportion, un nombre plus important de détenteurs de diplômes de l'enseignement secondaire ont trouvé du travail. Dans divers secteurs (agents maritimes et expéditeurs, manutentionnaires, construction et réparation navales, et transport terrestre), c'est quasi uniquement cette catégorie de travailleurs qui a fait l'objet de recrutements.

Lorsque l'on s'intéresse aux fins de contrats, on constate que la proportion de travailleurs partis à la (pré)retraite a diminué, tout comme le nombre de travailleurs licenciés. À l'inverse, une proportion relativement plus importante de personnes est sortie de service pour un autre motif. La croissance spectaculaire de cette dernière catégorie est principalement imputable à la scission des divisions chez Cockerill Sambre. Les travailleurs transférés vers d'autres sociétés ont été repris dans cette rubrique.

#### 2.1.6.5 Formation<sup>77</sup>

Le pourcentage d'entreprises faisant état de formations dans le bilan social a atteint 21,1 p.c. (tableau 54) et se situe, de ce fait, au-dessus du pourcentage national qui est d'environ 7 p.c.

La situation des femmes s'est fortement améliorée par rapport à l'année précédente. En 2006, les femmes ont en effet bénéficié d'un accès à la formation quasi identique aux hommes. Dans le cluster

<sup>77</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. Sont donc exclues du bilan social, par exemple, les formations en milieu de travail, le tutorat et l'autoformation.

maritime, seuls 12,2 p.c. des membres du personnel se sont vu offrir l'opportunité de suivre une formation tandis que, dans les secteurs non maritimes, le taux de participation s'établissait à 80 p.c. dans l'industrie alimentaire et même à 96,3 p.c. dans le secteur énergétique.

En ce qui concerne le nombre moyen d'heures de formation par personne également, les hommes et les femmes se situent davantage sur un pied d'égalité qu'en 2005. La durée totale des formations a varié en fonction de l'activité d'entreprise. Dans les autres transports terrestres, les bénéficiaires ont profité de 57 heures de formation par an en moyenne. Dans l'industrie chimique et les autres services, ce chiffre s'élevait respectivement à 13 et 16 heures seulement.

**TABLEAU 54 FORMATIONS FORMELLES**

	2004	2005	2006
Pourcentages d'entreprises signalant des formations dans le bilan social.....	17,7	19,3	21,1
Taux de participation .....	55,8	55,2	62,4
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	57,0	57,1	62,6
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	44,8	38,7	60,9
Nombre d'heures de formation par personne.....	33,4	43,8	39,0
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	33,6	45,1	39,7
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	30,6	26,9	33,3
Frais de formation par heure .....	74,6	50,0	57,0
<i>Hommes (p.c.)</i> .....	74,9	49,2	55,9
<i>Femmes (p.c.)</i> .....	70,1	67,6	67,7
Pourcentages du nombre d'heures prestées ayant été consacrés à une formation .....	1,3	1,7	1,7
Frais de formation par rapport au total des frais de personnel .....	2,4	2,0	2,2

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Les frais de formation par heure ont augmenté plus rapidement (+ 14 p.c.) que le coût salarial moyen (+ 7,3 p.c.) du personnel interne. Dans le commerce et l'industrie alimentaire, les formations se sont avérées plus de trois fois plus chères que chez les armateurs, les autres services et les autres branches industrielles.

## 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>78</sup> défini pour les années 2004 à 2006. 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, est appliquée.

<sup>78</sup> L'échantillon constant mis au point pour l'étude des ratios réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2004, 2005 et 2006, et qui remplissent certaines conditions nécessaires à la prise en compte des rubriques intervenant pour le calcul de ces ratios. Par exemple, pour le calcul de 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 154 entreprises, un peu plus d' 1,3 milliard d'euros de valeur ajoutée et de 11.000 ETP, soit 77,4 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2006 pour le complexe portuaire liégeois, 98,4 p.c. de la valeur ajoutée directe et 96,1 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude (complexe portuaire liégeois uniquement).

**TABLEAU 55 RATIOS FINANCIERS DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2004 À 2006**

Secteurs	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006	2004	2005	2006
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>18,4</b>	<b>13,5</b>	<b>13,1</b>	<b>1,12</b>	<b>1,20</b>	<b>1,16</b>	<b>25,7</b>	<b>30,6</b>	<b>28,0</b>
Agents maritimes et expéditeurs...	17,2	10,4	6,4	1,10	1,13	1,09	15,8	16,8	16,4
Manutention.....	17,7	10,4	15,0	0,90	1,05	1,07	34,0	38,6	37,1
Armateurs.....	18,8	32,1	18,0	1,61	1,73	1,66	20,4	31,1	30,6
Construction et réparation navales.....	34,2	15,5	2,9	1,31	1,69	1,20	35,9	43,9	23,1
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>8,1</b>	<b>7,8</b>	<b>9,4</b>	<b>1,24</b>	<b>1,35</b>	<b>1,02</b>	<b>47,4</b>	<b>47,4</b>	<b>41,4</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>19,9</b>	<b>19,3</b>	<b>24,4</b>	<b>1,13</b>	<b>1,13</b>	<b>1,95</b>	<b>33,4</b>	<b>37,2</b>	<b>47,7</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>8,1</b>	<b>7,7</b>	<b>9,1</b>	<b>1,22</b>	<b>1,33</b>	<b>0,94</b>	<b>47,5</b>	<b>47,3</b>	<b>40,5</b>
Industrie de l'énergie.....	11,7	13,2	18,5	1,51	1,69	1,03	39,5	39,6	39,7
Production de carburants.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	0,3	- 4,3	1,2	0,79	0,76	0,70	33,1	29,9	41,9
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	26,4	21,6	18,6	1,27	1,42	1,74	21,2	25,2	33,9
Industrie de la métallurgie.....	14,8	8,0	4,9	2,01	2,19	1,29	55,2	57,7	30,4
Industrie de la construction.....	- 0,5	3,5	4,5	0,45	0,47	0,61	51,7	49,4	49,3
Industrie de l'alimentation.....	- 2,4	5,9	7,0	0,18	0,25	0,20	51,0	47,4	46,0
Autres industries.....	19,7	7,1	9,2	0,99	1,03	1,02	22,2	22,2	21,8
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>- 20,5</b>	<b>- 13,2</b>	<b>6,0</b>	<b>0,75</b>	<b>0,70</b>	<b>0,68</b>	<b>12,1</b>	<b>13,5</b>	<b>15,1</b>
Transport routier.....	- 26,8	- 46,8	20,5	0,97	0,90	0,85	11,5	8,5	13,2
Autres transports terrestres.....	- 17,6	- 0,7	- 3,6	0,56	0,51	0,48	12,3	17,1	16,6
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>4,3</b>	<b>5,6</b>	<b>7,7</b>	<b>1,88</b>	<b>2,14</b>	<b>2,17</b>	<b>52,1</b>	<b>55,3</b>	<b>57,1</b>
Autres services.....	4,3	5,6	7,7	1,88	2,14	2,17	52,1	55,3	57,1
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>MOYENNE PONDÉRÉE .....</b>	<b>8,1</b>	<b>7,8</b>	<b>9,4</b>	<b>1,24</b>	<b>1,35</b>	<b>1,02</b>	<b>47,3</b>	<b>47,3</b>	<b>41,3</b>
<b>Sociétés non financières<sup>79</sup> ....</b>	<b>6,9</b>	<b>10,1</b>	<b>9,5</b>	<b>1,24</b>	<b>1,29</b>	<b>1,30</b>	<b>41,6</b>	<b>43,4</b>	<b>44,9</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 fortement augmenté et se rapproche désormais de la moyenne nationale (tableau 55). Le léger recul dans le cluster maritime n'a eu qu'un impact infime. Chez les armateurs, c'est la Somef qui est à l'origine de ce recul. Suite à la fermeture des hauts-fourneaux dans la Région wallonne, la Somef a en effet dû mener une politique commerciale en vue d'accéder à de nouveaux marchés, ce qui a eu pour conséquence une augmentation considérable des bénéfices. Le bénéfice après impôts a également significativement diminué chez Meuse et Sambre (construction et réparation navales).

<sup>79</sup> Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges. Ils ont été recalculés par Verduyn F. et Vivet D. (2007) selon la méthode de globalisation et diffèrent donc de ceux publiés dans le rapport 2005.

L'amélioration de la rentabilité nette a été la plus forte dans le transport routier. Ainsi, Cuypers Logistics a réussi à transformer la perte de l'exercice fiscal précédent en un bénéfice appréciable, grâce à une réduction des amortissements. Simex également a enregistré des bénéfices plutôt que des pertes, suite à la suppression d'effectifs. Des profits exceptionnels ont stimulé les bénéfices de Belimpex (commerce), passant de 6.696 euros à pas moins de 6 millions d'euros. Dans la plupart des branches de l'industrie, une croissance notable de la rentabilité nette a également été relevée. En 2006, Electrabel (énergie) a réalisé une importante plus-value, principalement sur la cession de participations dans les intercommunales flamandes. S.P.E., à son tour, a pu - contrairement à l'année précédente - clôturer l'année fiscale avec des bénéfices. Suite à la fusion par la reprise de City Power, Luminus et ALG Négoce, il est à noter que les chiffres sont difficilement comparables. L'industrie chimique a bénéficié des bonnes prestations d'Imerys Minéraux Belgique, à mettre notamment sur le compte de la plus-value réalisée sur la vente des actions à Timcal. Cette évolution positive a toutefois été partiellement nivelée par l'augmentation de capital de 104 millions d'euros d'Imerys Minéraux Belgique. Par contre, Prayon a essuyé de lourdes pertes, principalement du fait que les marges ont été affectées par des prix de matières supérieures plus élevés.

Les branches industrielles où la rentabilité nette a connu un recul sont la métallurgie et les équipements électroniques. Les bénéfices de Constructions Electroniques + Télécommunications comme de SGL Carbon<sup>80</sup> (électronique) se sont maintenus au niveau de 2005. Comme les deux entreprises ont reporté la totalité de leur bénéfice - ou, en d'autres termes, l'ont repris dans leurs capitaux propres -, la rentabilité nette a reculé. Dans l'industrie métallurgique, Cockerill Sambre a dû affecter une perte significative.

Après une forte croissance en 2005, la **liquidité au sens large** a plongé sous la moyenne des entreprises belges non financières. La liquidité de Meuse et Sambre (construction et réparation navales) s'est détériorée suite à la construction du bateau "La Belle de l'Adriatique". Les acomptes encaissés étaient en fait plus importants que le travail en cours porté à l'actif. Dans le secteur de l'énergie, le recul du ratio est totalement imputable à Electrabel. Les capitaux pour respecter les engagements financiers à court terme ont été quasiment divisés par deux dans l'industrie métallurgique. La cause réside au premier chef dans le contexte de réorganisations du groupe Arcelor. Ainsi, avant la séparation, la liquidité de Cockerill Sambre s'élevait à 2,6 (en 2005) et ensuite à 1,6 (en 2006).

À l'inverse de la tendance générale, une amélioration de la liquidité a été relevée dans le commerce, principalement imputable à Total Belgium. D'une part, les autres créances ont augmenté suite à un emprunt à court terme à Petrofina, d'autre part, la majeure partie des autres emprunts (passif du bilan) a été amortie en conséquence de la vente de participations financières dans des entreprises associées. Dans le secteur de l'électronique également, l'évolution s'est avérée positive. Tant SGL Carbon que Constructions Electroniques + Télécommunications ont amorti des dettes à court terme. Le ratio de liquidité de CBR Cimenteries (construction) a augmenté de 0,4 à 0,6. La cause majeure réside dans l'augmentation des dépôts auprès de CBR International Services et dans l'octroi de prêts à HeidelbergCement. En outre, le ratio dans l'industrie du bâtiment a été positivement influencé par le remboursement partiel d'un emprunt à court terme par Holcim (Belgique).

L'indépendance financière des entreprises issues de l'échantillon constant a diminué en dessous de la moyenne nationale. Dans le cluster maritime, c'est Meuse et Sambre (construction et réparation navales) qui en constitue l'exemple le plus frappant. La **solvabilité** a diminué de moitié par rapport à l'année précédente. Suite à la construction du bateau La Belle de l'Adriatique, le bilan total a augmenté, tandis que les capitaux propres n'ont pour ainsi dire pas varié. Dans les secteurs non maritimes, c'est surtout l'industrie métallurgique, et plus particulièrement la réorganisation au sein du Groupe Arcelor, qui a imprimé sa marque sur la moyenne pondérée.

Dans un certain nombre d'autres secteurs non maritimes, la solvabilité a progressé. Le remboursement susmentionné de la majeure partie des autres emprunts de Total Belgium (commerce) a exercé un impact négatif sur le total du bilan, augmentant de ce fait la solvabilité. L'indépendance financière de Belimpex (commerce) a doublé en raison du report total des bénéfices exceptionnels de l'exercice comptable, faisant considérablement grimper les capitaux propres. Dans l'industrie chimique, l'amélioration de la solvabilité est surtout à mettre au crédit de l'augmentation de capital chez Imerys Minéraux Belgique. Le remboursement des créances tant par SGL Carbon (électronique), Constructions Electroniques + Télécommunications (électronique), Simex (transports terrestres) que Cuypers Logistics (transports terrestres) est à la base de l'évolution positive dans les secteurs respectifs.

---

<sup>80</sup> Cette société a été dissoute fin 2007.



## 2.1.7.2 Appréciation de la santé financière

Le modèle d'évaluation de la santé financière a été appliqué à un échantillon constant d'entreprises qui satisfont à quelques conditions<sup>81</sup>. Il ne s'agit pas du même modèle que celui utilisé dans le cadre d'études précédentes, de sorte que les résultats ne peuvent être comparés avec les chiffres publiés les années précédentes. Les entreprises ne sont désormais plus classées en quatre classes de risque, dressant ainsi leur bulletin de santé financière, mais bien en six classes. Les classes 4, 5 et 6 correspondent aux entreprises présentant un risque de tomber en faillite significativement supérieur à la moyenne (risque aggravé, élevé et très élevé). Pour le calcul de l'indicateur synthétique de la santé financière, une distinction est opérée en outre entre les entreprises déposant leurs comptes selon le schéma complet et celles déposant leurs comptes selon le schéma abrégé. Cette distinction est importante car les pourcentages doivent être interprétés d'une manière différenciée. En effet, le pourcentage de faillites des entreprises déposant un schéma abrégé est généralement plus élevé que celui des entreprises déposant un schéma complet. Par conséquent, à partir des chiffres, l'on ne peut affirmer que les entreprises avec un schéma abrégé sont financièrement plus saines que les entreprises avec un schéma complet.

**TABLEAU 56**      **SANTE FINANCIERE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2004 A 2006**  
(pourcentage d'entreprises dans les classes de santé financière 4, 5 et 6)

	Schéma abrégé			Schéma complet		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Total.....	5,4	5,3	0,0	6,3	6,3	6,0
<b>Sociétés non financières .....</b>	<b>11,6</b>	<b>11,1</b>	<b>10,6</b>	<b>13,1</b>	<b>13,0</b>	<b>12,5</b>

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

Le tableau 56 montre le pourcentage d'entreprises présentant un risque financier plus élevé que la moyenne. En d'autres termes, il s'agit du pourcentage d'entreprises qui appartiennent aux classes de santé financière 4, 5 et 6. Comme l'échantillon constant pour le port de Liège ne comporte qu'un nombre limité d'entreprises, aucune ventilation n'est proposée par cluster. Les chiffres prouvent que la santé financière est restée relativement stable au cours des trois dernières années. Pour les schémas abrégés, il n'y avait d'ailleurs en 2006 plus la moindre entreprise présentant un risque financier aggravé. La situation financière est notablement meilleure que celle des sociétés belges non financières. Les deux dernières années, pas une seule entreprise issue de l'échantillon constant n'a dû faire face à un risque financier élevé ou très élevé (classes 5 et 6). En outre, les entreprises appartenant à la classe 4 ne représentaient que 2 p.c. de l'emploi total dans l'échantillon constant.

<sup>81</sup> Les comptes annuels doivent porter sur 12 mois et l'entreprise doit, soit présenter un chiffre d'affaires de 150.000 euros minimum, soit avoir, au minimum et en moyenne, 2 équivalents temps plein en service. L'utilisation de certaines variables au dénominateur exige par ailleurs l'exclusion d'un nombre limité d'entreprises qui ne satisfont pas aux conditions suivantes : les actifs courants à court terme, les dettes à un an maximum et les fonds de tiers doivent être strictement positifs. L'échantillon constant concerne 119 entreprises, soit un peu plus de 1,3 milliard d'euros de valeur ajoutée et près de 11.000 ETP, ou encore 59,8 p.c. de la population des entreprises sous revue en 2006 pour le complexe portuaire liégeois, 97,6 p.c. de la valeur ajoutée directe et 94,1 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude (complexe portuaire liégeois uniquement).

## 2.2 LE PORT DE BRUXELLES

### 2.2.1 Introduction

La présente édition comporte pour la première fois un chapitre consacré au port de Bruxelles. La Banque a déjà collaboré dans le passé à une étude de l'Observatoire bruxellois du Marché et du Travail et des Qualifications, consacrée au port de Bruxelles, qui s'intitule "*Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du Port de Bruxelles*" (2007). Cette année, cette étude est pour la première fois incorporée dans la publication annuelle de la Banque. L'analyse de ce port se trouvant encore en phase de lancement, l'évaluation de l'impact économique ne repose que sur trois variables: la valeur ajoutée, l'emploi et l'investissement. Une analyse du bilan social et de la situation financière des entreprises sera ajoutée aussi ultérieurement.

Pour la délimitation du port de Bruxelles les terres se situent le long du canal de Bruxelles sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Ce fut subdivisé en quatre zones: l'Avant-Port 1, l'Avant-Port 2, le Port et le Centre T.I.R., et le Bassin de Biestebroeck. La sélection des rues pour la délimitation de la zone portuaire est basée sur l'étude de l'Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications<sup>82</sup>. Le territoire retenu englobe la zone d'activités portuaires et de transport telle que définie par le plan régional d'affectation du sol, à laquelle il faut encore ajouter la rue Picard en raison de sa proximité physique et surtout fonctionnelle avec le canal. De cette manière, environ 35 rues ont été sélectionnées, elles sont situées dans six communes différentes (Bruxelles-Ville, Laeken, Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Neder-Over-Heembeek et Haren). Ont donc été prises en compte toutes les entreprises correspondant à l'une des branches retenues et dont soit le siège social, soit un établissement est situé dans une des rues sélectionnées. Une vue d'ensemble des branches ainsi représentées au port de Bruxelles est fournie à l'annexe 3.

### 2.2.2 Évolutions récentes<sup>83</sup>

Le port de Bruxelles est le deuxième port intérieur belge et joue un rôle essentiel comme centre d'approvisionnement et de distribution pour la région et le hinterland. Les tonnages de marchandises chargées et déchargées se sont plus ou moins stabilisés ces deux dernières années (tableau 57). En 2006, des augmentations dans certaines catégories de marchandises (tels les minerais, la ferraille et les produits agricoles) ont été compensées par la perte des trafics avec déblais de dragage, ainsi que par une diminution des produits pétroliers suite à la relative clémence de l'hiver et aux prix élevés du pétrole. Les matériaux de construction restent néanmoins la catégorie de marchandises la plus importante dans le port bruxellois. En 2006, le port a réalisé une belle progression en ce qui concerne le trafic conteneurisé, grâce à de nouveaux trafics et à une diversification des utilisateurs. Il est intéressant de remarquer que les Pays-Bas, avec 51 p.c. du volume total, sont le premier partenaire commercial du port de Bruxelles.

**TABLEAU 57** PORT DE BRUXELLES

	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Trafic de marchandises (chargées et déchargées, en dizaines de tonnes)	3.675	3.752	3.844	4.279	4.191	4.200
<i>Différence en pourcentage par rapport à l'année précédente.....</i>	<i>+ 6,4</i>	<i>+ 2,1</i>	<i>+ 2,4</i>	<i>+ 11,3</i>	<i>- 2,0</i>	<i>+ 0,2</i>
Conteneurs (en TEU).....	-	-	-	3.400	10.633	12.053
<i>Différence en pourcentage par rapport à l'année précédente.....</i>				<i>n.</i>	<i>+ 212,7</i>	<i>+ 13,4</i>

Source: Port de Bruxelles.

<sup>82</sup> Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*.

<sup>83</sup> Sources: Port de Bruxelles, articles sélectionnés dans Le Lloyd.

La stabilisation des tonnages dans le port de Bruxelles souligne la frontière qui a été atteinte en termes de surface disponible pour des activités associées au port. C'est pourquoi, une grande attention est actuellement consacrée à l'extension de l'infrastructure portuaire. Ainsi, le groupe Katoen Natie va installer un centre de distribution européen sur le site de l'ancienne cokerie de Carcoke. En outre, 7 ha devraient à nouveau être mis en activité après assainissement. Ces initiatives sont importantes dans la mesure où elles visent à donner une nouvelle impulsion au trafic de marchandises et même indispensables si l'entreprise portuaire de Bruxelles veut remplir tous ses objectifs tels qu'ils ont été définis dans la nouvelle convention de gestion. Ainsi, on cible à tout le moins une augmentation du trafic de 50 p.c. d'ici 2012. En ce qui concerne les terminaux à conteneurs, un volume annuel de 25.000 TEU est prévu.

### 2.2.3 Valeur ajoutée

En 2006 non plus, la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles n'a pas dévié de sa trajectoire ascendante depuis 2002 (tableau 58). La part représentée par la valeur ajoutée directe et indirecte dans le PIB de la Région de Bruxelles Capitale a de ce fait augmenté, de 0,1 point. La part respective de la VA directe et totale s'est ainsi établie respectivement à 1,8 et 3,2 p.c. Le rapport au PIB de la Belgique est quant à lui resté stable, respectivement à 0,3 p.c. (direct) et 0,6 p.c. (total).

En termes relatifs, l'augmentation a été plus impressionnante dans le **cluster maritime**. CEI - De Meyer (aménagements portuaires et dragage) a fortement contribué au PIB. Les frais de personnel ont crû considérablement suite à l'augmentation des effectifs due à l'intensification des activités. Par ailleurs, une réduction de valeur a été enregistrée sur les commandes en cours d'exécution. Tandis que l'entreprise portuaire de Bruxelles enregistrait l'année passée encore une valeur ajoutée négative, des chiffres positifs ont à nouveau pu être présentés en 2006. L'entreprise portuaire a d'ailleurs affecté un important volume de provisions, particulièrement pour des activités de dragage. Chez les manutentionnaires, la valeur ajoutée de T.R.W. a progressé<sup>84</sup> jusqu'à atteindre 1 million d'euros car, contrairement à l'année précédente, aucun subside d'exploitaton<sup>85</sup> n'avait été reçu.

La valeur ajoutée plus élevée de Belgian Shell (commerce) a été partiellement annihilé par Ineos Solutions. La vente de toutes les sociétés ex-Innovene au groupe Ineos a initié un certain nombre de changements en matière d'organisation. Ainsi, depuis 2006, les activités d'Ineos Solutions sont centralisées au Royaume-Uni et le personnel s'est vu progressivement transférer vers d'autres entités juridiques européennes. Pour cette raison, la valeur ajoutée d'Ineos Solutions a reculé de 24,9 à 7 millions d'euros. Une autre conséquence de l'apport a été la révision des activités de recherche. Afin d'être en mesure de maintenir ces activités à Neder-Over-Heembeek, Ineos Services Belgium (autres services) a dû entamer une restructuration. Les frais de personnel et les amortissements sur les frais de recherche et de développement supplémentaires qui en découlent ont exercé un impact positif sur la valeur ajoutée.

L'augmentation dans le secteur de l'énergie est attribuable à Sibelga. Cette entreprise a enregistré en 2006 un important volume de provisions pour risques et charges mais l'impact a pu toutefois être partiellement neutralisé par le bénéfice d'exploitation plus faible d'Elia System Operator. La VA de Solvay (industrie chimique) s'est nettement améliorée, grâce au recul des pertes d'exploitation et à la hausse des amortissements sur les frais de R&D et d'autres frais d'exploitation. L'industrie automobile a progressé grâce à Inergy Automotive Systems Research, surtout à la suite d'amortissements en hausse sur la recherche et le développement.

Chez Spie Belgium, les frais de personnel comme les autres charges d'exploitation ont connu une hausse, cette entreprise prenant ainsi, dans le secteur du bâtiment, une grande partie de l'augmentation à son compte. Une autre explication se trouve dans le redéploiement du personnel chez Imtech Maintenance, de même qu'au recul des pertes d'exploitation chez Inter-Beton. Ceci fut possible grâce à la maîtrise des coûts du transport et des frais administratifs, de même qu'au renchérissement du prix du béton.

Le seul **secteur non maritime** où la valeur ajoutée a diminué est celui de l'industrie alimentaire. Contrairement à l'année précédente, Ceres a dû faire face à une perte d'exploitation.

<sup>84</sup> En toutes lettres: Société anonyme belge de Transport par le Système combiné Route-Wagon.

<sup>85</sup> En effet, les subsides d'exploitation et les montants compensatoires reçus du secteur public ne représentent pas de la valeur créée par l'entreprise et sont, par conséquent, portés en déduction lors du calcul de la valeur ajoutée.

**TABEAU 58 VALEUR AJOUTÉE DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>630,1</b>	<b>715,9</b>	<b>859,9</b>	<b>917,0</b>	<b>1.012,8</b>	<b>1.083,9</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 7,0</b>	<b>+ 11,5</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>19,6</b>	<b>22,8</b>	<b>27,4</b>	<b>37,7</b>	<b>23,2</b>	<b>37,2</b>	<b>3,4</b>	<b>+ 59,9</b>	<b>+ 13,6</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	7,3	9,1	9,7	8,3	11,0	12,2	1,1	+ 10,8	+ 10,8
Manutention .....	5,9	6,3	7,2	7,0	6,1	7,2	0,7	+ 19,3	+ 4,0
Armateurs .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 365,5	- 170,4
Construction et réparation navales.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Aménagements portuaires et dragage.....	2,0	5,8	7,1	16,1	11,1	14,1	1,3	+ 27,6	+ 48,0
Pêche.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	1,7	1,6	2,2	2,6	0,8	0,7	0,1	- 11,9	- 17,1
Entreprise portuaire .....	2,6	0,0	1,2	3,8	-5,7	2,9	0,3	- 150,8	+ 1,9
Secteur public .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>610,4</b>	<b>693,2</b>	<b>832,5</b>	<b>879,3</b>	<b>989,5</b>	<b>1.046,7</b>	<b>96,6</b>	<b>+ 5,8</b>	<b>+ 11,4</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>201,1</b>	<b>219,8</b>	<b>218,3</b>	<b>233,3</b>	<b>291,4</b>	<b>299,2</b>	<b>27,6</b>	<b>+ 2,7</b>	<b>+ 8,3</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>401,7</b>	<b>377,7</b>	<b>517,5</b>	<b>517,8</b>	<b>522,1</b>	<b>555,4</b>	<b>51,2</b>	<b>+ 6,4</b>	<b>+ 6,7</b>
Industrie de l'énergie .....	180,8	180,3	323,8	320,8	321,8	336,0	31,0	+ 4,4	+ 13,2
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	127,4	109,6	96,8	120,8	114,1	129,3	11,9	+ 13,4	+ 0,3
Industrie de l'automobile.....	3,1	-1,0	11,9	10,6	13,1	16,5	1,5	+ 26,2	+ 39,6
Industrie des équipements électroniques.....	4,5	4,1	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie .....	10,0	8,3	5,6	2,1	1,9	1,9	0,2	+ 0,4	- 28,3
Industrie de la construction.....	54,9	50,9	48,7	44,8	46,9	51,1	4,7	+ 9,0	- 1,4
Industrie de l'alimentation .....	17,1	20,8	21,4	15,0	20,7	16,2	1,5	- 21,5	- 1,0
Autres industries .....	3,9	4,7	5,0	3,6	3,6	4,3	0,4	+ 17,4	+ 2,0
<b>TRANSPORTS</b>									
<b>TERRESTRES.....</b>	<b>27,0</b>	<b>26,8</b>	<b>25,8</b>	<b>28,8</b>	<b>24,6</b>	<b>27,2</b>	<b>2,5</b>	<b>+ 10,2</b>	<b>+ 0,1</b>
Transport routier .....	15,5	16,1	14,7	14,0	11,1	11,2	1,0	+ 1,2	- 6,2
Autres transports terrestres .....	11,5	10,7	11,0	14,8	13,5	15,9	1,5	+ 17,5	+ 6,7
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>-19,4</b>	<b>68,9</b>	<b>70,9</b>	<b>99,4</b>	<b>151,5</b>	<b>165,0</b>	<b>15,2</b>	<b>+ 8,9</b>	<b>- 253,5</b>
Autres services .....	-23,2	65,1	67,1	95,5	147,5	160,9	14,8	+ 9,1	- 247,3
Secteur public .....	3,8	3,8	3,8	3,9	4,0	4,1	0,4	+ 3,4	+ 1,4
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>715,2</b>	<b>705,2</b>	<b>699,1</b>	<b>725,8</b>	<b>778,4</b>	<b>841,5</b>	<b>-</b>	<b>+ 8,1</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>48,8</b>	<b>48,3</b>	<b>49,7</b>	<b>56,4</b>	<b>40,7</b>	<b>59,6</b>	<b>-</b>	<b>+ 46,4</b>	<b>+ 4,1</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>666,4</b>	<b>656,9</b>	<b>649,4</b>	<b>669,3</b>	<b>737,7</b>	<b>782,0</b>	<b>-</b>	<b>+ 6,0</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE.....</b>	<b>1.345,2</b>	<b>1.421,1</b>	<b>1.559,1</b>	<b>1.642,8</b>	<b>1.791,2</b>	<b>1.925,4</b>	<b>-</b>	<b>+ 7,5</b>	<b>+ 7,4</b>

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

#### 2.2.4 Emploi<sup>86</sup>

L'emploi au port de Bruxelles s'est à nouveau inscrit en recul, tant dans les entreprises établies au port que chez leurs sous-traitants (tableau 59). L'emploi direct et total a représenté, en 2006, respectivement 1,1 et 2,7 p.c. de l'emploi de la Région bruxelloise. Par rapport à l'emploi intérieur belge, cela correspond à 0,2 p.c. pour les effets directs et 0,4 p.c. tous effets confondus. Par comparaison à l'année précédente, ces rapports sont restés inchangés.

Le recul de l'emploi au port de Bruxelles est totalement imputable au cluster non maritime. Dans le **cluster maritime**, une légère hausse a été relevée. L'entreprise portuaire de Bruxelles a engagé 17 personnes, tandis que 4 personnes seulement ont quitté l'entreprise. Quelques manutentionnaires ont également renforcé leurs effectifs, notamment T.R.W.

Le recul dans le **cluster non maritime** est la conséquence d'évolutions positives et négatives dans les divers secteurs. Le commerce exerce l'impact négatif le plus important. En 2005, Theunissen a mis en moyenne 44 ETP au travail. Entre-temps, cette société a introduit une demande de faillite. Les changements au sein du groupe Ineos déjà mentionnés ci-dessus, ont progressivement mené au transfert de la plupart des membres du personnel d'Ineos Solutions vers d'autres entités juridiques européennes.

Dans le secteur de l'énergie, Sibelga Operations a engagé du personnel supplémentaire, tandis que dans le transport routier et les autres transports terrestres, c'est à ATU Transport et G4S Courier Services Belgium que l'on doit la croissance. Tant Imtech Maintenance que Imtech Projects (construction) ont procédé à un élargissement de leurs effectifs. L'effet en a toutefois été atténué par la dissolution anticipée de Asphalte Trojan, laquelle a affecté 12 employés.

Dans les autres services, enfin, plusieurs sociétés sont responsables du recul. N'il a déménagé son siège social et n'est, de ce fait, plus représentée. Chez Faceo Belgium, un terme a été mis au contrat conclu avec l'un de ses plus gros clients, justifiant d'entamer des négociations en matière de restructuration. Enfin, en 2006, 18 personnes ont été licenciées ou mises à la pré-pension.

---

<sup>86</sup> Pour les chiffres de l'emploi, outre les informations en provenance des comptes annuels, sont également utilisés les résultats des enquêtes réalisées par l'Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications dans le cadre de l'étude *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles* (2007), comme pour certaines sociétés multi-régionales.

**TABEAU 59 EMPLOI DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2001 À 2006**  
(ETP)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>1. EFFETS DIRECTS .....</b>	<b>5.749</b>	<b>5.660</b>	<b>5.578</b>	<b>6.213</b>	<b>6.452</b>	<b>6.402</b>	<b>100,0</b>	<b>- 0,8</b>	<b>+ 2,2</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>459</b>	<b>536</b>	<b>579</b>	<b>742</b>	<b>692</b>	<b>709</b>	<b>11,1</b>	<b>+ 2,4</b>	<b>+ 9,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	148	146	174	140	139	138	2,1	- 1,0	- 1,4
Manutention .....	136	134	144	135	129	136	2,1	+ 6,1	+ 0,0
Armateurs .....	0	0	3	0	0	0	0,0	n.	n.
Construction et réparation navales.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Aménagements portuaires et dragage.....	38	115	118	329	305	305	4,8	- 0,1	+ 51,9
Pêche.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	21	21	22	22	6	6	0,1	+ 0,0	- 21,9
Entreprise portuaire .....	116	120	118	117	114	124	1,9	+ 8,8	+ 1,3
Secteur public.....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>5.290</b>	<b>5.124</b>	<b>4.999</b>	<b>5.471</b>	<b>5.759</b>	<b>5.693</b>	<b>88,9</b>	<b>- 1,2</b>	<b>+ 1,5</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>1.651</b>	<b>1.683</b>	<b>1.670</b>	<b>1.712</b>	<b>1.796</b>	<b>1.697</b>	<b>26,5</b>	<b>- 5,5</b>	<b>+ 0,6</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>2.567</b>	<b>2.355</b>	<b>2.314</b>	<b>2.295</b>	<b>2.221</b>	<b>2.264</b>	<b>35,4</b>	<b>+ 1,9</b>	<b>- 2,5</b>
Industrie de l'énergie .....	1	2	69	140	198	211	3,3	+ 6,6	+ 191,7
Production de carburants .....	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie.....	1.062	955	934	938	808	814	12,7	+ 0,7	- 5,2
Industrie de l'automobile.....	53	34	35	39	44	47	0,7	+ 6,4	- 2,5
Industrie des équipements électroniques.....	83	86	89	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie .....	215	165	75	37	32	31	0,5	- 2,6	- 32,2
Industrie de la construction.....	851	813	828	861	878	904	14,1	+ 3,0	+ 1,2
Industrie de l'alimentation .....	219	216	213	231	210	205	3,2	- 2,6	- 1,3
Autres industries .....	82	84	72	48	52	52	0,8	+ 1,7	- 8,6
<b>TRANSPORTS</b>									
<b>TERRESTRES.....</b>	<b>498</b>	<b>482</b>	<b>490</b>	<b>563</b>	<b>511</b>	<b>532</b>	<b>8,3</b>	<b>+ 4,1</b>	<b>+ 1,3</b>
Transport routier .....	253	260	256	220	161	171	2,7	+ 6,3	- 7,5
Autres transports terrestres .....	245	222	234	343	350	361	5,6	+ 3,1	+ 8,1
<b>AUTRES SERVICES</b>									
<b>LOGISTIQUES.....</b>	<b>574</b>	<b>604</b>	<b>525</b>	<b>900</b>	<b>1.231</b>	<b>1.199</b>	<b>18,7</b>	<b>- 2,6</b>	<b>+ 15,9</b>
Autres services .....	474	504	425	800	1.131	1.099	17,2	- 2,8	+ 18,3
Secteur public .....	100	100	100	100	100	100	1,6	+ 0,0	+ 0,0
<b>2. EFFETS INDIRECTS.....</b>	<b>9.614</b>	<b>9.402</b>	<b>8.312</b>	<b>9.382</b>	<b>9.458</b>	<b>9.268</b>	<b>-</b>	<b>- 2,0</b>	<b>- 0,7</b>
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>1.247</b>	<b>1.253</b>	<b>1.204</b>	<b>1.192</b>	<b>1.150</b>	<b>1.037</b>	<b>-</b>	<b>- 9,8</b>	<b>- 3,6</b>
<b>CLUSTER NON MARITIME....</b>	<b>8.367</b>	<b>8.149</b>	<b>7.107</b>	<b>8.190</b>	<b>8.309</b>	<b>8.231</b>	<b>-</b>	<b>- 0,9</b>	<b>- 0,3</b>
<b>TOTAL DE L'EMPLOI.....</b>	<b>15.363</b>	<b>15.061</b>	<b>13.890</b>	<b>15.594</b>	<b>15.910</b>	<b>15.670</b>	<b>-</b>	<b>- 1,5</b>	<b>+ 0,4</b>

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

## 2.2.5 Investissement

**TABLEAU 60 INVESTISSEMENT DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2001 À 2006**  
(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Importance relative en 2006 (en p.c.)	Variation de 2005 à 2006 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2001 à 2006 (en p.c.)
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>21,3</b>	<b>10,4</b>	<b>8,7</b>	<b>7,5</b>	<b>6,2</b>	<b>6,9</b>	<b>4,0</b>	<b>+ 11,0</b>	<b>- 20,1</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	15,3	2,4	2,8	1,1	1,2	2,1	1,2	+ 73,1	- 32,5
Manutention.....	0,1	0,7	2,8	3,0	0,4	0,8	0,5	+ 104,2	+ 46,4
Armateurs.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Construction et réparation navales .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Aménagements portuaires et dragage .....	0,1	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	+ 4,3	- 0,1
Pêche .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire.....	0,2	0,9	0,1	1,5	0,0	0,1	0,0	+ 2.524,1	- 18,4
Entreprise portuaire.....	5,5	6,2	2,9	1,7	4,5	3,8	2,2	- 15,9	- 7,4
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME ....</b>	<b>152,0</b>	<b>137,5</b>	<b>197,0</b>	<b>199,7</b>	<b>125,2</b>	<b>165,7</b>	<b>96,0</b>	<b>+ 32,3</b>	<b>+ 1,7</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>21,6</b>	<b>19,4</b>	<b>18,1</b>	<b>13,4</b>	<b>21,7</b>	<b>29,1</b>	<b>16,9</b>	<b>+ 34,5</b>	<b>+ 6,2</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>111,2</b>	<b>87,3</b>	<b>125,4</b>	<b>81,8</b>	<b>69,2</b>	<b>85,8</b>	<b>49,7</b>	<b>+ 23,9</b>	<b>- 5,1</b>
Industrie de l'énergie .....	49,1	51,4	90,7	65,6	52,0	68,6	39,8	+ 31,9	+ 6,9
Production de carburants .....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie .....	50,9	23,1	16,2	5,8	5,8	6,2	3,6	+ 6,4	- 34,5
Industrie de l'automobile .....	0,7	1,8	0,6	0,8	2,3	3,1	1,8	+ 33,8	+ 34,4
Industrie des équipements électroniques .....	0,3	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie .....	0,9	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	- 9,4	- 36,7
Industrie de la construction .....	5,2	3,9	4,3	2,1	3,8	3,3	1,9	- 15,1	- 8,8
Industrie de l'alimentation.....	3,1	5,9	11,7	7,0	4,1	3,6	2,1	- 12,1	+ 3,0
Autres industries.....	1,0	0,7	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	- 11,4	- 2,2
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>4,9</b>	<b>3,1</b>	<b>2,5</b>	<b>2,6</b>	<b>2,4</b>	<b>1,4</b>	<b>0,8</b>	<b>- 42,6</b>	<b>- 22,6</b>
Transport routier.....	3,9	2,7	2,0	1,8	1,5	0,9	0,5	- 41,6	- 26,0
Autres transports terrestres...	1,0	0,5	0,4	0,8	0,9	0,5	0,3	- 44,2	- 13,5
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>14,3</b>	<b>27,6</b>	<b>51,1</b>	<b>101,9</b>	<b>32,0</b>	<b>49,4</b>	<b>28,6</b>	<b>+ 54,6</b>	<b>+ 28,2</b>
Autres services .....	14,3	27,6	51,1	101,9	32,0	49,4	28,6	+ 54,6	+ 28,2
Secteur public.....	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<b>INVESTISSEMENT DIRECT .....</b>	<b>173,3</b>	<b>147,9</b>	<b>205,7</b>	<b>207,2</b>	<b>131,5</b>	<b>172,6</b>	<b>100,0</b>	<b>+ 31,3</b>	<b>- 0,1</b>

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

En 2006, les investissements se sont établis à un niveau nettement plus élevé que l'année précédente, mais n'ont toutefois pas égalé le record de 2004. Bruxelles compte parmi les trois ports sous revue qui ont vu leurs investissements croître en 2006. La croissance y a atteint 31,3 p.c. (+ 27,8 pct. à prix constants, tableau 60).

Les acquisitions d'immobilisations corporelles ont légèrement augmenté dans le **cluster maritime**, principalement sous l'impulsion des agents maritimes et expéditeurs. Chez T.R.W. (manutention) également, les dépenses d'investissement ont été supérieures à ce qu'elles étaient en 2005. Les

investissements de l'entreprise portuaire de Bruxelles, par contre, n'ont plus atteint le niveau de 2005. Au cours de cette année, les activités d'entreprise de Bruport Invest ont été reprises, permettant l'acquisition d'un portique de levage et de pavés. En 2006, les dépenses ont encore atteint 3,8 millions d'euros, surtout du fait d'un certain nombre d'actifs en cours d'immobilisation, dont l'école de la petite voile.

Dans les **secteurs non maritimes**, une croissance plus forte a été relevée. Dans le commerce, les investissements ont même atteint un niveau record. Solvin a fortement investi dans des immobilisations corporelles en cours. Et chez Sibelga (énergie) également, les dépenses ont explosé. Celles-ci concernaient, en majeure partie, des installations, des machines et équipements et, dans une moindre mesure, du mobilier et du matériel roulant. Inergy Automotive Systems Research (automobile) a investi 0,8 million d'euros de plus qu'en 2005. La plupart des dépenses ont été consacrées au lancement du centre de validation pour les réservoirs à carburants provenant des différentes unités de production du groupe. En avril 2006, les premières validations ont été signées. Les investissements des autres services ont été, dans une large proportion, influencés par Aquiris. Cette société s'est vu confier la conception, la construction et l'exploitation pendant 20 ans de la station d'épuration d'eau de Bruxelles-Nord. En 2006, les dépenses relatives à ce projet se sont élevées à quelques dizaines de millions d'euros. Cette augmentation dans les autres services fut toutefois atténuée par le recul qu'ont connu les investissements chez Bruxelles Energie.



### 3 SYNTHÈSE

Soutenu par un commerce mondial en plein essor, le trafic de marchandises a atteint un nouveau record à Anvers, Ostende et Zeebrugge. À Gand également, l'année 2006 s'est avérée exceptionnelle: après le repli de l'année précédente, le trafic maritime est remonté de 8,6 p.c. Le développement rapide des pays asiatiques et autres pays émergents a constitué un puissant aiguillon, surtout pour le trafic conteneurisé. À Anvers et Zeebrugge, une partie importante du taux de croissance est attribuable à cette catégorie de marchandises. Le Deurganckdok a permis l'extension de capacité nécessaire dans le port d'Anvers, tandis qu'à Zeebrugge, l'on travaille à de nouveaux terminaux à conteneurs et au développement des terminaux existants. C'est surtout grâce aux volumes conteneurisés que les ports flamands ont pu renforcer leur position dans le range Hambourg – Le Havre. Non seulement le trafic maritime de marchandises a profité du commerce mondial florissant, mais le trafic fluvial également. Le trafic via les ports publics liégeois s'est partiellement redressé, pendant que le nombre de conteneurs manutentionnés (TEU) augmentait. Au port de Bruxelles, par contre, les tonnages se sont stabilisés sur les dernières années, en raison des limites de surfaces disponibles pour les activités portuaires.

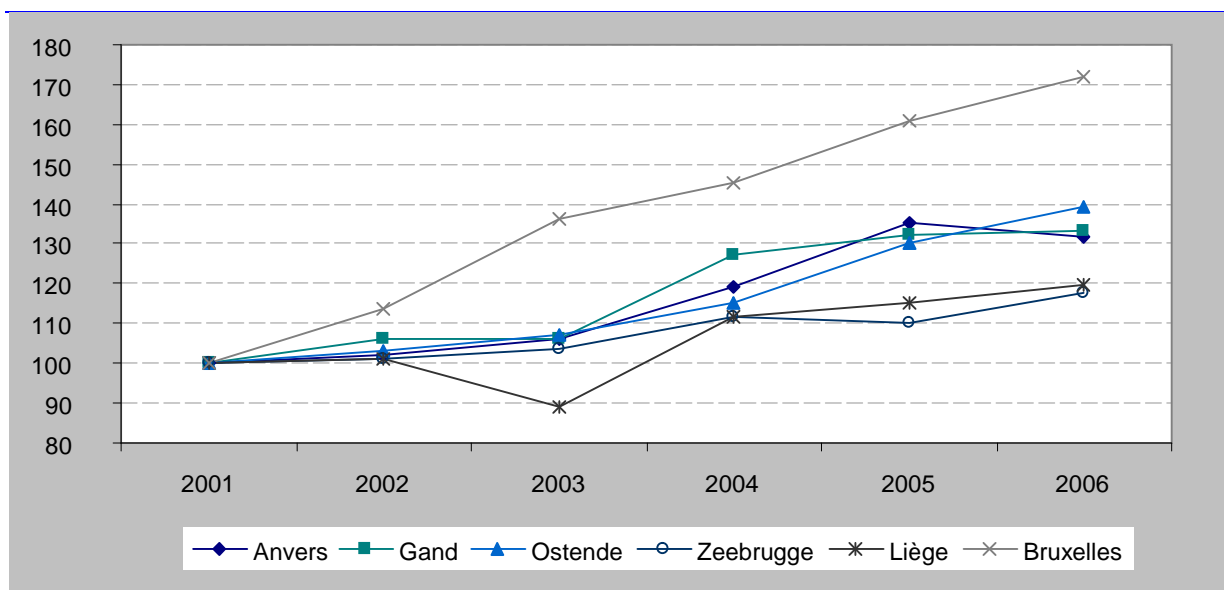
Pour pouvoir continuer à garantir de bons résultats à l'avenir, chaque port se concentre sur ses parts de marché propres et niches spécifiques. Ainsi, Anvers veut asseoir son statut de port à conteneurs. C'est pourquoi l'accessibilité maritime et la capacité d'extension future sont les deux thèmes prépondérants actuellement débattus et/ou mis en œuvre. L'accès maritime constitue un obstacle non seulement à Anvers mais, à Gand et Ostende également, ce sujet fait débat. Le développement du Kluizendok a déjà permis à Gand un redressement des volumes et la Ghent Bio-energy Valley est également synonyme d'émulation pour les années à venir. À Ostende, la première phase du nouveau chenal d'accès devrait être opérationnelle en septembre 2008. Les grands navires actuels ne posent pas de problèmes majeurs à Zeebrugge. Ce port conserve donc sa position de leader dans le shortsea ro-ro et peut, grâce aux nombreux investissements consentis, se profiler aussi sur le terrain du trafic conteneurisé. Le complexe portuaire liégeois vise également, grâce au projet TriLogiPort, une forte augmentation des volumes conteneurisés dans le futur. Mais ce n'est pas l'unique motif pour lequel ce port intérieur peut se targuer d'avoir un horizon bien dégagé: la remise en service du haut-fourneau de Seraing, ainsi que la construction d'une nouvelle usine de bio-éthanol à Wanze offrent en effet de belles perspectives. Le port de Bruxelles ne veut pas être en reste et s'est dès lors assigné des objectifs ambitieux. Pour les atteindre, une attention particulière est accordée à l'agrandissement futur des infrastructures portuaires.

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

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

Le graphique 1 reflète les développements de la valeur ajoutée pendant la période 2001 - 2006:

**GRAPHIQUE 1 ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE**  
(prix courants, indices 2001 = 100)



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

Les seuls ports qui n'ont pas connu la moindre dépression au cours des cinq dernières années sont ceux d'Ostende et de Bruxelles. Gand comme Liège ont connu la plus forte croissance en 2004, tandis que pour Anvers et Ostende, c'est 2005 qui se révéla l'année la plus favorable.

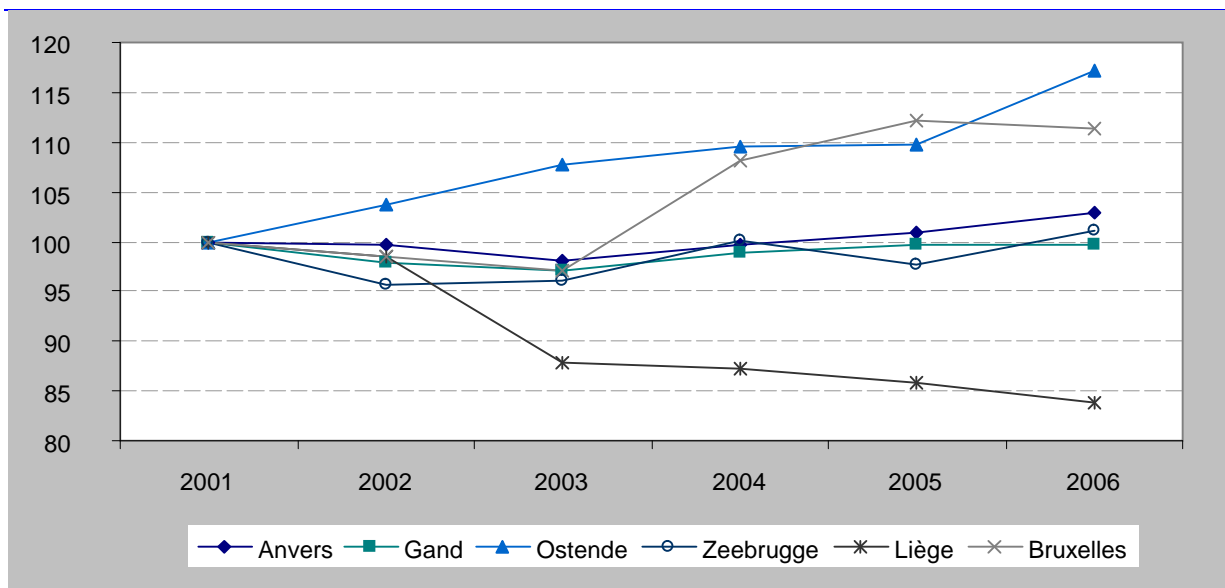
L'emploi direct dans les six ports a progressé de 1,3 p.c. Cette augmentation a été totalement soutenue par la croissance du trafic et était par ailleurs la conséquence d'une forte augmentation du personnel dans le cluster maritime. L'emploi dans la manutention portuaire a même grimpé dans chacun des six ports, et l'on peut d'ailleurs qualifier l'augmentation de spectaculaire à Anvers et Zeebrugge. Les agents maritimes, les expéditeurs et les armateurs ont également contribué à ce résultat positif. Dans le cluster non maritime, par contre, le nombre moyen de travailleurs a connu un repli. Des reculs dans la construction (Liège et Zeebrugge), l'industrie chimique (Anvers, Gand et Ostende), automobile (Anvers et Gand) et métallurgique (Liège) ont encore été quelque peu atténués par des augmentations dans le commerce (Anvers et Ostende) et les autres services (Anvers et Ostende). Notamment grâce aux zones industrielles Plassendale, Ostende est le seul port où les effectifs ont crû dans le cluster non maritime (+7,3 p.c.).

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

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

Le graphique 2 reflète les développements pendant la période 2001 - 2006:

**GRAPHIQUE 2** ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DIRECT  
(ETP, indices 2001 = 100)



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

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

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

Il apparaît que les entreprises qui ont un lien direct avec les ports, sur les plans de la valeur ajoutée et de l'emploi, revêtent une importance cruciale pour l'économie belge. Dans le contexte actuel d'une concurrence internationale forte, il est donc crucial que les ports belges restent vigilants quant à leurs prestations et statut. Suite à la mondialisation, aux développements d'infrastructure et aux économies d'échelle, entre autres, la concurrence ne cessera en effet de s'amplifier. Chaque port devra à l'avenir toujours mieux se concentrer sur ses atouts et veiller à les mettre en avant à bon escient. En outre, il est important que se dégage un espace de concertation, étant donné la concentration toujours plus

importante des flux de marchandises, sur des voies de transports maritimes privilégiées desservant par un nombre limité de ports. Il convient également de constater que, tant au niveau européen qu'aux plans national et régional, le développement futur des ports est plus que jamais lié à la thématique bien actuelle du développement durable, laquelle implique non seulement un souci permanent du respect de l'environnement, mais également la recherche d'alternatives durables en matière d'énergie et de mobilité.

## LISTE DES ABRÉVIATIONS

ETP	Équivalent temps plein
ICN	Institut des Comptes nationaux
INS	Institut national de statistique, actuel SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie - Direction générale Statistique et Information économique
IOT	<i>Input-Output Table</i> ou, en français, TES (tableau entrées-sorties)
n.	non disponible
p.c.	pour cent
p.m.	pour mémoire
PIB	Produit intérieur brut
PME	Petites et moyennes entreprises
SNCB	Société nationale des chemins de fer belges
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
UE	Union européenne

# ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2006

## TABLEAU 61 BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2006

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS														
	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>24.747</b>	<b>1.824</b>	<b>26.053</b>	<b>37,9</b>	<b>1,9</b>	<b>39,8</b>	<b>1.451,1</b>	<b>71,3</b>	<b>1.522,5</b>	<b>1823</b>	<b>3,41</b>	<b>91,8</b>	<b>6.934</b>	<b>11,63</b>	<b>467,3</b>
Agents maritimes et expéditeurs.....	5.702	896	6.343	9,3	1,0	10,3	305,4	33,8	339,4	562	1,07	24,1	467	0,78	26,1
Manutention.....	14.264	675	14.750	19,8	0,6	20,4	840,9	25,6	866,5	1157	2,14	63,1	6.373	10,69	435,1
Armateurs.....	751	58	792	1,7	0,1	1,7	64,1	4,0	68,1	7	0,01	0,4	80	0,14	5,4
Construction et réparation navales.....	388	25	406	0,6	0,0	0,6	19,8	0,8	20,6	39	0,07	1,6	4	0,01	0,2
Aménagements portuaires et dragage...	1.344	63	1.390	2,4	0,1	2,5	92,5	3,0	95,5	14	0,03	0,7	0	0,00	0,0
Pêche.....	283	33	308	0,3	0,0	0,4	9,2	0,9	10,1	32	0,06	1,2	0	0,00	0,0
Commerce portuaire.....	78	7	83	0,1	0,0	0,1	5,5	0,4	5,8	2	0,00	0,2	0	0,00	0,0
Entreprise portuaire.....	1.936	68	1.980	3,6	0,1	3,7	113,7	2,8	116,5	10	0,02	0,5	10	0,02	0,5
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>57.364</b>	<b>6.316</b>	<b>61.996</b>	<b>88,3</b>	<b>7,0</b>	<b>95,4</b>	<b>3.893,3</b>	<b>288,9</b>	<b>4.182,2</b>	<b>3.109</b>	<b>5,77</b>	<b>158,6</b>	<b>307</b>	<b>0,51</b>	<b>19,6</b>
<b>COMMERCE</b> .....	<b>4.632</b>	<b>741</b>	<b>5.142</b>	<b>7,5</b>	<b>0,8</b>	<b>8,3</b>	<b>286,5</b>	<b>27,9</b>	<b>314,3</b>	<b>363</b>	<b>0,70</b>	<b>16,4</b>	<b>83</b>	<b>0,15</b>	<b>5,7</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>44.773</b>	<b>4.178</b>	<b>47.860</b>	<b>68,0</b>	<b>4,6</b>	<b>72,6</b>	<b>3.160,9</b>	<b>207,7</b>	<b>3.368,6</b>	<b>2.217</b>	<b>4,09</b>	<b>116,2</b>	<b>133</b>	<b>0,21</b>	<b>8,9</b>
Industrie de l'énergie.....	1.584	102	1.662	2,2	0,1	2,3	145,8	6,0	151,8	19	0,03	0,8	0	0,00	0,0
Production de carburants.....	2.718	269	2.916	4,4	0,4	4,8	347,4	23,2	370,6	31	0,06	2,1	1	0,00	0,1
Industrie de la chimie.....	11.834	1.106	12.598	17,8	1,2	19,0	993,2	66,5	1.059,7	247	0,46	15,7	8	0,01	0,9
Industrie de l'automobile.....	13.776	1.542	14.976	20,7	1,7	22,4	753,2	65,1	818,3	1.168	2,16	62,4	4	0,01	0,2
Industrie des équipements électroniques.....	1.325	251	1.512	2,0	0,3	2,3	77,7	9,5	87,2	76	0,14	3,3	0	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie.....	9.442	550	9.851	14,5	0,6	15,1	617,3	24,1	641,4	323	0,59	16,5	104	0,16	6,8
Industrie de la construction.....	1.910	126	1.998	2,9	0,1	3,0	104,4	5,0	109,4	91	0,16	4,5	2	0,00	0,1
Industrie de l'alimentation.....	780	102	853	1,2	0,1	1,3	46,2	3,9	50,1	147	0,28	6,1	11	0,02	0,5
Autres industries.....	1.403	130	1.496	2,1	0,1	2,3	75,7	4,4	80,2	115	0,21	4,9	4	0,01	0,3
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>4.138</b>	<b>623</b>	<b>4.631</b>	<b>6,5</b>	<b>0,7</b>	<b>7,2</b>	<b>203,1</b>	<b>23,8</b>	<b>226,9</b>	<b>180</b>	<b>0,35</b>	<b>7,4</b>	<b>90</b>	<b>0,15</b>	<b>5,0</b>
Transport routier.....	1.947	109	2.027	3,3	0,1	3,4	93,3	3,5	96,8	164	0,32	6,7	81	0,14	4,2
Autres transports terrestres.....	2.191	513	2.604	3,2	0,6	3,8	109,8	20,3	130,1	15	0,03	0,7	8	0,02	0,8
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>3.821</b>	<b>775</b>	<b>4.362</b>	<b>6,4</b>	<b>0,9</b>	<b>7,2</b>	<b>242,9</b>	<b>29,6</b>	<b>272,5</b>	<b>349</b>	<b>0,63</b>	<b>18,5</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>
Autres services.....	3.821	775	4.362	6,4	0,9	7,2	242,9	29,6	272,5	349	0,63	18,5	1	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>82.111</b>	<b>8.140</b>	<b>88.048</b>	<b>126,2</b>	<b>9,0</b>	<b>135,2</b>	<b>5.344,4</b>	<b>360,2</b>	<b>5.704,7</b>	<b>4.932</b>	<b>9,17</b>	<b>250,4</b>	<b>7.241</b>	<b>12,14</b>	<b>486,9</b>

Source: BNB.

TABLEAU 61 (SUITE)

## BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2006

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)
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>24.841</b>	<b>1.802</b>	<b>26.133</b>	<b>20.647</b>	<b>591</b>	<b>21.054</b>	<b>4.200</b>	<b>1.217</b>	<b>5.080</b>	<b>10.628</b>	<b>14.748</b>	<b>4.569</b>	<b>0,19</b>	<b>7,7</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	5.770	897	6.417	3.499	159	3.607	2.270	738	2.811	5.612	681	818	0,03	1,1
Manutention .....	14.331	643	14.797	12.994	331	13.235	1.337	313	1.562	3.006	11.664	1.787	0,08	3,4
Armateurs .....	789	58	829	660	15	670	129	43	159	462	187	200	0,01	0,4
Construction et réparation navales .....	399	26	418	382	22	398	17	4	20	77	337	96	0,01	0,3
Aménagements portuaires et dragage .....	1.345	68	1.395	1.249	24	1.267	96	44	128	543	846	808	0,04	2,0
Pêche .....	204	34	223	154	9	148	56	32	75	61	162	44	0,00	0,0
Commerce portuaire .....	73	6	77	49	1	50	24	5	27	60	16	10	0,00	0,0
Entreprise portuaire .....	1.931	69	1.977	1.660	31	1.679	271	38	298	807	854	807	0,01	0,4
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>57.255</b>	<b>6.319</b>	<b>61.809</b>	<b>50.070</b>	<b>3.357</b>	<b>52.524</b>	<b>7.185</b>	<b>2.962</b>	<b>9.285</b>	<b>24.438</b>	<b>35.215</b>	<b>36.238</b>	<b>1,36</b>	<b>75,5</b>
<b>COMMERCE</b> .....	<b>4.642</b>	<b>753</b>	<b>5.156</b>	<b>3.489</b>	<b>224</b>	<b>3.635</b>	<b>1.153</b>	<b>529</b>	<b>1.521</b>	<b>3.154</b>	<b>1.833</b>	<b>1.629</b>	<b>0,03</b>	<b>1,8</b>
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>44.607</b>	<b>4.125</b>	<b>47.578</b>	<b>39.853</b>	<b>2.465</b>	<b>41.650</b>	<b>4.754</b>	<b>1.660</b>	<b>5.928</b>	<b>16.563</b>	<b>29.201</b>	<b>30.886</b>	<b>1,17</b>	<b>66,8</b>
Industrie de l'énergie .....	1.519	103	1.599	1.204	33	1.230	315	70	369	1.238	29	1.147	0,05	4,1
Production de carburants .....	2.736	263	2.920	2.354	149	2.456	382	113	465	2.434	440	2.328	0,16	9,9
Industrie de la chimie .....	11.909	1.093	12.664	10.939	620	11.361	971	472	1.302	6.182	5.733	9.649	0,29	21,9
Industrie de l'automobile .....	13.671	1.542	14.811	12.203	1.144	13.068	1.468	399	1.743	2.078	12.373	9.219	0,35	15,3
Industrie des équipements électroniques .....	1.240	211	1.403	979	55	1.022	261	156	380	539	845	549	0,04	1,0
Industrie de la métallurgie .....	9.427	550	9.824	8.632	310	8.865	795	240	958	2.864	6.839	5.900	0,23	12,9
Industrie de la construction .....	1.913	123	1.998	1.796	71	1.843	117	52	155	588	1.325	835	0,02	0,8
Industrie de l'alimentation .....	800	104	873	591	31	613	209	72	259	291	503	353	0,01	0,5
Autres industries .....	1.390	137	1.487	1.154	52	1.192	236	85	295	349	1.115	908	0,02	0,5
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>4.149</b>	<b>654</b>	<b>4.667</b>	<b>3.728</b>	<b>471</b>	<b>4.108</b>	<b>420</b>	<b>183</b>	<b>559</b>	<b>1.679</b>	<b>2.910</b>	<b>2.333</b>	<b>0,11</b>	<b>5,1</b>
Transport routier .....	1.975	111	2.055	1.784	35	1.808	190	76	247	503	1.502	453	0,00	0,1
Autres transports terrestres .....	2.174	543	2.612	1.944	436	2.300	230	107	312	1.176	1.409	1.880	0,10	4,9
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>3.857</b>	<b>787</b>	<b>4.409</b>	<b>2.999</b>	<b>197</b>	<b>3.132</b>	<b>858</b>	<b>591</b>	<b>1.277</b>	<b>3.042</b>	<b>1.270</b>	<b>1.390</b>	<b>0,04</b>	<b>1,9</b>
Autres services .....	3.857	787	4.409	2.999	197	3.132	858	591	1.277	3.042	1.270	1.390	0,04	1,9
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>T total</b> .....	<b>82.096</b>	<b>8.121</b>	<b>87.943</b>	<b>70.717</b>	<b>3.948</b>	<b>73.577</b>	<b>11.385</b>	<b>4.180</b>	<b>14.365</b>	<b>35.066</b>	<b>49.962</b>	<b>40.807</b>	<b>1,54</b>	<b>83,2</b>

Source: BNB.

TABLEAU 61 (SUITE)

## BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS: 2006

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES				SORTIES					
	Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes			
	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	durée indéterm.	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	nombre (en ETP)
5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
<b>1.468</b>	<b>0,04</b>	<b>1,6</b>	<b>6.456</b>	<b>4.508</b>	<b>867</b>	<b>2.892</b>	<b>1.040</b>	<b>344</b>	<b>121</b>	<b>824</b>	<b>283</b>	<b>84</b>	<b>5.891</b>	<b>4.272</b>
Agents maritimes et expéditeurs .....	609	0,01	1.715	1.314	81	677	233	59	21	454	154	38	1.398	1.184
Manutention .....	408	0,02	2.796	2.302	473	1.575	176	63	85	318	84	23	2.748	2.263
Armateurs .....	84	0,00	1.148	145	219	420	406	62	2	16	14	10	992	110
Construction et réparation navales .....	2	0,00	0,0	63	11	50	7	2	1	4	1	0	56	43
Aménagements portuaires et dragage .....	77	0,00	0,2	587	568	124	212	151	1	14	19	9	558	543
Pêche .....	46	0,00	0,0	7	6	4	0	0	0	0	0	0	10	9
Commerce portuaire .....	10	0,00	0,0	21	19	10	1	1	0	3	4	1	27	24
Entreprise portuaire .....	232	0,00	0,2	107	92	33	6	7	11	17	8	4	101	96
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME .....</b>	<b>5.667</b>	<b>0,18</b>	<b>10,0</b>	<b>11.407</b>	<b>7.562</b>	<b>5.493</b>	<b>1.407</b>	<b>714</b>	<b>234</b>	<b>1.436</b>	<b>556</b>	<b>384</b>	<b>9.496</b>	<b>6.405</b>
<b>COMMERCE .....</b>	<b>748</b>	<b>0,01</b>	<b>0,7</b>	<b>1.443</b>	<b>997</b>	<b>541</b>	<b>170</b>	<b>78</b>	<b>83</b>	<b>333</b>	<b>104</b>	<b>47</b>	<b>1.303</b>	<b>897</b>
<b>INDUSTRIE .....</b>	<b>4.383</b>	<b>0,15</b>	<b>8,4</b>	<b>7.090</b>	<b>4.668</b>	<b>3.797</b>	<b>987</b>	<b>480</b>	<b>124</b>	<b>634</b>	<b>297</b>	<b>180</b>	<b>5.676</b>	<b>3.911</b>
Industrie de l'énergie .....	408	0,01	1,1	261	138	38	69	39	0	25	67	23	354	253
Production de carburants .....	243	0,01	0,7	270	202	66	76	68	0	12	23	24	262	224
Industrie de la chimie .....	1.070	0,03	2,4	1.300	653	595	200	111	22	180	87	57	1.187	626
Industrie de l'automobile .....	1.473	0,04	2,6	1.320	510	758	81	38	65	119	27	13	1.529	1.058
Industrie des équipements électroniques .....	242	0,02	0,4	250	76	98	21	8	1	108	4	4	408	197
Industrie de la métallurgie .....	486	0,02	0,8	2.826	2.435	1.730	475	196	6	126	62	49	1.062	863
Industrie de la construction .....	72	0,00	0,1	402	327	264	32	12	1	9	14	5	439	389
Industrie de l'alimentation .....	140	0,00	0,1	153	136	43	14	5	24	29	5	2	126	106
Autres industries .....	248	0,01	0,2	309	190	204	20	3	5	27	9	1	309	194
<b>TRANSPORTS TERRESTRES .....</b>	<b>146</b>	<b>0,01</b>	<b>0,4</b>	<b>846</b>	<b>752</b>	<b>414</b>	<b>33</b>	<b>24</b>	<b>18</b>	<b>62</b>	<b>21</b>	<b>11</b>	<b>830</b>	<b>743</b>
Transport routier .....	56	0,00	0,0	672	599	356	19	9	14	33	12	4	659	593
Autres transports terrestres .....	90	0,01	0,3	174	153	58	14	15	4	29	9	7	170	149
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES .....</b>	<b>391</b>	<b>0,01</b>	<b>0,5</b>	<b>2.028</b>	<b>1.146</b>	<b>741</b>	<b>217</b>	<b>132</b>	<b>8</b>	<b>407</b>	<b>134</b>	<b>146</b>	<b>1.688</b>	<b>854</b>
Autres services .....	391	0,01	0,5	2.028	1.146	741	217	132	8	407	134	146	1.688	854
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>Total .....</b>	<b>7.136</b>	<b>0,23</b>	<b>11,5</b>	<b>17.863</b>	<b>12.070</b>	<b>8.385</b>	<b>2.447</b>	<b>1.058</b>	<b>356</b>	<b>2.260</b>	<b>839</b>	<b>468</b>	<b>15.387</b>	<b>10.677</b>

Source: BNB.

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

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



**TABLEAU 62 BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2006**

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		total	temps plein	temps partiel	nombre	heures prestées (1)	coût (2)	nombre	heures prestées (1)	coût (2)
	temps plein	temps partiel	total	en ETP	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total									
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>316</b>	<b>19</b>	<b>328</b>	<b>0,5</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>13,4</b>	<b>0,5</b>	<b>13,9</b>	<b>76</b>	<b>0,14</b>	<b>3,2</b>	<b>3</b>	<b>0,01</b>	<b>0,2</b>	<b>3</b>	<b>0,01</b>	<b>0,2</b>	
Agents maritimes et expéditeurs.....	81	13	89	0,1	0,0	0,1	3,6	0,3	3,9	5	0,01	0,2	2	0,00	0,1	2	0,00	0,1	
Manutention.....	162	3	164	0,3	0,0	0,3	6,6	0,1	6,7	28	0,05	1,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Armateurs.....	62	3	64	0,1	0,0	0,1	2,8	0,1	2,9	33	0,07	1,5	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Construction et réparation navales.....	11	1	12	0,0	0,0	0,0	0,4	0,0	0,5	10	0,02	0,4	1	0,00	0,1	1	0,00	0,1	
Aménagements portuaires et dragage.....	n.	n.	n.	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.	n.	n.	n.	
Commerce portuaire.....	n.	n.	n.	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.	n.	n.	n.	
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>CLUSTER NON MARITIME</b> .....	<b>10.363</b>	<b>470</b>	<b>10.686</b>	<b>15,1</b>	<b>0,5</b>	<b>15,6</b>	<b>667,9</b>	<b>20,5</b>	<b>688,4</b>	<b>419</b>	<b>0,78</b>	<b>22,6</b>	<b>80</b>	<b>0,12</b>	<b>4,0</b>	<b>80</b>	<b>0,12</b>	<b>4,0</b>	
<b>COMMERCE</b> .....	<b>267</b>	<b>41</b>	<b>293</b>	<b>0,4</b>	<b>0,0</b>	<b>0,5</b>	<b>13,6</b>	<b>1,2</b>	<b>14,8</b>	<b>14</b>	<b>0,03</b>	<b>0,6</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>9.465</b>	<b>361</b>	<b>9.724</b>	<b>13,6</b>	<b>0,4</b>	<b>14,0</b>	<b>625,0</b>	<b>17,8</b>	<b>642,8</b>	<b>367</b>	<b>0,68</b>	<b>20,2</b>	<b>80</b>	<b>0,12</b>	<b>4,0</b>	<b>80</b>	<b>0,12</b>	<b>4,0</b>	
Industrie de l'énergie.....	1.153	76	1.211	1,6	0,1	1,7	106,3	4,3	110,5	29	0,05	1,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Production de carburants.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie de la chimie.....	980	50	1.013	1,6	0,1	1,6	65,0	2,1	67,2	94	0,18	5,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie des équipements électroniques.....	88	8	92	0,1	0,0	0,1	4,1	0,2	4,4	14	0,02	0,6	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Industrie de la métallurgie.....	5.909	146	6.017	8,3	0,2	8,5	370,0	7,2	377,1	160	0,30	9,3	79	0,12	4,0	79	0,12	4,0	
Industrie de la construction.....	1.151	74	1.202	1,7	0,1	1,8	68,7	3,8	72,5	59	0,11	3,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Industrie de l'alimentation.....	90	2	92	0,1	0,0	0,1	6,4	0,1	6,5	5	0,01	0,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Autres industries.....	94	6	97	0,1	0,0	0,1	4,5	0,1	4,6	5	0,01	0,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>105</b>	<b>8</b>	<b>111</b>	<b>0,2</b>	<b>0,0</b>	<b>0,2</b>	<b>4,7</b>	<b>0,3</b>	<b>5,0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</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.....	84	3	86	0,2	0,0	0,2	3,7	0,0	3,7	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Autres transports terrestres.....	21	5	25	0,0	0,0	0,0	1,1	0,2	1,3	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>528</b>	<b>60</b>	<b>588</b>	<b>0,9</b>	<b>0,0</b>	<b>0,9</b>	<b>24,6</b>	<b>1,2</b>	<b>25,7</b>	<b>38</b>	<b>0,07</b>	<b>1,8</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	
Autres services.....	528	60	588	0,9	0,0	0,9	24,6	1,2	25,7	38	0,07	1,8	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0	
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>Total</b> .....	<b>10.680</b>	<b>489</b>	<b>11.014</b>	<b>15,6</b>	<b>0,5</b>	<b>16,1</b>	<b>681,3</b>	<b>20,9</b>	<b>702,3</b>	<b>495</b>	<b>0,92</b>	<b>25,8</b>	<b>83</b>	<b>0,12</b>	<b>4,1</b>	<b>83</b>	<b>0,12</b>	<b>4,1</b>	

Source: BNB.

TABLEAU 62 (SUITE)

## BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2006

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLOTURE										FORMATIONS				
	Nombre			Hommes			Femmes			Nombre			Hommes		coût (2)
	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	5802	5803		
<b>CLUSTER MARITIME</b> .....	<b>340</b>	<b>21</b>	<b>353</b>	<b>307</b>	<b>6</b>	<b>310</b>	<b>32</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>107</b>	<b>238</b>	<b>35</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	
Agents maritimes et expéditeurs .....	90	15	99	70	4	71	21	11	28	67	32	8	0,00	0,0	
Manutention .....	170	3	172	163	1	164	7	2	9	25	145	0	0,00	0,0	
Armateurs .....	68	2	70	64	0	64	4	2	6	15	51	27	0,00	0,0	
Construction et réparation navales .....	11	1	12	11	1	11	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.	
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>10.265</b>	<b>447</b>	<b>10.579</b>	<b>9.363</b>	<b>198</b>	<b>9.499</b>	<b>903</b>	<b>249</b>	<b>1.060</b>	<b>4.083</b>	<b>6.085</b>	<b>6.145</b>	<b>0,24</b>	<b>13,7</b>	
<b>COMMERCE</b> .....	<b>241</b>	<b>40</b>	<b>267</b>	<b>194</b>	<b>9</b>	<b>199</b>	<b>47</b>	<b>31</b>	<b>68</b>	<b>172</b>	<b>91</b>	<b>14</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	
<b>INDUSTRIE</b> .....	<b>9.386</b>	<b>357</b>	<b>9.639</b>	<b>8.593</b>	<b>152</b>	<b>8.700</b>	<b>793</b>	<b>205</b>	<b>939</b>	<b>3.702</b>	<b>5.534</b>	<b>5.985</b>	<b>0,24</b>	<b>13,5</b>	
Industrie de l'énergie .....	1.109	79	1.169	840	23	858	269	55	311	877	66	798	0,03	2,8	
Production de carburants .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie de la chimie .....	1.027	54	1.062	920	22	933	108	32	129	412	630	736	0,01	0,5	
Industrie de l'automobile .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie des équipements électroniques .....	91	7	94	75	4	77	16	3	17	40	54	50	0,00	0,1	
Industrie de la métallurgie .....	5.823	144	5.928	5.524	67	5.574	299	77	354	1.961	3.884	3.699	0,17	9,1	
Industrie de la construction .....	1.160	67	1.205	1.076	33	1.097	83	34	108	349	787	622	0,02	0,9	
Industrie de l'alimentation .....	82	2	83	71	0	71	11	2	12	43	37	57	0,00	0,2	
Autres industries .....	95	5	98	87	3	89	8	2	9	19	75	23	0,00	0,0	
<b>TRANSPORTS TERRESTRES</b> .....	<b>105</b>	<b>8</b>	<b>111</b>	<b>99</b>	<b>6</b>	<b>104</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>92</b>	<b>20</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>	
Transport routier .....	84	3	86	80	1	81	4	2	6	9	78	0	0,00	0,0	
Autres transports terrestres .....	21	5	25	19	5	23	1	1	2	10	15	20	0,00	0,1	
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES</b> .....	<b>533</b>	<b>42</b>	<b>562</b>	<b>476</b>	<b>31</b>	<b>497</b>	<b>57</b>	<b>11</b>	<b>65</b>	<b>190</b>	<b>368</b>	<b>126</b>	<b>0,00</b>	<b>0,1</b>	
Autres services .....	533	42	562	476	31	497	57	11	65	190	368	126	0,00	0,1	
Secteur public .....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
<b>Total</b> .....	<b>10.605</b>	<b>468</b>	<b>10.932</b>	<b>9.670</b>	<b>204</b>	<b>9.809</b>	<b>935</b>	<b>264</b>	<b>1.123</b>	<b>4.190</b>	<b>6.324</b>	<b>6.180</b>	<b>0,25</b>	<b>13,7</b>	

Source: BNB.

TABLEAU 62 (SUITE)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS: 2006

Secteurs	FORMATIONS				ENTREES				SORTIES				
	Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		Femmes		Hommes		
	nombre	heures (1) coût (2)	nombre	durée indéterminée	primaire	secondaire	secondaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	nombre (en ETP)	durée indéterminée
	5811	5812	5813	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3103
<b>CLUSTER MARITIME.....</b>	<b>9</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>98</b>	<b>3</b>	<b>105</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>71</b>
Agents maritimes et expéditeurs.....	9	0,00	0,0	60	0	60	1	0	0	2	0	0	49
Manutention.....	0	0,00	0,0	24	0	36	1	0	0	0	0	0	19
Armateurs.....	0	0,00	0,0	13	3	7	3	0	0	0	0	0	8
Construction et réparation navales.....	0	0,00	0,0	1	0	2	0	0	0	0	0	0	2
Aménagements portuaires et dragage.....	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.
Commerce portuaire.....	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.
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>CLUSTER NON MARITIME.....</b>	<b>721</b>	<b>0,02</b>	<b>1,6</b>	<b>1.945</b>	<b>173</b>	<b>1.494</b>	<b>399</b>	<b>179</b>	<b>7</b>	<b>114</b>	<b>161</b>	<b>66</b>	<b>3.729</b>
<b>COMMERCE.....</b>	<b>7</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>39</b>	<b>1</b>	<b>43</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>90</b>
<b>INDUSTRIE.....</b>	<b>709</b>	<b>0,02</b>	<b>1,6</b>	<b>1.810</b>	<b>164</b>	<b>1.328</b>	<b>386</b>	<b>175</b>	<b>7</b>	<b>85</b>	<b>143</b>	<b>63</b>	<b>3.540</b>
Industrie de l'énergie.....	345	0,01	1,0	277	0	27	78	34	0	23	92	23	255
Production de carburants.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie.....	115	0,00	0,1	94	12	33	21	11	0	2	10	4	87
Industrie de l'automobile.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie des équipements électroniques.....	14	0,00	0,0	22	1	10	6	0	0	3	0	1	15
Industrie de la métallurgie.....	180	0,01	0,4	1.759	137	1.131	261	117	2	46	35	29	3.325
Industrie de la construction.....	45	0,00	0,1	145	7	102	14	12	0	4	3	4	191
Industrie de l'alimentation.....	10	0,00	0,0	41	5	13	6	2	4	6	3	1	46
Autres industries.....	1	0,00	0,0	13	1	12	0	0	0	0	0	0	14
<b>TRANSPORTS TERRESTRES.....</b>	<b>1</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>29</b>	<b>0</b>	<b>27</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>28</b>
Transport routier.....	0	0,00	0,0	29	0	27	1	0	0	1	0	0	27
Autres transports terrestres.....	1	0,00	0,0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>AUTRES SERVICES LOGISTIQUES.....</b>	<b>5</b>	<b>0,00</b>	<b>0,0</b>	<b>67</b>	<b>8</b>	<b>96</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>12</b>	<b>10</b>	<b>2</b>	<b>128</b>
Autres services.....	5	0,00	0,0	67	8	96	9	3	0	12	10	2	128
Secteur public.....	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
<b>Total.....</b>	<b>730</b>	<b>0,02</b>	<b>1,6</b>	<b>2.708</b>	<b>176</b>	<b>1.599</b>	<b>404</b>	<b>179</b>	<b>7</b>	<b>116</b>	<b>161</b>	<b>66</b>	<b>4.301</b>
				<b>2.044</b>		<b>1.599</b>	<b>404</b>	<b>179</b>	<b>7</b>	<b>116</b>	<b>161</b>	<b>66</b>	<b>3.800</b>

Source: BNB.

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

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

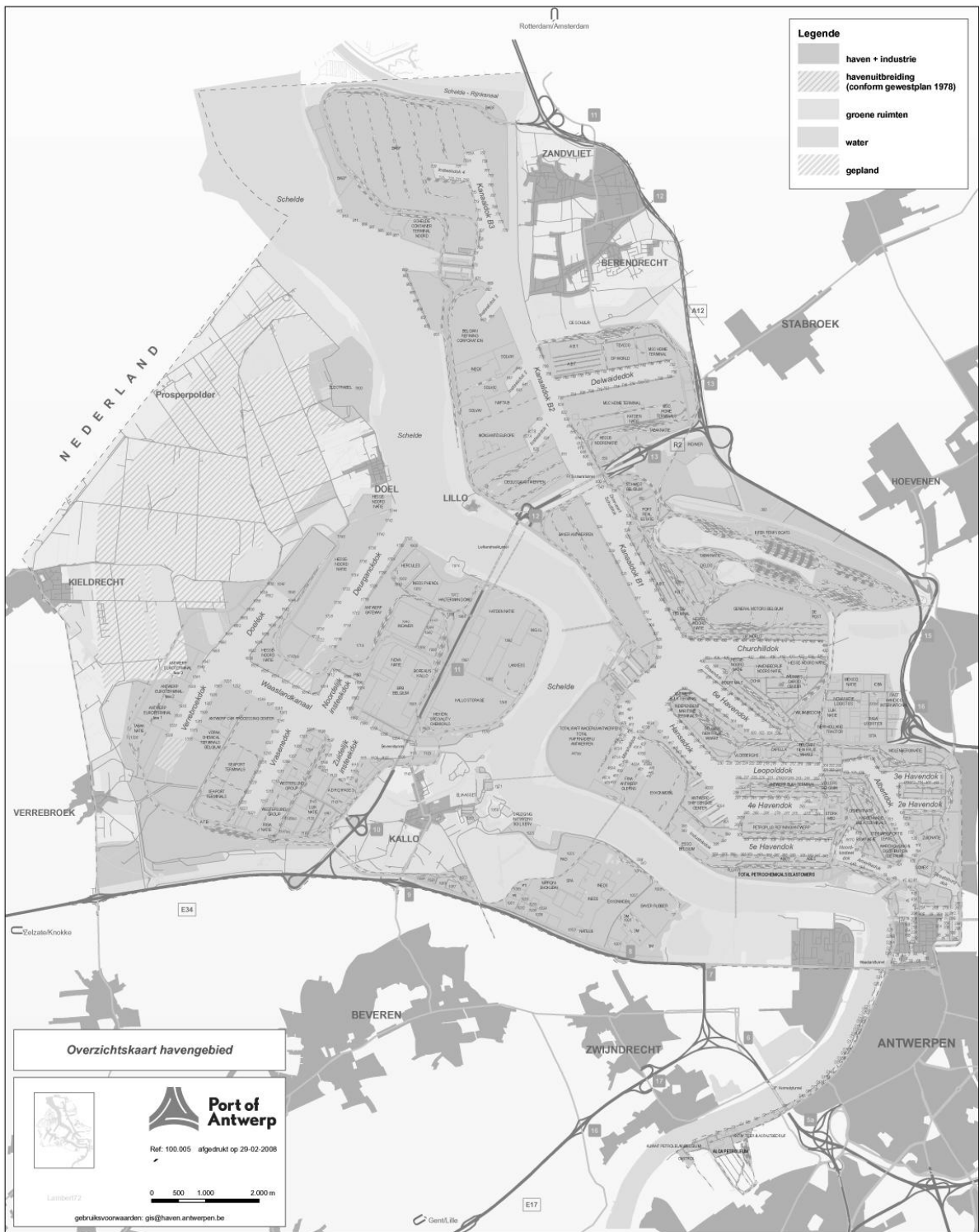
## ANNEXE 2: ZONES PORTUAIRES

### ANNEXE 2 A : ZONES PORTUAIRES FLAMANDES

Ces zones ont été établies par arrêté royal (A.R.) le 2 février 1993 à l'occasion du transfert de propriété des ports de l'État à la Région flamande. La définition des quatre zones figure à l'annexe de cet A.R., paru au Moniteur belge le 4 mars 1993.

#### Plan des ports

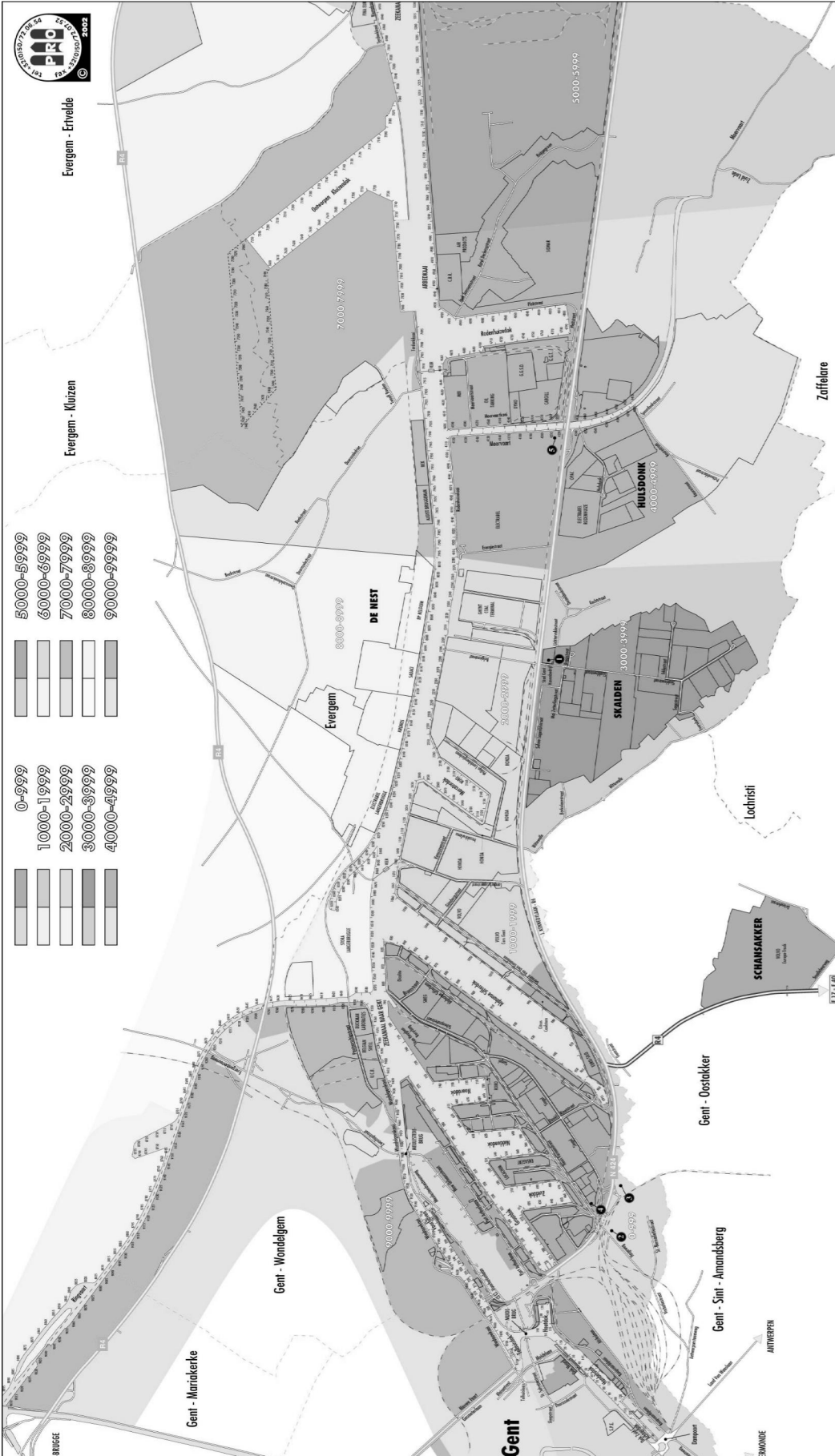
Chaque zone portuaire considérée dans l'étude a été définie en conformité avec l'A.R. de 1993, et tient compte de manière précise des communes et des rues la composant.



Source: Havenbedrijf Antwerpen

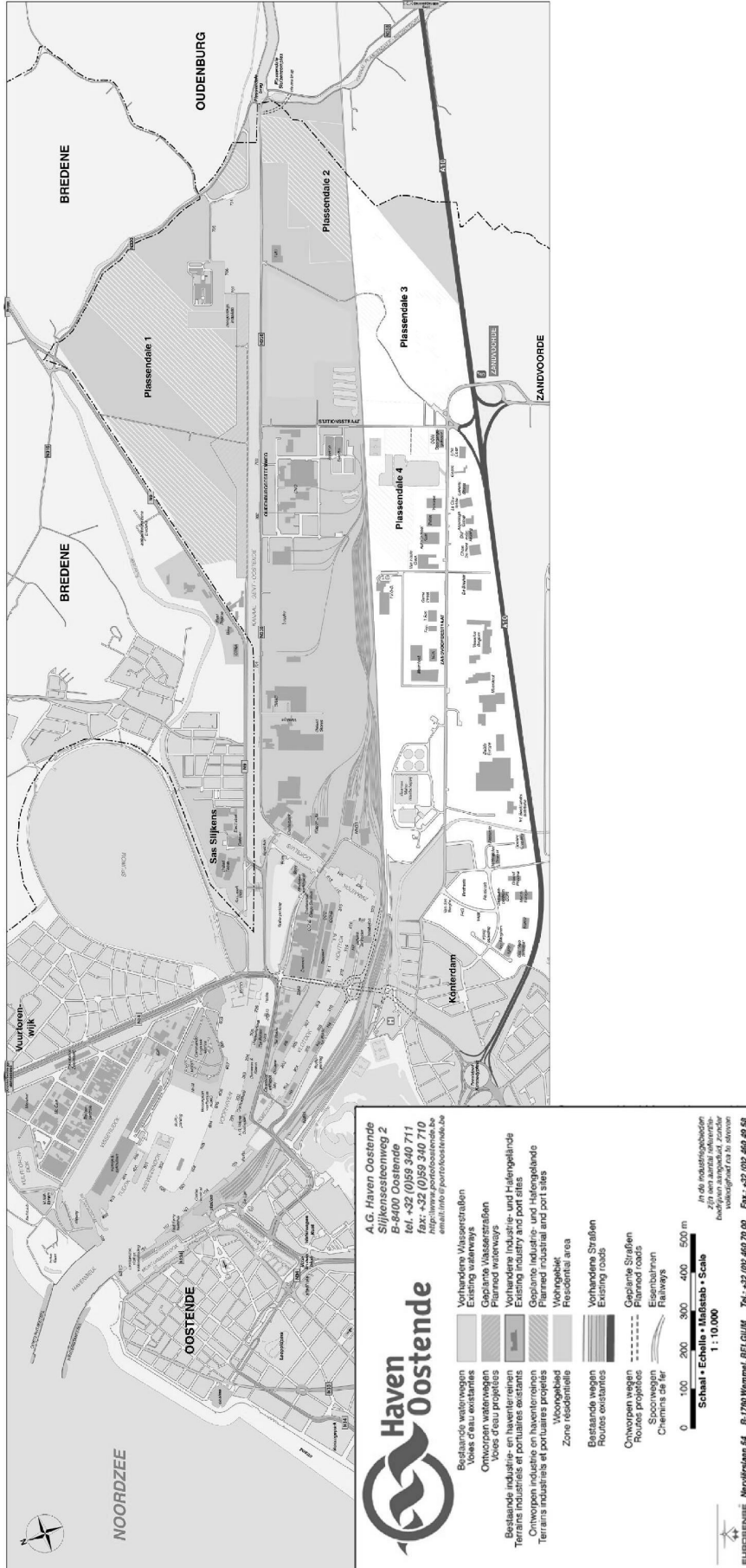
<sup>87</sup> Plan détaillé et informations sur [www.portofantwerp.be](http://www.portofantwerp.be).

# Port de Gand



Source: Havenbedrijf Gent GAB.

# Port d'Ostende



Source: AG Haven Oostende

**PLAN VAN DE HAVEN 2006**

- 01 Pas van het Zand
- 02 Wielingendok
- 03 Albert II-dok
- 04 Britanniadok
- 05 Pierre Vandammesluis
- 06 Verbindingsdok
- 07 Noordelijk Insteekdok
- 08 Zuidelijk Kanaaldok
- 09 Visartsluis
- 10 Boudewijnkanaal
- 11 Ontworpen Noorderkanaal
- 12 Prins Albertdok
- 13 Prins Filipsdok
- 14 Oud-Ferrydok
- 15 Leopoldkanaal (Afleringskanaal)
- 16 Schipdonkanaal (Afleringskanaal)
- 21 Westdam
- 22 Oosdam
- 23 L.N.G.-dam
- 24 Leopold II-dam
- 25 Marinebasis
- ROLL-ON/ROLL-OFF BEHANDELING**
- 30 Toyota Terminal
- 31 C.T.O. - PSA Terminal (Wielingendok)
- 32 Sea-Ro Terminal - StoraEnso (Wielingendok)
- 33 P&O Ferries Terminal
- 34 Superfast Terminal
- 35 Sea-Ro Terminal CdMC (Zweedse Kaal)
- 36 Sea-Ro Terminal (Hermeskaal - Britanniadok - Minervaplein)
- 37 Sea-Ro Terminal (Canadaterminal)
- 38 CdMZ
- 39 Wallenius Wilhelmsen Logistics
- 40 Sea-Ro Terminal
- 41 C.T.O. Terminal
- 42 C.T.O. Terminal
- 43 Roro terminal
- 44 Ontworpen Roro terminal
- CONTAINERBEHANDELING**
- 45 APMT Container Terminal Albert II-dok Zuid
- 46 Container Handling Zeebrugge
- 47 Ontworpen container terminal - PSA
- STUKGOEDBEHANDELING**
- 51 Polyvalente terminal C.T.O.
- 52 Fruitterminal B.N.F.W. (Sea-Invest)
- 53 Flanders Cold Center (Sea-Invest)
- 54 Tropicana
- BULKBEHANDELING**
- 61 Tameco
- 62 Nieuwpoortse Handelsmaatschappij (zand en grint terminal)
- 63 Alzagni (zand en grint terminal)
- 64 Seaport Shipping & Trading
- 65 Minne Port Services
- 66 Hanson (zand en grint terminal)
- GAS**
- 71 L.N.G.-terminal (Fluxys)
- 72 Zeepipe-terminal (Statoil)
- 73 Interconnector-terminal (Interconnector Baczee)
- 74 Piekbesnoeiingsinstallatie (Fluxys)
- DISTRIBUTIE**
- 75 Transportzone Zeebrugge (T.Z.Z.)
- 76 Bridgestone
- 77 European Fish Centre (E.F.C.) (Zeebrugse Visveiling ZV)
- 78 Geplande maritieme logistieke distributiezone
- Geplande havenzone
- Industriezone
- Bestaande waterwegen of dokken
- Waterwegen en dokken in uitvoering of gepland
- Woonzones
- Wegenis
- Spoorwegen
- Aardgaspijpleiding
- Wind turbines
- Radartoren
- Steigers



Source: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen.

<sup>88</sup> Plan détaillé et informations sur [www.zeebruggeport.be](http://www.zeebruggeport.be).

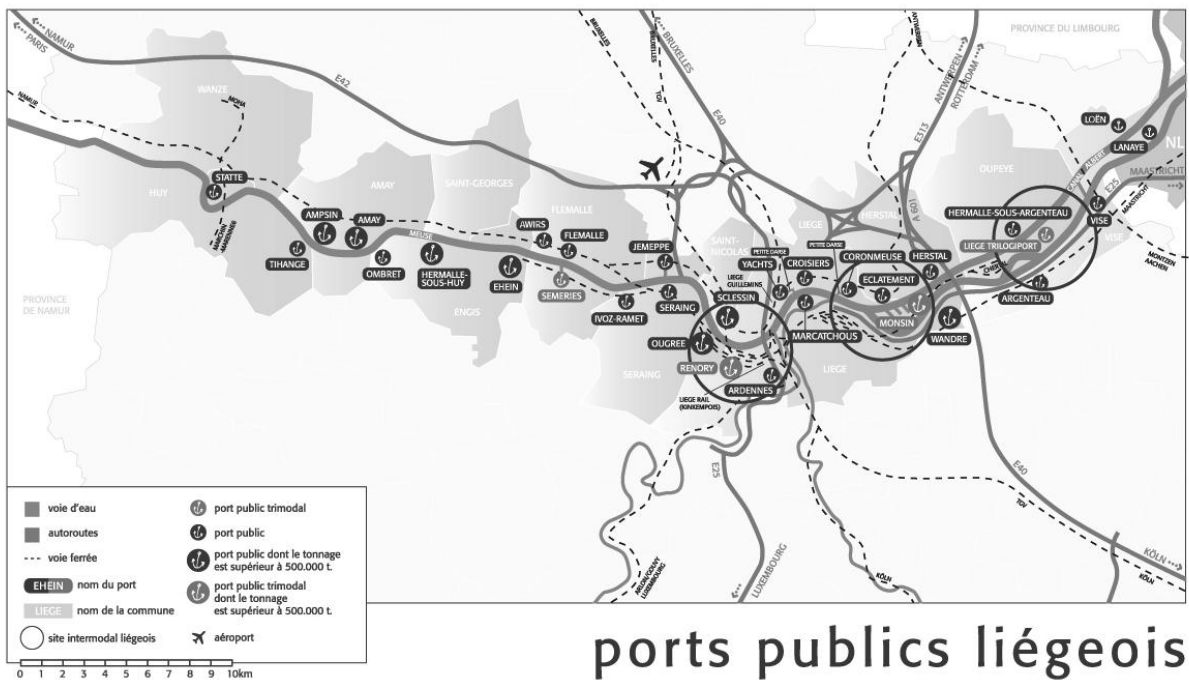


## ANNEXE 2 B : ZONE PORTUAIRE LIÉGEOISE<sup>89</sup>

Cette zone longe la Meuse de Huy à Visé et le Canal Albert de Liège à Lanaye.

La zone portuaire regroupe, d'ouest en est, les 31 ports publics que compte le PAL, ainsi qu'une série de quais privés. L'ensemble ainsi formé constitue le complexe portuaire liégeois. Environ une centaine de rues ont été ainsi sélectionnées, dans leur totalité ou en partie (numéros pairs ou impairs, etc.), pour la définition de la zone portuaire.

### Complexe portuaire liégeois



Source: Port Autonome de Liège.

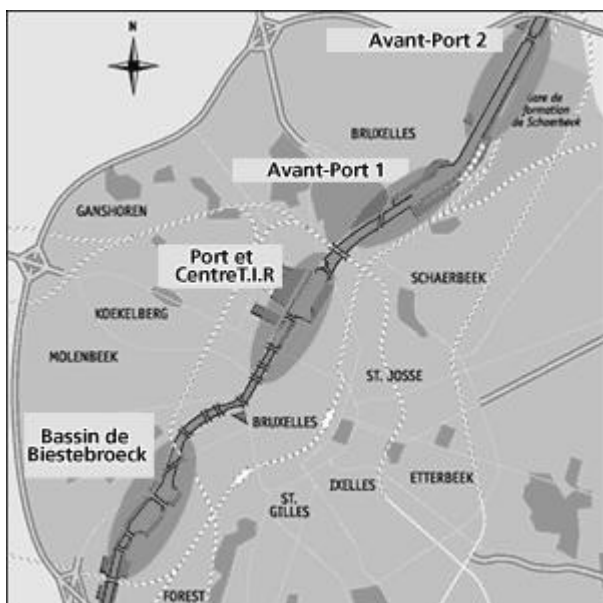
<sup>89</sup> Plan détaillé et informations sur [www.portdeliege.be](http://www.portdeliege.be).

## ANNEXE 2 C : ZONE PORTUAIRE DE BRUXELLES

Ce domaine s'étend le long du canal de Bruxelles sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. Il est subdivisé en quatre zones: l'Avant-Port 1, l'Avant-Port 2, le Port et le Centre T.I.R., et le Bassin de Biestebroek. Un plan plus détaillé et de plus amples informations sur ces quatre zones sont disponibles sur le website du Port de Bruxelles ([www.portdebruxelles.be](http://www.portdebruxelles.be)).

La sélection des rues pour la délimitation de la zone portuaire est basée sur l'étude de l'Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications<sup>90</sup>. De cette manière, environ 35 rues ont été sélectionnées, elles sont situées dans six communes différentes (Bruxelles-Ville, Laeken, Anderlecht, Molenbeek-Saint-Jean, Neder-Over-Heembeek et Haren).

### Port de Bruxelles



Source: Port de Bruxelles

<sup>90</sup> Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*.

## ANNEXE 3: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL<sup>91</sup>

**TABLEAU 63 LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)**

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
05A1	05010	MA	VI	*	*	*	*			Pêche
14A1	14211	IN	AI	*						Extraction de sables
14A1	14212	IN	AI					*		Extraction de graviers
14A1	14300	IN	AI	*		*				Extraction de minéraux pour l'industrie chimique et d'engrais naturels
14A1	14500	IN	AI		*					Autres activités extractives n.d.a.
15A1	15131	IN	VO		*	*	*		*	Production de produits frais à base de viande et de conserves de viande
15B1	15201	MA	VI			*	*			Transformation et conservation de poisson et fabrication de produits frais à base de poisson
15B1	15202	MA	VI			*	*			Production de poisson surgelé et de produits à base de poisson
15C1	15320	IN	VO		*		*			Préparation de jus de fruits et de légumes
15D1	15420	IN	VO	*	*					Fabrication d'huiles et de graisses raffinées
15E1	15510	IN	VO	*						Fabrication de produits laitiers
15F1	15610	IN	VO		*			*	*	Meuneries
15G1	15710	IN	VO		*		*	*		Fabrication d'aliments pour le bétail
15H1	15812	IN	VO		*		*			Boulangeries et/ou pâtisseries artisanales
15I1	15830	IN	VO					*		Fabrication de sucre
15I1	15840	IN	VO	*	*	*	*			Chocolaterie, confiserie
15J1	15890	IN	VO		*					Industries alimentaires n.d.a.
15K1	15910	IN	VO		*					Production de boissons alcooliques distillées
17A1	17110	IN	AI		*		*			Préparation et filature de fibres de type cotonnier
17A1	17150	IN	AI				*			Moulinage, préparation et filature de la soie et texturation des filaments synthétiques ou artificiels
17B1	17402	IN	AI	*	*	*				Confection d'autres articles en textile
20A1	20101	IN	AI	*	*	*				Sciage et rabotage du bois
20A1	20102	IN	AI		*				*	Imprégnation du bois
20A1	20300	IN	AI	*	*	*		*		Fabrication de charpentes et de menuiseries
20A1	20400	IN	AI	*	*				*	Fabrication d'emballages en bois
21A1	21121	IN	AI		*		*			Fabrication de papier
21A1	21210	IN	AI	*	*		*			Fabrication de carton ondulé et d'emballages en papier ou en carton
21A1	21250	IN	AI	*						Fabrication d'autres articles en papier ou en carton
22B1	22220	IN	AI	*	*	*	*	*	*	Autre imprimerie
22B1	22240	IN	AI	*		*	*	*	*	Composition et photogravure
23A1	23200	IN	BP	*	*			*		Raffinage de pétrole
24A1	24110	IN	CH	*	*					Fabrication de gaz industriels
24A1	24120	IN	CH		*			*		Fabrication de colorants et de pigments
24A1	24130	IN	CH	*	*	*		*	*	Fabrication d'autres produits chimiques inorganiques de base
24A1	24140	IN	CH	*	*	*		*	*	Fabrication d'autres produits chimiques organiques de base
24A1	24151	IN	CH		*		*			Fabrication d'engrais
24A1	24152	IN	CH					*		Fabrication de produits azotés associés aux engrais
24A1	24160	IN	CH	*	*		*			Fabrication de matières plastiques de base
24A1	24170	IN	CH	*						Fabrication de caoutchouc synthétique
24B1	24200	IN	CH	*						Fabrication de produits agrochimiques
24C1	24300	IN	CH	*			*	*	*	Fabrication de peintures, vernis et encres d'imprimerie
24D1	24410	IN	CH	*						Fabrication de produits pharmaceutiques de base
24D1	24421	IN	CH	*	*					Fabrication de médicaments
24E1	24520	IN	CH	*						Fabrication de parfums et cosmétiques
24F1	24620	IN	CH	*	*				*	Fabrication de colles et gélatines
24F1	24640	IN	CH	*						Fabrication de produits chimiques pour la photographie
24F1	24660	IN	CH	*	*			*	*	Fabrication de produits chimiques divers

<sup>91</sup> La nomenclature reprise dans cette liste est conforme à la révision de la NACE-Bel intervenue en 2003 (Rév. 1.1).

TABLEAU 63 (SUITE)

## LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
25A1	25120	IN	CH	*						Rechapage de pneumatiques
25A1	25130	IN	CH	*	*		*			Fabrication d'autres articles en caoutchouc Fabrication de plaques, feuilles, tubes et profilés en matières plastiques
25B1	25210	IN	CH					*	*	Fabrication d'emballages en matières plastiques
25B1	25220	IN	CH	*	*			*		Fabrication d'autres articles en matières plastiques
25B1	25240	IN	CH	*	*	*	*	*	*	Fabrication de verre plat
26A1	26110	IN	CS		*		*			Façonnage et transformation du verre plat
26A1	26120	IN	CS	*	*		*		*	Fabrication d'autres produits en terre cuite pour la construction
26B1	26403	IN	CS					*		Fabrication de ciment
26C1	26510	IN	CS		*			*	*	Fabrication de chaux
26C1	26520	IN	CS					*		Fabrication d'éléments en béton pour la construction
26D1	26610	IN	CS	*			*	*		Fabrication d'éléments en plâtre pour la construction
26D1	26620	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Fabrication de béton prêt à l'emploi
26D1	26630	IN	CS	*				*		Fabrication de mortiers
26D1	26640	IN	CS	*	*		*		*	Travail de la pierre
26D1	26700	IN	CS		*		*		*	Fabrication de produits minéraux non métalliques n.d.a.
26D1	26820	IN	CS		*					Sidérurgie et fabrication de ferro-alliages (CECA)
27A1	27100	IN	ME	*	*		*		*	Fabrication de tubes en acier
27A1	27220	IN	ME		*		*	*		Etirage à froid
27B1	27310	IN	ME					*		Fonderie de fonte
27B1	27510	IN	ME		*	*				Fabrication de constructions métalliques
28A1	28110	IN	ME	*	*	*		*		Fabrication de charpentes et menuiseries métalliques
28A1	28120	IN	ME		*	*	*			Fabrication de réservoirs, citernes et conteneurs métalliques Fabrication de radiateurs et de chaudières pour le chauffage central
28A1	28210	IN	ME	*	*	*		*	*	Fabrication de générateurs de vapeur
28A1	28220	IN	ME	*						Forge
28A1	28300	IN	ME	*	*			*		Traitement et revêtement des métaux
28A1	28401	IN	ME		*		*			Mécanique générale
28B1	28510	IN	ME	*	*		*	*	*	Fabrication de boulons, de vis et d'écrous
28B1	28520	IN	ME	*	*	*	*	*	*	Fabrication de chaînes
28C1	28741	IN	ME	*	*			*		Fabrication de ressorts
28C1	28742	IN	ME	*			*			Fabrication d'autres articles métalliques n.d.a.
28C1	28743	IN	ME	*						Fabrication de moteurs et turbines, à l'exclusion des moteurs pour avions et véhicules à moteur
28C1	28755	IN	ME				*	*	*	Fabrication de pompes et compresseurs
29A1	29110	IN	ME	*	*		*			Fabrication de matériel de levage et de manutention
29A1	29120	IN	ME	*			*			Fabrication d'équipements aérauliques et frigorifiques industriels
29B1	29220	IN	ME	*	*		*	*	*	Fabrication d'équipements d'emballage
29B1	29230	IN	ME	*		*	*	*	*	Fabrication d'appareils de filtrage
29B1	29241	IN	ME		*					Fabrication d'autres machines à usage général n.d.a.
29B1	29245	IN	ME	*			*		*	Fabrication d'autres machines-outils n.d.a.
29B1	29247	IN	ME		*					Fabrication de machines pour la métallurgie
29C1	29430	IN	ME				*			Fabrication d'appareils électroménagers
29C1	29510	IN	ME					*		Fabrication de moteurs, génératrices et transformateurs électriques
29D1	29710	IN	ME					*		Fabrication de matériel de distribution et de commande électrique
31A1	31100	IN	MP	*	*		*	*		Fabrication de lampes
31A1	31200	IN	MP	*	*		*		*	Fabrication d'autres matériels électriques n.d.a.
31A1	31501	IN	MP				*			Fabrication de composants électroniques
31B1	31623	IN	MP	*				*		Fabrication d'appareils de réception, enregistrement ou reproduction du son et de l'image
32A1	32100	IN	MP		*		*			Fabrication d'articles orthopédiques et de prothèses
32A1	32300	IN	MP	*	*		*	*		Fabrication d'appareils électriques pour la mesure, la vérification, le contrôle et la navigation
33A1	33103	IN	MP				*			Construction et assemblage de véhicules automobiles
33A1	33201	IN	MP	*		*	*			Fabrication de carrosseries et remorques
34A1	34100	IN	AU	*	*					Fabrication de parties et accessoires pour les véhicules à moteur
34B1	34201	IN	AU	*	*		*			
34B1	34300	IN	AU	*	*				*	

**TABLEAU 63 (SUITE)**

**LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)**

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
35A1	35110	MA	SB	*	*	*	*	*		Construction et réparation de navires
35A1	35120	MA	SB	*		*	*			Construction et réparation de bateaux de plaisance et de sport
35A1	35200	IN	AI	*		*		*		Construction de matériel ferroviaire roulant Fabrication de chaises et de sièges pour salles de spectacle et pour véhicules et autres moyens de transport
36A1	36112	IN	AI		*					Autres activités manufacturières n.d.a.
36C1	36630	IN	AI	*	*		*			Autres activités manufacturières n.d.a.
37A1	37100	IN	AI	*	*		*	*	*	Récupération de matières métalliques recyclables
37A1	37200	IN	AI	*	*		*	*	*	Récupération de matières non métalliques recyclables
40A1	40110	IN	EN	*	*	*	*	*	*	Production d'électricité
40A1	40120	IN	EN						*	Transport d'électricité
40A1	40130	IN	EN					*	*	Distribution et commerce d'électricité
40A1	40220	IN	EN				*			Distribution et commerce de combustibles gazeux
45A1	45111	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Démolition d'immeubles
45A1	45112	IN	CS	*	*		*	*	*	Terrassements
45B1	45211	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Construction de maisons individuelles Construction de bâtiments d'usage industriel, commercial ou agricole
45B1	45213	IN	CS	*	*				*	Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45B1	45214	IN	CS	*	*	*	*	*		Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45B1	45215	IN	CS	*	*					Réalisation de charpentes et de couvertures Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45B1	45220	IN	CS	*	*			*	*	Réalisation de charpentes et de couvertures Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Travaux de dragage
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*	*	*	Autres travaux maritimes et fluviaux
45C1	45242	MA	CS	*	*	*	*			Autres travaux maritimes et fluviaux
45C1	45250	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Autres travaux de construction
45D1	45310	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Travaux d'installation électrique
45D1	45320	IN	CS	*						Travaux d'isolation Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Autres travaux de plomberie
45D1	45332	IN	CS	*		*	*	*	*	Autres travaux de plomberie
45D1	45340	IN	CS	*			*			Autres travaux d'installation
45E1	45421	IN	CS	*	*	*	*		*	Menuiserie en bois ou en matières plastiques
45E1	45422	IN	CS	*	*				*	Menuiserie métallique
45E1	45441	IN	CS	*	*		*	*	*	Peinture
45E1	45500	IN	CS		*		*			Location avec opérateur de matériel de construction
50A1	50101	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de véhicules automobiles
50A1	50102	CO	CO	*	*				*	Intermédiaires du commerce en véhicules automobiles
50A1	50103	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de détail de véhicules automobiles
50A1	50200	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Entretien et réparation de véhicules automobiles Commerce de gros de pièces détachées et accessoires pour véhicules automobiles
50A1	50301	CO	CO	*	*		*		*	Commerce de détail de carburants Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et demi-produits associés
50B1	50500	CO	CO	*	*	*	*		*	Commerce de détail de carburants Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et demi-produits associés
51A1	51110	CO	CO	*						Intermédiaires du commerce en combustibles, minéraux, métaux et produits chimiques
51A1	51120	CO	CO	*						Intermédiaires du commerce en combustibles, minéraux, métaux et produits chimiques
51A1	51140	CO	CO	*				*		Intermédiaires du commerce en machines, équipements industriels et commerciaux, navires et avions
51A1	51170	CO	CO	*		*	*		*	Intermédiaires du commerce en denrées alimentaires et en tabac
51A1	51180	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Autres intermédiaires spécialisés du commerce n.d.a.
51A1	51190	CO	CO	*	*		*		*	Intermédiaires non spécialisés du commerce Commerce de gros de céréales, semences et aliments pour animaux
51A1	51210	CO	CO	*	*		*	*	*	Commerce de gros de céréales, semences et aliments pour animaux
51A1	51310	CO	CO	*			*		*	Commerce de gros de fruits et légumes
51A1	51332	CO	CO	*						Commerce de gros d'huiles et de graisses comestibles
51A1	51340	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de boissons
51A1	51381	CO	CO	*	*	*	*			Commerce de gros de poissons, crustacés et coquillages
51A1	51384	CO	CO	*	*	*	*		*	Autres commerces de gros alimentaires spécialisés
51A1	51391	CO	CO	*			*		*	Commerce de gros de produits surgelés Autres commerces de gros non spécialisés de produits alimentaires
51A1	51392	CO	CO	*	*	*	*		*	Commerce de gros de produits surgelés Autres commerces de gros non spécialisés de produits alimentaires
51A1	51410	CO	CO	*	*	*			*	Commerce de gros de textiles

TABLEAU 63 (SUITE)

## LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
51A1	51421	CO	CO	*	*		*	*	*	Commerce de gros d'habillement, d'accessoires d'habillement et d'articles en fourrure
51A1	51430	CO	CO	*	*	*	*		*	Commerce de gros d'appareils électroménagers, de radio et de télévision
51A1	51442	CO	CO	*	*		*		*	Commerce de gros de papiers peints et de produits d'entretien
51A1	51460	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de produits pharmaceutiques
51A1	51478	CO	CO	*	*	*	*		*	Autres commerces de gros d'articles de consommation n.d.a.
51A1	51510	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de combustibles
51A1	51520	CO	CO	*	*		*	*	*	Commerce de gros de métaux et minerais
51A1	51531	CO	CO	*	*	*		*	*	Commerce de gros de bois
51A1	51532	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de peintures, vernis et matériaux de construction, y compris les appareils sanitaires
51A1	51541	CO	CO	*	*		*		*	Commerce de gros de quincaillerie
51A1	51550	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de produits chimiques
51A1	51562	CO	CO	*	*		*			Commerce de gros d'autres produits intermédiaires n.d.a.
51A1	51570	CO	CO	*	*		*	*	*	Commerce de gros de déchets et débris
51A1	51810	CO	CO	*	*		*		*	Commerce de gros de machines-outils
51A1	51820	CO	CO	*	*	*		*	*	Commerce de gros de machines pour l'extraction, la construction et le génie civil
51A1	51840	CO	CO	*	*	*	*		*	Commerce de gros d'ordinateurs, d'équipements informatiques périphériques et de logiciels
51A1	51871	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de matériel électrique et électronique, y compris le matériel d'installation
51A1	51872	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour l'industrie et de matériels de transport autres que autos, cycles et motocycles
51A1	51873	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de gros de fournitures et d'équipements divers pour le commerce et les services n.d.a.
51A1	51900	MA	CO	*	*	*	*		*	Autres commerces de gros
52A1	52230	CO	CO	*		*	*		*	Commerce de détail de poissons
52A1	52461	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de détail de quincaillerie, peintures et matériaux de construction (y compris les bricocenters) avec une surface de vente de moins de 400 m2
52A1	52481	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de détail de combustibles solides et liquides
52A1	52482	CO	CO	*		*	*	*		Commerce de détail d'articles de sport et de matériel de camping
52A1	52487	CO	CO	*	*	*	*		*	Commerce de détail d'équipements de bureau et d'ordinateurs
52A1	52498	CO	CO	*	*	*	*		*	Autres commerces de détail en magasins spécialisés n.d.a.
52A1	52502	CO	CO	*					*	Commerce de détail de biens d'occasion
52A1	52621	CO	CO	*		*			*	Commerce de détail alimentaire sur marchés et éventaires
52A1	52740	CO	CO	*	*	*	*	*		Autres réparations n.d.a.
55B1	55301	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Restauration de type traditionnel
55B1	55302	CO	CO	*		*	*	*	*	Restauration de type rapide
55B1	55522	CO	CO	*	*		*			Traiteurs et organisation de réceptions
60A1	60100	TR	TP	*	*	*	*	*		Transports ferroviaires
60B1	60230	TR	TP	*	*	*	*		*	Autres transports terrestres de voyageurs
60C1	60241	TR	TP	*	*				*	Déménagement
60C1	60242	TR	WE	*	*	*	*	*	*	Transports routiers de marchandises
60C1	60300	TR	TP	*			*			Transports par conduites
61A1	61100	MA	RE	*	*	*	*	*	*	Transports maritimes et côtiers
61B1	61200	MA	RE	*	*	*	*	*		Transports fluviaux
62A1	62200	TR	TP	*		*	*			Transports aériens non réguliers
63B1	63111	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Manutention portuaire
63B1	63112	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Autre manutention
63B1	63121	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Entreposage frigorifique
63B1	63122	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Autre entreposage
63B1	63210	LO	AD	*		*	*		*	Services annexes des transports terrestres
63B1	63220	MA	GO	*	*	*	*	*	*	Services annexes des transports par eau
63A1	63301	LO	AD	*		*			*	Agences de voyage
63B1	63401	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Agences d'expédition
63B1	63402	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Affrètement
63B1	63403	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Agences maritimes
63B1	63404	MA	SE	*	*		*	*	*	Agences en douane
63B1	63405	MA	SE	*	*	*	*	*	*	Intermédiaires du transport
63B1	63406	MA	SE	*	*		*		*	Autres activités annexes de l'organisation du transport de fret

TABLEAU 63 (SUITE)

## LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

Suttak	NACE-BEL	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
64A1	64120	TR	TP	*	*	*	*		*	Services de courrier
64B1	64200	TR	TP	*	*	*	*	*	*	Télécommunications
66A2	66031	LO	AD			*				Opérations directes d'assurances Non Vie
67A1	67130	LO	AD	*	*	*	*		*	Autres auxiliaires financiers
67A1	67201	LO	AD	*	*	*		*	*	Agents et courtiers d'assurances
67A1	67202	LO	AD	*	*		*			Experts en dommages et risques
67A1	67203	LO	AD		*					Autres auxiliaires d'assurances
70A1	70111	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Promotion immobilière de logements
70A1	70113	LO	AD	*		*	*		*	Promotion immobilière d'infrastructures
70A1	70201	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Location d'habitations, à l'exclusion des logements sociaux
70A1	70203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Location d'immeubles non résidentiels
70A1	70311	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Agences immobilières et intermédiaires en achat, vente et location de biens immobiliers
70A1	70321	LO	AD	*	*	*			*	Administration d'immeubles résidentiels
70A1	70322	LO	AD	*	*	*		*	*	Administration d'autres biens immobiliers
71A1	71100	LO	AD	*	*	*		*	*	Location de véhicules particuliers et de véhicules utilitaires légers (max. 3,5t)
71A1	71210	LO	AD	*	*		*	*	*	Location d'autres matériels de transport terrestre
71A1	71220	MA	RE	*		*	*	*	*	Location de navires
71B1	71320	LO	AD	*	*				*	Location de machines et équipements pour la construction
71B1	71340	LO	AD	*	*	*	*		*	Location d'autres machines et équipements
71B1	71408	LO	AD	*		*			*	Location d'autres biens personnels et domestiques
72A1	72220	LO	AD	*	*	*	*		*	Autres activités de réalisation de logiciels
73A1	73100	LO	AD	*					*	Recherche et développement en sciences physiques et naturelles
74A1	74124	LO	AD	*			*		*	Conseillers fiscaux
74A1	74131	LO	AD	*	*		*	*	*	Bureau d'étude de marché
74B1	74142	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Autres conseils pour les affaires et le management
74B1	74151	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Activités de gestion et d'administration de holdings
74B1	74152	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Centres de coordination
74C1	74203	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Etudes techniques et activités d'ingénierie
74C1	74302	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Autres essais et analyses techniques
74D1	74401	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Agences de publicité
74E1	74502	LO	AD	*					*	Agences d'intérimaires et fourniture de personnel temporaire
74F1	74601	LO	AD	*	*	*	*		*	Entreprise de gardiennage et service de sécurité
74F1	74700	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Nettoyage industriel
74F1	74820	LO	AD	*	*					Conditionnement à façon
74F1	74855	LO	AD	*		*			*	Autres activités d'administration n.d.a.
74F1	74879	LO	AD	*	*	*	*		*	Autres services aux entreprises n.d.a.
75B3	75220	MA	PU							Défense
90A1	90010	LO	AD	*					*	Collecte et traitement des eaux usées
90A1	90021	LO	AD	*	*	*	*	*	*	Ramassage, déversement et traitement des déchets des ménages, des entreprises, agricoles et débris de construction ou démolition
91A1	91110	LO	AD	*		*	*		*	Activités d'organisations économiques et patronales
92D1	92613	LO	AD	*		*		*	*	Exploitation d'autres installations sportives
92D1	92723	LO	AD	*						Exploitation d'infrastructures de plage, de bicyclettes, pédalos, poneys et similaires

Source: BNB.

Les astérisques dénotent la présence des branches d'activité dans les ports durant au moins un an sur la période 2001 - 2006. Par exemple, la branche 40.110 est ou a été présente dans les cinq ports, en même temps ou au moins un an dans chacun de ces ports entre 2001 et 2006, tandis que la branche 51.391 n'a jamais été présente qu'à Zeebrugge et Bruxelles.

Légende:

<b>Code port</b>	<b>Dénomination complète</b>
AN	Port d'Anvers
GN	Port de Gand
OO	Port d'Ostende
ZB	Port de Zeebrugge
LG	Complexe portuaire liégeois
BR	Port de Bruxelles

<b>Code cluster</b>	<b>Définition cluster</b>	<b>Code secteur</b>	<b>Définition secteur</b>
MA	Maritime	SE	Agents maritimes et expéditeurs
		GO	Manutention
		RE	Armateurs
		SB	Construction et réparation navales
		CS	Aménagements portuaires et dragage
		VI	Pêche
		CO	Commerce portuaire
		HB	Entreprise portuaire
		PU	Secteur public
CO	Commerce	CO	Commerce
IN	Industrie	EN	Industrie de l'énergie
		BP	Production de carburants
		CH	Industrie de la chimie
		AU	Industrie de l'automobile
		MP	Industrie des équipements électroniques
		ME	Industrie de la métallurgie
		CS	Industrie de la construction
		VO	Industrie de l'alimentation
		AI	Autres industries
TP	Transports terrestres	WE	Transport routier
		TP	Autres transports terrestres
LO	Autres services logistiques	AD	Autres services
		PU	Secteur public



## **BIBLIOGRAPHIE**

AG Haven Oostende (2007), *Jaarverslag 2006*, Ostende

Amerini G. (2008), *Statistics in Focus - Short Sea Shipping of Goods 2000-2006*, Eurostat, janvier 2008, Luxembourg

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

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

BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 2001 à 2006, Bruxelles

Delhez Ph., Heuse P. et Zimmer H. (2007), *Le bilan social 2006*, BNB, Revue économique, décembre 2007, Bruxelles

Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2007), *Jaarverslag 2006*, Anvers

Havenbedrijf Gent GAB (2007), *Jaarverslag 2006*, Gand

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

Institut des comptes nationaux (2008), *Comptes régionaux 1997 - 2006*, 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. (2007), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands et complexe portuaire liégeois - rapport 2005*, BNB, Working Paper n° 115 (Document series), Bruxelles

Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2006 et 2008, Anvers

Le Lloyd (2007), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port Autonome de Liège 2007*, Anvers

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

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

Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2007), *Jaarverslag 2006*, Zeebrugge

Merckx J-P. et Neyts D., Vlaamse Havencommissie (2007), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2006*, SERV Bruxelles

Observatoire bruxellois du Marché du Travail et des Qualifications (2007), *Poids socio-économique des entreprises implantées sur le site du port de Bruxelles*, Bruxelles

United Nations Conference on Trade and Development (2007), *Review of Maritime Transport 2007*, UNCTAD New York et Genève

Verduyn F. et Vivet D. (2007), *Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2006*, BNB, Revue économique, décembre 2007, Bruxelles

Zeebrugge Shipping Bulletin n° 412 (2007), novembre 2007, Zeebrugge

## 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 Cauwer, *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, 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.
116. "Temporal Distribution of Price Changes: Staggering in the Large and Synchronization in the Small", by E. Dhyne and J. Konieczny, *Research series*, June 2007.
117. "Can excess liquidity signal an asset price boom?", by A. Bruggeman, *Research series*, August 2007.
118. "The performance of credit rating systems in the assessment of collateral used in Eurosystem monetary policy operations", by F. Coppens, F. González and G. Winkler, *Research series*, September 2007.
119. "The determinants of stock and bond return comovements", by L. Baele, G. Bekaert and K. Inghelbrecht, *Research series*, October 2007.
120. "Monitoring pro-cyclicality under the capital requirements directive: preliminary concepts for developing a framework", by N. Masschelein, *Document series*, October 2007.
121. "Dynamic order submission strategies with competition between a dealer market and a crossing network", by H. Degryse, M. Van Achter and G. Wuyts, *Research series*, November 2007.
122. "The gas chain: influence of its specificities on the liberalisation process", by C. Swartenbroekx, *Document series*, November 2007.
123. "Failure prediction models: performance, disagreements, and internal rating systems", by J. Mitchell and P. Van Roy, *Research series*, December 2007.
124. "Downward wage rigidity for different workers and firms: an evaluation for Belgium using the IWFP procedure", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, December 2007.
125. "Economic importance of Belgian transport logistics", by F. Lagneaux, *Document series*, January 2008.
126. "Some evidence on late bidding in eBay auctions", by L. Wintr, *Research series*, January 2008.
127. "How do firms adjust their wage bill in Belgium? A decomposition along the intensive and extensive margins", by C. Fuss, *Research series*, January 2008.
128. "Exports and productivity – comparable evidence for 14 countries", by The International Study Group on Exports and Productivity, *Research series*, February 2008.
129. "Estimation of monetary policy preferences in a forward-looking model: a Bayesian approach", by P. Ilbas, *Research series*, March 2008.
130. "Job creation, job destruction and firms' international trade involvement", by M. Pisu, *Research series*, March 2008.

131. "Do survey indicators let us see the business cycle? A frequency decomposition", by L. Dresse and Ch. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, March 2008.
132. "Searching for additional sources of inflation persistence: the micro-price panel data approach", by R. Raciborski, *Research series*, April 2008.
133. "Short-term forecasting of GDP using large monthly datasets - A pseudo real-time forecast evaluation exercise", by K. Barhoumi, S. Benk, R. Cristadoro, A. Den Reijer, A. Jakaitiene, P. Jelonek, A. Rua, G. Rünstler, K. Ruth and C. Van Nieuwenhuyze, *Research series*, June 2008.
134. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - report 2006", by S. Vennix, *Document series*, June 2008.