

IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES :

Ports maritimes flamands, complexe portuaire
liégeois et port de Bruxelles
Rapport 2007



Working Paper Document

de Claude MATHYS

Juillet 2009 **N° 172**

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, Oostende, 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 paper¹ 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 2002 - 2007, with an emphasis on 2007. Focusing on the three major variables of value added, employment and investment, the report also provides some information about social balance and the financial situation in these ports as a whole. 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 2006 - 2007 are summarised in this table:

Changes from 2006 to 2007 (in percentages)	Value added (current prices)	Employment (Full-time Equivalents)	Investment (current prices)	Tonnage (metric tonnes)
Flemish maritime ports				
Direct	+ 7.7	+ 1.0	+ 30.2	+ 8.1
Indirect	+ 7.2	+ 6.2		(seaborne)
Total	+ 7.5	+ 4.1		
Liège port complex				
Direct	+ 6.0	+ 0.8	+ 112.3	+ 0.5
Indirect	+ 6.5	+ 2.3		(inland)
Total	+ 6.2	+ 1.7		
Port of Brussels				
Direct	+ 4.7	+ 0.6	- 37.2	+ 2.8
Indirect	+ 5.3	+ 0.2		(inland)
Total	+ 5.0	+ 0.4		
Belgian ports				
Direct	+ 7.5	+ 1.0	+ 32.0	+ 7.4
Indirect	+ 7.1	+ 5.7		
Total	+ 7.3	+ 3.7		

¹ Update of Vennix S. (june 2008), *Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussel - Report 2006*, NBB, Working Paper No. 134 (Document series). All figures have been updated. This paper is available on the following address <http://www.nbb.be/doc/ts/publications/wp/wp134En.pdf>.

In terms of maritime cargo traffic, 2007 was another excellent year for all the Flemish maritime ports, driven by the expansion of world trade. Direct value added rose in all the ports in Flanders. Both maritime and non-maritime branches as a whole expanded. The ports of Antwerp and Zeebrugge enjoyed particularly high growth in direct value added of their maritime branches, unlike the ports of Ostend and Ghent where growth was higher in the non-maritime branches. Direct employment also rose, albeit in less spectacularly: the more moderate growth of the biggest Flemish port - Antwerp - set the tone for the overall result.

In this favourable economic environment, investment increased in the Flemish ports as a whole, after falling in 2006. The ports of Antwerp, Ostend and Ghent recorded very high levels of investment in 2007, although not reaching Antwerp's peak of 2005. The rise was more marked in the maritime branches, especially in the ports of Antwerp and Ostende, but the non-maritime branches also recorded strong expansion. With the completion of the Albert II dock, investment in the port of Zeebrugge levelled out, even though there are some other projects in progress.

The volume of cargo handled in the port of Liège again increased in 2007. Direct value added recorded strong growth and employment picked up. Both these variables improved on the previous year's figures, thanks mainly to the metalworking and energy sectors. Investment doubled. A major factor behind this increase was the construction of a new bioethanol plant in Wanze. Despite these good results, the threat of declining activity in the ArcelorMittal factories in Liège has prompted the local port to pursue its strategy of diversifying traffic. Preparatory work on the land for the Trilogiport project began at the end of 2008.

The volume of cargo handled at the port of Brussels rose in 2007. Despite the restrictions on the land available for port-related activities, both value added and employment in the port of Brussels increased. There was a notable fall in investment in the non-maritime branches with the completion of the water purification plant. However, the port authority is continuing with its infrastructure renovation work.

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 2007.

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: claudemathys@nbb.be

This paper was made with the technical support and the expertise of **Mr Marc Van Kerckhoven**.

Research results and conclusions expressed are those of the author and do not necessarily reflect the views of the National Bank of Belgium or any other institution to which the author is 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 Frédéric Lagneaux and Mrs Saskia Vennix for sharing their 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. Mr Luc Dresse, was also greatly appreciated.

Sommaire

Avant-propos	1
Introduction	2
1 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES	11
1.1 Trafic dans les ports belges	11
1.2 Position concurrentielle des ports belges.....	13
1.3 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports belges	15
1.4 Emploi direct et indirect dans les ports belges	16
1.5 Investissement dans les ports belges	17
1.6 Ventilation des variables selon la taille des entreprises	19
1.7 Bilan social dans les ports belges	19
1.8 Situation financière dans les ports maritimes belges	23
2 PORT D'ANVERS	26
2.1 Évolutions	26
2.2 Valeur ajoutée.....	26
2.3 Emploi.....	29
2.4 Investissement	31
3 PORT DE GAND	35
3.1 Évolutions	35
3.2 Valeur ajoutée.....	36
3.3 Emploi.....	38
3.4 Investissement.....	40
4 PORT D'OSTENDE	44
4.1 Évolutions	44
4.2 Valeur ajoutée.....	44
4.3 Emploi.....	47
4.4 Investissement.....	49
5 PORT DE ZEEBRUGGE	52
5.1 Évolutions	52
5.2 Valeur ajoutée.....	53
5.3 Emploi.....	55
5.4 Investissement.....	57
6 LE PORT DE LIÈGE	61
6.1 Évolutions	61
6.2 Valeur ajoutée.....	61
6.3 Emploi.....	64
6.4 Investissement.....	66
7 LE PORT DE BRUXELLES	69
7.1 Évolutions	69
7.2 Valeur ajoutée.....	69
7.3 Emploi	72
7.4 Investissement.....	74
8 SYNTHÈSE	77
LISTE DES ABRÉVIATIONS	80
ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2007	81
ANNEXE 2: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL	90
BIBLIOGRAPHIE	96
NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES	98

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, et 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 les sous-traitants établis en Belgique.

Outre les traditionnelles études relatives aux ports maritimes flamands - Anvers, Gand, Ostende et Zeebrugge - et au complexe portuaire liégeois, la précédente édition du rapport ² comportait un chapitre consacré au port de Bruxelles. Toutefois, faute d'un délai suffisant, il n'avait pas été possible d'appliquer toutes les composantes de la méthodologie à l'analyse du port de Bruxelles. Cette année, une étude complète du port de Bruxelles a pu être réalisée. Elle figure dans le présent rapport.

Les données statistiques couvrent la période 2002 - 2007, mais les commentaires se limitent aux principales évolutions observées entre 2006 et 2007. Les annexes comprennent ³:

- le bilan social détaillé pour 2007,
- la liste des branches NACE-Bel.

Aucune modification méthodologique n'a été opérée: 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 se décline en six parties, consacrées aux quatre ports maritimes flamands, au complexe portuaire liégeois et au port de Bruxelles. Les résultats de l'année 2007 se rapprochent des données agrégées tirées des "estimations flash" publiées en octobre 2008 ⁴. Pour les six ⁵ ports considérés dans leur ensemble, l'évolution de la valeur ajoutée directe obtenue sur la base des "estimations flash" relatives à l'année 2007 correspond à celle présentée dans le cadre de cette étude. En revanche, l'évolution de l'emploi a été légèrement moins rapide que ce qui avait été estimé en octobre.

² Vennix S. (juin 2008), Importance économique des ports belges: Ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2006, BNB, Working Paper n°134 (*Document series*).

³ 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 2007. Pour toute demande, s'adresser à microeconomic.analysis@nbb.be.

⁴ Voir <http://www.nbb.be/doc/ts/Enterprise/Press/2008/cp20081014Fr.pdf>.

⁵ Contrairement à l'année précédente, l'estimation flash relative à l'année 2007 incluait les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende, de Zeebrugge, de Liège et de Bruxelles.

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 fonction d'un double critère, fonctionnel et géographique.

Les principaux développements se concentrent, pour la période 2002 - 2007, sur l'étude des variables suivantes:

- la valeur ajoutée à prix courants⁶: 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 l'activité du pays ou de la région (en pourcentage du PIB). Sur le 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 ainsi que 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 courants⁷: 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 les variables reprises dans 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 de la santé financière calculé au moyen d'un modèle conçu par la Banque⁸.

Dans la présente édition, seule l'analyse financière pour l'ensemble des ports belges est présentée. Les lecteurs qui désirent comparer les ratios financiers d'une entreprise avec ceux du secteur dans lequel elle est active peuvent trouver ces informations dans le dossier d'entreprise publié par la Centrale des bilans. Ce dossier est composé de six parties⁹, dont une est consacrée à la comparaison des ratios de l'entreprise avec ceux de son secteur et une autre au positionnement de cette entreprise dans une des six classes de santé financière définies, en fonction de son indicateur synthétique de santé financière. Cette comparaison est plus pertinente qu'une comparaison basée essentiellement sur la situation géographique, qui marie diverses natures d'activité.

Les données micro-économiques utilisées proviennent des comptes annuels déposés à la Centrale des bilans¹⁰ et des statistiques produites par l'Institut des comptes nationaux (ICN¹¹). Pour l'exercice 2007,

⁶ Sauf mention contraire, la valeur ajoutée est présentée à prix courants dans le 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.

⁷ Sauf mention contraire, l'investissement est présenté à prix courants dans le 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.

⁸ Pour de plus amples informations sur ce modèle, il est renvoyé au dossier d'entreprise de la Centrale des bilans. Voir www.bnb.be / Centrale des bilans.

⁹ Les six parties du dossier d'entreprise sont: les données signalétiques de l'entreprise, la synthèse des principales composantes des comptes annuels, la comparaison des ratios de l'entreprise avec ceux du secteur économique dont elle fait partie, la présentation des flux de ressources et d'emplois, une liste d'entreprises du secteur économique dont l'entreprise relève, le positionnement de l'entreprise dans une des six classes de santé financière définies, en fonction de son indicateur synthétique de santé financière.

¹⁰ Service du département Informations micro-économiques de la Banque nationale. Voir www.bnb.be / Centrale des bilans.

¹¹ L'Institut des comptes nationaux (ICN), créé par la loi du 21 décembre 1994, associe trois institutions: l'Institut national de statistique (INS, actuel SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie - Direction générale Statistique et Information

les derniers comptes annuels considérés dans le cadre de la présente étude ont été déposés à la Centrale des bilans en janvier 2009¹². 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 2007, 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. De plus amples renseignements à ce propos figurent dans le rapport 2004 publié il y a trois ans¹³.

Pour cette édition, une correction majeure a été apportée aux calculs de l'activité du port de Bruxelles. Dans le rapport 2006, plusieurs entreprises des groupes Sibelga et Elia dont le siège social se situe dans la zone portuaire de Bruxelles, avaient été reprises dans les calculs de la valeur ajoutée, de l'emploi et des investissements du port. Or dans l'estimation de l'activité portuaire pour le secteur énergétique, est normalement incluse la seule production d'énergie. En effet, la distribution d'énergie n'a pas de lien direct avec les complexes portuaires et la zone géographique dans laquelle elle s'effectue est diffuse et majoritairement hors ports. Dès lors, les activités des sociétés qui ne consistent pas à assurer la production d'énergie sont hors du champ d'application de cette publication. C'est pourquoi il a été décidé de les retirer des estimations directes. L'impact est évidemment patent sur les résultats du port de Bruxelles.

Une autre modification concerne le calcul des effets indirects. Dans les éditions précédentes, les effets indirects étaient calculés pour l'ensemble des ports flamands puis répartis entre ceux-ci. Pour cette publication, les effets indirects ont été calculés par port. Les ports ayant des liens économiques entre eux, une partie des effets indirects calculés par port s'annihilent lorsque le calcul est réalisé à un niveau plus agrégé, c'est-à-dire pour un groupe de ports. La somme des effets indirects par port est donc supérieure au total des effets indirects calculés directement pour l'ensemble des ports.

Contexte international

Évolution économique mondiale

L'économie mondiale a encore bien progressé en 2007 tant dans les pays développés que dans les pays en voie de développement. Initialement, l'activité a continué de progresser de manière soutenue aux États-Unis et au Japon, sous l'effet dans ce pays des exportations nettes et des investissements des entreprises. En Asie, le taux de croissance de la Chine est resté très élevé, porté par la consommation, les investissements et les exportations nettes. En Inde, un léger ralentissement du rythme de progression de la consommation a pesé sur la croissance mais celle-ci est restée forte grâce notamment aux investissements. En Afrique subsaharienne et au Moyen-Orient, la croissance est restée vigoureuse, grâce entre autres aux pays exportateurs de pétrole. En Amérique latine et dans les Caraïbes, la croissance a été légèrement supérieure à celle de 2006.

Le dynamisme économique mondial a d'ailleurs entraîné un renchérissement du pétrole et des matières premières. Couplée au renchérissement des produits alimentaires, une pression inflationniste a été ressentie sur l'économie mondiale dans son ensemble.

En Europe aussi, la croissance est restée dynamique durant l'année 2007. Les investissements et l'emploi ont soutenu la demande intérieure. Bien que moins vigoureuse que les années précédentes, la croissance des pays émergents d'Europe a continué à être supérieure à celle des pays avancés. La demande intérieure dans ces pays, portée par la croissance des crédits et celle des salaires a contribué à cette progression.

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.

¹² 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. Toutefois, ce pourcentage étant devenu insignifiant en janvier 2009, l'impact de cette perte d'informations sur les chiffres est minime.

¹³ 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>.

L'année 2007 a également été une année favorable pour l'**économie belge**. Tant la demande intérieure que la demande extérieure ont été soutenues. La production dans l'industrie, la construction et les services a continué à croître. La formation brute de capital fixe des entreprises a été particulièrement vigoureuse, au contraire des investissements en logement qui ont ralenti. L'emploi a continué à évoluer positivement.

Toutefois, **les États-Unis**, pendant la seconde moitié de l'année 2007, ont été confrontés à une détérioration notable du marché immobilier et des marchés financiers. Après une accalmie au milieu de l'automne, l'annonce par les grandes institutions financières de pertes substantielles sur leurs investissements en titres liés aux crédits immobiliers à risque a provoqué une nouvelle détérioration. Cette crise financière a eu des répercussions dans d'autres pays avancés suite à leurs engagements en produits de crédit structuré. Durant la même période, l'économie américaine montrait des signes de ralentissement. La situation économique s'est aggravée sous l'effet de la crise financière: la croissance des investissements des entreprises et de la consommation a reculé conjointement à la détérioration du marché du travail.

L'été 2007 a clôturé ainsi une période longue de quatre années pendant lesquelles l'économie mondiale avait été florissante. Une telle progression de l'économie mondiale n'avait plus été observée depuis le début des années 1970. Cependant, la crise sur les marchés financiers, la hausse importante des cours des produits de base et les corrections sur les marchés immobiliers y ont mis un terme. Ce ralentissement s'est progressivement étendu aux autres pays, y compris l'Europe.

Quant à la **crise financière**, elle est entrée dans une nouvelle phase en septembre 2008. Le doute s'est installé quant à la solvabilité d'institutions financières, les mettant alors en plus grande difficulté. Plusieurs gouvernements en place et autorités monétaires ont dû à diverses reprises intervenir pour stabiliser les marchés et soutenir les banques. Toujours à cause de ce climat de méfiance généralisé, le marché interbancaire est tombé dans une profonde atonie. La décélération de l'activité économique observée lors du second semestre 2007 s'est confirmée en 2008. Pour la zone euro, la croissance du PIB en volume pour 2008 est estimée à 0,6 p.c.¹⁴ contre 2,6 p.c. l'année précédente: pour l'UE27, cette estimation monte à 0,9 p.c.¹⁵.

Ce dernier phénomène a également touché le **Japon** frappé entre autres par une diminution de ses exportations, particulièrement au quatrième trimestre 2008 avec une chute de 13,9 p.c. par rapport au trimestre précédent, une baisse des investissements des entreprises (-5,3 p.c. pour le quatrième trimestre) et de la consommation des ménages. Pour l'ensemble de l'année 2008, le PIB nippon a reculé de 0,7 p.c. Le gouvernement nippon a déclaré que le Japon connaissait la récession la plus grave depuis la seconde guerre mondiale.

Les pays développés ont donc enregistré un ralentissement voire un recul de leur activité économique au cours des troisième et quatrième trimestres 2008. Mais le ralentissement économique constaté au troisième trimestre 2008 n'a pas épargné les pays émergents et les pays en développement dont les exportations et la demande intérieure se sont tassées, les pays exportateurs de produits de base ayant toutefois moins ressenti les effets de ce renversement de tendances.

Une des conséquences de cette **décélération de l'économie** mondiale durant le troisième trimestre 2008 a été un affaiblissement des flux commerciaux internationaux¹⁶. Cette diminution des échanges mondiaux a naturellement eu un impact sur l'activité maritime en général et, plus spécialement, sur l'activité portuaire belge¹⁷. De plus, cette dégradation de la situation économique mondiale n'a pas été sans contrecoup sur l'activité industrielle. Le PIB belge pour l'année 2008 a progressé de 1,0 p.c., en net recul par rapport à 2007 où le taux de croissance s'élevait à 2,6 p.c. La croissance en volume de l'industrie a, au cours du troisième trimestre 2008, déjà connu une contraction importante. Les effets de la crise ont donc marqué le quatrième trimestre 2008, mais risquent surtout de se faire ressentir dans

¹⁴ *Projections économiques pour la Belgique - Printemps 2009*, Revue économique de juin 2009, BNB.

¹⁵ Eurostat, communiqué de presse, euroindicateurs, 7 avril 2009.

¹⁶ OCDE Statistiques du commerce international, communiqué de presse, *Les flux commerciaux s'affaiblissent au troisième trimestre 2008*, Paris, janvier 2009.

¹⁷ Voir point 1.2 Position concurrentielle des ports belges.

les résultats de l'année 2009: les prévisions actuelles tablent sur un recul du PIB belge de 3,5 p.c. pour l'année 2009 ¹⁸.

Commerce international

En examinant les chiffres **des exportations et des importations** de marchandises dans le monde ¹⁹, on constate que, après le pic de 2006, **les importations** en 2007 sont revenues à un taux de croissance équivalent à celui de 2005. Si l'on analyse ce phénomène à un niveau plus détaillé, on peut tirer la même conclusion pour les économies développées. Les taux d'évolution des importations en valeur pour les économies en développement ont très légèrement décliné mais ces mêmes taux pour les économies en transition ont continué de croître. La part des pays développés dans les importations s'est très légèrement tassée mais reste toujours la plus importante avec un peu moins de 64p.c. du total des importations. Les importations de la Chine et de la Russie se sont intensifiées, au contraire de celles des États-Unis et du Japon. Pour les pays européens en voie de transition, les importations ont fortement crû. Dans les autres pays européens, le taux de variation des importations a encore légèrement augmenté. Cependant la situation n'est pas identique dans tous les pays: le taux a fortement augmenté en Belgique et en France, les Pays-Bas ont aussi vu leurs importations s'accroître contrairement à l'Italie et à l'Allemagne. Au Royaume-Uni ²⁰, les importations ont connu un ralentissement spectaculaire.

Les exportations en valeur dans le monde ont également ralenti, mais ceci s'est manifesté dans les économies en voie de développement et dans les économies de transition. Les économies développées ont vu leurs exportations s'accroître encore un peu plus. Cependant, celles-ci croissent toujours moins vite que les exportations des pays en développement et en transition, leur part dans les exportations a continué à s'éroder. Le taux de croissance pour la Chine, l'Inde, la Russie, les États-Unis et certains des pays européens en transition a diminué. Celui du Japon est resté stable. La Belgique, la France, l'Italie, l'Allemagne et les Pays-Bas ont vu leurs exportations fortement augmenter. Seules les exportations du Royaume-Uni ont nettement régressé. On peut aussi remarquer aussi qu'après deux années de hausse spectaculaire des exportations des principaux pays exportateurs de pétrole, leur croissance a été inférieure à la croissance mondiale tout comme l'Afrique subsaharienne et l'Amérique latine.

Comme l'observe la CNUCED, il existe une corrélation positive entre la croissance du PIB mondial et celle **du commerce maritime mondial**. Ainsi, en 2007, la croissance de l'économie mondiale et du commerce international a poussé à la hausse la demande de transport maritime. Qu'un pays comme la Chine augmente ses exportations de 19,5 p.c. et ses importations de 13,5 p.c. a inévitablement une influence sur les activités de transport. En 2007, le volume du commerce maritime international a atteint 8,2 milliards de tonnes, soit une croissance de 4,8 p.c. par rapport à l'année précédente. La croissance dans le vrac sec est estimée à 5,6 p.c. Le transport maritime de pétrole brut et de produits dérivés du pétrole a connu une croissance de 3,3 p.c.

En première position comme régions de chargement se trouvent les pays en développement (63,2 p.c.), suivis des pays développés (33,3 p.c.). Du point de vue de la répartition géographique, l'Asie arrive en première place avec une part de marché de 40 p.c.

Marchandises transportées et types de transport

La forte demande de produits de consommation et l'expansion industrielle rapide dans les pays émergents exercent une pression à la hausse sur le commerce international. Une grande partie des revenus et de l'emploi des pays émergents et en transition provient du commerce des matières premières. Ce dernier influence aussi grandement le solde de la balance commerciale. L'examen des importations dans **les pays en développement** permet de constater les besoins croissants en énergie. En 2007, 63,2 p.c. des biens chargés et 46,2 p.c. des biens déchargés dans le cadre du transport maritime mondial l'étaient dans les pays en développement. Pour le pétrole brut et les produits pétroliers chargés, ces pays occupent une place dominante.

¹⁸ *Projections économiques pour la Belgique - Printemps 2009*, Revue économique de juin 2009, BNB. La croissance du PIB dans la zone euro devrait s'établir entre -5,1 et -4,1 p.c.

¹⁹ Handbook of Statistics 2008, UNCTAD.

²⁰ Ceci s'entend Irlande du Nord comprise.

Les économies développées représentent un tiers des marchandises chargées dans le monde. L'Europe occupe la principale position et le transport de vrac solide constitue le principal chargement, suivi par les produits pétroliers (à l'exportation) et le pétrole brut (à l'importation).

Les chiffres de 2007 permettent de confirmer de nouvelles tendances dans le transport maritime. Ainsi, on constate ces dernières années une importance grandissante des biens à haute valeur et faible volume. Le transport maritime n'est donc plus l'apanage des biens volumineux de faible valeur. On remarque aussi une augmentation des produits agricoles transportés par conteneur en raison du plus faible coût du service pour ce type de transport par rapport à celui du transport en vrac. On observe également l'essor du commerce Sud-Sud.

Exprimée en tonnes-milles, unité permettant de mesurer la circulation de marchandises, la demande de transport maritime a augmenté de 4,7 p.c.: le transport de sec a augmenté de 6,1 p.c., alors que celui des produits pétroliers a crû de 2,5 p.c.

Au niveau **des types de transport, le transport par tanker** représente un tiers du total du transport maritime et les cargos de pétrole brut accaparent deux tiers de ce marché. Le transport maritime de pétrole brut a augmenté de 3,5 p.c. en un an et celui des autres produits pétroliers a atteint 2,6 p.c. Le gaz naturel liquéfié a atteint un taux de croissance de 7,6 p.c. Ce secteur est en pleine expansion, les pays producteurs investissent pour accroître l'offre et les pays importateurs ont agrandi la capacité de leurs terminaux de déchargement gaziers.

Le transport sec a crû de 5,6 p.c. par rapport à 2006. Il représente deux tiers des marchandises transportées. La demande de transport de matières premières a été forte. Il en est de même du **transport par conteneur**. La croissance de la demande de biens de consommation, l'intensification du commerce entre entreprises et la mise en conteneur de produits agricoles ont poussé à la hausse ce secteur. **Le transport de charbon** a crû de 6,2 p.c. entre 2006 et 2007. Le besoin croissant en énergie entraînant une dépendance accrue envers les combustibles, l'augmentation du prix du pétrole et les inquiétudes concernant la sécurité énergétique ont poussé les utilisateurs à diversifier leurs sources d'énergie. Parmi les combustibles, le charbon a été celui dont la consommation a connu la plus forte croissance. Les deux moteurs de cette croissance ont été l'Inde et la Chine. Toujours au niveau du transport sec, **le transport de céréales** par navire a augmenté de 2,4 p.c., bien que la production mondiale ait très légèrement diminué. La première destination pour le déchargement reste l'Asie.

Le transport maritime de **biens manufacturés** a, quant à lui, augmenté de 4 p.c. et est estimé en 2007 à 446 millions de tonnes. Dans cette catégorie de transport, les produits sidérurgiques représentent 60,5 p.c.

Pour 2007, **le transport par conteneur** est estimé à 1,24 milliard de tonnes ou 143 millions de TEU soit une croissance de 10,8 p.c. en un an. Ce type de transport représente environ un quart du total transporté en sec. En 2007, la route Asie-Europe a supplanté pour le transport en conteneur la route du transpacifique. Ceci est très certainement une conséquence du ralentissement économique américain mais aussi de la saturation des ports de la côte ouest des États-Unis. La route Europe-Asie a connu une croissance (en TEU) de 7,3 p.c. contre 2,7 pour la transpacifique.

Ports maritimes

En 2007, les **20 plus grands ports à conteneurs** représentaient environ 48 p.c. du trafic de conteneurs. Le port de Singapour reste leader en la matière. La seconde position est occupée par le port de Shanghai qui a gagné ainsi une place aux dépens du port de Hong Kong. Le port de Shenzhen ferme la marche des ports, au nombre de quatre, ayant traité plus de 20 millions de TEU sur l'année 2007. Face à la globalisation et aux besoins croissants des ports, la structure institutionnelle de ces derniers a évolué. En 1993, 42 p.c. des conteneurs passaient par des ports détenus par les états. Mais en 2006, ce chiffre est tombé à 19 p.c. Aujourd'hui, la majorité des ports à conteneurs d'une certaine taille se sont ouverts aux participations privées. Selon Drewry, les cinq plus grands opérateurs de terminaux à conteneurs sont: PSA ²¹, Hutchison, APM Terminals, DP World et Cosco. A eux cinq, ils représentent 151,4 millions de TEU traités.

²¹ Pour son classement, Drewry tient compte de la part de 20 p.c. que PSA détient dans Hutchison.

L'évolution du transport mondial a évidemment des répercussions sur les ports maritimes. Ces derniers doivent faire face à une demande croissante pour un service de chargement et de déchargement de navires d'une dimension de plus en plus imposante. Les infrastructures doivent être adaptées et les performances améliorées afin que les ports ne deviennent pas des goulots d'étranglement pour le transport. Malgré les progrès technologiques dans les grues de manutention, il serait faux d'affirmer que des progrès décisifs aient été réalisés donnant aux gestionnaires de ports les assurances de pouvoir absorber la croissance du trafic. Une autre difficulté est de réaliser les réformes nécessaires au niveau de la main-d'œuvre.

Flotte maritime

Le tonnage de la flotte maritime mondiale s'est accru de 7,2 p.c.; cette croissance a été particulièrement sensible pour les vraquiers secs. Le nombre de navires en commande a atteint un niveau record de 10.053 bateaux pour un tonnage global de 495 millions TPL²² dont 222 millions de tonnes pour les vraquiers secs²³. Les commandes fin 2007 représentent 48 p.c. de la flotte existante. Reflet de cette forte demande, de la hausse du prix de l'acier et de la faiblesse du dollar, les prix des nouveaux bâtiments se sont envolés pendant l'année sous revue, les porte-conteneurs ayant le plus augmenté. Rien que pour l'année 2007, 2.193 nouveaux bâtiments sont entrés en fonction et seulement 462 ont été retirés. La Corée reste le plus grand constructeur de navires. Toutefois, la Chine ayant doublé sa production (exprimée en tonnage), elle prend la deuxième place et dépasse ainsi le Japon qui occupe dorénavant le troisième rang du classement des pays constructeurs de vaisseaux.

Évaluée en port en lourd²⁴, **la composante la plus importante** de la flotte début 2008 était les transporteurs de vrac liquide avec une capacité de 439 millions TPL, soit un peu plus de 40 p.c. de la flotte marchande mondiale. Viennent ensuite les transporteurs de vrac sec, avec un tonnage de 386,6 millions TPL. Les porte-conteneurs occupent la troisième place et sont en constante progression: ils connaissent les taux de croissance 2004 - 2006 en nombre de bâtiments et en TPL les plus élevés. Les transporteurs de marchandises diverses conventionnelles et les navires à passagers ferment la marche.

Au 1er janvier 2007, plus de la moitié des navires avaient plus de 15 ans. Selon ISL, **l'âge moyen** des navires était de 19,1 ans, approximativement le même qu'en 2003. L'âge moyen des pétroliers avait toutefois rajeuni de plus d'un an par rapport à 2003.

Début 2008, l'âge moyen avait légèrement diminué et était de 18,9 ans. Celui des pétroliers était de 16,5 ans et celui des porte-conteneurs de 10,6 ans. Les cargos transportant des passagers constituaient, par contre, la flotte la plus âgée avec une moyenne de 31,8 ans.

Deux programmes européens

Le projet "NAIADES"

Dans son livre blanc, la Commission européenne cite la compétitivité économique et la mobilité durable à moyen terme comme objectifs à poursuivre dans la politique européenne des transports. Elle entend encourager les transports peu énergivores, propres et sûrs. Le transport par voies navigables remplit ces exigences. Néanmoins, la Commission a constaté que les infrastructures pour ce mode de transport sont sous-utilisées. Le marché de la navigation intérieure, constitué de petites et moyennes entreprises, souffre d'être morcelé. La concurrence intense que se livrent les acteurs du secteur freine le réinvestissement. Le secteur pâtit également d'un déficit de main-d'œuvre. Il est méconnu et négligé par les entreprises de transport et de logistique ainsi que par les autorités publiques. C'est pourquoi la Commission a lancé le programme "NAIADES" (Navigation Intérieure: actions et développement en Europe), reposant sur **cinq axes d'intervention**:

- l'amélioration des conditions du marché: la navigation intérieure doit attirer des marchandises et s'ouvrir à des marchés exploitant jusqu'ici peu ce mode de transport. Dans le même ordre d'idées, la Commission veut développer les transports multimodaux;

²² TPL (tonnes de port en lourd) ou DWT (deadweight tons) en anglais.

²³ Chiffres cités dans Handbook of Statistics 2008, UNCTAD

²⁴ Institute of Shipping Economics and Logistics, Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2007.

- la modernisation de la flotte: par le biais des investissements, la flotte doit innover et être modernisée. Les performances environnementales doivent être assurées par l'emploi des dernières technologies;
- les emplois et les compétences: l'objectif étant de palier le manque de main-d'œuvre en améliorant les conditions socioprofessionnelles et en instaurant une reconnaissance mutuelle des qualifications. La formation fait naturellement partie intégrante de ce plan;
- le renforcement de l'image: au moyen d'un réseau européen pour la promotion et le développement du transport par voies navigables, la Commission entend promouvoir les atouts du secteur que sont la qualité et la fiabilité des prestations;
- la modernisation de l'infrastructure: la Commission veut supprimer les goulets d'étranglement qui font obstacle à la pleine exploitation des 35.000 kilomètres de voies navigables dans l'Union.

Ce programme a été lancé en janvier 2006 et couvre la période 2006 - 2013. En décembre 2007, un premier rapport d'activité a été publié par la Commission²⁵. Il débute par un court constat sur l'évolution du marché de la navigation intérieure entre 2006 et 2007. Ensuite, il résume l'état d'avancement du programme NAIADES.

Un point clef concerne **les avancées législatives**. Plusieurs directives et règlements s'appliquant à la navigation intérieure ont été adoptés. Ainsi, la directive 2006/87/CE²⁶ établit les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure. Le règlement financier RTE (CE) n°680/2007 augmente le taux de financement pour les projets prioritaires et RIS (Regional Innovation Strategies). Le règlement (CE) n°1692/2006 dans le cadre du programme Marco Polo II soutient le transfert de transport de marchandises de la route vers d'autres modes de transport. Les règlements (CE) n° 1365/2006 et 425/2007 renouvellent les relevés statistiques du transport de marchandises par voies navigables intérieures. La directive relative au transport de marchandises dangereuses (2008/68/CE) applicable aux trois modes de transport terrestre - route, fer et voies navigables - englobe pour la première fois le transport par voies navigables; cela le présente clairement comme alternative de transport pour ce type de marchandises et favorise le transport multimodal par l'harmonisation d'une grande partie des règles techniques. En mars 2007, la Commission a adopté trois règlements dans le cadre de la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF)²⁷. Fin 2008²⁸, une proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 1999/32/CE sur les spécifications aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure a été publiée sur la base d'une proposition de la Commission (COM(2007) 18 final) pour réduire la teneur en soufre du gasoil. Cette proposition, si elle était adoptée, permettrait d'améliorer les normes environnementales du secteur. Au travers de toute une série de textes législatifs et réglementaires, la Commission a donc décidé de moderniser et de soutenir le secteur de la navigation intérieure.

Au niveau des ressources financières, il a été proposé dans le premier rapport d'activité que le fonds de réserve de navigation intérieure²⁹ serve le projet NAIADES. La Commission encourage aussi les États membres à soutenir la modernisation de la flotte au moyen de réinvestissements exonérés d'impôts ou par une aide financière à l'amélioration des performances économiques et environnementales des navires. Enfin, la Commission porte une attention toute particulière à la réalisation de l'axe prioritaire de navigation intérieure "Rhin/Meuse-Maine-Danube" et à la liaison "Seine-Escaut".

La Commission est également favorable à une coopération plus étroite avec la Commission du Danube et à la Commission centrale pour la navigation du Rhin. Pour ce qui est des infrastructures fluviales, elle préconise l'entretien du réseau et de ses infrastructures ainsi que la création d'installations modernes de transbordement. Toujours dans ce cadre, elle projette le développement des services d'information fluviale et l'installation de dispositifs TIC le long des grandes voies navigables.

²⁵ Communication de la Commission. Premier rapport d'activité sur la mise en œuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables. COM(2007) 770 final, Commission des Communautés européennes, 05/12/2007, Bruxelles.

²⁶ Cette directive a par la suite été modifiée par les directives 2006/137/CE, 2008/87/CE et 2008/126/CE.

²⁷ Le règlement (CE) n°414/2007 sur les lignes directrices techniques pour la planification, la mise en œuvre et le fonctionnement opérationnel des SIF. Le règlement (CE) n°415/2007 sur les spécifications techniques applicables aux systèmes de suivi et de localisation des bateaux (AIS "intérieur"). Le règlement (CE) n°416/2007 sur les spécifications techniques des avis à la batellerie.

²⁸ Bulletin UE 12-2008, point 1.23.22.

²⁹ Règlement (CE) n°718/1999.

En octobre 2008, la Commission a lancé la plate-forme PLATINA. Cette dernière a été créée afin d'améliorer l'efficacité de la mise en œuvre des actions et mesures de promotion du transport par voies navigables. La Commission a également publié à la même période, un guide relatif aux possibilités de financement dans le domaine du transport par voies navigables. Une des contributions de la plate-forme PLATINA est de conseiller les usagers des transports aux niveaux régional et local en fournissant une assistance technique et organisationnelle. Une seconde contribution est l'organisation de groupes de travail et la constitution de conseils d'experts sur la mise en œuvre des actions choisies.

Le projet Marco Polo II et les autoroutes de la mer

Le règlement (CE) n°1692/2006 lance le **nouveau programme Marco Polo II**. Ce projet, suite du programme Marco Polo I, tient compte des expériences antérieures et cherche à améliorer la fluidité et atténuer l'impact environnemental du transport de marchandises à travers l'Europe. Lors de la rédaction du règlement, les prévisions de croissance pour le transport de marchandises par routes étaient de 60 p.c. d'ici à 2013. Une telle croissance aurait des incidences négatives en termes de surcoût des infrastructures routières, d'accidents, d'encombrement du réseau routier, de pollution, de fiabilité de la chaîne d'approvisionnement... Face à ce risque d'augmentation importante du transport par route, la Commission a fixé comme objectif principal du programme de favoriser le transfert modal du transport routier de marchandises vers les transports maritime, ferroviaire et fluvial, partant du principe que diminuer le nombre de camions permettra d'éviter la congestion du réseau routier, réduira la pollution et assurera une meilleure circulation des biens.

Le programme Marco Polo II couvre la période 2007 - 2013. Il ambitionne de promouvoir **cinq grands types d'actions**. Le premier regroupe des actions novatrices³⁰ à l'échelon européen visant un transfert modal réel et durable en surmontant des obstacles structurels significatifs, entraves au fonctionnement efficace du marché ou à la compétitivité des transports alternatifs à la route. Un autre grand type d'actions doit encourager le transfert modal direct, quantifiable et immédiat de la route vers le transport maritime à courte distance, le transport ferroviaire et la navigation intérieure. Un troisième évoque la modification de procédés de production et/ou de distribution afin, entre autres, de raccourcir les distances, augmenter les taux de remplissage, diminuer les flux de déchets, sans porter atteinte aux capacités de production ou à l'emploi³¹. À l'aide d'une meilleure coopération, les actions d'apprentissage en commun doivent permettre de perfectionner les méthodes de travail et les procédures employées dans les chaînes du transport de marchandises. Enfin, le dernier grand type d'actions est le projet "autoroutes de la mer".

Les fondements du concept "**autoroutes de la mer**" ont été dévoilés dans le livre blanc. Ils passent par la création de routes logistiques pour la navigation côtière comparables à des autoroutes. Ces "autoroutes" fourniraient au transport maritime des capacités supplémentaires. Fidèle aux principes régissant le programme Marco Polo II, le réseau européen doit comprendre des infrastructures et des prestations de services dans minimum deux ports de pays différents. Certaines lignes ont été désignées comme prioritaires dont l'autoroute de l'ouest reliant la côte atlantique de l'Espagne et du Portugal à la mer du Nord et à celle d'Irlande³².

Plusieurs projets "autoroutes de la mer" sont en préparation, par exemple les routes Nantes - St-Nazaire/Gijon, Le Havre - Vigo et Nantes - St Nazaire - Vigo. Néanmoins, les contraintes à remplir sont sévères. Certaines compagnies hésitent à se lancer dans l'aventure et à demander le soutien de la Commission ce qui les obligerait à satisfaire un lourd cahier des charges. Ainsi, officiellement, le seul projet "autoroutes de la mer" sélectionné par l'Union européenne et donc cofinancé par cette dernière, est la ligne Zeebrugge - Bilbao opérée par le groupe Transfennica. D'autres projets, bien que souvent désignés autoroutes de la mer dans les médias, utilisent simplement le même concept mais ne relèvent pas du programme de la Commission³³.

³⁰ Le règlement précise qu'une action novatrice est une action présentant des caractéristiques qui n'existaient pas jusque-là sur un marché donné.

³¹ La dénomination "évitement de trafic" est utilisée pour cette partie du programme.

³² Outre cette route, trois autres sont prioritaires: la mer Baltique, l'Europe du sud-est (entre la mer Adriatique, la mer Ionienne et l'est de la mer Méditerranée) et l'Europe du sud-ouest (entre la France, l'Espagne, l'Italie et Malte avec des contacts avec la mer Noire).

³³ C'est le cas, par exemple, de la ligne reliant la France (Toulon) à l'Italie (Civitavecchia) opérée par GLD Lines. Il a été souvent question de cette route lorsque les activités ont dû être suspendues faute d'un taux de fréquentation suffisant en raison de la crise économique: en 2008, le nombre de véhicules neufs transportés sur cette ligne avait chuté de 58 p.c. par rapport à 2007. Le terme "autoroute de la mer" avait alors été fréquemment employé bien que celle-ci n'ait pas bénéficié d'un financement comme telle.

Mais outre ce programme, dans sa communication d'octobre 2007 sur **une politique maritime intégrée** pour l'Union européenne, la Commission a plaidé pour un espace maritime européen sans barrières. Elle constate que les navires se déplaçant entre deux ports de l'UE devaient remplir des procédures plus lourdes que celles imposées aux camions. Le trafic maritime était donc défavorisé. Dans ce document, la Commission a également confirmé son soutien aux autoroutes de la mer et aux réseaux de transport maritime à courte distance. Elle a réitéré sa confiance dans ces projets comme solution pour diminuer les émissions polluantes dans le transport, même si elle a reconnu que des progrès pouvaient encore être faits dans ce domaine notamment par l'utilisation de réseaux électriques terrestres par les navires dans les ports. Elle a donc continué donc à soutenir le transport maritime comme solution pour le développement durable. Durant l'année 2008, dans le cadre du programme Marco Polo, des aides financières à 28 nouveaux projets de transfert modal ont été décidées impliquant aussi bien le transport par rail, mer, voies navigables intérieures ou le transport intermodal (par route compris). En sus, trois projets ont également été sélectionnés, dont deux pour l'apprentissage en commun. Par contre, aucun projet en 2008 ne concernait les autoroutes de la mer proprement dites.

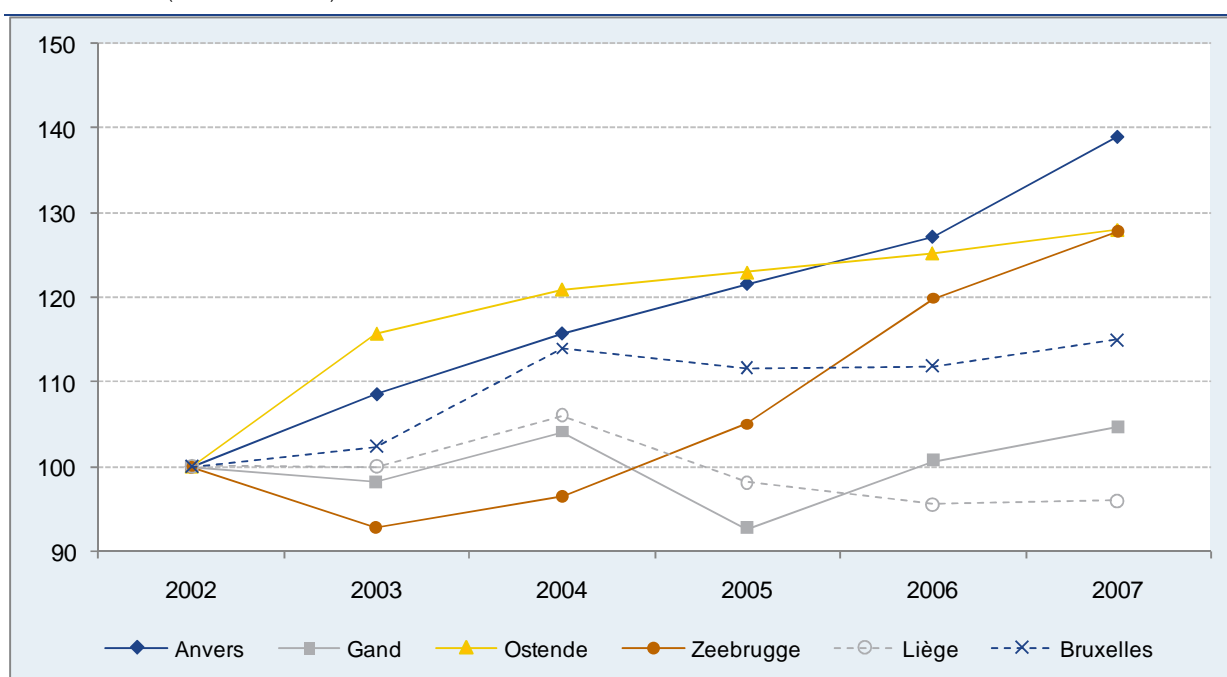
1 IMPORTANCE ÉCONOMIQUE DES PORTS BELGES

Les ports belges ont bénéficié du climat économique toujours soutenu en 2007 et du dynamisme du commerce mondial. Le total du trafic, de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'investissement pour les six ports belges est orienté à la hausse.

1.1 Trafic dans les ports belges

GRAPHIQUE 1 ÉVOLUTION DU TRAFIC DANS LES PORTS BELGES

(indices 2002 = 100)



Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* de la Vlaamse Havencommissie, Port de Bruxelles et Port Autonome de Liège.

En 2007, le trafic dans les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende, de Zeebrugge, de Bruxelles et de Liège a augmenté de 7,4 p.c.³⁴.

Le trafic maritime dans les ports flamands a encore connu une vive croissance en 2007. Le transbordement de marchandises tous ports confondus a atteint 258 millions de tonnes et a augmenté dans tous les ports maritimes du nord du pays. Mais c'est à Anvers que la croissance a été la plus significative, soutenue par une forte augmentation dans le transbordement de marchandises conteneurisées et dans le trafic ro-ro. À l'exception d'Ostende, le transport conteneurisé a crû dans tous les ports flamands; à Zeebrugge et à Anvers, il a même enregistré une croissance à deux chiffres. Suivant la même tendance mais avec des taux plus faibles, le trafic ro-ro a progressé dans tous les ports. Dans le domaine du transport de marchandises diverses conventionnelles, Zeebrugge a vu ses résultats sensiblement diminuer, mais ils ont augmenté dans les autres ports. Pour ce qui est du vrac liquide, Zeebrugge se singularise de nouveau par une diminution des quantités transbordées, les autres ports ayant connu une croissance relativement faible dans cette catégorie. Le transport de vrac sec a globalement baissé pour l'ensemble des ports flamands. Toutefois, à l'examen de chaque port pris individuellement, on constate une baisse pour Anvers et Ostende mais une hausse pour Zeebrugge et Gand, la hausse restant très faible pour ce dernier. Toutes ces évolutions ont permis aux ports d'Anvers, de Zeebrugge et d'Ostende de battre leur record de 2006 du tonnage de marchandises transbordées et à celui de Gand de retrouver son niveau de 2004.

³⁴ Les chiffres servant de base au graphique sont les tonnages transportés par voies d'eau pour les ports de Liège et de Bruxelles, et le trafic maritime pour les ports d'Anvers, de Gand, d'Ostende et de Zeebrugge. Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*, J.-P. Merckx et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie; website des ports de Bruxelles et Liège.

Après une année 2007 particulièrement porteuse, le début de l'année 2008 se révélait aussi prometteur pour les ports maritimes belges. Cependant, le ralentissement économique mondial allait se ressentir au quatrième trimestre 2008 dans la plupart des ports. Ainsi, le port d'Anvers a atteint un nouveau record quant au volume de marchandises transbordées (189,4 millions de tonnes) en 2008 mais a connu une stagnation de son activité au mois d'octobre et un net recul pour les mois de novembre et de décembre: au total, l'activité a chuté de 6,7 p.c. au quatrième trimestre. Les gestionnaires du port s'attendent à ce que le premier semestre 2009 confirme cette tendance. Gand et Ostende ont également enregistré de nouveaux records avec respectivement 27 et 8 millions de tonnes de marchandises transbordées. Mais le trafic au port de Gand a baissé de 7,7 p.c. au cours du quatrième trimestre 2008. Ainsi, le site d'ArcelorMittal à Gand a fonctionné à 55 p.c. de sa capacité durant le dernier trimestre 2008 et le premier trimestre 2009. Le port prévoit un léger tassement de son activité en 2009 avec un impact plus marqué sur l'emploi et la valeur ajoutée. Ostende espère maintenir son activité mais reconnaît que la tâche ne sera pas aisée. Le port de Zeebrugge a déjà été éprouvé par les effets du ralentissement de l'économie britannique et du secteur de l'automobile et n'a pu dégager de progression pour 2008. Il envisage une année 2009 difficile.

TABLEAU 1 TRAFIC MARITIME DANS LES PORTS MARITIMES FLAMANDS EN 2007

(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

	Anvers	Gand	Ostende	Zeebrugge	Total ports	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Part relative en 2007 (en p.c.)
Conteneurs	94.540	416	14	20.323	115.293	+ 16,4	44,7
Évolution 2006 - 2007 (p.c.)	+ 17,0	+ 55,8	- 41,7	+ 13,0	+ 16,4		
Roll-on/roll-off ³⁵	8.084	1.916	6.460	13.000	29.460	+ 7,2	11,4
Marchandises diverses conventionnelles ³⁶	16.158	2.819	47	885	19.909	+ 7,5	7,7
Vracs liquides	39.601	2.893	56	5.858	48.408	+ 2,4	18,8
Vracs solides	24.514	17.058	1.407	2.011	44.990	- 3,2	17,4
TOTAL	182.897	25.103	7.984	42.077	258.061	+ 8,1	100,0
Évolution 2006 - 2007 (p.c.)	+ 9,3	+ 4,0	+ 2,2	+ 6,6	+ 8,1		

Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* de la Vlaamse Havencommissie.

Une nouvelle fois, et pour la sixième année consécutive, le trafic shortsea pour les quatre ports maritimes flamands a progressé. En 2007, il avoisinait les 129,3 millions de tonnes, soit une croissance de 7,3 p.c. Au total, 50,1 p.c. du total des marchandises transbordées concernaient le shortsea, ce chiffre est en très léger recul par rapport à l'année 2006. Ce résultat global traduit évidemment des réalités différentes entre les ports. La totalité des marchandises déchargées à Ostende sont destinées à l'Europe et la très large majorité sont originaires d'Europe. De même, pour Zeebrugge, l'origine et la destination des marchandises est majoritairement l'Europe (respectivement 57,6 p.c. et 70,3 p.c.) mais l'Asie occupe la deuxième position dans ces statistiques avec 26,4 p.c. des marchandises déchargées et 17,7 p.c. des marchandises chargées. L'origine des marchandises déchargées au port de Gand est plus diverse: l'Europe reste majoritaire avec 37,7 p.c. mais l'Amérique du Sud suit immédiatement avec 33,4 p.c. La destination des marchandises chargées reste principalement l'Europe (89,7 p.c.). Enfin, le port d'Anvers accueille essentiellement des marchandises en provenance d'Europe (33,1 p.c.), d'Asie (25,6 p.c.), d'Amérique du Nord (15,7 p.c.). Les continents de destination des marchandises chargées sont avant tout l'Europe (31,5 p.c.), l'Asie (30,8 p.c.) et l'Amérique du Nord (16,6 p.c.).

Le trafic par voies d'eau du port de Bruxelles a crû de 2,8 p.c., confirmant ainsi la tendance à la hausse constatée en 2006. Le tonnage de marchandises chargées et déchargées par voies d'eau a passé le seuil des 4,3 millions de tonnes. La mise en exploitation des nouvelles attributions de terrain n'ayant pas encore eu lieu, ce résultat s'explique par une meilleure exploitation de l'espace existant. Les matériaux

³⁵ 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".

³⁶ La dénomination "marchandises diverses" couvre les catégories suivantes: les marchandises conteneurisées, le ro-ro et les marchandises diverses conventionnelles.

de construction restent la principale catégorie de marchandises avec plus de la moitié du tonnage transbordé. Le trafic pétrolier suit malgré son recul par rapport à 2006 et le biocarburant a fait son apparition.

Le port de Liège, avec un tonnage de marchandises transportées par voie d'eau et chargées/déchargées dans le port de 15,8 millions de tonnes ³⁷, a battu son précédent record datant de 2004; 2005 et 2006 ayant été deux années plus difficiles avec la fermeture du haut-fourneau sérésien. Cette nette progression se retrouve dans le transport des combustibles solides, en hausse de 40 p.c., celui des matériaux de construction (+12 p.c.) et des minerais (+13 p.c.). Par contre, le transport des produits pétroliers, des conteneurs, des produits agricoles et des produits chimiques a cédé du terrain.

En 2008, les ports de Bruxelles et de Liège se sont bien comportés et ont vu leur activité croître. Néanmoins, le port de Liège a déjà vu son horizon s'obscurcir lors du quatrième trimestre 2008 avec l'ajournement d'investissements et le report de la mise à feu du four sérésien; cela lui fait craindre une année 2009 en repli ³⁸. Le port de Bruxelles a quant à lui constaté un ralentissement lors du second semestre 2008. Ce ralentissement devrait se poursuivre en 2009.

1.2 Position concurrentielle des ports belges

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 ³⁹. La part des quatre ports flamands dans ce range a dépassé le seuil des 23 p.c. en 2007. La croissance du volume transbordé dans les ports flamands a donc été supérieure à la moyenne du range.

Le port de Rotterdam, premier port en volume traité du range Hambourg - Le Havre, a enregistré de très bons résultats pour l'année 2007. Le tonnage traité a dépassé le cap des 400 millions de tonnes pour atteindre 406 millions de tonnes soit une croissance de 6,6 p.c. Cette croissance a été nettement plus importante pour les exportations (+14 p.c.) que pour les importations (+4 p.c.). Le transport en vrac a progressé de 4,5 p.c., le transbordement de charbon, de minerais de fer, de ferraille, de produits agricoles a augmenté. Le vrac liquide a aussi progressé, bien que le transbordement de pétrole brut ait diminué. Les importations de produits dérivés du pétrole ont crû de 13 p.c. et les exportations de 43 p.c. Dans le transport par conteneurs, l'augmentation des volumes traités a été de 10 millions de tonnes (+12 p.c.). De ce fait, les terminaux à conteneurs ont tourné quasiment à plein régime en 2007. Quant au trafic ro-ro, il a bénéficié du développement des activités de deux compagnies, Stena Line et Norfolkline, ce qui a entraîné une augmentation des volumes de 24 p.c.

Dans les autres ports du range Hambourg - Le Havre, on remarque que les ports du Havre, de Terneuzen et de Flessingue ont inversé la tendance à la baisse ont renoué avec une croissance des tonnages traités, cette inversion ayant été particulièrement spectaculaire pour le port de Flessingue. Pour ce dernier, ce sont les vracs secs (+12 p.c.), le pétrole brut (+15 p.c.) et les "autres diverses" (+11 p.c.) qui ont progressé le plus vite. Le port de Terneuzen a par contre été victime de l'augmentation du tirant d'eau maximal autorisé dans la Westsluis. De ce fait, des navires de plus gros tonnages ont pu entrer dans le canal Gand - Terneuzen et le transbordement dans le port a stagné. Le Havre a enregistré une croissance de 25 p.c. pour le trafic par conteneurs grâce notamment aux nouvelles infrastructures de Port 2000. Les vracs secs ont aussi considérablement progressé (+31 p.c.) à la différence des vracs liquides. L'augmentation en volume pour le port d'Amsterdam trouve essentiellement son origine dans le chargement et le déchargement du charbon, des conteneurs et des automobiles. Le port de Brême a également connu une forte croissance en 2007 grâce au trafic conteneurisé. Toujours dans le même range maritime, le port de Hambourg a battu le record du volume de marchandises transbordées avec une croissance de 4,1 p.c. sur un an. Ce bon résultat est à nouveau principalement imputable au trafic par conteneurs qui a crû d'environ 1 million de TEU entre 2006 et 2007. A contrario, le transbordement de conteneurs a diminué dans le port de Dunkerque. C'est essentiellement le trafic roulier qui a permis à ce port d'enregistrer une légère progression.

³⁷ Il s'agit des quantités transbordées dans les ports publics. Ports publics et privés confondus, celles-ci sont élevées en 2007 à 20 millions de tonnes, soit une augmentation de 0,5 p.c. par rapport à 2006.

³⁸ Depuis lors, le groupe ArcelorMittal a annoncé une réduction drastique de l'activité sur le site de Liège.

³⁹ Dans le cadre de la présente étude, le range comprend les ports d'Amsterdam, d'Anvers, de Brême, de Dunkerque, de Gand, de Hambourg, du Havre, de Rotterdam et de Zeebrugge, ainsi que ceux d'Ostende, de Terneuzen et de Flessingue.

TABLEAU 2 TRAFIC MARITIME TOTAL DANS LE RANGE HAMBOURG - LE HAVRE (OSTENDE, TERNEUZEN ET FLESSINGUE INCLUS)

(millions de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007	Variation de 2006 à 2007	Part relative moyenne dans le range de 2002 à 2007	Part relative dans le range en 2007
							(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)
Anvers	131,6	142,9	152,3	160,1	167,4	182,9	+ 6,8	+ 9,3	16,1	16,5
Gand	24,0	23,5	25,0	22,2	24,1	25,1	+ 0,9	+ 4,0	2,5	2,3
Ostende	6,2	7,2	7,5	7,7	7,8	8,0	+ 5,1	+ 2,2	0,8	0,7
Zeebrugge	32,9	30,6	31,8	34,6	39,5	42,1	+ 5,0	+ 6,6	3,6	3,8
Total des ports flamands	194,8	204,2	216,6	224,5	238,8	258,1	+ 5,8	+ 8,1	23,0	23,3
Amsterdam ⁴⁰	50,3	44,5	51,9	53,8	61	65,4	+ 5,4	+ 7,2	5,6	5,9
Brême	46,5	48,9	52,3	54,3	65,1	69,2	+ 8,3	+ 6,3	5,8	6,2
Dunkerque	47,6	50,1	51	53,4	56,6	57,1	+ 3,7	+ 0,9	5,4	5,1
Hambourg	97,6	106,8	114,9	126,1	134,9	140,4	+ 7,5	+ 4,1	12,4	12,7
Le Havre	67,7	71,5	76,2	75	73,9	78,8	+ 3,1	+ 6,6	7,6	7,1
Rotterdam	321,9	328,1	352,6	370,3	381,7	406,8	+ 4,8	+ 6,6	37,1	36,7
Terneuzen	13,7	12,9	14,5	14,3	14,1	14,1	+ 0,6	+ 0,0	1,4	1,3
Flessingue	13,1	15,1	15,5	16,2	16,1	18,9	+ 7,6	+ 17,4	1,6	1,7
<i>Total des 12 ports</i>	<i>853,1</i>	<i>882,1</i>	<i>945,5</i>	<i>988,0</i>	<i>1.042,2</i>	<i>1.108,8</i>	<i>+ 5,4</i>	<i>+ 6,4</i>	<i>100</i>	<i>100</i>
<i>Total du trafic mondial</i>	<i>6.120</i>	<i>6.500</i>	<i>6.846</i>	<i>7.109</i>	<i>7.652</i>	<i>8.022</i>	<i>+ 5,6</i>	<i>+ 4,8</i>		
Part des 12 ports dans le trafic mondial (en p.c.)	13,9	13,6	13,8	13,9	13,6	13,8				

Sources: Pour le trafic du range: données des autorités portuaires - dont les statistiques du port de Rotterdam - et *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* de la Vlaamse Havencommissie; pour le trafic mondial: CNUCED, *Review of Maritime Transport 2008*.

Dans son ensemble, le range Hambourg - Le Havre a donc obtenu d'excellents résultats pour l'année 2007 avec une hausse des volumes transbordés de 6,4 p.c. et un renforcement de l'importance du range dans le transport maritime mondial. Cependant, cela n'a pas empêché les ports flamands de faire mieux encore avec une croissance du volume des marchandises de 8,1 p.c. entre 2006 et 2007.

Les trois plus grands ports intérieurs européens sont Duisbourg, Paris et Liège. Le port de Duisbourg est situé dans la région de la Ruhr. Il compte six terminaux intermodaux et 1,5 million de m² de surface d'entreposage couverte. En 2007, 48 p.c. de toutes les marchandises transbordées dans le port ont impliqué le transport par voies d'eau. Le port public a traité environ 30 p.c. de ces marchandises, le reste ayant été manutentionné dans les ports privés. Le transport par conteneurs dans la partie public du port a vivement augmenté (de respectivement 10 et 12 p.c. en 2007 et 2008); en 2007, 901 milliers de TEU ont été chargés et déchargés, tous transports confondus. Par comparaison, le port autonome de Paris a traité un peu moins de 101 milliers de TEU, soit une croissance de plus de 20 p.c. par rapport à l'année précédente. Sur les 21,9 millions de tonnes de marchandises transportées par voies d'eau et transbordées dans le port de Paris, plus des trois quarts étaient des matériaux de construction. Les quantités transportées de cette nature sont en progression constante depuis 2003, contrairement au tonnage des véhicules automobiles transportés, qui suit l'évolution inverse.

⁴⁰ Les chiffres mentionnés ici sont ceux du seul port d'Amsterdam et non de l'ensemble du complexe comprenant également les ports de Beverwijk, de Velsen/Ijmuiden et de Zaanstad.

TABLEAU 3 TRAFIC PAR VOIES D'EAU DANS LES PORTS DE DUISBOURG, DE PARIS, DE LIÈGE ET DE BRUXELLES

(milliers de tonnes, sauf mention contraire)

Port	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)
Duisbourg	47.100	46.400	49.200	49.100	50.300	52.900	+ 2,3	+ 5,2
Paris	20.341	19.764	19.597	20.781	22.257	21.921	+ 1,5	- 1,5
Liège	20.873	20.866	22.134	20.461	19.932	20.033	-0,8	+ 0,5
Bruxelles	3.753	3.844	4.279	4.191	4.200	4.317	+ 2,8	+ 2,8

Sources: *Annual reports (2002 to 2007)* du port de Duisbourg *Rapport d'activité, trafic 2007*, Port autonome de Paris, *Annuaire du Port autonome de Liège* de Le Lloyd et Site du port de Bruxelles.

Du tableau 2, il ressort que le port de Bruxelles est celui dont la croissance a été la plus soutenue entre 2002 et 2007. Le port de Duisbourg a enregistré le taux de variation le plus élevé pour l'année 2007. Le port de Liège, a réussi à enrayer la baisse de l'activité induite par la chute du trafic due à la fermeture du haut fourneau de Seraing et à afficher une légère croissance en 2007.

1.3 Valeur ajoutée directe et indirecte dans les ports belges

En 2007, les ports belges ont su profiter de la bonne santé économique nationale et mondiale. Ils ont tous enregistré une croissance positive de leur valeur ajoutée (effets directs) entre 2006 et 2007 allant de 4,7 p.c. pour le port de Bruxelles à 8,1 p.c. pour ceux de Gand et d'Ostende. Ces augmentations sont commentées plus en détail dans les parties consacrées à chaque port. Pour les six ports considérés dans leur ensemble, cela représente une augmentation de la valeur ajoutée directe de 7,5 p.c., soit 1,1 p.c. de plus que la croissance moyenne des cinq dernières années. Il est à remarquer que la croissance de la valeur ajoutée hors des ports a été particulièrement importante après la chute de 2006. À l'exception de celui de Bruxelles, tous les ports belges ont connu en 2007 une croissance supérieure à la moyenne des cinq dernières années.

La valeur ajoutée indirecte a aussi fortement augmenté pour les ports belges en 2007 (+7,1 p.c.). Elle a notamment été tirée à la hausse par la croissance dans les ports du secteur de la manutention et de l'entreposage, des autres services annexes au transport et de l'organisation du transport de fret. L'évolution des effets indirects est influencée non seulement par la dynamique des branches d'activité dans le port par rapport au Royaume mais également par celle des branches d'activité dans lesquelles se produisent en totalité ces effets indirects. Un essor rapide de ces branches aura un impact plus marqué sur le montant des effets indirects. Mais une réduction relative des effets directs engendrés par une branche d'activité donnée dans un port est susceptible d'entraîner une hausse des effets indirects produits dans cette même branche. Ces facteurs ont joué pour une partie des activités qui sont classées dans les agents maritimes et les expéditeurs avec à la clef une progression rapide des effets indirects. Or cette activité du cluster maritime est relativement plus importante dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge. On peut aussi souligner que la valeur ajoutée brut au prix de base a augmenté de 5,2 p.c. en 2007⁴¹ dans le Royaume.

Après une baisse importante en 2006, la valeur ajoutée des sociétés maritimes établies à l'extérieur des zones portuaire⁴² a fortement augmenté. En 2007 (+18,7 p.c.), celle-ci représentait 0,5 p.c. de la valeur ajoutée directe et 0,25 p.c. de la valeur ajoutée totale des ports belges. Cette augmentation n'a pas touché tous les secteurs d'activité de ces sociétés. Le segment de la manutention a connu une forte baisse due entre autres aux sociétés responsables de la gestion des voies navigables en Flandres: De Scheepvaart et Waterwegen en Zeekanaal (-9,9 millions d'euros). La société Waterwegen en Zeekanaal a enregistré une forte croissance des subsides⁴³ accompagnée d'une augmentation des achats des biens et services divers, des provisions, des amortissements et des salaires. La valeur ajoutée de la société De Scheepvaart a diminué suite à un tassement des salaires. Toujours dans le même segment, Hessenatie Logistics a vu son chiffre d'affaires croître sans

⁴¹ Source: Comptes nationaux, composition du produit intérieur brut, estimations à prix courants.

⁴² Elle figure dans le tableau sous l'intitulé "Hors des ports".

⁴³ 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.

augmentation des achats, ce qui a réduit sa perte d'exploitation et a très légèrement contrebalancé les diminutions de valeur ajoutée dont question ci-dessus. Chez les armateurs, la valeur ajoutée de la société Sobelmar Shipping a fortement augmenté grâce essentiellement à un doublement de son résultat d'exploitation. Le bénéfice d'exploitation augmenté des amortissements de l'entreprise R. Somers a aussi été particulièrement élevé. La valeur ajoutée du segment de la construction et de la réparation navale hors des ports a progressé d'un peu moins de 1,2 million d'euros. Chez les agents maritimes et les expéditeurs, la croissance du chiffre d'affaires avec en corollaire celle du résultat d'exploitation de la société DSV Road et le développement des activités de la jeune société Fertigo (spécialisée dans le domaine du transport d'engrais) expliquent pour plus de 90 p.c. la progression d'environ 8,1 millions d'euros du segment. Dans le segment de la pêche, la valeur ajoutée s'est légèrement tassée. Au total, la valeur ajoutée des sociétés hors des ports a augmenté d'un peu plus de 14 millions d'euros.

TABEAU 4 VALEUR AJOUTÉE DANS LES PORTS BELGES
(millions d'euros - prix courants)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	12.599,0	12.824,6	14.651,0	16.057,1	16.020,8	17.214,6	100,0	+ 7,5	+ 6,4
Anvers	7.102,8	7.383,6	8.292,1	9.365,3	9.134,7	9.832,3	57,1	+ 7,6	+ 6,7
Gand	2.737,7	2.793,9	3.351,0	3.482,7	3.566,8	3.853,9	22,4	+ 8,1	+ 7,1
Ostende	318,3	330,3	350,5	396,7	407,8	440,7	2,6	+ 8,1	+ 6,7
Zeebrugge	709,6	730,8	790,1	790,3	838,0	889,8	5,2	+ 6,2	+ 4,6
Bruxelles	524,6	517,6	575,1	653,8	686,7	719,2	4,2	+ 4,7	+ 6,5
Liège	1.137,6	996,8	1.207,2	1.261,5	1.316,9	1.395,5	8,1	+ 6,0	+ 4,2
Hors des ports ⁴⁴	68,3	71,5	85,0	106,8	69,9	83,0	0,5	+ 18,7	+ 4,0
2. EFFETS INDIRECTS	11.522,1	11.020,6	12.573,0	13.705,7	14.754,9	15.807,8	-	+ 7,1	+ 6,5
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	24.121,0	23.845,2	27.224,0	29.762,8	30.775,6	33.022,4	-	+ 7,3	+ 6,5

Source: BNB (calculs effectués à partir des comptes belges déposés à la Centrale des bilans et des IOT belges)⁴⁵.

La croissance de la valeur ajoutée directe à prix constants des ports belges a été de 4,8 p.c. La valeur ajoutée totale pour les ports a progressé de 7,3 p.c., sans compter l'effet prix. La valeur ajoutée indirecte à prix constants a crû moins vite que celle résultant des effets directs. La part de la valeur ajoutée directe et totale dans le PIB de la Belgique a augmenté de respectivement 0,1 et 0,2 p.c. pour s'établir à 5,1 et 9,9 p.c.

1.4 Emploi direct et indirect dans les ports belges

L'emploi direct dans les ports belges a augmenté de 1 p.c. en 2007 et l'emploi total, effets indirects compris, de 3,7 p.c. La relation entre l'évolution de la valeur ajoutée et celle de l'emploi n'est pas systématiquement positive. Tous les ports n'ont pas enregistré d'augmentation de l'emploi. Zeebrugge a connu une diminution de l'emploi dans les secteurs de la pêche, du commerce, de l'industrie, du transport terrestre et enfin dans la marine nationale. Après quatre années consécutives de diminution de l'emploi, le port de Liège a renoué avec la croissance. Cette dernière est attribuable au cluster non

⁴⁴ 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 ayant un 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 dans l'ensemble des ports maritimes flamands. La ligne "Hors des ports" mentionnée dans les tableaux 4, 5 et 6 rassemble ces données, qui sont ensuite réparties respectivement dans les tableaux de la valeur ajoutée, de l'emploi et de l'investissement des parties 2 à 7 à la ligne "Répartition (p.m.)".

⁴⁵ Ce cadre méthodologique implique que certaines données, comme celles relatives aux comptes des entreprises de droit étranger, ne sont pas prises en considération.

maritime, et, plus particulièrement, à l'industrie de l'énergie et de la métallurgie. Le port de Bruxelles a réussi à inverser la tendance et après la diminution marquée de 2006, l'emploi est reparti à la hausse, un bon résultat essentiellement imputable au secteur industriel. Gand et Ostende ont poursuivi leur parcours jalonné de taux de croissance positifs en matière d'emploi, et Anvers a connu une augmentation de l'emploi non seulement dans ses clusters maritime et non maritime, mais également dans tous les secteurs de ce dernier (industrie, commerce, transports terrestres et autres services logistiques). L'emploi indirect a augmenté de 5,7 p.c. en 2007. La croissance a surtout été forte dans les ports d'Anvers et de Zeebrugge, deux ports où les services auxiliaires au transport (y compris l'entreposage, la manutention et l'organisation du transport de fret) occupent une place importante. Or, ces services ont eu des effets indirects sur les branches de la construction qui ont connu une sensible augmentation de l'emploi en 2007⁴⁶. De plus, le port d'Anvers a vu l'emploi dans le raffinage augmenter, contrairement à ce qui s'est produit à l'échelle du Royaume. Cette activité a eu un impact substantiel sur les emplois indirects. Enfin, l'industrie automobile a également produit des effets indirects importants sur les emplois indirects des ports d'Anvers et de Gand. Ostende, par contre, a souffert de la faillite de Ferryways, relevant d'un secteur d'activité avec des répercussions importantes sur l'emploi indirect. L'emploi des sociétés hors des ports a progressé de 1,7 p.c. Il s'agit essentiellement de l'impact de l'augmentation de l'emploi ETP au sein de la société Waterwegen en Zeekanaal (+53 emplois ETP en 2007). En 2007, celui-ci représentait en 2007 0,8 p.c. du total de l'emploi des ports.

TABLEAU 5 EMPLOI DANS LES PORTS BELGES
(ETP)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	123.258	121.236	123.266	123.881	125.109	126.365	100,0	+ 1,0	+ 0,5
Anvers	61.594	60.538	61.122	61.627	62.083	62.787	49,7	+ 1,1	+ 0,4
Gand	26.912	27.351	27.735	27.880	27.937	28.090	22,2	+ 0,5	+ 0,9
Ostende	4.100	4.245	4.247	4.264	4.466	4.693	3,7	+ 5,1	+ 2,7
Zeebrugge	10.038	10.104	10.452	10.291	10.666	10.659	8,4	- 0,1	+ 1,2
Bruxelles	5.761	5.605	6.096	6.220	6.022	6.060	4,8	+ 0,6	+ 1,0
Liège	13.631	12.126	11.820	11.695	11.390	11.486	9,1	+ 0,8	- 3,4
Hors des ports ⁴⁷	1.221	1.268	1.794	1.904	2.544	2.589	2,0	+ 1,7	+ 16,2
2. EFFETS INDIRECTS	150.151	141.681	155.641	168.549	172.916	182.695	-	+ 5,7	+ 4,0
EMPLOI TOTAL	273.408	262.917	278.907	292.430	298.025	309.060	-	+ 3,7	+ 2,5

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

En 2007, les travailleurs employés dans les ports belges représentaient, 3,3 p.c. de l'emploi intérieur belge⁴⁸. Au total (effets indirects compris), les ports flamands ont assuré 12,2 p.c. de l'emploi en Flandre et les ports belges 8 p.c. de l'emploi en Belgique. Ce dernier pourcentage est 0,1 p.c. plus élevé qu'en 2006.

1.5 Investissement dans les ports belges

Les investissements dans les ports belges se sont élevés à 4.725,4 millions d'euros en 2007, après une croissance de 32 p.c., croissance atteignant même plus de 112 p.c. dans le port de Liège et quasiment 98 p.c. dans celui d'Ostende. Les secteurs de l'industrie et des autres services logistiques sont les principaux artisans du doublement des montants investis dans la zone portuaire de Liège. La construction de l'usine de production de bioéthanol sur le site de la Raffinerie Tirlémontoise à Wanze et

⁴⁶ Voir: Institut des comptes nationaux (2008), *Comptes nationaux. Comptes détaillés et tableaux 1998 - 2007, Partie 5: Emploi et volume de travail*. Il convient également de rappeler que le dernier tableau des ressources et des emplois disponible à la date de la confection de cette publication est celui de 2004.

⁴⁷ 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. chapitres 2, 3, 4 et 5) selon la clé de répartition de la valeur ajoutée.

⁴⁸ Source: Institut des comptes nationaux (2008), *Comptes nationaux. Comptes détaillés et tableaux 1998 - 2007*.

l'installation d'une nouvelle unité de valorisation énergétique impliquée dans le processus du traitement des déchets à Herstal expliquent en grande partie cette performance. À Ostende, l'année a été marquée par la faillite de Ferryways et la reprise de l'activité par le groupe Cobelfret avec comme conséquence une augmentation des investissements sur le port. De plus, des investissements dans le secteur du dragage et l'établissement d'une unité de production de biodiesel ont aussi sensiblement contribué à l'augmentation de ce poste. Les sommes investies sur le site du port d'Ostende ont quasiment triplé en cinq ans. Dans le port de Gand, pratiquement toutes les activités industrielles (à l'exception de la construction et de l'alimentation) et commerciales ont connu une croissance sensible de l'investissement. Le cluster maritime n'est pas en reste avec une croissance de plus de 100 p.c. tant au niveau des agents maritimes et des expéditeurs qu'à celui de l'autorité portuaire. Bruxelles, par contre, a souffert d'un ralentissement des investissements dans le secteur du commerce et dans les autres services logistiques avec l'achèvement des travaux de construction de la station d'épuration Aquiris. À Zeebrugge, bien que le cluster maritime ait légèrement accru ses dépenses d'investissements en 2007 par rapport à 2006, l'investissement direct total s'est toutefois légèrement tassé suite notamment aux baisses dans le secteur de l'industrie (énergie et équipements électroniques pour l'essentiel) et dans celui du commerce. La fin des travaux d'extension de Fluxys LNG réalisés afin de doubler la capacité du terminal GNL a influencé à la baisse l'investissement. À Anvers, la manutention, les armateurs et l'industrie chimique ont augmenté leur investissement de plus de 100 millions d'euros chacun. Au total, le port a enregistré une hausse d'environ 680 millions d'euros hors ports inclus, soit 26,8 p.c. de plus que l'année précédente.

TABLEAU 6 INVESTISSEMENT DANS LES PORTS BELGES

(millions d'euros - prix courants)

	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007	Variation de 2006 à 2007	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007
							(en p.c.)	(en p.c.)	(en p.c.)
Anvers	1.448,1	1.831,7	2.569,0	3.800,3	2.417,1	3.011,6	63,7	+ 24,6	+ 15,8
Gand	773,5	738,6	337,6	350,3	392,4	631,1	13,4	+ 60,9	- 4,0
Ostende	52,1	59,4	84,0	100,0	79,0	156,2	3,3	+ 97,8	+ 24,6
Zeebrugge	154,7	151,1	187,3	397,7	294,1	283,0	6,0	- 3,8	+ 12,8
Bruxelles	93,9	109,2	132,0	78,0	99,8	62,6	1,3	- 37,2	- 7,8
Liège	152,0	119,7	142,1	140,5	160,8	341,5	7,2	+ 112,3	+ 17,6
Hors des ports ⁴⁹	37,2	43,8	77,3	128,9	135,4	239,3	5,1	+ 76,7	+ 45,1
INVESTISSEMENT DIRECT	2.711,5	3.053,4	3.529,3	4.995,7	3.578,6	4.725,4	-	+ 32,0	+ 11,7

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

L'investissement dans les sociétés hors des ports a augmenté de plus de 100 millions d'euros. Les principaux acteurs de cette hausse sont les sociétés De Scheepvaart et Waterwegen en Zeekanaal. Ensemble, ces deux entreprises représentent un peu plus de 170 millions d'euros d'investissement pour 2007, en augmentation de quelque 66 millions. Ils représentaient 71,4 p.c. du hors ports en 2007⁵⁰. Le solde des accroissements d'investissement pour les entreprises hors ports provient essentiellement des armateurs.

⁴⁹ 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. chapitres 2, 3, 4 et 5) selon la clé de répartition de la valeur ajoutée.

⁵⁰ Pour rappel, De Scheepvaart est responsable de l'entretien des infrastructures et de la construction de nouvelles installations sur les territoires dont elle assure la gestion c'est-à-dire le Canal Albert, Zuid - Willemsvaart, le canal Bocholt - Herentals, le canal Dessel - Turnhout - Schoten. De Waterwegen en Zeekanaal gère, entre autres, l'Escaut, la Dendre, la Lys, le canal Gand - Ostende, le canal Bruxelles - Escaut, le canal Roeselare - Lys, le canal Plassendale - Nieuwport, le canal Bossuit - Courtrai et une majorité de terrains qui les longent. Ces sociétés sont aussi en charge des écluses et des ponts.

1.6 Ventilation des variables selon la taille des entreprises ⁵¹

La distribution des entreprises selon la taille a été modifiée cette année. Elle n'est plus fonction du nombre de travailleurs, du chiffre d'affaires annuel et du total bilanciel mais du modèle de comptes annuels déposés par les entreprises. Ainsi, sont considérées comme grandes entreprises les sociétés qui ont déposé leurs comptes annuels à la Centrale des bilans suivant un modèle complet. La catégorie PME englobe les sociétés ayant déposé leurs comptes annuels selon un modèle abrégé. Cette nouvelle répartition permet de mieux exploiter les renseignements fournis dans les comptes par les sociétés. La proportion de grandes entreprises a de ce fait fortement augmenté et a représenté 34 p.c. du nombre total d'entreprises, 95 p.c. de la valeur ajoutée et près de 94 p.c. des investissements. Au niveau de l'emploi, celles-ci occupent un peu moins 92 p.c. des travailleurs.

TABLEAU 7 VARIABLES VENTILÉS DANS LES PORTS BELGES EN 2007

Ports	Nombre d'entreprises ⁵²		Valeur ajoutée directe (millions d'euros)		Emploi direct (ETP)		Investissement direct (millions d'euros)	
	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME	Grandes entreprises	PME
Anvers	758	1.160	9.373,9	334,2	56.794	3.961	2.864,2	120,2
Gand	252	388	3.688,9	150,9	26.059	1.772	564,0	40,9
Ostende	57	214	336,7	62,6	3.154	711	128,4	23,0
Zeebrugge	119	314	669,8	117,1	7.142	1.608	232,7	29,6
Bruxelles	120	270	646,8	68,2	4.952	1.008	50,0	12,6
Liège	102	95	1.355,3	40,3	10.951	535	334,7	6,8
Hors des ports	32	322	25,8	57,2	2.113	476	186,6	52,7
TOTAL	1.440	2.763	16.097,2	830,5	111.165	10.071	4.360,6	285,9

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

1.7 Bilan social dans les ports belges ⁵³

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 six ports belges ne sont pas exhaustifs. Les chiffres ont été calculés à partir d'un échantillon constant ⁵⁴ ayant trait à la période 2005 – 2007. Les chiffres détaillés pour l'année 2007 figurent à l'annexe 1.

1.7.1 Durée de travail et coûts salariaux

Contrairement à ce qui s'était passé les années précédentes, le nombre moyen d'heures ouvrées par ETP est reparti à la hausse en 2007. Cette tendance a également été observée au niveau national même si pour certains secteurs d'activité la moyenne a encore diminué ⁵⁵. Le nombre moyen d'heures ouvrées par ETP dans le port d'Anvers est légèrement supérieur à la moyenne des ports belges. Ce sont les segments des armateurs, des aménagements portuaires et du dragage, du transport routier et des autres services logistiques qui affichent les moyennes les plus élevées. Pour le site portuaire

⁵¹ Sont considérées comme grandes entreprises les personnes morales qui ont déposé leurs comptes annuels selon le schéma complet.

⁵² 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.

⁵³ Les données nationales mentionnées ici sont extraites de Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks et H. Zimmer (2008). 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. Autrement dit, il s'agit d'une population réduite.

⁵⁴ L'échantillon constant a été défini à partir des entreprises qui ont, sur l'ensemble de la période 2005 - 2007, déposé leurs comptes annuels selon le schéma complet et ont rempli les rubriques du bilan social nécessaires pour cette étude. L'échantillon constant comporte pour les ports flamands 922 entreprises et 106.107 ETP, soit 22,4 p.c. des entreprises sous revue en 2007 et 84 p.c. de l'emploi direct envisagé dans cette étude.

⁵⁵ Voir *Le bilan social 2007*, Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks. et H. Zimmer, Revue économique de décembre 2008, BNB.

liégeois, on retrouve de nouveau les armateurs, le transport routier et les autres services logistiques dans les moyennes les plus élevées, auxquels s'ajoutent les autres industries. Le port de Bruxelles est celui qui présente la moyenne la plus élevée en matière d'heures ouvrées par ETP. Dans ce port, les segments du commerce portuaire, de l'industrie automobile et du transport routier possèdent les moyennes les plus importantes.

Le nombre d'heures effectivement ouvrées a pour la première fois depuis trois ans augmenté de 1,5 p.c.

TABEAU 8 HEURES OUVRÉES ET FRAIS ASSOCIÉS AUX RESSOURCES HUMAINES INTERNES

	2005	2006	2007
Évolution du nombre moyen de travailleurs inscrits dans le registre du personnel (p.c.)		+ 0,6	+ 1,5
Évolution du nombre d'heures effectivement ouvrées (p.c.)		- 0,1	+ 1,5
Évolution des frais de personnel (p.c.)		+ 3,4	+ 5,2
Nombre moyen d'heures ouvrées sur base annuelle par équivalent temps plein	1.548	1.537	1.538
Frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein (euros)	63.383	65.136	67.571
Frais de personnel moyens par heure ouvrée (euros)	41	42	44

Source: BNB (uniquement schéma complet).

La croissance des frais de personnel s'est accélérée en 2007. À l'examen du montant des frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein, on constate une augmentation de 3,7 p.c. en 2007⁵⁶. Ces frais sont plus importants à Bruxelles, tirés vers le haut notamment par l'industrie de la chimie et l'industrie automobile. Les ports maritimes flamands occupent une position médiane. Dans le cluster non maritime, l'industrie de la production de carburants, l'industrie de l'énergie et celle de la chimie supportent des frais de personnel annuels moyens par équivalent temps plein un quart de fois supérieurs à la moyenne des ports flamands. Seuls les armateurs dans le cluster maritime arrivent à faire aussi bien. Enfin, Liège a produit les frais moyens les moins élevés, les industries de l'énergie, de la chimie et de l'alimentation étant les segments ayant les frais les plus importants.

Les frais de personnel moyens par heure ouvrée sont les plus élevés au port de Bruxelles, suivi par le port de Liège et enfin les ports flamands.

1.7.2 Composition des effectifs

La représentativité des employés dans l'effectif interne des entreprises sur les sites portuaires belges a très légèrement augmenté en 2007. Dans les ports flamands et le complexe portuaire liégeois, une majorité du personnel est constituée d'ouvriers: 55,7 p.c. pour les ports en Flandre et 56,4 p.c. pour le complexe portuaire liégeois. Dans le port de Bruxelles, par contre, l'effectif interne est majoritairement constitué d'employés (60,5 p.c.). Ceci s'explique par le fait que l'industrie est largement dominante dans le port de Liège et les ports flamands et que dans ceux-ci, les ouvriers sont majoritairement présents dans l'industrie, contrairement à Bruxelles. En effet, à Bruxelles, l'effectif interne des entreprises de l'industrie sont à hauteur de 60 p.c. des employés. Les membres du personnel des entreprises dans l'industrie de la chimie et celle de l'automobile sont à plus de 96 p.c. des employés. Dans les autres ports, on retrouve un phénomène semblable, quoique moins marqué, dans l'industrie de l'énergie et dans la production de carburants.

⁵⁶ Pour rappel, il s'agit de montants à prix courants.

TABLEAU 9 EFFECTIFS INTERNES À LA FIN DE L'EXERCICE

	2005	2006	2007
Suivant la catégorie professionnelle			
<i>Employés (p.c.)</i>	39	41	42
<i>Ouvriers (p.c.)</i>	57	56	55
<i>Autre personnel (p.c.)</i>	4	3	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>	92,2	91,7	91,9
<i>A temps partiel (p.c.)</i>	7,8	8,3	8,1

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le pourcentage de femmes travaillant sur les sites portuaires est resté stable les deux dernières années et est nettement inférieur à la moyenne nationale. Le pourcentage de temps partiel est faible et a encore un peu diminué en 2007. La proportion de temps pleins est fort proche dans les ports flamands et dans le port bruxellois, aux alentours de 91,5 p.c., elle est par contre plus haute à Liège (95,6 p.c.). C'est dans ce port que l'emploi dans l'industrie est le plus représenté. Or l'industrie, avec le cluster maritime, est le secteur d'activité où le poids des temps pleins est le plus élevé.

1.7.3 *Personnel externe*

Parallèlement à l'évolution observée au niveau national, l'importance relative du personnel externe a augmenté en 2007. C'est dans le secteur de l'industrie que le nombre d'heures ouvrées par des intérimaires est le plus important. Dans ce secteur, ce pourcentage est légèrement supérieur à 7 p.c. pour les ports flamands et pour le port de Liège, avec toutefois de grandes disparités entre les sous-secteurs. À Bruxelles, l'industrie a moins fait appel au personnel intérimaire.

TABLEAU 10 PERSONNEL INTÉRIMAIRE ET PERSONNEL MIS À LA DISPOSITION DES ENTREPRISES

	2005	2006	2007
Importance du personnel externe par rapport à l'emploi total (sur la base du nombre d'heures effectivement ouvrées) (p.c.)	13,4	12,5	13,9
Évolution du nombre d'heures effectivement ouvrées (p.c.)		- 7,4	+ 14,3
Évolution des coûts (p.c.)		+ 3,2	+ 13,9

Source: BNB (uniquement schéma complet).

C'est dans le port d'Anvers que le coût moyen par heure du personnel externe est le plus élevé; le commerce portuaire, les armateurs et la manutention étant les trois segments dans ce port où le coût par heure est le plus important. A contrario, le coût est le plus faible dans l'industrie de l'énergie et de l'alimentation. Le coût moyen par heure du personnel externe est sensiblement plus modique dans le port de Liège, l'industrie de la métallurgie étant la catégorie la plus coûteuse et le commerce la plus faible. Les entreprises du port de Bruxelles comptabilisent les coûts par heure de travail externe les plus réduits, ceux-ci étant les plus bas dans la manutention et les transports terrestres et les plus hauts dans l'entreprise portuaire.

1.7.4 *Rotation du personnel*

Les entrées nettes de personnel ont diminué en 2007. Un des principaux moteurs de ce recul est l'industrie automobile. En 2007, l'entreprise General Motors Belgium était en restructuration. De ce fait, les sorties de personnel dans l'industrie automobile ont été pratiquement un tiers de fois supérieures aux entrées. Cela concerne quasi exclusivement les ports flamands. Trois autres segments ont aussi enregistré des entrées nettes négatives: l'entreprise portuaire, l'industrie de l'alimentation et les autres industries.

TABLEAU 11 ROTATION DU PERSONNEL

	2005	2006	2007
Entrées nettes durant l'exercice	+ 1.346	+ 1.848	+ 865
Entrées suivant le niveau d'étude			
<i>Enseignement universitaire (p.c.)</i>	8,4	9,0	8,6
<i>Enseignement supérieur non universitaire (p.c.)</i>	20,3	19,0	17,5
<i>Enseignement secondaire (p.c.)</i>	59,3	59,7	58,1
<i>Enseignement primaire (p.c.)</i>	14,1	12,3	15,8
Sorties suivant le motif invoqué pour la fin du contrat de travail			
<i>Pension (p.c.)</i>	4,4	4,1	3,9
<i>Prépension (p.c.)</i>	7,1	6,3	6,4
<i>Licenciement (p.c.)</i>	18,8	14,2	15,1
<i>Autre motif (p.c.)</i>	69,9	75,4	74,5

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le port de Bruxelles a affiché des entrées nettes négatives pour les segments de l'entreprise portuaire, de l'industrie de l'alimentation et de la construction. Le port de Liège a été le plus négatif dans le segment de l'industrie de la construction. Pour les ports flamands, les entrées nettes ont été les plus importantes pour le segment des agents maritimes et des expéditeurs, suivi par les autres services logistiques. Au port de Liège, c'est sans conteste l'industrie métallurgique qui occupe la première place. Pour le port de Bruxelles, le transport routier a enregistré les entrées nettes les plus élevées.

La proportion d'universitaires engagés a diminué en 2007. Il en est de même des diplômés de l'enseignement supérieur non universitaire et de l'enseignement secondaire. Ces derniers restent toutefois largement majoritaires. Après deux années de déclin, la proportion de personnes titulaires d'un diplôme de l'enseignement primaire dans les effectifs occupés dans les ports belges est repartie à la hausse. Dans les ports flamands, les segments de la pêche, de l'entreprise portuaire et du transport routier ont embauché dans les proportions les plus importantes des personnes dont la plus haute qualification est l'enseignement primaire. Dans les ports de Liège et de Bruxelles, la proportion de personnes disposant uniquement d'un certificat de l'enseignement primaire est plus faible. Les agents maritimes et les expéditeurs ainsi que les transporteurs terrestres ont engagé une proportion plus importante de ce type de personnel au port de Liège. Pour le port de Bruxelles, on retrouve de nouveau le secteur des transports terrestres en première position pour l'engagement de personnel muni d'un certificat de l'enseignement primaire.

La proportion des licenciements comme motifs de fin de contrat de travail a augmenté en 2007. Elle n'a toutefois pas atteint le pourcentage de 2006. Cette proportion est particulièrement importante dans l'industrie automobile. Cela s'explique par le plan de restructuration en cours dans ce secteur. C'est dans les entreprises portuaires que le taux de départ à la pension est le plus important. Toutefois, il convient de souligner que dans tous les secteurs de l'économie, la catégorie "autre motif" ⁵⁷ est la plus importante et la place relative de cette catégorie est, dans les ports, supérieure à la moyenne nationale.

1.7.5 Formation⁵⁸

Le pourcentage d'entreprises signalant des formations dans le bilan social a continué de croître. Comme l'année précédente, le taux de participation à une formation dans les ports reste supérieur au taux de formation national ⁵⁹. Le coût d'une heure de formation reste légèrement supérieur.

⁵⁷ Départs spontanés, le décès du travailleur, l'expiration du délai dans le cas de contrats à durée déterminée, pour autant que ceux-ci ne soient pas immédiatement suivis par un nouveau contrat et l'achèvement du travail pour lequel le contrat a été conclu.

⁵⁸ Il s'agit de la formation formelle, c'est-à-dire la formation qui est dispensée dans des locaux réservés à cet usage, au sein de l'entreprise ou en dehors. Les formations dispensées sur le lieu de travail, le tutorat et l'autoformation, par exemple, sortent donc du champ d'application du bilan social.

⁵⁹ Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks et H. Zimmer. (2008).

TABLEAU 12 FORMATIONS FORMELLES

	2005	2006	2007
Pourcentages d'entreprises signalant des formations dans le bilan social	42,4	45,1	47,2
Taux de participation	52,8	53,5	55,5
<i>Hommes (p.c.)</i>	54,5	54,9	56,9
<i>Femmes (p.c.)</i>	43,7	46,8	49,2
Nombre d'heures de formation par personne	37,9	36,1	39,2
<i>Hommes (p.c.)</i>	38,9	37,0	40,6
<i>Femmes (p.c.)</i>	31,2	30,4	31,2
Frais de formation par heure	52,0	54,8	53,6
<i>Hommes (p.c.)</i>	52,1	54,7	53,2
<i>Femmes (p.c.)</i>	51,6	55,2	55,9
Pourcentages du nombre d'heures ouvrées ayant été consacrées à une formation	1,3	1,3	1,4
Frais de formation par rapport au total des frais de personnel	1,7	1,7	1,8

Source: BNB (uniquement schéma complet).

Le taux de participation à une formation est le plus élevé à Liège. Il est dans ce port plus faible chez les femmes que chez les hommes. Anvers suit cette disparité. Par contre, à Bruxelles, où le taux de participation est le plus bas, il est quasi identique chez les hommes et chez les femmes. Ce port se singularise également par un taux de formation plus élevé dans le cluster maritime que dans le cluster non maritime, le segment de l'entreprise portuaire tirant ce cluster vers le haut. Dans les ports flamands, l'industrie chimique remporte la palme de la formation, suivie de près par les autres transports terrestres. Le taux de formation est aussi particulièrement élevé dans le port de Liège.

Le nombre d'heures de formation par personne est le plus important dans le port de Liège. Tout comme pour l'ensemble des ports, le nombre d'heures de formation pour les femmes est inférieur à celui pour les hommes, cette différence étant toutefois moindre que dans les ports flamands. Dans ces derniers, la différence du nombre d'heures va quasiment du simple au double. Par contre, dans le port de Bruxelles, les femmes ont reçu en moyenne plus d'heures de formation, grâce entre autres à l'entreprise portuaire et à l'industrie chimique.

Les frais de formation par heures sont supérieurs de près de 47 p.c. dans le port de Bruxelles par rapport à la moyenne des ports. On retrouve des coûts particulièrement élevés dans l'industrie de la chimie et dans celle de l'alimentation. Dans les ports flamands, le secteur de l'industrie est également le plus coûteux mais c'est le segment de l'énergie qui se détache, tout comme à Liège.

1.8 Situation financière dans les ports maritimes belges

1.8.1 Ratios financiers

Les ratios présentés ci-après 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 aux actionnaires du rendement après impôts de l'entreprise. Le deuxième ratio traite de 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. Enfin, le troisième ratio donne une idée de la capacité de l'entreprise à honorer l'ensemble de ses engagements financiers, à court et long termes. Cette section donne un aperçu de l'évolution des ratios dans l'ensemble des six ports belges considérés dans cette publication ⁶⁰.

⁶⁰ Pour rappel, les lecteurs qui désirent comparer les ratios financiers d'une entreprise avec ceux du secteur dans lequel elle est active peuvent trouver ces informations dans le dossier d'entreprise publié par la Centrale des bilans.

L'étude des ratios financiers se base sur un échantillon constant⁶¹ qui a été établi pour les années allant de 2005 à 2007. 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.

TABLEAU 13 RATIOS FINANCIERS DANS LES PORTS BELGES DE 2005 À 2007

Ports	Rentabilité nette des capitaux propres après impôts (en p.c.)			Liquidité au sens large			Solvabilité (en p.c.)		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Anvers	32,3	20,2	18,0	0,74	0,90	0,84	32,3	34,1	31,9
Gand	25,9	12,8	25,9	1,15	1,24	1,53	42,5	49,4	50,5
Ostende	8,4	10,5	11,3	1,49	1,62	1,68	45,7	50,7	54,2
Zeebrugge	8,0	7,7	7,2	1,18	1,18	1,11	48,7	46,9	44,3
Bruxelles	8,6	22,5	10,3	1,71	2,39	2,08	53,8	59,6	56,3
Liège	7,4	9,3	28,6	1,33	1,02	0,92	47,7	41,3	30,2
Moyenne pondérée	24,2	17,2	19,3	0,94	1,06	1,04	37,7	39,7	36,9
Sociétés non financières⁶²	10,1	9,4	10,1	1,29	1,30	1,34	43,4	44,9	46,5

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

Après avoir diminué en 2006, la rentabilité moyenne des entreprises dans les ports belges s'est redressée en 2007. Il y a toutefois de grandes différences entre les ports. Les ports d'Anvers et Zeebrugge ont continué à quelque peu décliner. Après un saut spectaculaire en 2006, le port de Bruxelles est revenu à des valeurs plus proches de celles de 2005. Les ports de Liège et de Gand ont à leur tour vu leur ratio de rentabilité nette fortement augmenter: ce ratio a doublé dans le cas de Gand et a même triplé dans celui de Liège. Pour ce dernier, ce sont des opérations sur participations financières et immobilisations incorporelles dans deux grandes entreprises qui sont à la base de cette évolution. Le port d'Ostende a poursuivi sa trajectoire ascendante. Pour l'ensemble des ports, tant le cluster maritime que le cluster non maritime se sont améliorés, mais pas dans tous les secteurs. Le secteur des transports terrestres s'est légèrement tassé et reste en dessous de la moyenne nationale. Le secteur du commerce, après avoir doublé son ratio en 2006 s'est effondré pour atteindre un niveau proche de la moyenne nationale, contrairement aux autres services logistiques dont le ratio s'est envolé. L'industrie affiche un résultat proche de la moyenne des ports alors que le cluster maritime atteint un score un peu plus élevé.

Le ratio de liquidité pour les six ports belges reste assez stable et inférieur à la moyenne nationale. Il est nettement plus élevé à Bruxelles (le double de la moyenne des ports) et particulièrement bas au port d'Anvers. Les secteurs de l'industrie et des transports terrestres présentent les taux les plus bas dans les ports. Le secteur des autres services logistiques enregistre le taux le plus haut: pratiquement le double de la moyenne des ports.

Le ratio de solvabilité pour les ports sous revue considérés dans leur ensemble est toujours inférieur à la moyenne des entreprises belges: les ports d'Ostende, Gand et Bruxelles étant au-dessus de cette moyenne, les deux premiers ayant même encore amélioré leur résultat en 2007, et les ports de Liège, d'Anvers et de Zeebrugge en dessous de celle-ci, largement même pour Liège et Zeebrugge. De nouveau, c'est dans les transports terrestres que ce ratio est le plus faible et dans les autres services logistiques qu'il est le plus élevé.

⁶¹ L'échantillon constant retenu pour l'étude des ratios réunit toutes les entreprises ayant déposé leurs comptes en 2005, 2006 et 2007, 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 couvrir douze mois d'exercice et le dénominateur, soit les capitaux propres, être strictement positif. Cet échantillon constant concerne 2.629 entreprises, lesquelles affichent 15,5 milliards d'euros de valeur ajoutée et plus de 104.872 ETP, soit 63,7 p.c. des entreprises ayant fait l'objet de l'étude en 2007, 90,1 p.c. de la valeur ajoutée directe et 83 p.c. de l'emploi direct entrant dans l'étude des quatre ports flamands.

⁶² Vivet D. (2008).

1.8.2 Appréciation de la santé financière

L'indicateur synthétique de santé financière est basé 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. Les entreprises sont classées en fonction de leur risque, 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 ou 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 la forme d'un schéma abrégé. Les comptes annuels doivent en outre remplir un certain nombre de conditions⁶³ pour que l'indicateur puisse être calculé. 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.

Le modèle d'évaluation de la santé financière a été appliqué à un échantillon constant d'entreprises remplissant une série de conditions. Par conséquent, les entreprises sous revue diffèrent de celles retenues dans l'échantillon constant du précédent rapport, ce qui peut expliquer certaines différences entre les chiffres des deux publications.

TABLEAU 14 SANTÉ FINANCIÈRE DANS LES PORTS BELGES DE 2005 A 2007

(pourcentages d'entreprises dans les classes de santé financière 4, 5 et 6)

	Schéma abrégé			Schéma complet		
	2005	2006	2007	2005	2006	2007
Cluster maritime	10,0	12,5	9,8	11,5	7,7	7,8
Commerce	12,8	13,6	12,4	13,6	10,2	11,6
Industrie	9,0	9,3	7,3	13,0	10,8	9,4
Transport terrestre	7,4	13,2	10,2	4,9	9,7	9,1
Autres services logistiques	7,6	10,0	12,4	14,6	8,7	8,6
Total	10,1	11,9	10,3	12,2	9,1	9,1
Sociétés non financières ⁶⁴	11,1	14,6	13,7	13,0	13,1	12,7

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

Le pourcentage d'entreprises déposant un schéma abrégé et présentant un risque financier supérieur à la moyenne a diminué en 2007. La même évolution est constatée pour la totalité des sociétés non financières belges. Cette diminution ne s'est toutefois pas manifestée dans tous les secteurs. En effet, le pourcentage a continué de croître dans les autres services logistiques.

Pour les schémas complets, ce pourcentage n'a pas varié entre 2006 et 2007, alors que cela a été le cas de l'ensemble des sociétés belges non financières déposant un schéma abrégé. Si l'industrie, les transports terrestres et les autres services logistiques suivent la tendance nationale qui est à la baisse, le cluster maritime et le commerce ont vu leur pourcentage se détériorer. Pour le cluster maritime, il s'agit d'un très faible changement. Tant les résultats des schémas abrégés que ceux des schémas complets sont inférieurs aux pourcentages du Royaume.

⁶³ Les comptes annuels doivent couvrir douze mois et l'entreprise doit soit avoir un chiffre d'affaires d'au moins 150.000 euros, soit employer en moyenne au moins deux 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 1.755 entreprises, 15.630,2 millions d'euros de valeur ajoutée et 108.737 ETP, ce qui représente 42,6 p.c. des entreprises ayant fait l'objet de l'étude relative aux ports belges en 2007, 90,8 p.c. de la valeur ajoutée directe et 86,1 p.c. de l'emploi direct entrant dans cette étude.

⁶⁴ Ces chiffres sont relatifs à la situation de l'ensemble des sociétés non financières belges. Vivet D. (2008).

2 PORT D'ANVERS

2.1 Évolutions ⁶⁵

L'année 2007 a de nouveau une excellente année pour le port d'Anvers. Le tonnage de marchandises chargées et déchargées dans le port a dépassé les 180 millions de tonnes pour atteindre le chiffre de 182.896.788 tonnes. Il s'agit d'une croissance de 9,3 p.c. par rapport à l'année précédente. Cette évolution a été plus rapide au niveau des exportations (+10,2 p.c.) qu'à celui des importations (+8,5 p.c.). La majorité des marchandises manutentionnées appartient à la catégorie des marchandises diverses, le trafic de marchandises en vrac ayant légèrement baissé et représentant 35 p.c. du total en 2007. Cette diminution est due au vrac sec (-6,2 p.c. entre 2006 et 2007). A contrario, le vrac liquide a augmenté de 3,6 p.c. Au niveau du vrac, la principale catégorie est constituée des produits dérivés du pétrole avec 25,8 millions de tonnes manutentionnées suivie d'assez loin par les produits chimiques (9 millions de tonnes) et le charbon (8,6 millions).

La manutention des containers a connu une croissance spectaculaire entre 2006 et 2007. Exprimée en EVP, elle a crû de 16,5 p.c. Les principales régions de destination sont l'Europe, le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient. Les principales régions de provenance sont l'Amérique du Nord et Centrale et l'Europe. En EVP, les quantités chargées et déchargées dans le port sont fort proches. Le Deurganckdok a continué la forte expansion de son activité. En 2007, il a traité 1,5 million EVP contre 0,8 million en 2006. En septembre 2007, le "Cosco Asia", un porte-conteneurs de la catégorie post-Panamax, d'une capacité de 10.061 EVP, a accosté dans le port d'Anvers, un nouveau record. Au niveau du transport conventionnel, on a enregistré une croissance de 7,9 p.c., sous l'impulsion des importations, les exportations étant en net recul. Ce type de transport est dominé dans le port d'Anvers par les produits sidérurgiques qui constituent plus de 60 p.c. du total manutentionné. Enfin, le trafic ro-ro a aussi notablement crû (14,8 p.c.) surtout au niveau de ses exportations. Au total, 16.689 navires ont abordé au port avec un tonnage brut moyen de 17.306 tonnes.

La conjoncture économique permettait d'envisager une année de croissance de l'activité. Début 2007, ACT a commencé l'exploitation d'un nouveau terminal à conteneurs pour Antwerp Natie. Cependant, les activités ont cessé dans le courant du premier semestre 2007. Adpo a fait construire deux nouveaux parcs à tanks. Le groupe NYK a repris le terminal ro-ro de 125 ha situé sur la rive gauche de l'Escaut et précédemment propriété de l'entreprise Hesse-Noord Natie (PSA). Pour l'exploitation de ce terminal, le groupe NYK a fondé une filiale ICO (International Car Operators). ExxonMobil Chemical a annoncé l'augmentation de sa capacité de production. Vopak a commencé les travaux de construction d'un terminal à citernes. Ces travaux s'étalent sur deux ans. Le groupe Vanguard a débuté les travaux de construction d'un centre logistique.

2.2 Valeur ajoutée

En 2007, la valeur ajoutée directe a augmenté de 7,7 p.c. (+5,1 p.c. à prix constants). La croissance de la valeur ajoutée totale a atteint 6,4 p.c. La valeur ajoutée directe a représenté 5,1 p.c. du PIB de la Région flamande, la valeur ajoutée totale 10,6 p.c., soit des niveaux un peu plus élevés qu'en 2006. Par rapport au PIB du pays, ces pourcentages se sont établis à respectivement 3 et 6,1 p.c.

⁶⁵ Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* et le Rapport annuel de l'Entreprise portuaire d'Anvers (2007).

TABLEAU 15 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	7.139,8	7.424,1	8.345,8	9.442,9	9.176,2	9.884,3	100,0	+ 7,7	+ 6,7
CLUSTER MARITIME	1.680,7	1.943,4	2.410,9	2.938,4	2.820,4	3.182,7	32,2	+ 12,8	+ 13,6
Agents maritimes et expéditeurs	444,1	455,5	505,5	512,5	522,6	546,0	5,5	+ 4,5	+ 4,2
Manutention	858,8	945,0	1.034,7	1.106,1	1.160,6	1.279,4	12,9	+ 10,2	+ 8,3
Armateurs	56,2	200,7	519,4	969,1	756,8	930,9	9,4	+ 23,0	+ 75,3
Construction et réparation navales	25,7	26,2	27,2	34,0	37,1	33,7	0,3	- 9,3	+ 5,5
Aménagements portuaires et dragage	102,5	126,8	126,4	100,2	113,2	151,7	1,5	+ 34,0	+ 8,2
Pêche	1,0	1,0	0,6	0,5	1,3	1,0	0,0	- 26,1	+ 0,6
Commerce portuaire	8,5	10,8	11,4	12,3	12,6	13,7	0,1	+ 8,7	+ 10,1
Entreprise portuaire	184,0	177,5	185,7	203,8	216,2	226,4	2,3	+ 4,7	+ 4,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>36,9</i>	<i>40,5</i>	<i>53,7</i>	<i>77,6</i>	<i>41,5</i>	<i>52,0</i>	-	+ 25,4	+ 7,1
CLUSTER NON MARITIME ...	5.459,0	5.480,7	5.934,9	6.504,6	6.355,8	6.701,6	67,8	+ 5,4	+ 4,2
COMMERCE	715,3	776,9	865,7	934,0	916,6	813,4	8,2	- 11,3	+ 2,6
INDUSTRIE	4.079,4	4.007,5	4.344,1	4.807,2	4.619,7	5.013,9	50,7	+ 8,5	+ 4,2
Industrie de l'énergie	191,3	84,2	178,1	191,9	223,0	261,2	2,6	+ 17,2	+ 6,4
Production de carburants	924,9	1.072,1	1.162,4	1.230,5	1.108,5	1.147,2	11,6	+ 3,5	+ 4,4
Industrie de la chimie	2.178,2	2.105,1	2.249,8	2.638,9	2.490,1	2.560,7	25,9	+ 2,8	+ 3,3
Industrie de l'automobile	502,7	455,8	482,5	478,5	515,5	731,7	7,4	+ 41,9	+ 7,8
Industrie des équipements électroniques	16,0	10,9	10,5	10,9	9,8	10,2	0,1	+ 4,6	- 8,6
Industrie de la métallurgie	116,2	119,4	131,7	126,7	132,3	143,5	1,5	+ 8,4	+ 4,3
Industrie de la construction	93,1	104,2	89,5	81,1	89,4	103,3	1,0	+ 15,5	+ 2,1
Industrie de l'alimentation	24,6	25,7	21,8	29,9	33,4	37,4	0,4	+ 12,0	+ 8,7
Autres industries	32,5	30,1	17,9	18,9	17,8	18,8	0,2	+ 5,7	- 10,4
TRANSPORTS TERRESTRES	186,2	203,3	216,3	217,4	230,5	235,1	2,4	+ 2,0	+ 4,8
Transport routier	80,5	87,0	92,1	100,9	105,9	110,4	1,1	+ 4,2	+ 6,5
Autres transports terrestres...	105,8	116,4	124,3	116,6	124,6	124,7	1,3	+ 0,0	+ 3,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	478,1	493,0	508,8	545,9	589,0	639,3	6,5	+ 8,5	+ 6,0
Autres services	370,6	390,2	403,3	430,5	467,7	515,1	5,2	+ 10,1	+ 6,8
Secteur public	107,5	102,8	105,5	115,4	121,3	124,2	1,3	+ 2,4	+ 2,9
2. EFFETS INDIRECTS	7.205,2	6.724,3	8.078,0	9.277,4	10.070,9	10.602,6	-	+ 5,3	+ 8,0
CLUSTER MARITIME	2.654,9	2.387,5	2.500,3	2.863,3	2.989,9	3.360,3	-	+ 12,4	+ 4,8
CLUSTER NON MARITIME ...	4.550,2	4.336,8	5.577,7	6.414,1	7.081,0	7.242,2	-	+ 2,3	+ 9,7
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	14.345,0	14.148,4	16.423,8	18.720,3	19.247,1	20.486,9	-	+ 6,4	+ 7,4

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

La valeur ajoutée du port d'Anvers a connu une nette progression pendant l'année 2007. La majorité des segments du **cluster maritime** ont obtenu d'excellents résultats. Seuls la pêche, très peu représentative à Anvers, et le segment de la construction et de la réparation navales, qui a souffert de la faillite de la firme Antwerp Shiprepair en 2006, n'ont pu maintenir les résultats enregistrés l'année précédente. Les segments des agents maritimes et des expéditeurs, de la manutention, des aménagements portuaires et du dragage ainsi que des entreprises portuaires ont atteint leur plus haut niveau depuis six ans. Ces excellents chiffres reflètent une tendance positive que l'on retrouve dans un grand nombre d'entreprises de ces segments, ces activités ayant donc été florissantes en 2007. En ce qui concerne le secteur du dragage, il a bénéficié de l'envol du chiffre d'affaires et des résultats d'entreprises du groupe DEME. Dans le segment des armateurs, les résultats ont souffert d'un dollar faible et de la faiblesse du marché de l'affrètement de navires spécialisés dans le transport de produits pétroliers. Par contre, le marché spot pour le vrac sec a connu des prix soutenus; les revenus moyens journaliers pour ce type de navire ont plus que doublé entre 2006 et 2007. A cela s'ajoutent des ventes de bateaux fructueuses. C'est pourquoi, considéré dans son ensemble, le segment des armateurs a dégagé de très bons résultats même si les sommets de 2005 n'ont pas été retrouvés. Le segment des entreprises portuaires a quant à lui profité de la croissance de l'activité au niveau du transbordement mais également de l'extension de la zone portuaire au Deurganckdok et de la révision des tarifs des concessions et des droits de navigation et de remorquage.

Dans le **cluster non maritime**, le segment du commerce a reculé suite à la réduction du chiffre d'affaires de la société Kuwait Petroleum qui a vendu en 2007 une quantité moindre de produits pétroliers et n'a pu autant profiter de ses stocks que l'année précédente. Les conséquences d'un tel ralentissement étant dans ce cas-ci amplifiées par le fait que les accises sur les carburants sont reprises dans la valeur ajoutée. Dans le secteur de l'énergie, Electrabel malgré un chiffre d'affaires en léger recul a augmenté son bénéfice d'exploitation et Slib- en Co Verwerkingscentrale qui nonobstant des difficultés avec son matériel a crû son chiffre d'affaires de manière spectaculaire (vente d'électricité et de certificats verts) et a dégagé un bénéfice d'exploitation, contrairement à 2006. Les entreprises chimiques BASF Antwerpen, Evonik Oxeno Antwerpen et Lanxess, grâce entre autres à une augmentation de la production et des prix de vente, sont les principaux responsables des bonnes performances de l'industrie chimique. La croissance de la valeur ajoutée a été particulièrement élevée dans l'industrie automobile. Ceci est dû assez paradoxalement à une restructuration chez General Motors, une partie des frais de restructuration ayant été supportée par le groupe. Ces transferts ont contribué à relever le bénéfice de l'entreprise belge. L'augmentation de la valeur ajoutée dans l'industrie métallurgique est en grande partie imputable à la société Stork Mercantile Engineers and Contractors dont une série de projets importants ont été opérationnels en 2007. Dans l'industrie de l'alimentation, les sociétés Cargill et Milcobel ont tiré les résultats vers le haut.

Le transport routier a bénéficié du changement de siège de la société Kroon-Service Logistics, entreprise de transport et de logistique, qui est venue s'installer dans le domaine du port. La croissance de la valeur ajoutée des autres services logistiques provient de plusieurs sociétés exerçant dans des domaines très divers. La société Crompton Services y a pris part pour plus de 7 millions d'euros suite un reclassement des "factoring fees" qu'elle a touchés des produits financiers vers le chiffre d'affaires.

Lorsqu'on examine le top 10 de la valeur ajoutée au port d'Anvers, on retrouve dans un ordre différent les mêmes entreprises qu'en 2006, à l'exception de Bayer Antwerpen sorti du classement. BASF a conservé sa première place mais Kuwait Petroleum (Belgium) a cédé une place au profit de Exxonmobil Petroleum & Chemical, qui contrairement à Kuwait Petroleum, a vu son chiffre d'affaires croître de plus de 2 milliards d'euros. Euronav a perdu cinq places, suite à la détérioration du marché du transport maritime de produits pétroliers en 2007. Bocimar a refait son apparition et occupe directement la cinquième place. Electrabel confirme sa bonne santé et a grimpé de trois places. Sur les dix entreprises de ce top, trois travaillent dans des branches pétrolières : deux sont des producteurs de carburants et une en réalise le commerce. Il n'y a pas de différences notables par rapport au top 10 de 2004 qui comportait trois producteurs de carburants malgré les fortes variations du cours du pétrole survenues entretemps.

TABLEAU 16 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'ANVERS EN 2007 ⁶⁶

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

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.

2.3 Emploi

Tout comme en 2006, l'emploi direct dans le port d'Anvers a augmenté plus vite en 2007 qu'en moyenne au cours des cinq années précédentes. L'emploi direct et l'emploi total ont représenté cette année-là respectivement 2,9 et 8,2 p.c. de l'emploi en Région flamande. Comme pour cette publication, les effets indirects sont calculés par port, et non plus pour les quatre ports maritimes flamands globalisés, leur importance relative est plus élevée que dans le rapport 2006. Ils se sont établis à 1,7 (direct) et 4,7 p.c. (total) de l'emploi belge. Le premier pourcentage est resté inchangé par rapport à 2006, le second a subi l'influence du calcul par port et non plus pour l'ensemble des ports de la région, il a donc augmenté.

L'emploi direct dans le port d'Anvers a crû d'un peu plus de 1 p.c. en 2007. Cette croissance a été plus marquée dans le cluster non maritime que dans le **cluster maritime**. Bien que la reprise de CP Ships par Hapag Lloyd ait occasionné des pertes d'emplois, l'emploi dans l'ensemble du segment des agents maritimes et des expéditeurs a crû de 2,4 p.c. Cette augmentation de l'emploi se retrouve dans plusieurs entreprises du segment, comme Mediterranean Shipping Company, Logisport, Manuport Logistics. À cela s'ajoutent de nouveaux agents, tels CSAV Group Agencies ou Yang Ming (Belgium). Chez les manutentionnaires, la reprise de l'activité "automobile" de Hesse-Noordnatie par le groupe japonais NYK et la légère diminution du contingent des dockers chez CEPA et du personnel chez DP World Antwerp sont les principales causes de la diminution de l'emploi. Conti-Lines, Safmarine Belgium et Cobelfret Ferries ont donné une impulsion favorable à l'emploi dans le segment des armateurs. Comme pour la valeur ajoutée, malgré le lancement d'Antwerp Ship Repair en 2007, la faillite en 2006 d'Antwerp Shiprepair a eu un impact négatif sur l'évolution de l'emploi. Dans le segment des aménagements portuaires et du dragage, l'emploi a profité du développement des activités du groupe DEME, grâce notamment à la construction du parc d'éoliennes au Thorntonbank, au troisième approfondissement de l'Escaut à Anvers, à l'assainissement du site de Carcoke à Zeebrugge ou encore à la réalisation de contrats à l'étranger.

Dans le **cluster non maritime**, la croissance de l'emploi a encore été plus élevée. Le secteur commercial a profité de la reprise par la société Catracom de Catracom Handling Equipment, classée auparavant dans les autres services logistiques. Mais il y a également eu des créations d'emploi chez COTAC Belgium nv et Pioneer Europe. Electrabel est le principal créateur de nouveaux emplois pour le segment de l'industrie de l'énergie. Pour la production de carburants, il s'agit des sociétés Total Raffinaderij Antwerpen et ExxonMobil Petroleum & Chemical. Pour le secteur de la chimie, l'augmentation de l'emploi chez BASF n'a pu compenser la diminution enregistrée chez Evonik Degussa Antwerpen, Lanxess, Bayer Antwerp et Lanxess Rubber.

⁶⁶ 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.

TABLEAU 17 EMPLOI AU PORT D'ANVERS DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	62.345	61.341	62.350	63.095	64.118	64.870	100,0	+ 1,2	+ 0,8
CLUSTER MARITIME	22.621	23.004	24.074	24.881	26.080	26.325	40,6	+ 0,9	+ 3,1
Agents maritimes et expéditeurs	6.445	6.417	6.417	6.747	6.968	7.133	11,0	+ 2,4	+ 2,1
Manutention	12.562	12.706	13.789	14.106	14.908	14.934	23,0	+ 0,2	+ 3,5
Armateurs	566	561	613	783	902	1.033	1,6	+ 14,5	+ 12,8
Construction et réparation navales	544	557	508	548	545	454	0,7	- 16,6	- 3,5
Aménagements portuaires et dragage	744	986	953	887	930	956	1,5	+ 2,8	+ 5,1
Pêche	12	14	11	11	21	16	0,0	- 22,1	+ 6,9
Commerce portuaire	133	151	164	153	160	158	0,2	- 0,9	+ 3,6
Entreprise portuaire	1.615	1.614	1.619	1.646	1.647	1.640	2,5	- 0,4	+ 0,3
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.).....</i>	<i>751</i>	<i>803</i>	<i>1.228</i>	<i>1.468</i>	<i>2.035</i>	<i>2.083</i>	-	+ 2,3	+ 22,6
CLUSTER NON MARITIME	39.724	38.337	38.277	38.214	38.038	38.545	59,4	+ 1,3	- 0,6
COMMERCE	2.113	2.491	2.539	2.582	2.691	2.874	4,4	+ 6,8	+ 6,3
INDUSTRIE	28.307	26.739	26.515	26.258	25.587	25.758	39,7	+ 0,7	- 1,9
Industrie de l'énergie	954	857	858	949	914	946	1,5	+ 3,5	- 0,2
Production de carburants	3.137	3.146	2.920	2.894	2.777	2.810	4,3	+ 1,2	- 2,2
Industrie de la chimie	11.942	11.196	10.945	11.051	10.826	10.788	16,6	- 0,4	- 2,0
Industrie de l'automobile	7.545	6.717	6.979	6.723	6.524	6.670	10,3	+ 2,2	- 2,4
Industrie des équipements électroniques	162	130	127	127	100	99	0,2	- 0,2	- 9,3
Industrie de la métallurgie	2.317	2.408	2.580	2.504	2.462	2.470	3,8	+ 0,3	+ 1,3
Industrie de la construction ...	1.524	1.523	1.444	1.282	1.283	1.280	2,0	- 0,2	- 3,4
Industrie de l'alimentation	382	405	411	443	436	421	0,6	- 3,3	+ 2,0
Autres industries	343	356	251	286	266	274	0,4	+ 3,1	- 4,4
TRANSPORTS									
TERRESTRES	3.352	3.334	3.566	3.539	3.588	3.652	5,6	+ 1,8	+ 1,7
Transport routier	1.359	1.302	1.410	1.504	1.533	1.551	2,4	+ 1,2	+ 2,7
Autres transports terrestres ...	1.993	2.031	2.156	2.035	2.056	2.102	3,2	+ 2,2	+ 1,1
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	5.952	5.774	5.657	5.836	6.171	6.260	9,7	+ 1,4	+ 1,0
Autres services	3.863	3.812	3.677	3.843	4.162	4.228	6,5	+ 1,6	+ 1,8
Secteur public	2.089	1.963	1.980	1.993	2.009	2.032	3,1	+ 1,1	- 0,6
2. EFFETS INDIRECTS	87.426	80.883	93.384	107.797	111.039	118.236	-	+ 6,5	+ 6,2
CLUSTER MARITIME	33.739	27.305	26.357	30.750	30.391	33.227	-	+ 9,3	- 0,3
CLUSTER NON MARITIME	53.687	53.578	67.027	77.047	80.648	85.008	-	+ 5,4	+ 9,6
TOTAL DE L'EMPLOI	149.772	142.224	155.734	170.892	175.157	183.106	-	+ 4,5	+ 4,1

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

La cessation de la production dans l'unité de production du perborate de sodium chez Evonik Degussa Antwerpen a également entraîné des pertes d'emploi. Néanmoins, le groupe espérait pouvoir engager à nouveau toutes les personnes concernées par cette fermeture dans le courant 2008. En 2007, faute de rentabilité, l'usine d'iso butylène (IB) de Lanxess Rubber a été démantelée, avec comme corollaire des pertes d'emplois. Suite à l'application du projet de recherche de meilleurs rendements de Bayer MaterialScience, Bayer Antwerpen a mis en place un plan de licenciement. La première phase de ce plan s'est clôturée à la mi-février 2008. Les différences entre la publication de 2006 et celle de 2007 dans le nombre de personnes employées dans le secteur de la chimie proviennent de la prise en compte depuis cette année de la société Ineos Phenol Belgium, qui dans le passé était une succursale d'une société étrangère et donc ne déposait pas de comptes annuels en Belgique et qui depuis 2007 a pris la forme d'une société de droit belge. Dans l'industrie automobile, les embauches opérées chez New Holland Tractor Limited et Star Container Services ont surpassé la diminution de l'emploi au sein du groupe Général Motors⁶⁷. Dans l'industrie de l'alimentation, la diminution de l'emploi se retrouve dans quasiment toutes les entreprises du secteur, avec toutefois un tassement plus marqué chez Cargill. Dans le secteur des transports terrestres, malgré une diminution chez Hoyer Belgium, l'emploi a profité du changement de siège social de Kroon-Service Logistics et d'une augmentation des effectifs affectés au port d'Anvers par le groupe SNCB. Pour ce qui est des autres services logistiques, Chiquita International Services Group a enregistré une nette progression de son personnel. Néanmoins, en 2008, une délocalisation vers la Suisse d'une partie de l'activité était annoncée. Indaver qui a poursuivi son expansion, a également eu un impact positif sur l'emploi. On peut enfin épingler Vanheede Environmental Logistics qui a ouvert un siège d'exploitation dans le site portuaire. Le développement du port a également porté ses fruits dans le segment du secteur public du secteur des autres services logistiques.

TABLEAU 18 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'ANVERS EN 2007

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 ⁶⁸	Secteur public
5	GROUPE SNCB	Autres transports terrestres
6	GEMEENTELIJK AUTONOOM HAVENBEDRIJF ANTWERPEN	Entreprise portuaire
7	EXXONMOBIL PETROLEUM & CHEMICAL	Production de carburants
8	GM AUTOMOTIVE SERVICES, BELGIUM	Industrie de l'automobile
9	TOTAL RAFFINADERIJ ANTWERPEN	Production de carburants
10	EVONIK DEGUSSA 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.

Au niveau du top 10 de l'emploi dans le port d'Anvers, le classement ne présente quasiment aucun changement par rapport à l'année dernière, si ce n'est la disparition de Lanxess au profit de Total Raffinaderij Antwerpen qui occupe la neuvième place, juste devant Evonik Degussa Antwerpen. Le trio de tête est toujours constitué de General Motors Belgium, BASF Antwerpen et Hesse-Noord Natie.

2.4 Investissement

Les investissements dans le port d'Anvers ont augmenté de 26,8 p.c. par rapport à l'année précédente (+24,1 p.c. à prix constants). Après les montants exceptionnellement élevés de 2005, les chiffres de 2006 sont revenus dans la lignée de ceux de 2004, pour de nouveau croître de plus d'un quart de leur valeur en 2007.

⁶⁷ Star Container Services est une nouvelle division de Maersk Transport Benelux active sur le marché des conteneurs: location, vente, inspection, maintenance, personnalisation, réparation, entreposage de conteneurs font partie des services offerts. De ce fait, cette société a été classée dans la NACE "fabrication de cadres et de conteneurs spécialement conçus et équipés pour un ou plusieurs modes de transport". Cette sous-classe est intitulée "fabrications de carrosseries et remorques" et est reprise dans l'industrie automobile.

⁶⁸ 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).

TABLEAU 19 INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	462,0	784,5	1.521,1	2.833,9	1.435,8	1.918,0	59,6	+ 33,6	+ 32,9
Agents maritimes et expéditeurs	72,7	73,0	38,5	41,3	55,9	67,9	2,1	+ 21,4	- 1,4
Manutention	154,7	187,4	347,4	669,5	365,7	586,6	18,2	+ 60,4	+ 30,5
Armateurs	58,5	385,1	1.024,9	2.020,8	872,2	1.018,6	31,7	+ 16,8	+ 77,1
Construction et réparation navales	2,7	2,2	5,5	2,6	3,6	3,7	0,1	+ 2,2	+ 6,9
Aménagements portuaires et dragage	86,4	57,7	13,4	48,4	94,6	177,4	5,5	+ 87,6	+ 15,5
Pêche	0,2	0,1	0,1	0,0	0,1	0,2	0,0	+ 80,1	+ 1,8
Commerce portuaire	2,3	2,7	3,1	0,8	1,0	1,8	0,1	+ 88,1	- 4,9
Entreprise portuaire	84,5	76,4	88,2	50,5	42,7	61,9	1,9	+ 45,0	- 6,0
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>24,3</i>	<i>32,9</i>	<i>58,2</i>	<i>113,8</i>	<i>118,1</i>	<i>204,0</i>	-	+ 72,8	+ 53,1
CLUSTER NON MARITIME	1.010,4	1.080,1	1.106,2	1.080,3	1.099,4	1.297,6	40,4	+ 18,0	+ 5,1
COMMERCE	50,6	60,7	57,2	44,4	50,3	54,5	1,7	+ 8,4	+ 1,5
INDUSTRIE	777,2	795,1	861,7	847,1	879,2	1.067,1	33,2	+ 21,4	+ 6,5
Industrie de l'énergie	5,5	5,7	61,0	99,5	74,1	42,6	1,3	- 42,6	+ 50,7
Production de carburants	108,9	112,8	170,8	174,4	144,1	166,3	5,2	+ 15,4	+ 8,8
Industrie de la chimie	557,5	485,8	497,7	493,2	598,2	795,7	24,7	+ 33,0	+ 7,4
Industrie de l'automobile	72,9	165,0	99,4	59,0	35,1	31,8	1,0	- 9,4	- 15,3
Industrie des équipements électroniques	0,3	0,2	0,1	0,0	1,2	0,3	0,0	- 71,3	+ 0,1
Industrie de la métallurgie	3,1	5,2	9,2	3,9	6,7	5,0	0,2	- 24,6	+ 10,2
Industrie de la construction	13,1	9,1	14,7	8,4	10,9	12,6	0,4	+ 15,5	- 0,7
Industrie de l'alimentation	7,3	5,0	4,8	6,5	6,8	9,9	0,3	+ 46,0	+ 6,3
Autres industries	8,6	6,3	3,9	2,2	2,1	2,9	0,1	+ 38,3	- 19,5
TRANSPORTS									
TERRESTRES	42,4	66,6	38,4	47,4	40,7	37,3	1,2	- 8,5	- 2,5
Transport routier	9,8	41,8	16,6	13,4	14,6	16,3	0,5	+ 11,7	+ 10,6
Autres transports terrestres	32,6	24,8	21,8	33,9	26,2	21,0	0,7	- 19,8	- 8,4
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	140,1	157,6	148,9	141,5	129,2	138,7	4,3	+ 7,4	- 0,2
Autres services	70,3	88,5	66,8	69,2	97,3	111,5	3,5	+ 14,6	+ 9,7
Secteur public	69,9	69,1	82,1	72,2	31,9	27,2	0,8	- 14,8	- 17,2
INVESTISSEMENT DIRECT ...	1.472,4	1.864,6	2.627,2	3.914,2	2.535,2	3.215,6	100,0	+ 26,8	+ 16,9

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

L'investissement a augmenté de manière substantielle en 2007 dans le port d'Anvers, spécialement dans le **cluster maritime**. Sur les cinq dernières années, l'investissement a crû en moyenne d'un peu moins de 33 p.c. par an et pour la dernière année, ce chiffre était de 33,6 p.c. Bien que tous les segments du cluster aient progressé, il y a de grosses différences suivant le secteur d'activité. Les agents maritimes et les expéditeurs ont augmenté leurs investissements d'un peu plus de 21 p.c. On peut remarquer que c'est la deuxième année consécutive que l'investissement dans ce secteur croît de plus de 20 p.c. Ce résultat est d'autant plus remarquable que la société Conti-Lines a en 2007 quitté le

segment des agents maritimes et des expéditeurs pour rejoindre celui des armateurs⁶⁹. Ces derniers ont d'ailleurs réalisé plusieurs acquisitions de navires parfois suivies de reventes qui ont eu pour effet d'augmenter l'investissement. Parmi les champions pour l'année 2007, figurent Bocimar International, Kleimar et Safmarine Container Lines, tous trois ayant dépassé les 100 millions d'euros d'investissement: dans le cas de Bocimar International, l'investissement a même été supérieur à 200 millions d'euros⁷⁰. Les manutentionnaires ont également énormément investi, à commencer par l'entreprise VOPAK, qui a construit un nouveau terminal citernier au Verrebroekdok. Composé de 60 citernes, d'une capacité totale de 100.000 m³ extensible à 400.000 m³ et fortement automatisé, ce terminal représentait un investissement de 70 millions d'euros. Mais le site de VOPAK n'a pas été le seul terminal citernier à voir le jour. Ainsi, "Sea-Tank Terminal Antwerp" d'une capacité de 200.000 m³ destiné aux huiles végétales, graisses animales et aux combustibles est devenu opérationnel fin 2007. Fin de l'année 2007 a également été inauguré le "Antwerp Bulk Terminal 6th Harbour Dock"; un terminal destiné à traiter le vrac et le liquide avec une longueur de quai de 1.800 m, des entrepôts et des connexions avec le rail, la route et la navigation intérieure⁷¹. Outre ces constructions, les sociétés Oiltanking Stolthaven Antwerp, LBC-Ertisa Tankterminal Antwerpen et Antwerp Distribution and Product Operations ont offert une forte croissance aux investissements dans le segment de la manutention maritime. Le segment des aménagements portuaires et du dragage doit en très grande partie aux entreprises du groupe DEME (Dredging International et Dredging, Environmental and Marine Engineering) son impressionnante progression.

Dans le **cluster non maritime**, les résultats vont en sens divers. Les secteurs du commerce, de l'industrie et des autres services logistiques ont progressé alors que le segment du transport terrestre a diminué. Dans le commerce, Kuwait Petroleum est resté le premier investisseur avec plus de 25 millions d'euros et une croissance de 6 millions d'euros par rapport à l'année précédente. L'investissement pour ce segment a augmenté de 9,2 p.c. Dans l'industrie, les chiffres sont fort disparates. Le segment de l'énergie a chuté de plus de 40 p.c. suite à l'achèvement de la centrale "SLECO"⁷². Dans la production de carburants, les investissements de Belgian Refining Corporation pour améliorer ses installations de production ont dopé le segment. La progression dans l'industrie chimique a été spectaculaire et a impliqué plusieurs entreprises. BASF Antwerpen a consacré plus de 366 millions d'euros à l'expansion de sa capacité pour les unités de production de polyuréthane et de SAP (polymère super absorbant), pour les installations d'hydrocraquage et pour la construction d'une nouvelle unité pour l'eau forte et l'acide acrylique. BASF Dow HPPO Production⁷³ a construit également une nouvelle usine pour la transformation de propylène en oxyde de propylène. À elles deux, ces entreprises ont représenté plus de 480 millions d'investissement et une augmentation de 95 millions par rapport à 2006. Neos Phenol Belgium a entrepris des travaux d'extension importants nécessitant l'arrêt temporaire de la production. Cela a naturellement eu un impact positif sur les investissements. Par contre, l'investissement dans l'industrie automobile continué à décliner, essentiellement sous l'effet de General Motors. L'industrie de la construction a bénéficié de la construction d'un nouveau bâtiment commercial, de la modification de l'unité de fabrication de plâtre chez Saint-Gobain Gyproc Belgium et de celle de ciment chez Diamur. Dans l'industrie alimentaire, Cargill a investi dans une nouvelle unité de production d'huile obtenue par pression à froid. Dans le secteur du transport, l'investissement dans les entreprises de transport routier même si celui-ci a eu une croissance positive notamment grâce aux firmes Verduyn Group België et Ivens Transport en Kraanbedrijf n'a pas pu compenser la baisse de l'investissement du groupe SNCB. Dans les autres services, TIP Trailers Rentals (nouveau matériel d'exploitation), Antwerp Tank Cleaning et Cuypers Vorkliften ont offert à l'investissement une sensible progression.

⁶⁹ L'entreprise Conti-Lines a en effet acquis trois navires en 2007, ce qui la classe dorénavant dans le segment des armateurs.

⁷⁰ Ces trois armateurs déposent des comptes annuels en dollar US, ceux-ci sont convertis en euros au taux de référence de la BCE (source: Belgostat).

⁷¹ Sea-Tank Terminal Antwerp et Antwerp Bulk Terminal font tous deux partie du groupe Sea-Invest.

⁷² Sleco (Slib en co- verwerkingscentral), sur le site de Kieldrecht, est le fruit d'une joint-venture entre Indaver et Sita. Cette entreprise combine traitement des déchets et production d'électricité.

⁷³ BASF Dow HPPO Production est une joint-venture entre BASF et Dow.

TABLEAU 20 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'ANVERS EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BASF ANTWERPEN	Industrie de la chimie
2	BOCIMAR INTERNATIONAL	Armateurs
3	KLEIMAR	Armateurs
4	INEOS PHENOL BELGIUM	Industrie de la chimie
5	BASF DOW HPPO PRODUCTION	Industrie de la chimie
6	SAFMARINE CONTAINER LINES	Armateurs
7	DREDGING INTERNATIONAL	Aménagements portuaires et dragages
8	EURONAV	Armateurs
9	DREDGING, ENVIRONMENTAL AND MARINE ENGINEERING	Aménagements portuaires et dragages
10	EXPLORER	Armateurs

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.

Par essence, le top 10 de l'investissement est plus changeant que celui de la valeur ajoutée ou de l'emploi. Néanmoins, BASF a conservé la tête du classement. Il est directement suivi par Bocimar, qui a gagné une place. Euronav, second l'année précédente, est descendu au huitième rang conséquence du moindre investissement dans sa flotte cette année. La troisième place de ce classement est toujours occupée par un armateur, mais il s'agit de Kleimar, qui a ainsi réalisé une entrée fracassante dans le top 10. Le top 10 est ainsi accaparé par l'industrie chimique, les armateurs et les sociétés spécialisées dans les aménagements portuaires et le dragage. La présence de cette dernière catégorie est essentiellement le résultat d'investissement dans du matériel flottant.

3 PORT DE GAND

3.1 Évolutions⁷⁴

En 2007, le nombre de navires maritimes ayant afflué le port de Gand a crû de 99 unités pour se monter à 3.171 unités. Le volume transbordé de/sur ces bateaux a augmenté de 4 p.c. pour se situer aux alentours de 25,1 millions de tonnes. La variation des quantités traitées n'a pas empêché les minerais et résidus métalliques de rester la principale marchandise, pour l'essentiel déchargée, dans le port de Gand en 2007 avec un tonnage avoisinant 6 millions de tonnes. Viennent ensuite par ordre d'importance dans le transport maritime les produits alimentaires, les combustibles solides, les produits de l'industrie métallurgique et les produits pétroliers. Les produits en vrac représentaient pratiquement 80 p.c. de la marchandise transbordée en 2007. Toutefois, ils ont crû moins vite que les containers et les chargements conventionnels. Les quantités déchargées dans le domaine maritime ont été quatre fois plus importantes que les quantités chargées. Le transport shortsea a contribué à la croissance des quantités transbordées du maritime. Les produits secs en vrac occupent toujours la première place des chargements. Dans le shortsea comme dans le maritime, on remarque une forte progression des containers.

En navigation intérieure, le chargement et le déchargement de produits agricoles ont augmenté de manière spectaculaire. Les produits pétroliers, les minéraux bruts et les matériaux de construction restent en tête du classement. Les quantités chargées et déchargées sont plus équilibrées, les premières représentant 40 p.c. du total. Tout comme pour le maritime, les produits en vrac se taillent la part du lion (92 p.c.) dans les marchandises transbordées. Celle-ci s'est toutefois contractée de 4,7 p.c. entre 2006 et 2007. L'augmentation des autres marchandises a néanmoins permis de limiter le tassement de l'ensemble des transbordements à 3,7 p.c., ceux-ci s'élevant à 17,7 millions de tonnes en 2007.

En 2007, les travaux sur le Kluizendok ont continué: un quai au sud d'une profondeur de 8 m et d'une longueur de 110 m a été réalisé en prolongement du quai déjà existant le long du canal maritime. Une étude a également été menée sur la construction d'un quai parallèle au premier situé au nord et d'une longueur de 400 m.

Il a été décidé que le tunnel passant en dessous du canal Gand - Terneuzen à Sluiskil allait être abaissé afin de ne pas gêner l'approfondissement du canal. Les ponts à bascule au Westsluis à Terneuzen ont également été changés.

Suite aux résultats d'une étude spécifique à cette problématique, le tirant d'eau autorisé sur le canal Gand - Terneuzen a été porté à 12,5 m à la montée et à 12,3 m à la descente ce qui a permis à des navires de plus gros tonnage de parvenir jusqu'au port de Gand.

Le port de Gand a vu démarrer de nouvelles activités en 2007. Ainsi, le groupe Van Eeckhout a ouvert sa nouvelle fabrique de briques sur le Kluizendok, et la nouvelle usine de traitement des déchets de construction et démolition de D.D. Recycling nv a démarré son activité en juillet 2007. Plusieurs entreprises ont également décidé d'augmenter leur matériel de manutention ou leur capacité de stockage. Adpo a étendu son parc de 25 citernes de stockage, représentant 17.500 m³ supplémentaires. DFDS Tor Line a mis en service un nouveau pont pour voitures. Katoen Natie a édifié de nouveaux hangars. LD Commodities, Oiltanking et Sea-Invest ont agrandi leur parc de citernes. Sea-Invest a également investi dans du matériel de traitement du charbon, des silos et deux grues. DSV Solutions a bâti un nouveau complexe logistique. Les travaux étaient prévus de juillet 2007 à août 2008. Alco Bio Fuel a investi dans un nouveau terminal pour le bioéthanol au Rodenhuize. Volvo Europa Truck grâce à l'investissement consenti, est la première usine de Belgique à ne pas émettre de CO₂. Mais d'autres projets sont déjà en phase de réalisation. La raffinerie Bioro, destinée à produire du biodiesel, est en voie d'achèvement et est officiellement en activité depuis avril 2008. Electrabel va ériger une nouvelle centrale électrique au gaz sur le terrain d'ArcelorMittal Belgium à Rodenhuize. Elle devrait entrer en service en 2010.

⁷⁴ Sources: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007* et *Entreprise portuaire de Gand GAB (2007)*.

3.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe a augmenté de 8,1 p.c. (+5,5 p.c. à prix constants). Avec les effets indirects, la valeur ajoutée totale a augmenté de 6,8 p.c. En 2007, la part de la valeur ajoutée directe dans le PIB flamand s'établissait à 2 p.c. et celle de la valeur ajoutée totale à 4,0 p.c. Ce pourcentage est un peu plus élevé qu'en 2006. La part dans le PIB belge a également crû légèrement, atteignant 1,2 p.c. pour la valeur ajoutée directe et 2,3 p.c. pour la valeur ajoutée totale.

La valeur ajoutée directe du port de Gand a donc crû de plus de 8 p.c. en 2007. Cette croissance a été un peu plus importante dans le cluster non maritime que dans **le cluster maritime**. Dans ce dernier, les agents maritimes et les expéditeurs ont, pour la quatrième année consécutive, vu leur valeur ajoutée augmenter. Les quatre premiers du classement de créateurs de valeur ajoutée dans ce segment ont d'ailleurs affiché de bons résultats. DSV Solutions, qui représente à peu près un tiers du secteur, a enregistré une hausse de sa valeur ajoutée de l'ordre de 2,7 millions d'euros, sous l'effet notamment de la hausse de son résultat d'exploitation et de ses frais de personnel. Lalemant, Flanders Logistics et Tailormade Logistics ont également connu une progression de leur valeur ajoutée. Par contre, chez les manutentionnaires, la chute de la valeur ajoutée de Belgotank et de Manuport Gent (-8,9 millions d'euros) n'a pu être complètement contrebalancée par les augmentations dans d'autres entreprises du segment. Chez les armateurs, Floratrans-Shipping, grâce à une augmentation substantielle de son résultat d'exploitation, a influencé à la hausse la valeur ajoutée du segment. Dans celui des aménagements portuaires et du dragage, une nouvelle société AWS-BKD recycling, issue d'une collaboration entre AWS et Boskalis Dolman, a fait son apparition. En ce qui concerne l'entreprise portuaire (Havenbedrijf Gent), l'augmentation du bénéfice d'exploitation et celle des provisions ont entraîné une hausse de pratiquement 20 p.c. de la valeur ajoutée.

Dans **le cluster non maritime**, tous les secteurs, à l'exception des autres industries et des autres transports terrestres ont progressé. Le secteur du commerce a profité entre autres, de la croissance de la valeur ajoutée de Belgian Shell, essentiellement due à l'augmentation du poste "impôts et taxes" relatif à l'exploitation et à celle du bénéfice d'exploitation. Total Belgium, où l'on retrouve cet accroissement du poste "impôts et taxes" relatif à l'exploitation, et Honda Europe dont le chiffre d'affaires et les frais de personnel ont augmenté (avec comme corollaire une hausse du résultat d'exploitation), ont également contribué à la croissance de la valeur ajoutée. Ces entreprises restent les plus importantes du secteur. Dans le secteur de l'énergie, SPE a enregistré une sensible progression grâce au développement de sa clientèle. La valeur ajoutée d'Electrabel, principale entreprise du segment, est également orientée à la hausse. Dans le segment de la production de carburants, Oleon Biodiesel, a clôturé sa première année d'activité avec une valeur ajoutée de 4,9 millions d'euros. L'industrie chimique a bénéficié de l'augmentation de l'activité de Taminco, qui reste la première usine chimique du port en termes de valeur ajoutée, en atteignant presque 68 millions d'euros, et d'Oleon, qui grâce au saut de 8,8 millions d'euros de sa valeur ajoutée, est devenue la deuxième entreprise par ordre de grandeur du segment. Les résultats de Cri Catalyst Company Belgium se sont très légèrement tassés, tandis que Kronos Europe a subi une diminution sensible de son résultat suite à la baisse du prix de vente de sa production. La valeur ajoutée de l'industrie automobile s'est maintenue en raison non seulement de la constance du groupe Volvo, mais également des bonnes prestations de l'entreprise Plastal, fournisseur de pièces détachées en plastique pour celui-ci. L'industrie métallurgique a enregistré son plus haut niveau de valeur ajoutée depuis six ans. L'entreprise ArcelorMittal Belgium, représentant plus de 90 p.c. de ce segment, est responsable à elle seule de plus de 98 p.c. de cette hausse. Pourtant, les volumes vendus ont légèrement diminué, suite essentiellement à une baisse des livraisons au sein du groupe ArcelorMittal. Cette baisse a toutefois été surcompensée par une augmentation du prix de vente des différents produits, spécialement au premier semestre. Certaines facturations de services rendus pour le groupe sont aussi venues augmenter le poste "autres revenus d'exploitation". De plus, le prix d'acquisition de certaines matières premières a diminué avec un effet favorable sur la rentabilité. La hausse sensible de la valeur ajoutée dans l'industrie alimentaire est principalement imputable à l'entreprise Cargil dont le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation ont augmenté. Fuji Oil Europe a également connu une bonne année, contrairement aux Établissements P. Bruggeman dont les coûts de fonctionnement, se sont considérablement alourdis suite au lancement de nouveaux produits et ont grevé le résultat d'exploitation.

TABLEAU 21 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	2.742,2	2.798,4	3.355,6	3.487,3	3.570,8	3.859,7	100,0	+ 8,1	+ 7,1
CLUSTER MARITIME	186,3	184,8	203,1	206,0	225,2	236,8	6,1	+ 5,1	+ 4,9
Agents maritimes et expéditeurs	50,8	38,9	42,1	45,1	51,4	59,5	1,5	+ 15,7	+ 3,2
Manutention	101,1	111,0	122,6	124,9	137,0	132,6	3,4	- 3,2	+ 5,6
Armateurs	10,4	11,3	10,8	8,7	7,4	10,9	0,3	+ 46,4	+ 0,8
Construction et réparation navales	4,4	4,0	3,8	4,0	4,3	4,8	0,1	+ 12,5	+ 1,8
Aménagements portuaires et dragage	0,9	0,0	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	n.	- 169,9
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	2,2	5,2	5,5	6,6	6,5	6,9	0,2	+ 5,5	+ 25,4
Entreprise portuaire	16,5	14,3	18,3	16,6	18,6	22,3	0,6	+ 19,7	+ 6,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	4,6	4,5	4,6	4,6	4,0	5,8	-	+ 44,8	+ 4,8
CLUSTER NON MARITIME ...	2.556,0	2.613,6	3.152,6	3.281,3	3.345,6	3.622,9	93,9	+ 8,3	+ 7,2
COMMERCE	570,0	598,8	762,1	812,8	829,2	902,6	23,4	+ 8,9	+ 9,6
INDUSTRIE	1.838,9	1.862,9	2.228,6	2.307,4	2.347,5	2.538,2	65,8	+ 8,1	+ 6,7
Industrie de l'énergie	117,1	74,2	144,6	132,2	149,8	164,7	4,3	+ 10,0	+ 7,1
Production de carburants	6,8	8,1	7,8	6,6	5,8	11,0	0,3	+ 89,2	+ 10,1
Industrie de la chimie	203,2	206,1	203,1	225,5	234,5	250,3	6,5	+ 6,7	+ 4,3
Industrie de l'automobile	485,6	483,7	632,2	611,3	636,2	643,8	16,7	+ 1,2	+ 5,8
Industrie des équipements électroniques	56,5	66,4	47,1	40,3	58,3	60,6	1,6	+ 3,9	+ 1,4
Industrie de la métallurgie	689,2	768,2	955,0	1.027,0	944,5	1.101,5	28,5	+ 16,6	+ 9,8
Industrie de la construction	109,9	104,8	73,6	73,8	79,0	82,5	2,1	+ 4,4	- 5,6
Industrie de l'alimentation	70,8	69,2	57,8	61,1	65,4	71,1	1,8	+ 8,8	+ 0,1
Autres industries	99,7	82,1	107,5	129,6	174,1	152,7	4,0	- 12,3	+ 8,9
TRANSPORTS TERRESTRES	59,7	58,1	61,7	53,7	52,0	57,7	1,5	+ 10,8	- 0,7
Transport routier	36,6	37,0	37,7	38,1	37,5	44,2	1,1	+ 17,7	+ 3,9
Autres transports terrestres	23,2	21,2	24,0	15,6	14,5	13,5	0,3	- 7,0	- 10,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	87,3	93,7	100,2	107,4	116,8	124,5	3,2	+ 6,6	+ 7,4
Autres services	76,2	81,8	88,4	95,3	103,5	110,3	2,9	+ 6,6	+ 7,7
Secteur public	11,1	11,9	11,8	12,0	13,3	14,1	0,4	+ 6,4	+ 4,9
2. EFFETS INDIRECTS	3.126,2	3.136,2	3.515,7	3.512,6	3.629,6	3.832,0	-	+ 5,6	+ 4,2
CLUSTER MARITIME	400,5	313,3	315,1	342,1	337,9	367,8	-	+ 8,9	- 1,7
CLUSTER NON MARITIME ...	2.725,8	2.822,9	3.200,6	3.170,5	3.291,8	3.464,2	-	+ 5,2	+ 4,9
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	5.868,4	5.934,6	6.871,3	6.999,9	7.200,4	7.691,7	-	+ 6,8	+ 5,6

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

La forte baisse de la valeur ajoutée du segment des autres industries est attribuable à la principale entreprise du secteur. Stora Enso Langerbrugge. Ce producteur de papier journal et de papier pour magazines a vu son résultat d'exploitation s'effondrer, malgré un volume produit plus important, du fait non seulement du net renchérissement de l'énergie, mais aussi de celui du papier recyclé. La forte progression dans le transport routier reflète de bons résultats assez généralisés pour ce secteur, avec une mention spéciale pour la firme Hallens dont la valeur ajoutée a crû de 23 p.c. Au niveau des autres transports terrestres, on peut signaler la disparition dans la série de Ziegler, transféré dans le segment du "transport routier". Dans le segment "autres services" des autres services logistiques, l'augmentation des frais de personnel et des amortissements de l'établissement Onderzoekscentrum voor Aanwending van Staal, appartenant au groupe ArcelorMittal, a poussé vers le haut la valeur ajoutée. On peut également signaler la reprise par RPC Packaging Gent (secteur de l'industrie chimique) de l'entreprise RPC Packaging Belgium (d'où sa disparition du secteur des autres services logistiques). Enfin, parmi tous les nouveaux entrants, on peut épingler Chris Vereecke en Zoon, qui pour sa première année a enregistré une valeur ajoutée supérieure à 1 million d'euros.

TABLEAU 22 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE GAND EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELORMITTAL 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	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
7	HONDA EUROPE	Commerce
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
9	TAMINCO	Industrie de la chimie
10	S.P.E.	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.

Le top 5 de la valeur ajoutée au port de Gand n'a pas changé par rapport à l'année précédente. ArcelorMittal, Total Belgium et Volvo Cars constituent toujours le trio de tête. Il convient aussi de souligner la dégringolade de Stora Enso Langerbrugge de la sixième à la huitième place suite à la contraction de son bénéfice d'exploitation, et la sortie de l'entreprise métallurgique Sadaci au profit de S.P.E.

3.3 Emploi

La légère hausse de l'emploi relevée auprès des entreprises installées dans le port de Gand a été amplifiée par une progression plus rapide chez leurs sous-traitants. En 2007, la proportion de l'emploi direct et de l'emploi total dans l'emploi flamand s'est établie à respectivement 1,3 p.c. et 3,1 p.c. Le premier pourcentage est équivalent à celui de 2006. Le second est plus élevé que dans la publication de 2006 suite au passage à une méthode de calcul par port (et non plus par région) des effets indirects. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages se sont établis à respectivement 0,7 p.c. (direct) et 1,8 p.c. (total).

L'emploi a crû dans pratiquement tous les segments du **cluster maritime** du port de Gand, si ce n'est celui de l'autorité portuaire. Au total, l'emploi ETP dans le cluster maritime a augmenté de 2,8 p.c. Dans le segment des agents maritimes et des expéditeurs, la croissance a atteint 6,8 p.c. grâce aux "poids lourds" de ce segment que sont DSV Solutions et Tailormade Logistics. L'emploi ETP chez ce dernier a crû de 44 p.c. Chez les manutentionnaires, la faillite de Claus Automotive a coûté 25 emplois ETP. Outre cette faillite, plusieurs manutentionnaires ont réduit le nombre de leurs travailleurs tels la Compagnie belge de Manutention, Manuport Gent et Ghent Handling and Distribution. Néanmoins, les fortes progressions de Gates Distribution Center et de DSV Solutions (Automotive) dont l'emploi a augmenté de plus de 50 unités ETP respectivement, ont annihilé l'effet de ces régressions. Pour le segment des armateurs, le segment de la construction et de la réparation navales et le segment du commerce portuaire, l'emploi ETP s'est renforcé de 2 à 4 unités.

TABEAU 23 EMPLOI AU PORT DE GAND DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	26.974	27.408	27.798	27.942	28.012	28.169	100,0	+ 0,6	+ 0,9
CLUSTER MARITIME	1.915	1.860	2.003	2.115	2.140	2.201	7,8	+ 2,8	+ 2,8
Agents maritimes et expéditeurs	573	553	538	567	605	647	2,3	+ 6,8	+ 2,5
Manutention	970	956	1.098	1.191	1.212	1.224	4,3	+ 1,0	+ 4,8
Armateurs	102	97	103	94	58	62	0,2	+ 7,5	- 9,6
Construction et réparation navales	82	70	72	72	72	74	0,3	+ 3,2	- 2,2
Aménagements portuaires et dragage	11	0	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Pêche	0	0	0	0	0	0	0	n.	n.
Commerce portuaire	30	39	42	45	43	45	0,2	+ 4,2	+ 8,2
Entreprise portuaire	146	145	150	148	150	150	0,5	- 0,3	+ 0,4
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Répartition (p.m.)	62	57	63	62	75	79	-	+ 5,0	+ 5,0
CLUSTER NON MARITIME ...	25.059	25.548	25.795	25.827	25.872	25.968	92,2	+ 0,4	+ 0,7
COMMERCE	2.605	2.530	2.540	2.489	2.507	2.547	9,0	+ 1,6	- 0,5
INDUSTRIE	20.231	20.816	20.852	21.058	20.938	20.990	74,5	+ 0,2	+ 0,7
Industrie de l'énergie	641	654	634	629	673	649	2,3	- 3,5	+ 0,3
Production de carburants	56	58	63	59	52	59	0,2	+ 12,7	+ 0,8
Industrie de la chimie	1.779	1.772	1.673	1.663	1.646	1.737	6,2	+ 5,6	- 0,5
Industrie de l'automobile	6.547	7.443	8.345	8.708	8.565	8.552	30,4	- 0,2	+ 5,5
Industrie des équipements électroniques	1.111	1.002	912	783	733	730	2,6	- 0,5	- 8,1
Industrie de la métallurgie	6.774	6.534	6.473	6.530	6.509	6.446	22,9	- 1,0	- 1,0
Industrie de la construction	1.629	1.664	1.160	1.072	1.079	1.111	3,9	+ 2,9	- 7,4
Industrie de l'alimentation	507	512	488	501	502	508	1,8	+ 1,2	+ 0,1
Autres industries	1.186	1.177	1.104	1.113	1.179	1.198	4,3	+ 1,6	+ 0,2
TRANSPORTS TERRESTRES	911	894	932	776	772	781	2,8	+ 1,2	- 3,0
Transport routier	518	511	460	481	502	547	1,9	+ 8,8	+ 1,1
Autres transports terrestres...	393	383	471	295	270	235	0,8	- 12,9	- 9,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	1.312	1.309	1.471	1.504	1.655	1.651	5,9	- 0,2	+ 4,7
Autres services	1.035	1.035	1.203	1.246	1.394	1.391	4,9	- 0,2	+ 6,1
Secteur public	277	274	268	259	261	260	0,9	- 0,4	- 1,3
2. EFFETS INDIRECTS	36.799	38.170	40.590	40.158	40.721	42.462	-	+ 4,3	+ 2,9
CLUSTER MARITIME	4.376	3.357	3.556	4.047	3.678	4.024	-	+ 9,4	- 1,7
CLUSTER NON MARITIME ...	32.423	34.814	37.034	36.112	37.044	38.438	-	+ 3,8	+ 3,5
TOTAL DE L'EMPLOI	63.773	65.578	68.388	68.100	68.734	70.631	-	+ 2,8	+ 2,1

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

Dans le **cluster non maritime**, l'évolution de l'emploi diverge d'un secteur à l'autre. Dans le commerce, Gasbottling et American Clothing Distribution ont été les plus grands créateurs d'emploi. Par contre, la faillite de Trailer Repair Gent a eu un impact négatif. Dans l'industrie, l'emploi ETP a légèrement progressé de 0,2 p.c., reflétant des différences assez prononcées entre segments. L'industrie de l'énergie a diminué de 3,5 p.c., cette réduction de personnel affectant toutes les entreprises du secteur. Dans celui de la production de carburants, l'augmentation du nombre d'emplois ETP est attribuable à de Adpo-Ghent et Alco Bio Fuel. L'entreprise Oleon Biodiesel, qui a démarré ses activités en 2007 fonctionne avec le personnel d'Oleon nv (segment de l'industrie chimique). Cette entreprise est d'ailleurs parmi les artisans de l'augmentation du nombre d'emplois ETP dans l'industrie de la chimie. Mais le principal acteur est Oxplast qui en rachetant l'entreprise Flanders Powder et en ramenant l'activité sur le site du port de Gand y a sensiblement augmenté l'emploi. On peut aussi saluer l'arrivée des sociétés Mebrom et Polymer Insulation Products issues de la scission de Gasco Europe. À l'exception de la société Volvo Group Belgium, toutes les entreprises du segment automobile ont enregistré des réductions d'emplois ETP. Ceci entraîne une diminution de 0,2 p.c. pour ce segment. Pour sa part, l'industrie des équipements électroniques a souffert de l'arrêt des activités de Punch Plastx Evergem. Dans l'industrie de la métallurgie, le plus grand employeur est évidemment ArcelorMittal Belgium qui représente environ 86 p.c. du total du segment. Or l'emploi a diminué d'environ 1 p.c. au sein de cette entreprise ce qui a eu un impact quasi équivalent sur le secteur. Dans l'industrie de la construction, le segment a profité du développement du plus grand employeur du segment, c'est-à-dire l'entreprise Denys qui en 2007 a augmenté l'emploi ETP de 66 unités. L'industrie de l'alimentation sur le site du port de Gand a enregistré des diminutions d'emplois chez Daskalides et Algist Bruggeman. Celles-ci ont été compensées par des augmentations de personnel dans d'autres sociétés parmi lesquelles figure le chocolatier Bouchard ⁷⁵. L'évolution de l'emploi ETP dans le segment des autres industries est quant à elle, essentiellement attribuable à l'entreprise SCA Packaging Belgium.

Dans les transports terrestres, les évolutions sont peu homogènes. Dans le transport routier, les entreprises Hallens et Tailormade Transport ont fortement accru le nombre d'emploi. Par contre, la société Frans Maas, reprise par DSV Road (segment des agents maritimes et des expéditeurs), a disparu. Pour ce qui est du transport public, la SNCB a réduit l'équipe travaillant sur le site du port de Gand de 35 ETP.

TABLEAU 24 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE GAND EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELOMITTAL 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	GE INDUSTRIAL BELGIUM	Industrie des équipements électroniques
6	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
7	DENYS	Industrie de la construction
8	STORA ENSO LANGERBRUGGE	Autres industries
9	TOWER AUTOMOTIVE BELGIUM	Industrie de l'automobile
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.

ArcelorMittal Belgium, Volvo Cars, Volvo Group Belgium et Honda Europe occupent toujours les quatre premières places du top 10 de l'emploi au port de Gand. Electrabel a perdu sa cinquième place au profit de GE Industrial Belgium, société créée fin 2006 et ayant absorbé GE Power Controls Belgium, ancien numéro six en 2006. L'entreprise Denys a gagné deux places dans le classement.

3.4 Investissement

En 2007, les investissements ont été nettement plus élevés que les trois années précédentes. La hausse s'est élevée à 61,9 p.c. (+58,4 p.c. à prix constants).

⁷⁵ Anciennement Bouchard l'Escaut.

L'année 2007 a été une année remarquable pour l'investissement dans le port de Gand. Dans **le cluster maritime**, celui-ci a augmenté de 69,4 p.c., passant de 49 à 83 millions d'euros. Tous les segments ont participé à cette augmentation. Chez les agents maritimes et les expéditeurs, des entreprises telles que Transuniverse Forwarding, Tailormade Logistics et Lalemant ont poussé les investissements vers le haut. Dans le segment de la manutention, DSV Solutions (Automotives) a construit une nouvelle plateforme logistique sur l'ancien terrain de Sidoco. Cette nouvelle construction présente l'avantage de réduire la distance entre le centre logistique et l'usine Volvo et donc le temps consacré au transport des pièces détachées. Cet investissement représentait plus de 11 millions d'euros en 2007. Toujours dans le même segment, la Compagnie Belge de Manutention a poursuivi ses investissements qui se sont élevés pour 2007 à un peu moins de 8 millions d'euros. Chez les armateurs, c'est l'investissement hors ports, en forte augmentation, qui a soutenu le segment. Les investissements de l'autorité portuaire de Gand ont fait un bond en avant de plus de 10 millions d'euros, avec entre autres l'aménagement du Kluizendok.

Le cluster non maritime a progressé de plus de 60 p.c. Dans le commerce, l'entreprise Oiltanking Ghent a investi un peu moins de 8,9 millions d'euros essentiellement pour accroître sa capacité de stockage. Ce montant était de 5 millions d'euros plus élevé que l'année précédente. Dans l'industrie de l'énergie, Electrabel a construit une nouvelle unité de production de 305 mégawatts en collaboration avec ArcelorMittal Belgium. L'entreprise a également effectué diverses adaptations aux installations de la centrale de Rodenhuize. De ce fait, elle a accru ses investissements de plus de 4 millions d'euros. Le segment de la production de carburants a encore bénéficié du développement des infrastructures de production de biodiesel. Avec plus de 44 millions d'euros investis en 2007 pour la construction d'une unité de production de bioéthanol d'une capacité de 150.000 m³, Alco Bio Fuel est sans conteste l'investisseur le plus important du secteur. Viennent ensuite Adpo-Ghent et Bioro dont les investissements ont avoisiné 13 millions d'euros. Oleon Biodiesel clôture la liste des investisseurs de ce segment. Dans l'industrie chimique, il convient aussi de souligner la création par CRI Catalyst Company Belgium, société appartenant au groupe Shell, d'une nouvelle usine de catalyseurs à base d'argent qui serviront lors de la réaction de formation de l'oxyde d'éthylène. Il s'agit de la première entreprise de ce type en Europe. Les principaux clients de CRI proviennent de l'industrie pétrochimique et des raffineries. Suite à un incendie dans ses installations, la firme Oleon, spécialisée dans la production d'acides gras d'origine végétale a décidé de construire une nouvelle unité de production à Ertvelde avec une capacité de plus de 240.000 tonnes. L'investissement représentait 18 millions d'euros en 2007. Dans l'industrie de l'automobile, Volvo Cars a investi quasiment 72 millions d'euros dans sa chaîne de montage, pour l'adapter au nouveau modèle qui allait bientôt être produit dans ses ateliers. Ces investissements, combinés à ceux de Volvo Group Belgium, ils représentaient 94 p.c. des investissements du segment. La croissance de l'investissement dans l'industrie des équipements électroniques est essentiellement le fait de la société Rogers. L'industrie métallurgique a bénéficié des investissements consentis par ArcelorMittal Belgium. Dans l'industrie alimentaire, la croissance de l'investissement chez Cargill n'a pu compenser la diminution de celui-ci chez Fuji Oil Europe et Algist Bruggeman. La papeterie Stora Enso Langerbrugge dans le segment des autres industries a investi non seulement dans ses installations de production (machines à papier), mais également dans un projet visant à renforcer l'efficacité énergétique de l'usine de Gand. La nouvelle centrale productrice d'énergie devrait couvrir tous les besoins de l'usine en chaleur et une partie de sa consommation d'électricité. Une des caractéristiques de la chaudière biomasse productrice de vapeur employée est qu'elle acceptera divers types de combustibles. Ainsi, l'entreprise sera moins dépendante du marché de l'électricité et de celui des combustibles usuels tels le fuel ou le gaz. Ce projet permettra également de réduire les émissions de dioxyde de carbone. La nouvelle chaudière sera opérationnelle en 2010. Enfin, dans les autres services logistiques, l'augmentation des investissements dans le secteur public est essentiellement attribuable au montant consacré par la Région flamande à la construction du Kluizendok.

TABLEAU 25 INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	49,0	47,3	38,9	56,2	49,0	83,0	12,9	+ 69,4	+ 11,1
Agents maritimes et expéditeurs	4,3	8,4	7,3	2,4	2,3	8,8	1,4	+ 276,7	+ 15,4
Manutention	8,6	19,9	11,3	23,8	25,0	36,9	5,8	+ 47,5	+ 33,7
Armateurs	12,0	5,4	2,3	8,8	4,2	9,5	1,5	+ 127,3	- 4,5
Construction et réparation navales	0,7	0,6	1,2	0,2	0,5	0,5	0,1	+ 1,1	- 6,1
Aménagements portuaires et dragage	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 19,6
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,2	0,0	+ 21,8	+ 22,7
Entreprise portuaire	23,2	12,9	16,6	20,8	16,8	27,0	4,2	+ 60,7	+ 3,1
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>2,8</i>	<i>3,2</i>	<i>3,2</i>	<i>3,8</i>	<i>4,3</i>	<i>10,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 153,5</i>	<i>+ 31,2</i>
CLUSTER NON MARITIME	727,3	694,5	301,9	297,9	347,7	559,0	87,1	+ 60,8	- 5,1
COMMERCE	61,9	46,2	37,1	40,9	33,1	46,9	7,3	+ 41,8	- 5,4
INDUSTRIE	633,0	617,9	231,3	214,7	240,5	433,5	67,5	+ 80,3	- 7,3
Industrie de l'énergie	3,8	5,0	7,5	8,6	4,8	10,9	1,7	+ 128,7	+ 23,4
Production de carburants	0,1	5,0	1,1	1,4	31,7	72,0	11,2	+ 126,8	+ 248,5
Industrie de la chimie	38,1	30,1	22,5	25,6	34,5	68,4	10,7	+ 98,1	+ 12,4
Industrie de l'automobile	137,7	179,6	61,7	78,6	54,4	111,1	17,3	+ 104,0	- 4,2
Industrie des équipements électroniques	9,7	4,7	4,9	3,8	3,2	5,2	0,8	+ 64,3	- 11,7
Industrie de la métallurgie	121,0	156,8	90,9	63,5	61,8	112,1	17,5	+ 81,3	- 1,5
Industrie de la construction ...	11,3	9,3	5,4	7,5	14,2	13,0	2,0	- 8,2	+ 2,8
Industrie de l'alimentation	16,8	11,0	10,6	6,0	21,5	18,7	2,9	- 12,9	+ 2,2
Autres industries	294,5	216,4	26,8	19,7	14,3	22,1	3,4	+ 54,5	- 40,4
TRANSPORTS TERRESTRES	8,5	12,0	11,7	6,2	15,2	14,8	2,3	- 2,9	+ 11,7
Transport routier	6,8	10,0	9,5	3,7	12,2	12,5	1,9	+ 2,2	+ 12,8
Autres transports terrestres ...	1,7	2,0	2,2	2,5	3,0	2,3	0,4	- 23,5	+ 6,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	24,0	18,4	21,8	36,1	58,9	63,9	10,0	+ 8,5	+ 21,7
Autres services	11,5	7,3	7,2	19,3	38,3	37,8	5,9	- 1,5	+ 27,0
Secteur public	12,5	11,1	14,7	16,7	20,6	26,2	4,1	+ 27,1	+ 15,9
INVESTISSEMENT DIRECT ...	776,3	741,8	340,8	354,1	396,6	642,0	100,0	+ 61,9	- 3,7

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

TABLEAU 26 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE GAND EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELORMITTAL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
2	VOLVO CARS	Industrie de l'automobile
3	ALCO BIO FUEL	Production de carburants
4	VOLVO GROUP BELGIUM	Industrie de l'automobile
5	HET HAVENBEDRIJF GENT GAB	Entreprise portuaire
6	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
7	CRI CATALYST COMPANY BELGIUM	Industrie de la chimie
8	OLEON	Industrie de la chimie
9	ADPO - GHENT	Production de carburants
10	BIORO	Production de carburants

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.

Toutes ces modifications dans les investissements ont entraîné des changements dans la constitution du top 10 de l'investissement au port de Gand. Bien qu'ArcelorMittal Belgium et Volvo Cars occupent toujours les première et deuxième places du classement, l'autorité portuaire de Gand GAB et l'administration publique occupent dorénavant les cinquième et sixième places, derrière Alco Bio Fuel et Volvo Group Belgium. Siffer Dock Company, Electrabel, Oleon Biodiesel ont disparu du classement au profit de CRI Catalyst Company Belgium, Adpo-Ghent et Bioro, nouveau producteur de biodiesel au départ de graines de colza.

4 PORT D'OSTENDE

4.1 Évolutions ⁷⁶

Le volume traité par le port d'Ostende a encore progressé en 2007: celui-ci manque de peu les 8 millions de tonnes chargées et déchargées en son sein. Pourtant, le trafic n'a pas été régulier tout au long de l'année en ce qui concerne l'activité principale du port, à savoir le transport ro-ro. En effet, les sociétés Ferryways, Searoad Security et Searoad Stevedores sont tombées en faillite. Leurs activités ont été reprises au milieu de l'année par les sociétés TerminalCo et Ro-RoCo appartenant au groupe Cobelfret. Ces faillites ont entraîné un arrêt de l'activité à Ostende durant quatre mois. Mais au mois d'octobre, le trafic autrefois assuré par Ferryways a redémarré. Au final, Dart Line, filiale de Cobelfret, a repris l'exploitation des lignes d'Ostende vers Harwich, Dartford et Killingholme ⁷⁷. Toujours dans le shortsea, Transeuropa Ferries exploite avec succès une ligne à destination de l'Angleterre: Ostende-Ramsgate. Ainsi, le trafic a sensiblement augmenté en 2007, allant jusqu'à six traversées par jour.

Au final, malgré le changement d'opérateur, le trafic ro-ro d'Ostende n'a pas souffert et les résultats ro-ro en tonnage ont progressé de 3,6 p.c. De même, le nombre de passagers transportés de et vers Ostende a crû de 7,1 p.c. pour un nombre d'automobiles de tourisme resté stable. Il est à noter que le nombre de navires de croisière faisant escale à Ostende a diminué en 2007. Néanmoins, la transformation de l'entrée du port permettra aux navires de plus grande taille d'accoster, si bien que l'on s'attend à ce que cette tendance s'inverse. Contrairement à l'année précédente, le tonnage traité pour le transport de vrac et pour celui marchandises diverses conventionnelles a baissé de 2,7 p.c. Le trafic conteneurisé s'est, quant à lui, de nouveau tassé.

Le port mène une politique volontaire d'investissement afin d'améliorer les conditions d'installation offertes aux entreprises candidates. Ainsi fin 2007, sur le quai 201, un nouvel embarcadère - débarcadère a été mis en service pour le chargement et le déchargement des navires ro-ro. Équipé d'un pont double plate-forme, il permet un traitement sensiblement plus rapide de la cargaison. Ce projet a vu le jour grâce au port d'Ostende et aux aides interrégionales européennes.

Une étude d'aménagement a été réalisée pour améliorer la protection des navires en cas de tempête et pour garantir un meilleur accès à la mer. Un projet de modification de l'entrée du port d'Ostende a donc été élaboré. Ce plan a reçu l'aval de la Région flamande.

Le transfert vers Zeebrugge du stock militaire de la base d'Oosteroeven a été l'occasion pour le port de récupérer une partie des terrains occupés par les installations militaires. Après assainissement et aménagement, des activités portuaires pourront y être pratiquées. La fin des travaux était prévue pour 2008.

Une concession a également été cédée à la firme C-Power pour la préparation du nouveau parc de 60 éoliennes qui doivent être installées sur le Thorntonbank. C-Power va mettre à profit cette concession pour construire les fondations de ces turbines. Vu le poids de ces socles, le quai a dû être renforcé.

4.2 Valeur ajoutée

La valeur ajoutée directe au port d'Ostende a progressé en 2007 de 8,1 p.c. (+5,5 p.c. à prix constants). La valeur ajoutée totale, qui comprend également la partie générée en amont des entreprises sous revue, a quant à elle augmenté de 8,3 p.c. La valeur ajoutée à Ostende peut également être comparée au PIB de la Région flamande: en 2007, 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 2007, la valeur ajoutée directe et totale s'est établie à respectivement à 0,1 p.c. et 0,3 p.c. du PIB belge.

⁷⁶ Source: *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*, AG Haven Oostende (2007).

⁷⁷ La ligne Ostende-Harwich a depuis cessé d'être exploitée et il est question d'arrêter l'exploitation des lignes sur Dartford et Killingholme.

TABLEAU 27 VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	326,9	339,5	360,0	405,1	419,6	453,6	100,0	+ 8,1	+ 6,8
CLUSTER MARITIME	69,1	78,4	116,5	102,3	112,8	105,9	23,3	- 6,1	+ 8,9
Agents maritimes et expéditeurs	4,2	3,0	3,6	3,8	3,9	4,5	1,0	+ 14,6	+ 1,3
Manutention	4,8	6,3	7,3	6,6	7,0	5,3	1,2	- 23,9	+ 2,2
Armateurs	-3,9	1,0	3,4	3,3	1,3	-0,2	0,0	- 116,3	n.
Construction et réparation navales	4,8	6,5	6,7	5,9	4,9	6,0	1,3	+ 21,5	+ 4,6
Aménagements portuaires et dragage	28,5	29,9	47,5	31,8	39,7	30,2	6,7	- 24,0	+ 1,2
Pêche	16,1	17,7	31,6	34,1	39,7	42,8	9,4	+ 7,9	+ 21,6
Commerce portuaire	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 5,5	- 0,4
Entreprise portuaire	3,2	3,1	4,8	5,2	4,3	4,7	1,0	+ 8,1	+ 8,0
Secteur public	11,2	10,8	11,4	11,3	11,6	12,3	2,7	+ 5,5	+ 1,9
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>8,5</i>	<i>9,1</i>	<i>9,5</i>	<i>8,4</i>	<i>11,8</i>	<i>12,9</i>	<i>-</i>	<i>+ 9,3</i>	<i>+ 8,5</i>
CLUSTER NON MARITIME ...	257,8	261,0	243,5	302,8	306,8	347,7	76,7	+ 13,3	+ 6,2
COMMERCE	20,2	19,4	20,7	22,0	21,3	23,6	5,2	+ 10,5	+ 3,1
INDUSTRIE	167,0	164,3	154,4	206,8	204,9	230,6	50,8	+ 12,5	+ 6,7
Industrie de l'énergie	0,6	0,2	0,4	1,6	5,1	3,7	0,8	- 28,0	+ 41,9
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	36,6	35,1	33,8	34,1	31,3	31,7	7,0	+ 1,3	- 2,8
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	0,7	0,7	0,7	0,6	0,7	0,2	+ 19,2	- 2,8
Industrie de la métallurgie	115,0	110,1	98,3	150,6	152,1	177,4	39,1	+ 16,6	+ 9,1
Industrie de la construction	5,7	6,1	6,5	8,3	6,1	6,8	1,5	+ 10,3	+ 3,6
Industrie de l'alimentation	6,0	6,4	9,7	8,2	7,4	8,0	1,8	+ 7,4	+ 6,0
Autres industries	2,3	5,7	5,1	3,4	2,2	2,3	0,5	+ 4,3	+ 0,5
TRANSPORTS TERRESTRES	20,2	21,7	23,2	20,7	22,0	23,4	5,2	+ 6,5	+ 3,0
Transport routier	16,6	17,4	17,6	17,9	19,7	21,6	4,8	+ 9,7	+ 5,4
Autres transports terrestres...	3,6	4,3	5,6	2,8	2,3	1,8	0,4	- 21,1	- 12,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	50,3	55,6	45,2	53,3	58,6	70,1	15,5	+ 19,7	+ 6,9
Autres services	25,6	34,1	24,7	27,7	32,1	41,1	9,1	+ 27,8	+ 9,9
Secteur public	24,7	21,5	20,4	25,6	26,5	29,1	6,4	+ 9,9	+ 3,3
2. EFFETS INDIRECTS	296,1	318,2	342,2	369,9	385,2	417,6	-	+ 8,4	+ 7,1
CLUSTER MARITIME	85,7	91,0	134,1	120,9	129,9	118,1	-	- 9,1	+ 6,6
CLUSTER NON MARITIME ...	210,4	227,2	208,1	249,0	255,3	299,5	-	+ 17,3	+ 7,3
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	622,9	657,7	702,2	774,9	804,7	871,2	-	+ 8,3	+ 6,9

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

La valeur ajoutée au port d'Ostende a connu une progression de plus de 8 p.c., et ce malgré une baisse sensible dans **le cluster maritime**. Ce dernier a surtout souffert d'une forte diminution du segment des aménagements portuaires et du dragage, qui est l'un des plus importants du cluster. La principale entreprise de ce segment est Baggerwerken Decloedt en Zoon. En 2006, elle représentait 89 p.c. du segment. Cette entreprise vieille de plus de cent ans, fait partie du groupe DEME. Spécialisée dans le dragage, la construction de ports et de protections côtières, elle est notamment en charge de travaux d'entretien en mer du Nord et de l'accès maritime aux ports de Zeebrugge et d'Ostende. Elle a néanmoins enregistré en 2007 une nette baisse de son chiffre d'affaires qui s'est répercuté sur la valeur ajoutée de ce secteur d'activité. Par contre, le segment des agents maritimes et des expéditeurs a bénéficié de l'expansion des activités de la société Cool Solutions dont le chiffre d'affaires a crû de quelque 3 millions d'euros par rapport à l'année précédente. La plus grande entreprise du segment, Transeuropa Ferries, a enregistré une augmentation de sa marge brute et de ses frais de personnel d'un peu moins de 0,2 millions d'euros. Transeuropa Ferries, créée en 2001, exploite la liaison Ostende-Ramsgate en ro-ro. Le segment des manutentionnaires a fortement baissé suite aux faillites de Searoad Stevedores et de Searoad Security. La valeur ajoutée des armateurs est négative, suite aux pertes subies par Ro-RoCo. Cette société louait en time charter quatre navires à Ferryways. Ce dernier étant tombé en faillite, Ro-RoCo a comptabilisé des moins-values sur créances. La croissance dans le segment de la construction et de la réparation navales est simplement due à une contraction de la perte d'exploitation de la firme Damen Shipyards Oostende.

Au niveau du **cluster non maritime**, l'on peut observer une sensible progression de la valeur ajoutée. La croissance dans le secteur du commerce est le reflet d'une situation que l'on retrouve de manière assez généralisée dans les entreprises de ce secteur. Suite à des bris dans des moteurs chez Electrawinds-Biomassa ayant entraîné une mise hors service pendant plusieurs mois, la valeur ajoutée dans l'industrie de l'énergie a diminué. Cependant, la valeur ajoutée afférente au secteur industriel du port d'Ostende a dans son ensemble progressé, surtout grâce à l'industrie métallurgique. Cette spectaculaire progression est attribuable à la société Daikin Europe, dont le chiffre d'affaires a crû de 22 p.c. En même temps, la société a exercé un meilleur contrôle des coûts de production et a cherché à optimiser les procédés de production, ce qui a eu pour effet d'accroître le bénéfice d'exploitation. En 2007, la valeur ajoutée de Daikin Europe représentait la quasi totalité du segment de la métallurgie. Dans le segment de la construction⁷⁸, la valeur ajoutée a progressé en 2007, sous l'effet essentiellement du bond de la valeur ajoutée de Pyra Th. en zonen. Dans le secteur des transports terrestres, le transport routier a pour la cinquième année consécutive enregistré une croissance de la valeur ajoutée, grâce notamment à la société Maenhout Logistics, dont les frais de personnel ont progressé. Les sociétés Electrawinds et XL Holding ont offert au secteur des autres services logistiques une forte croissance de la valeur ajoutée, le résultat de la première n'ayant plus été grevé par les frais de restructuration.

TABLEAU 28 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT D'OSTENDE EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
2	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
3	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage
4	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie
5	MORUBEL	Pêche
6	FORCE NAVALE	Secteur public
7	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
8	XL HOLDING	Autres services
9	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
10	MAENHOUT LOGISTICS	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.

⁷⁸ Une entreprise a été retirée de la catégorie "construction", car son activité ne justifiait pas qu'elle soit reprise dans la présente publication; il s'agit de l'entreprise Versluys Bouwgroup qui construit des appartements à la Côte.

Par rapport à 2006, la firme Baggerwerken Decloedt en Zoon a perdu une place dans le top 10 de la valeur ajoutée au port d'Ostende au profit de l'administration publique, Daikin gardant la tête du classement. Oswald De Bruycker et Electrawinds-Biomassa sont sortis et ont laissé leur huitième et dixième place à XL Holding et Maenhout Logistics. Le reste du classement n'a pas changé.

4.3 Emploi

L'emploi direct dans le port d'Ostende a progressé de 4,7 p.c. 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 2007, l'emploi direct et l'emploi total se sont établis respectivement à 0,1 et 0,2 p.c. de l'emploi belge.

L'évolution de l'emploi au port d'Ostende est à l'image de celle de la valeur ajoutée: en diminution pour **le cluster maritime** et en augmentation pour le cluster non maritime. Transeuropa Ferries et Cool Solutions ont permis à l'emploi chez les agents maritimes et les expéditeurs de croître. Dans le segment de la manutention, la création de TerminalCo, filiale de Cobelfret, a jugulé les effets de la faillite de Searoad Stevedores et de Searoad Security. TerminalCo a repris les activités de Ferryways et exploite un terminal ro-ro d'une superficie de 13 ha et trois quais ro-ro. Les 71 emplois ETP de TerminalCo ont même apporté au segment une croissance de 8,4 p.c. Le segment des armateurs a été frappé de plein fouet par la disparition de la société faillie Ferryways et a perdu 21 emplois ETP (le repreneur d'une partie de ses activités, la société Ro-RoCo, n'ayant pas de personnel en son sein). Dans le segment de la construction et de la réparation navales, trois des quatre principaux employeurs, à savoir Damen Shipyards Oostende, SKB Life Saving Equipment et Noordzee Kranen en Transport ont augmenté leurs emplois ETP, tandis que le quatrième, Scheepswerf I D P, les a maintenus. Au final, l'emploi ETP a crû de plus de 11 p.c. Le segment des 'aménagement portuaires et du dragage s'est par contre sensiblement contracté, suite à la réduction de l'emploi chez Baggerwerken Decloedt en Zoon.

Au niveau du **cluster non maritime**, on constate une diminution de l'emploi dans le commerce au contraire de l'industrie, des transports terrestres et des autres services logistiques. Cette baisse des emplois ETP dans le commerce ne peut être attribuée à une entreprise en particulier et a touché en fait un grand nombre de firmes. Dans l'industrie de l'énergie, l'emploi ETP a crû de 77,9 p.c. Ce très bon résultat est imputable à l'entreprise Electrawinds-Biomassa. L'industrie chimique a également enregistré une légère progression de l'emploi grâce essentiellement à la société Proviron Fine Chemicals. En 2007, cette usine a mis en service une nouvelle unité de production de biodiesel. Dans l'industrie métallurgique, le nombre d'emplois créés a été important. À une exception près, ceux-ci ont été le fait de Daikin Europe, dont l'activité s'est fortement développée en 2007. Dans l'industrie alimentaire, le chocolatier Natrajacali a augmenté son personnel de plusieurs ETP et a offert par là même une forte progression à ce segment. Dans les autres industries, l'arrivée d'une nouvelle société, Metco Recycling, et l'accroissement de l'emploi chez Bonar Xirion ont permis de réaliser un taux de progression de 48 p.c. L'emploi dans le secteur des transports terrestres a crû de 17,4 p.c. Cette croissance provient du transport routier. Bien que la plupart des firmes du segment aient connu une diminution de l'emploi ETP, les entreprises Maenhout Logistics et Transport Maenhout ont embauché en 2007, et ont fourni à elles seules 65 emplois ETP supplémentaires en 2007. Ces deux transporteurs, filiales du groupe néerlandais Wim Bosman, ont mis en service au quatrième trimestre 2007, un nouveau magasin d'une superficie de 11.000 m² avec dix quais de chargement et un nouveau centre de distribution de 10.000 m² avec 63 quais de chargement. Les travaux d'agrandissement des infrastructures devraient au total permettre de créer entre 50 et 100 emplois. Enfin, dans les autres services logistiques, ce sont surtout les sociétés Electrawinds et XL Holding qui ont poussé les chiffres du secteur vers le haut.

TABLEAU 29 EMPLOI AU PORT D'OSTENDE DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	4.218	4.372	4.401	4.386	4.624	4.839	100,0	+ 4,7	+ 2,8
CLUSTER MARITIME	1.064	1.215	1.443	1.391	1.492	1.479	30,6	- 0,9	+ 6,8
Agents maritimes et expéditeurs	55	46	53	58	54	58	1,2	+ 7,0	+ 1,0
Manutention	87	121	134	137	148	160	3,3	+ 8,4	+ 13,0
Armateurs	15	15	18	25	29	8	0,2	- 73,0	- 12,8
Construction et réparation navales	99	114	110	82	94	105	2,2	+ 11,3	+ 1,2
Aménagements portuaires et dragage	254	324	396	353	350	328	6,8	- 6,4	+ 5,3
Pêche	243	292	419	430	510	516	10,7	+ 1,1	+ 16,3
Commerce portuaire	2	2	3	3	3	4	0,1	+ 24,3	+ 19,3
Entreprise portuaire	28	35	41	42	42	47	1,0	+ 12,1	+ 11,1
Secteur public	282	268	269	260	262	253	5,2	- 3,4	- 2,1
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>117</i>	<i>127</i>	<i>154</i>	<i>122</i>	<i>158</i>	<i>146</i>	<i>-</i>	<i>- 7,6</i>	<i>+ 4,5</i>
CLUSTER NON MARITIME	3.154	3.157	2.958	2.995	3.132	3.361	69,4	+ 7,3	+ 1,3
COMMERCE	330	295	289	285	286	266	5,5	- 7,2	- 4,3
INDUSTRIE	1.761	1.753	1.659	1.720	1.774	1.925	39,8	+ 8,5	+ 1,8
Industrie de l'énergie	3	1	1	5	12	22	0,4	+ 77,9	+ 46,8
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	408	405	403	380	365	375	7,8	+ 2,9	- 1,6
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	12	12	12	10	10	11	0,2	+ 2,9	- 1,4
Industrie de la métallurgie	1.137	1.040	942	1.069	1.135	1.238	25,6	+ 9,1	+ 1,7
Industrie de la construction ...	127	114	112	119	123	123	2,5	+ 0,2	- 0,6
Industrie de l'alimentation	62	63	79	86	91	99	2,1	+ 9,7	+ 9,8
Autres industries	13	118	111	52	38	56	1,2	+ 48,1	+ 34,8
TRANSPORTS									
TERRESTRES	283	302	318	297	317	373	7,7	+ 17,4	+ 5,7
Transport routier	218	225	226	232	245	300	6,2	+ 22,6	+ 6,6
Autres transports terrestres ...	65	77	91	65	73	73	1,5	+ 0,1	+ 2,3
AUTRES SERVICES									
LOGISTIQUES	780	807	692	693	754	798	16,5	+ 5,9	+ 0,5
Autres services	269	285	197	165	195	223	4,6	+ 14,7	- 3,7
Secteur public	511	522	495	528	559	575	11,9	+ 2,8	+ 2,4
2. EFFETS INDIRECTS	4.437	4.325	4.366	4.453	4.610	4.483	-	- 2,8	+ 0,2
CLUSTER MARITIME	1.561	1.490	1.711	1.816	1.841	1.360	-	- 26,1	- 2,7
CLUSTER NON MARITIME	2.876	2.835	2.655	2.637	2.769	3.122	-	+ 12,8	+ 1,7
TOTAL DE L'EMPLOI	8.655	8.697	8.766	8.839	9.234	9.322	-	+ 1,0	+ 1,5

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

Les trois premières places du top 10 de l'emploi au port d'Ostende sont toujours occupées par les mêmes entités: Daikin Europe, l'administration publique et Proviron Fine Chemicals. La diminution de l'emploi chez Baggerwerken Decloedt en Zoon lui a fait perdre une place au profit de la force navale. Du fait de leur essor considérable, Maenhout Logistics et Transport Maenhout sont entrés dans le top 10 aux dépens des entreprises Exploitatie Vismijn Oostende et Bonar Xirion qui en sont sorties.

TABLEAU 30 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT D'OSTENDE EN 2007

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	FORCE NAVALE	Secteur public
5	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragage
6	MAENHOUT LOGISTICS	Transport routier
7	MORUBEL	Pêche
8	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
9	NATRAJACALI	Industrie de l'alimentation
10	VAN HUELE GEBROEDERS	Aménagements portuaires et dragage

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.

4.4 Investissement

L'investissement direct à prix courants a progressé entre 2006 et 2007 de 97,2 p.c. (+92,9 p.c. à prix constants). Cet excellent chiffre porte la croissance moyenne de l'investissement dans le port sur les six dernières années à 24,4 p.c.

L'investissement au port d'Ostende a connu en 2007 une croissance exceptionnelle. Il a quasiment doublé. La croissance a été plus forte dans **le cluster maritime**. Dans le segment des agents maritimes et des expéditeurs, Cool Solutions a tiré l'investissement vers le haut notamment par l'acquisition de semi-remorques. Chez les manutentionnaires, la diminution ou le maintien à zéro de l'investissement est le fait de quasi toutes les entreprises. Les armateurs par contre ont accru leurs investissements d'environ 24 millions d'euros. Le nouvel armateur Ro-RoCo a lancé en 2007 après les lignes Ostende - Dartford et Ostende - Killingholme, une ligne Ostende - Harwich. Il a pour cela utilisé un quatrième navire, le Flanders Ways. L'investissement de la société Ro-RoCo représentait en 2007 un peu moins de 20 millions d'euros. Le solde de l'investissement est essentiellement le fait de Sylmer Shipping. Le segment des aménagements portuaires et du dragage a presque quadruplé, grâce à la firme Baggerwerken Decloedt en Zoon qui représentait à elle seule un peu moins de 99 p.c. de l'investissement du segment en 2007. Le port d'Ostende a, quant à lui, augmenté l'investissement dans l'infrastructure d'environ 145 p.c. entre autres pour assurer un nouvel accès au port, pour l'installation d'un nouveau ponton ro-ro et pour renforcer les fondations des terrains concédés à C-Power (dans le cadre du projet de parc d'éoliennes au Thorntonbank).

Dans **le cluster non maritime**, l'investissement a aussi fortement bien progressé. Les entreprises Autonom Gemeentebedrijf Vismijn Oostende, De Bruycker et Sea and Car Motor représentaient à elles trois les deux tiers des investissements du secteur du commerce en 2007. La firme Electrawinds-Biomassa a été le principal artisan de la croissance dans l'industrie énergétique en développant la capacité et en optimisant sa centrale biomasse. L'industrie chimique a enregistré la plus forte augmentation du secteur de l'industrie, grâce à Proviron Fine Chemicals et à l'installation de son unité de production de biodiesel. Dans l'industrie métallurgique, Daikin Europe a investi dans le but d'améliorer le processus de production au moyen par exemple de l'automatisation de certaines activités, de matériel de test ou d'un système central de sélection (central picking system). En 2007, cette firme représentait 95 p.c. de l'investissement du segment. L'industrie de l'alimentation est par contre en recul, l'entreprise Natrajacali ayant moins investi en 2007 qu'en 2006. Le transport routier a profité de la construction par Maenhout Logistics et Transport Maenhout d'un nouveau magasin et d'un nouveau centre de distribution. European Freight Services a également acquis du matériel roulant. Dans les autres services logistiques, la firme Debrufin a notamment investi dans des terrains et des constructions. Les trois plus grands investisseurs du segment Debrufin, Soforim et XL Holding

représentent plus de la moitié des investissements du segment. Dans le secteur public, les travaux pour les nouvelles digues du port ont été moins importants qu'en 2006. La Région flamande a néanmoins investi quasiment 5 millions d'euros en 2007 dans le port d'Ostende.

TABLEAU 31 INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	9,7	12,0	20,4	41,7	23,4	80,3	50,1	+ 242,9	+ 52,6
Agents maritimes et expéditeurs	0,3	0,4	1,5	0,8	0,9	1,8	1,1	+ 107,1	+ 40,1
Manutention	0,4	0,2	0,5	0,9	1,1	0,5	0,3	- 51,7	+ 3,0
Armateurs	0,8	0,1	0,2	14,0	1,4	25,6	16,0	+ 1.748,4	+ 101,3
Construction et réparation navales	0,4	0,5	1,2	0,4	1,5	1,4	0,9	- 7,6	+ 30,8
Aménagements portuaires et dragage	0,8	1,0	5,1	11,9	10,3	39,6	24,7	+ 283,8	+ 119,4
Pêche	3,1	4,8	5,7	6,3	6,5	7,3	4,6	+ 11,9	+ 18,7
Commerce portuaire	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	- 79,7	- 18,2
Entreprise portuaire	3,9	5,0	6,3	7,2	1,6	4,0	2,5	+ 145,2	+ 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>1,8</i>	<i>1,1</i>	<i>2,9</i>	<i>1,9</i>	<i>2,3</i>	<i>4,0</i>	<i>-</i>	<i>+ 75,0</i>	<i>+ 17,4</i>
CLUSTER NON MARITIME	44,2	48,6	66,5	60,3	57,8	80,0	49,9	+ 38,2	+ 12,6
COMMERCE	5,9	5,4	20,6	7,1	5,6	7,2	4,5	+ 30,2	+ 4,3
INDUSTRIE	16,9	22,2	20,2	36,2	22,0	47,8	29,8	+ 116,9	+ 23,1
Industrie de l'énergie	0,0	0,0	1,0	16,9	2,4	7,0	4,4	+ 189,2	+ 228,9
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	7,3	7,5	5,7	6,9	5,6	25,4	15,8	+ 351,2	+ 28,1
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	+ 285,6	+ 5,9
Industrie de la métallurgie	7,7	10,2	8,8	10,1	7,2	11,0	6,9	+ 51,9	+ 7,3
Industrie de la construction	0,6	0,7	0,9	0,6	1,3	1,4	0,8	+ 1,0	+ 18,4
Industrie de l'alimentation	1,0	0,9	2,6	0,7	3,4	0,7	0,4	- 79,6	- 6,8
Autres industries	0,1	2,8	1,0	1,0	2,0	2,2	1,4	+ 13,1	+ 76,7
TRANSPORTS TERRESTRES	4,9	1,6	2,5	5,2	5,0	8,3	5,2	+ 66,5	+ 11,2
Transport routier	3,0	1,1	1,9	3,0	2,7	7,0	4,4	+ 156,0	+ 18,1
Autres transports terrestres	1,9	0,5	0,6	2,2	2,3	1,3	0,8	- 40,7	- 6,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	16,5	19,4	23,3	11,7	25,3	16,6	10,4	- 34,3	+ 0,1
Autres services	4,6	10,7	12,2	7,6	11,2	11,7	7,3	+ 5,3	+ 20,8
Secteur public	12,0	8,6	11,1	4,1	14,1	4,9	3,0	- 65,6	- 16,5
INVESTISSEMENT DIRECT ...	53,9	60,5	86,9	101,9	81,3	160,2	100,0	+ 97,2	+ 24,4

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

TABLEAU 32 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT D'OSTENDE EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BAGGERWERKEN DECLOEDT EN ZOON	Aménagements portuaires et dragages
2	PROVIRON FINE CHEMICALS	Industrie de la chimie
3	RO-ROCO	Armateurs
4	DAIKIN EUROPE	Industrie de la métallurgie
5	ELECTRAWINDS - BIOMASSA	Industrie de l'énergie
6	TRANSPORT MAENHOUT	Transport routier
7	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
8	REGIE COMMUNALE HAVEN OOSTENDE	Entreprise portuaire
9	SYLMER SHIPPING	Armateurs
10	DEBRUFIN	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.

Au final, l'administration publique a perdu la première place du top 10 de l'investissement au port d'Ostende au profit de Baggerwerken Decloedt en Zoon, qui avec Proviron Fine Chemicals et Ro-RoCo forment le trio de tête. L'autorité portuaire d'Ostende a fait son apparition dans le classement, tout comme Sylmer Shipping et Debrufin. Bonar Xirion, Oswald De Bruycker et Natrajacali sont sortis du classement.

5 PORT DE ZEEBRUGGE

5.1 Évolutions ⁷⁹

En termes de tonnage et de nombre de bateaux, le port de Zeebrugge a encore progressé par rapport à 2006 et a passé la barre des 42 millions de tonnes de marchandises transbordées en 2007, ce volume se répartissant en parts relativement égales entre importations et exportations. Au niveau des liaisons maritimes, 64 p.c. du trafic de Zeebrugge est tourné vers l'Europe et 22 p.c. vers l'Asie. Pour ce qui est de la répartition modale, 14,9 p.c. des marchandises arrivées au port de Zeebrugge ont principalement été transbordées dans des navires de plus petite taille. Les marchandises destinées au trafic intérieur ont principalement été transportées par route (67,4 p.c.). Viennent ensuite le rail (21,5 p.c.) et le pipeline (5,6 p.c.). La navigation intérieure et d'estuaire a traité le solde. Malgré l'importance de la route, les autres modes de transport se développent. Ainsi, une nouvelle liaison ferroviaire a été ouverte vers Duisbourg en Allemagne à laquelle a participé l'entreprise PortConnect. D'autres services vers le nord de la France ont également été créés. Outre le transport par rail, la connexion avec les ports intérieurs au moyen de bateaux de petite taille a été encouragée, telle la liaison vers le Canal Albert par des bateaux conçus pour naviguer dans les estuaires.

Le trafic roll-on/roll-off a augmenté de 6,6 p.c. ⁸⁰. La ligne vers le Humber (nord-est de l'Angleterre) a continué d'augmenter rapidement. Le trafic vers la Tamise a été plus irrégulier avec la fermeture puis la réouverture du service à partir d'Ostende ⁸¹. De nouvelles lignes ont été ouvertes vers Tilbury (P&O Ferries) et Bilbao (Transfennica). Le transport pour l'industrie automobile a aussi fortement crû. Les activités ro-ro de PSA/HNN à Anvers et à Zeebrugge ont été reprises par Nippon Yusen Kaisha. L'entreprise ICO est l'extension de NYK à Zeebrugge. Elle a investi sur place pour doubler la capacité du terminal ICO situé au quai Bastogne. Avec 2,2 millions de nouvelles voitures passées par Zeebrugge, le port figure parmi les leaders mondiaux. Le trafic ro-ro de haute-mer a augmenté de manière spectaculaire. Pour ce qui est du transport de véhicules avec passagers, Zeebrugge a relevé le défi de la concurrence du tunnel sous la Manche. En effet, l'activité ne s'est que très légèrement tassée avec une baisse de 0,6 p.c. du nombre de passagers.

Le trafic conteneurs a également connu une année particulièrement florissante avec une croissance de 13 p.c., cette dernière dépassant même 20 p.c. pour le transport intercontinental. En quatre ans, l'activité conteneurs de Zeebrugge a doublé. La joint-venture "Container Handling Zeebrugge" a acquis une concession au nord de la darse Albert II et a construit un nouveau terminal. Le Moyen-Orient et l'Extrême-Orient sont des lignes importantes pour le port de Zeebrugge et les échanges avec l'Amérique latine sont en pleine croissance. L'amplification des porte-conteneurs, de taille de plus en plus imposante, exige de nouveaux investissements en infrastructure et en matériel; la nouvelle darse Albert II par exemple, inaugurée en juillet 2007, permet d'accueillir les plus gros porte-conteneurs mondiaux, les terminaux APM de l'avant-port ont été équipés de deux RMG ⁸² et le terminal de Zeebrugge Container Handling a reçu trois grues pour super-post Panamax.

Le tonnage de produits secs en vrac chargés et déchargés dans le port a augmenté de 2,8 p.c. Par contre celui des produits liquides en vrac (gaz naturel, produits pétroliers, etc.) a diminué de 6,2 p.c. L'augmentation des produits raffinés n'a pas permis de compenser la diminution des quantités déchargées en gaz naturel. Néanmoins des perspectives de croissance existent. La firme Fluxys LNG a passé d'importants contrats nécessitant l'agrandissement des infrastructures existantes et comportant une série de livraisons de gaz (55 par an) dans un cadre à long terme avec le Qatar. Des accords ont également été signés par Distrigas et Suez LNG ⁸³. Au total, cela représentait 110 tankers de gaz liquéfié.

⁷⁹ Sources: Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2007), Lloyd Special Report "Port of Zeebrugge", divers articles de presse.

⁸⁰ Exprimé en tonnage.

⁸¹ Lors de la fermeture de la ligne au départ d'Ostende et gérée par Ferryways, le trafic a été partiellement détourné sur Zeebrugge.

⁸² Rail Mounted Gantries crane. Grue géante montée sur rail.

⁸³ Au terme de son contrat avec l'Algérie en mars 2007, Distrigas a conclu un nouveau contrat de livraison de gaz en provenance du Qatar. On parle de 33 déchargements par an. GDF-Suez a quant à lui signé un contrat impliquant 22 déchargements par an.

Le terminal de Zeebrugge devrait pouvoir recevoir 7,2 milliards de m³ de gaz naturel par an. Le groupe belge Exmar a également des ambitions pour le port de Zeebrugge et a demandé une concession pour pouvoir construire un terminal de chargement et de déchargement de gaz naturel liquide en coopération avec Fluxys LNG.

5.2 Valeur ajoutée

Pour la deuxième année consécutive, le port de Zeebrugge a enregistré une progression significative de la valeur ajoutée. La valeur ajoutée directe a augmenté de 6 p.c. par rapport à 2006 (+3,5 p.c. à prix constants). La valeur ajoutée totale, somme des effets directs et indirects, a augmenté de 9,8 p.c. La valeur ajoutée directe et totale a représenté respectivement 0,5 et 0,9 p.c. du PIB flamand. Par rapport au PIB belge, la part s'est élevée à respectivement 0,3 p.c. (directe) et 0,5 p.c. (totale).

La valeur ajoutée directe du port de Zeebrugge a passé le cap des 900 millions d'euros en 2007. Sur ce montant, un peu plus de 400 millions d'euros ont été consacrés au **cluster maritime**, soit une croissance de plus de 14 p.c. Le port de Zeebrugge est le port maritime flamand pour lequel le cluster maritime est proportionnellement le plus important au niveau de la valeur ajoutée. Tous les segments du cluster maritime sont orientés à la hausse. Les agents maritimes et les expéditeurs ont progressé essentiellement grâce aux firmes Ewals Cargo Care, ECS European Containers et Middlegate Europe. Chez les manutentionnaires, APM Terminals Zeebrugge a vu croître sa valeur ajoutée de 8,6 millions d'euros. Le chiffre d'affaires de cette entreprise, filiale du groupe A.P. Moller-Maersk, a plus que doublé sur un an suite entre autres à la mise en service en 2006 du nouveau terminal à conteneurs à la darse Albert II. D'autres facteurs ont contribué à cette hausse. Au mois de mars 2007, le port de Zeebrugge a autorisé l'accès au port des porte-conteneurs de la taille du "Emma Maersk" (12.000 TEU). En avril, APM Terminals Zeebrugge s'est vu attribuer par Maersk le service de la ligne AE9 vers l'Asie du Sud-Est. Les répercussions sur le bénéfice d'exploitation ont été faibles, mais les frais de personnel ont crû de plus de moitié et les investissements que l'entreprise a consentis ont fait doubler les amortissements. Toujours dans le même segment, la société Bridgestone Logistics Europe s'est vue confier en 2006 la tâche de gérer les flux logistiques d'Europe centrale, entraînant le développement de son infrastructure et la hausse de ses frais de personnel. Les sociétés Combined Terminal Operators, Sea-Ro Terminal, Bridgestone Logistics Europe et 2XL ont contribué chacune à hauteur de 3 millions d'euros à l'accroissement de la valeur ajoutée notamment au moyen de l'augmentation du poste des frais de personnel. Les armateurs ont enregistré une augmentation notable de 43,2 p.c. de la valeur ajoutée. Ceci est surtout attribuable à Cobelfret Ferries. Cette firme loue dorénavant des bateaux en coque-nue avec comme conséquence une diminution des frais de location et une augmentation des frais de personnel. Il y a eu également le lancement à la mi-avril 2007 d'un nouveau navire: le m/s Yasmine, sœur du m/s Pauline. Le bénéfice d'exploitation de la société a plus que doublé; une des raisons en est l'utilisation de plus gros navires, plus rentables. Dans le segment des aménagements portuaires et du dragage, l'augmentation de la valeur ajoutée est le fait de l'entreprise Depret, qui représentait à elle seule plus de 87 p.c. de la valeur ajoutée du segment en 2007. Pour sa part, le segment de l'entreprise portuaire a bénéficié des bons résultats de MBZ (Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen nv) suite entre autres à l'augmentation d'activité dans le port.

Le cluster non maritime a connu une croissance nettement plus réduite que le cluster maritime. La valeur ajoutée dans l'industrie et les transports terrestres s'est tassée alors qu'elle a progressé dans les autres services logistiques. Le secteur du commerce n'a quasiment pas changé. C'est le résultat de petits mouvements individuels sans modification spectaculaire ni à la hausse ni à la baisse. Dans l'industrie, les deux segments les plus importants en termes de poids dans la valeur ajoutée, à savoir l'énergie et l'industrie des équipements électroniques, ont reculé. Le premier a subi le contrecoup d'une tendance générale propre au segment ⁸⁴. Le second a été confronté à la fermeture du siège d'exploitation de l'entreprise Jabil Circuit, provoquant une diminution de la valeur ajoutée de 14,6 millions d'euros, couplée à un léger tassement de la valeur ajoutée de la plus grande entreprise du segment: Philips Innovative Applications. D'autres segments ont connu au contraire une nette croissance. Après une légère diminution de la valeur ajoutée en 2006, les segments de la construction et de l'alimentation sont repartis à la hausse, grâce essentiellement à la firme AGC Flat Glass Europe (ex Glaverbel) qui possède une miroiterie sur le site de Zeebrugge, et à PBI Fruit Juices Company (Tropicana), qui a ouvert une sixième ligne de conditionnement en 2007 à Zeebrugge.

⁸⁴ À l'exception de la firme Huberator qui opère sur le marché court terme du gaz, marché qui est resté relativement stable en 2007.

TABLEAU 33 VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	727,8	748,2	807,3	806,5	850,8	902,2	100,0	+ 6,0	+ 4,4
CLUSTER MARITIME	277,9	291,5	307,3	335,0	354,8	405,3	44,9	+ 14,2	+ 7,8
Agents maritimes et expéditeurs	28,5	35,3	38,6	40,0	45,5	47,9	5,3	+ 5,2	+ 10,9
Manutention	93,2	100,4	120,1	125,9	138,1	168,4	18,7	+ 21,9	+ 12,6
Armateurs	9,1	18,4	12,2	28,0	24,6	35,2	3,9	+ 43,2	+ 31,1
Construction et réparation navales	8,3	7,5	7,7	7,9	8,5	8,8	1,0	+ 4,4	+ 1,3
Aménagements portuaires et dragage	24,1	17,0	12,2	10,9	11,2	13,4	1,5	+ 19,3	- 11,1
Pêche	32,6	31,4	24,6	25,5	20,5	21,0	2,3	+ 2,6	- 8,5
Commerce portuaire	0,2	0,5	0,5	0,4	0,4	0,5	0,1	+ 29,3	+ 22,6
Entreprise portuaire	20,8	14,7	21,3	22,1	26,1	29,1	3,2	+ 11,3	+ 6,9
Secteur public	61,1	66,2	70,2	74,2	79,9	81,0	9,0	+ 1,4	+ 5,8
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>18,2</i>	<i>17,4</i>	<i>17,2</i>	<i>16,2</i>	<i>12,7</i>	<i>12,3</i>	<i>-</i>	<i>- 3,0</i>	<i>- 7,5</i>
CLUSTER NON MARITIME	450,0	456,8	500,0	471,5	496,0	496,9	55,1	+ 0,2	+ 2,0
COMMERCE	60,2	66,4	74,6	73,0	83,3	83,5	9,3	+ 0,2	+ 6,7
INDUSTRIE	269,1	265,7	282,7	261,0	268,0	261,3	29,0	- 2,5	- 0,6
Industrie de l'énergie	78,6	57,8	63,6	56,6	56,3	52,1	5,8	- 7,5	- 7,9
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	29,4	26,5	26,0	23,6	27,2	28,9	3,2	+ 6,0	- 0,3
Industrie de l'automobile	0,1	0,0	0,1	0,2	0,2	0,2	0,0	+ 10,1	+ 29,4
Industrie des équipements électroniques	66,1	80,4	84,5	79,0	91,2	75,7	8,4	- 17,0	+ 2,8
Industrie de la métallurgie	27,5	25,5	26,3	22,7	16,8	16,8	1,9	+ 0,3	- 9,4
Industrie de la construction	42,8	39,4	38,8	40,1	39,2	44,2	4,9	+ 12,5	+ 0,6
Industrie de l'alimentation	10,3	22,9	28,8	27,0	24,1	30,0	3,3	+ 24,2	+ 23,7
Autres industries	14,3	13,1	14,6	11,8	12,9	13,5	1,5	+ 4,7	- 1,2
TRANSPORTS TERRESTRES	67,0	69,8	81,2	68,6	71,4	71,3	7,9	- 0,2	+ 1,3
Transport routier	49,9	52,5	60,3	55,2	56,8	57,8	6,4	+ 1,8	+ 3,0
Autres transports terrestres	17,1	17,2	20,9	13,4	14,7	13,5	1,5	- 8,0	- 4,6
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	53,7	54,9	61,5	69,0	73,2	80,8	9,0	+ 10,4	+ 8,5
Autres services	36,3	37,6	43,6	49,8	52,6	58,9	6,5	+ 12,1	+ 10,1
Secteur public	17,4	17,4	18,0	19,2	20,7	21,9	2,4	+ 6,0	+ 4,7
2. EFFETS INDIRECTS	890,2	691,9	664,0	693,6	721,4	824,2	-	+ 14,3	- 1,5
CLUSTER MARITIME	524,6	348,0	301,3	349,9	361,5	441,9	-	+ 22,3	- 3,4
CLUSTER NON MARITIME	365,6	343,9	362,6	343,7	359,9	382,3	-	+ 6,2	+ 0,9
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	1.618,0	1.440,2	1.471,3	1.500,1	1.572,1	1.726,4	-	+ 9,8	+ 1,3

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

Bien que le segment des autres transports terrestres soit revenu à un montant de valeur ajoutée proche de celui de 2005, le secteur des transports terrestres n'a subi qu'une baisse limitée grâce au transport routier et plus spécifiquement à Eurolines dont la valeur ajoutée a crû d'un peu moins de 3 millions d'euros. Dans le segment des autres services (secteur "autres services logistiques"), la société IVBO, grâce à une augmentation de ses frais de personnel et de son résultat d'exploitation, a enregistré une augmentation de la valeur ajoutée de plus de 2,7 millions d'euros. G4S Security Services International Trailer et Trailer Services ont également soutenu la croissance.

TABLEAU 34 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2007

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	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention
5	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire
6	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie
7	COBELFRET FERRIES	Armateurs
8	AGC FLAT GLASS EUROPE	Industrie de la construction
9	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE NV	Manutention
10	MARINE HARVEST PIETERS	Commerce

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 10 de la valeur ajoutée au port de Zeebrugge, le trio de tête, à savoir la force navale, Philips Innovative Applications et Sea-Ro Terminal, est identique à celui de 2006. Fluxys LNG est descendu de deux places et occupe dorénavant la sixième place. Cobelfret Ferries a fait son retour dans le top 10 aux dépens de l'administration publique.

5.3 Emploi

L'emploi direct au port de Zeebrugge pour l'année 2007 est resté stable par rapport à 2006 et est demeurée sous la barre des 11.000 ETP. Par contre, comme pour les autres ports flamands, l'emploi indirect a fortement augmenté. La proportion de l'emploi direct dans l'emploi flamand et l'emploi belge n'a pas changé par rapport à 2006, mais bien la proportion du total de l'emploi dans l'emploi flamand et l'emploi belge qui s'est amplifiée suite au passage à une méthode de calcul par port des effets indirects. Cette proportion s'est établie à respectivement 0,5 p.c. (direct) et 1,2 p.c. (total) de l'emploi en Région flamande, tandis qu'elle s'est élevée à respectivement 0,3 (direct) et 0,7 p.c. (total) de l'emploi intérieur.

L'emploi dans le port de Zeebrugge a progressé dans le **cluster maritime** et a diminué dans le cluster non maritime. Au final, il est réparti de manière relativement égale entre les deux clusters. Le segment le plus important du cluster maritime, à savoir la manutention, a connu une augmentation de l'emploi ETP de plus de 10 p.c. Un des principaux facteurs d'augmentation est l'expansion des entrepôts de Bridgestone Logistics Europe qui a été réalisée en 2006 afin de pouvoir traiter les flux en provenance d'Europe centrale. Cette capacité supplémentaire a entraîné l'utilisation accrue de membres du personnel portuaire. Au total, 92 emplois ETP sont venus renforcer l'entreprise. D'autres sociétés ont également contribué à cette croissance de l'emploi ETP: Container Handling Zeebrugge, Combined Terminal Operators, Belgian New Fruit Wharf et, APM Terminals Zeebrugge... Ceci reflète la croissance dans le port de Zeebrugge. Chez les armateurs, une croissance de l'emploi de plus de 30 p.c. a été constatée. Celle-ci est essentiellement attribuable à Cobelfret Ferries, qui représentait en 2007, après une augmentation de 44 p.c. par rapport à 2006, 70 p.c. de l'emploi ETP du segment. Cobelfret Ferries a changé le type de contrat de location qu'elle avait pour trois navires. Elle est passée d'un système "time chartered" à celui du "bareboat". De ce fait, ses coûts de personnel ont augmenté au contraire de ses coûts de location. De plus, la firme a lancé au cours de l'année un nouveau bâtiment de la classe des Humber Max qui assure la liaison entre Zeebrugge et Killingholme.

TABLEAU 35 EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	10.329	10.384	10.801	10.542	10.942	10.940	100,0	- 0,0	+ 1,2
CLUSTER MARITIME	4.430	4.362	4.440	4.588	5.133	5.361	49,0	+ 4,4	+ 3,9
Agents maritimes et expéditeurs	346	385	395	422	567	574	5,2	+ 1,3	+ 10,6
Manutention	1.416	1.413	1.597	1.732	2.037	2.254	20,6	+ 10,6	+ 9,7
Armateurs	91	92	91	88	145	189	1,7	+ 30,5	+ 15,6
Construction et réparation navales	167	149	146	148	140	143	1,3	+ 2,3	- 3,0
Aménagements portuaires et dragage	284	246	166	163	171	176	1,6	+ 3,2	- 9,1
Pêche	485	430	402	354	292	277	2,5	- 5,0	- 10,6
Commerce portuaire	5	10	8	8	8	10	0,1	+ 15,9	+ 14,9
Entreprise portuaire	156	152	150	145	141	144	1,3	+ 1,9	- 1,6
Secteur public	1.480	1.484	1.486	1.527	1.633	1.595	14,6	- 2,3	+ 1,5
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>291</i>	<i>280</i>	<i>349</i>	<i>251</i>	<i>276</i>	<i>281</i>	-	+ 1,9	- 0,7
CLUSTER NON MARITIME	5.899	6.022	6.360	5.954	5.809	5.579	51,0	- 4,0	- 1,1
COMMERCE	995	1.035	1.099	1.098	1.164	1.122	10,3	- 3,5	+ 2,4
INDUSTRIE	2.854	2.898	2.831	2.631	2.458	2.255	20,6	- 8,2	- 4,6
Industrie de l'énergie	184	161	132	124	118	114	1,0	- 3,6	- 9,1
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	346	320	277	240	232	244	2,2	+ 5,4	- 6,8
Industrie de l'automobile	1	0	2	2	2	1	0,0	- 45,0	- 1,7
Industrie des équipements électroniques	777	862	897	785	791	583	5,3	- 26,3	- 5,6
Industrie de la métallurgie	395	383	404	378	259	239	2,2	- 7,7	- 9,6
Industrie de la construction	577	567	507	515	463	485	4,4	+ 4,8	- 3,4
Industrie de l'alimentation	275	313	343	347	352	348	3,2	- 0,9	+ 4,8
Autres industries	299	292	270	240	242	241	2,2	- 0,2	- 4,2
TRANSPORTS TERRESTRES	1.137	1.175	1.366	1.151	1.123	1.088	9,9	- 3,2	- 0,9
Transport routier	829	852	988	873	825	803	7,3	- 2,7	- 0,6
Autres transports terrestres	308	323	378	277	298	285	2,6	- 4,3	- 1,5
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	913	914	1.065	1.074	1.065	1.114	10,2	+ 4,6	+ 4,1
Autres services	584	606	769	781	767	800	7,3	+ 4,2	+ 6,5
Secteur public	329	308	296	294	298	314	2,9	+ 5,5	- 0,9
2. EFFETS INDIRECTS	13.178	12.900	13.203	13.144	14.615	16.117	-	+ 10,3	+ 4,1
CLUSTER MARITIME	7.136	6.548	6.461	6.876	8.359	9.903	-	+ 18,5	+ 6,8
CLUSTER NON MARITIME	6.042	6.352	6.742	6.269	6.255	6.214	-	- 0,7	+ 0,6
TOTAL DE L'EMPLOI	23.507	23.284	24.004	23.687	25.557	27.057	-	+ 5,9	+ 2,9

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

Le segment de la pêche a par contre connu une forte diminution de l'emploi ETP et ce suite à la faillite des entreprises "hors ports" Rederij Hertsens et Rederij Shannah. Ce segment est le seul dans le cluster maritime avec le secteur public, qui est constitué de la force navale, à avoir enregistré une diminution de l'emploi.

Dans le **cluster non maritime**, les secteurs du commerce, de l'industrie et des transports terrestres ont diminué. Le commerce a souffert de la diminution de l'emploi ETP chez Donaldson Europe et D.B. Vis. Dans l'industrie, le segment des équipements électroniques a subi la plus grosse perte en termes de nombre d'emplois ETP et ce suite à la fermeture de l'établissement brugeois de l'entreprise Jabil Circuit; 192 ETP ont été perdus. Le solde des emplois disparus provient pour la grande majorité de Philips Innovative Applications. L'industrie chimique a par contre connu une croissance de plus de 5 p.c. grâce entre autres à Umicore Speciality Materials Brugge. L'industrie de la métallurgie a poursuivi sa courbe descendante qui frappe plusieurs entreprises. L'industrie de la construction a récupéré une bonne vingtaine d'emplois ETP, notamment grâce aux firmes AGC Flat Glass Europe et AGC Seapane. Dans les autres segments de l'industrie, les changements ont été peu importants. Le secteur des transports terrestres a perdu 35 emplois ETP, répartis entre le transport routier (pour deux tiers) et les autres transports terrestres (pour un tiers). Le premier est le résultat de l'évolution de l'emploi en sens divers dans les firmes du segment: en hausse par exemple chez Eurolines et en baisse chez Lobbestael Vervoer, Norbert Dentressangle Silo Belgium, N.D. Belgium et Frans Maas. Dans les autres transports terrestres, il s'agit de la diminution de l'emploi dans la société Auto Luc. Les autres services logistiques ont par contre progressé de 4,6 p.c., sous l'impulsion notamment des sociétés G4S Security Services et Van Der Vlist België ainsi que de l'administration publique.

TABLEAU 36 TOP 10 DE L'EMPLOI AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	FORCE NAVALE	Secteur public
2	SEA-RO TERMINAL	Manutention
3	PHILIPS INNOVATIVE APPLICATIONS	Industrie des équipements électroniques
4	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention
5	MARINE HARVEST PIETERS	Commerce
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.

Le top 10 de l'emploi au port de Zeebrugge n'a pas connu de nouveaux entrants en 2007. La force navale occupe toujours la première place. Philips Innovative Applications a dû céder sa deuxième place à Sea-Ro Terminal. Marine Harvest Pieters (devenu depuis lors Fjord Seafood Pieters) et Combined Terminal Operators ont également interverti leur place. Le reste du classement n'a pas changé.

5.4 Investissement

Après le fort recul de l'année précédente, les investissements se sont de nouveau légèrement tassés. La diminution s'est établie à 0,5 p.c. (-2,6 p.c. à prix constants). Néanmoins, le niveau des investissements est resté élevé par rapport à la période antérieure à 2005.

TABLEAU 37 INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	54,8	63,3	65,3	274,1	162,4	171,4	56,5	+ 5,5	+ 25,6
Agents maritimes et expéditeurs	6,4	8,3	14,5	11,4	10,1	8,1	2,7	- 19,2	+ 4,8
Manutention	15,7	15,2	28,2	125,7	127,2	74,8	24,6	- 41,2	+ 36,6
Armateurs	8,5	4,7	4,0	123,2	10,1	61,0	20,1	+ 502,2	+ 48,4
Construction et réparation navales	0,4	0,3	1,3	1,0	0,6	0,5	0,2	- 15,1	+ 5,4
Aménagements portuaires et dragage	1,3	1,6	1,5	1,0	1,4	1,9	0,6	+ 33,9	+ 8,0
Pêche	9,3	7,3	4,0	2,3	1,5	3,4	1,1	+ 135,2	- 18,0
Commerce portuaire	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	- 95,3	+ 12,7
Entreprise portuaire	13,1	25,9	11,8	9,5	11,4	21,6	7,1	+ 88,8	+ 10,4
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
<i>Répartition (p.m.)</i>	<i>8,3</i>	<i>6,6</i>	<i>13,0</i>	<i>9,3</i>	<i>10,8</i>	<i>20,4</i>	-	<i>+ 89,1</i>	<i>+ 19,6</i>
CLUSTER NON MARITIME	108,3	94,4	135,0	132,9	142,5	132,1	43,5	- 7,3	+ 4,1
COMMERCE	10,1	13,3	9,5	8,4	13,3	9,6	3,2	- 28,1	- 1,1
INDUSTRIE	63,5	51,8	66,4	76,8	92,1	63,5	20,9	- 31,1	+ 0,0
Industrie de l'énergie	3,3	3,4	30,6	49,1	61,1	34,3	11,3	- 43,8	+ 59,7
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	2,7	2,2	4,2	3,5	2,0	2,9	1,0	+ 43,6	+ 1,7
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	+ 133,7	n.
Industrie des équipements électroniques	7,5	17,9	14,4	10,2	12,2	4,9	1,6	- 60,0	- 8,2
Industrie de la métallurgie	2,2	2,1	1,2	1,7	1,8	3,7	1,2	+ 103,3	+ 11,1
Industrie de la construction ...	5,0	6,6	4,7	4,4	6,6	7,4	2,4	+ 11,4	+ 8,0
Industrie de l'alimentation	37,6	16,3	8,6	7,0	6,1	8,6	2,8	+ 41,1	- 25,6
Autres industries	5,2	3,3	2,8	1,1	2,3	1,7	0,6	- 24,7	- 20,1
TRANSPORTS TERRESTRES	24,0	17,9	18,3	20,5	15,6	18,2	6,0	+ 16,7	- 5,5
Transport routier	14,7	15,6	16,2	16,0	9,6	12,1	4,0	+ 26,1	- 3,8
Autres transports terrestres ...	9,3	2,3	2,1	4,5	5,9	6,0	2,0	+ 1,5	- 8,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	10,7	11,3	40,8	27,1	21,6	40,8	13,5	+ 89,5	+ 30,7
Autres services	6,3	5,9	24,0	13,4	13,5	20,1	6,6	+ 48,8	+ 26,3
Secteur public	4,4	5,4	16,7	13,7	8,0	20,7	6,8	+ 158,1	+ 36,2
INVESTISSEMENT DIRECT....	163,0	157,7	200,3	407,0	304,9	303,4	100,0	- 0,5	+ 13,2

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

Les investissements dans le port de Zeebrugge ont connu de fortes évolutions en 2007. **Le cluster maritime** a progressé de 5,5 p.c., contrairement au cluster non maritime qui a diminué de 7,3 p.c. Le segment des armateurs est le principal acteur de la croissance dans le cluster maritime. Ce sont les sociétés Cobelfret Ferries et C2C Shipping Lines qui ont le plus investi au sein de ce segment. Cobelfret Ferries a lancé en avril 2007 le m/s Yasmine, un navire ro-ro d'une capacité de chargement de 4.600 mètres linéaires. Il s'agit du deuxième bâtiment sur les huit que la compagnie compte mettre en service d'ici fin 2009 en mer du Nord. C2C Shipping a également investi en 2007 dans un nouveau bâtiment: le C2C Astralis. Cette société, résultant d'une joint-venture entre l'armateur Cobelfret et European Container Service (expéditeur et entreprise logistique), a lancé ce navire d'une capacité de 750 TEU sur la ligne Zeebrugge - Warrenpoint en Irlande du Nord. L'investissement dans le segment de l'entreprise portuaire a aussi augmenté en 2007. Il s'agit de divers travaux d'entretien d'infrastructure réalisés par la société Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ). Mais le cluster maritime a pendant la même période enregistré plusieurs diminutions dans l'investissement. Dans le segment des agents maritimes et des expéditeurs, la plus grande entreprise, ECS European Containers a diminué ses investissements de 1,7 million d'euros. Cette société a investi entre autres dans le renouvellement de vieux conteneurs et représentait en 2007 60 p.c. des investissements du segment contre 67 p.c. un an auparavant. Le segment de la manutention a enregistré une sérieuse diminution de plus de 40 p.c. après deux années où l'investissement était particulièrement élevé. Les travaux menés par APM Terminals Zeebrugge à la darse Albert II se sont achevés en 2006 et celle-ci est devenue complètement opérationnelle en mai de la même année. De ce fait, les investissements réalisés par l'entreprise en 2007 étaient inférieurs de 78 millions d'euros à ceux de 2006. De même, Sea-Ro Terminal avait achevé toute une série de travaux d'infrastructure en 2006 et 2007 a encore vu l'investissement diminuer de quasiment 9,5 millions d'euros. A contrario, CDMC Zeebrugge a commencé la construction d'un nouveau terminal au bout de la darse Albert II ce qui a accru ses investissements de plus de 16,4 millions d'euros. Dans le segment de la pêche, la forte croissance est en grande partie attribuable à l'entreprise European Fish Center qui a construit un nouvel atelier pour le traitement du poisson.

Le cluster non maritime a enregistré une baisse de l'investissement. Celle-ci est le fait des secteurs du commerce et de l'industrie, les transports terrestres et les autres services logistiques étant en forte progression. Le secteur du commerce avait connu une année particulièrement positive en 2006, notamment grâce à la firme Donaldson Europe qui transformait son bâtiment en centre de distribution. Ce dernier étant achevé, les investissements de l'entreprise ont diminué de quasiment 1,9 millions en 2007. L'entreprise Jerry Spillier Brugge a aussi fortement diminué ses investissements en 2007 (1,5 millions d'euros). Dans l'industrie, Fluxys LNG n'a plus autant investi qu'en 2006. Néanmoins, elle a encore agrandi son terminal en construisant un quatrième réservoir de stockage de gaz naturel liquéfié et en doublant quasiment la capacité de regazéification et d'injection de gaz naturel liquéfié dans le réseau de transport. Les investissements de Fluxys LNG se sont montés en 2007 à un peu moins de 26,9 millions d'euros. Dans l'industrie des équipements électroniques, la diminution de l'investissement est surtout la conséquence de la disparition de Jabil Circuit et de la réduction des sommes investies par Philips Innovative Applications (-4,3 millions d'euros), ce dernier restant toutefois le plus important investisseur du segment; avec 87 p.c. des investissements réalisés. La firme Werkhuizen Landuyt a tiré vers le haut l'investissement dans le segment de l'industrie de la métallurgie. Dans l'industrie de la construction, c'est essentiellement l'installation d'une nouvelle ligne de coupe dans l'entreprise AGC Seapane qui a permis à l'investissement d'évoluer positivement. Dans l'industrie alimentaire, la mise en service d'une sixième ligne de conditionnement chez PBI Fruit Juices Company est à l'origine de l'augmentation de l'investissement. Le secteur des transports terrestres a crû en 2007, essentiellement grâce au transport routier. Ce dernier a bénéficié des acquisitions de tracteurs et châssis par D.D.-Trans (+3,4 millions d'euros en 2007). Dans les autres services logistiques, International Container en Trailer Services, Chrimarc, Gems International et la Région flamande ont offert au secteur une nette progression.

TABLEAU 38 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT AU PORT DE ZEEBRUGGE EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	COBELFRET FERRIES	Armateurs
2	FLUXYS LNG	Industrie de l'énergie
3	MAATSCHAPPIJ VAN DE BRUGSE ZEEVAARTINRICHTINGEN	Entreprise portuaire
4	ADMINISTRATION PUBLIQUE	Secteur public
5	CDMC ZEEBRUGGE	Manutention
6	C2C SHIPPING LINES	Armateurs
7	CONTAINER HANDLING ZEEBRUGGE	Manutention
8	COMBINED TERMINAL OPERATORS	Manutention
9	P.B.I. FRUIT JUICE COMPANY	Industrie de l'alimentation
10	2XL	Manutention

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.

Le top 10 de l'investissement au port de Zeebrugge a fortement changé par rapport à 2006. Cobelfret Ferries a pris la tête du classement alors que l'ancien numéro un, APM Terminals Zeebrugge en a disparu. Fluxys LNG a conservée sa deuxième place. Par contre, Sea-Ro Terminal, ancien troisième, est sorti du classement et c'est MBZ nv (l'autorité portuaire de Zeebrugge) qui a pris sa place. L'administration publique a gagné trois positions et a pris la quatrième place, suivie par CDMC Zeebrugge, nouveau venu dans le classement. Dans les dix entreprises du top 10, sept appartiennent au cluster maritime.

6 LE PORT DE LIÈGE

6.1 Évolutions ⁸⁵

L'année 2007 a permis au port de Liège de battre son précédent record datant de 2004 et d'enregistrer un tonnage de marchandises transportées par voies d'eau de 15.788.667 tonnes. Il s'agit d'une progression exceptionnelle de 9,5 p.c. par rapport au chiffre de 2006. Les combustibles solides sont la catégorie de marchandises ayant connu la plus forte progression avec 40 p.c. Il est à noter que ce groupe reprend outre les coques et les charbons, les pellets de bois consommés entre autres par la centrale électrique d'Électrabel aux Awirs. Les matériaux de construction, y compris les produits issus des carrières, gardent leur place de leader des marchandises manutentionnées au port de Liège avec plus de 37 p.c. du trafic. Viennent ensuite les produits pétroliers, les minerais et les combustibles solides. Ces quatre catégories totalisaient plus de 88 p.c. du trafic. Tout comme pour le port de Bruxelles, les produits pétroliers ont reculé. Il en est de même des produits agricoles et chimiques. Les minerais ont nettement progressé alors que les produits métallurgiques se sont légèrement tassés.

Le port autonome de Liège a entrepris divers travaux d'amélioration des infrastructures avec, dans certains cas, le soutien du Fonds européen de développement régional. C'est notamment le cas des travaux d'aménagement d'arrière-zones aux darses Nord et Sud et au quai en Meuse au port de Monsin et des infrastructures du port de Visé, ou encore pour la construction de deux appontements à Hermalle-sous-Huy. Certains travaux se sont poursuivis en 2008 tels les aménagements de diverses zones du port de Monsin. Le Ministère wallon de l'Équipement et du Transport ⁸⁶ a également financé de nouvelles structures d'accostage aux ports de Statte et d'Hermalle-sous-Huy.

Dans le cadre du projet Liège Trilogiport, le port d'Anvers, la SPI+ et le port de Liège ont fondé un groupement d'intérêt économique. Ce groupement a pour objectif la promotion et la prospection d'investisseurs. Des appels à projets ont été lancés. Les réponses ont été examinées en profondeur suivant des critères prédéfinis tels la durabilité, l'impact sur le développement du terminal, l'emploi et les investissements. Pour rappel, Liège Trilogiport est une zone multimodale de 100 hectares située sur le Canal Albert, rapidement accessible d'Anvers et de Rotterdam. Fin juin 2008, l'aménagement et l'exploitation du terminal à conteneurs ont été concédés au manutentionnaire anversois Manuport Group et à la société exploitant le terminal à conteneurs de Meerhout Water Container Terminal. Ceux-ci font partie du groupe d'investissement australien Babcock & Brown. Deutsche Lagerhaus Gesellschaft et Warehouses De Pauw ont reçu des concessions de terrains logistiques de respectivement 30 et 10 hectares. L'objectif est de faire de Trilogiport un véritable "village logistique".

6.2 Valeur ajoutée

La progression de la valeur ajoutée dans le complexe portuaire liégeois s'est élevée à 6 p.c. pour les entreprises du port, et à 6,2 p.c. tous effets inclus (+3,4 et +3,6 p.c. à prix constants). La contribution de la valeur ajoutée directe au PIB de la Région wallonne s'est maintenue au même niveau, soit 1,8 p.c. La contribution de la valeur ajoutée totale (3,3 p.c.) est, elle aussi, restée inchangée. En 2006 et 2007, ces pourcentages ont atteint 0,4 p.c. (direct) et 0,8 p.c. (total) du PIB du pays.

⁸⁵ Source: e.a. "Annuaire du Port autonome de Liège 2007", Lloyd Special Report. Bilan d'activité 2007 du Port autonome de Liège.

⁸⁶ Suite à la réforme de l'administration wallonne, le MET a intégré le Service public de la Wallonie (SPW). Ce dernier est constitué d'un Secrétariat général, de deux Directions générales transversales et de six Directions générales opérationnelles parmi lesquelles se trouve la Direction générale opérationnelle de la Mobilité et des voies hydrauliques.

TABLEAU 39 VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	1.137,6	996,8	1.207,2	1.261,5	1.316,9	1.395,5	100,0	+ 6,0	+ 4,2
CLUSTER MARITIME	20,8	20,0	22,4	24,5	26,1	29,5	2,1	+ 13,0	+ 7,2
Agents maritimes et expéditeurs	4,3	4,3	5,5	5,2	6,3	6,9	0,5	+ 8,8	+ 9,7
Manutention	10,5	11,2	11,6	12,6	13,2	15,4	1,1	+ 17,3	+ 7,9
Armateurs	3,1	2,3	3,1	4,2	4,0	4,4	0,3	+ 9,7	+ 7,3
Construction et réparation navales	0,6	0,4	0,6	0,6	0,5	0,6	0,0	+ 7,2	+ 1,0
Aménagements portuaires et dragage	0,5	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	1,8	1,8	1,8	1,9	2,1	2,2	0,2	+ 6,6	+ 4,4
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	1.116,8	976,8	1.184,8	1.237,0	1.290,8	1.366,0	97,9	+ 5,8	+ 4,1
COMMERCE	66,4	78,7	75,4	92,7	92,0	93,0	6,7	+ 1,1	+ 7,0
INDUSTRIE	1.002,1	849,1	1.061,5	1.093,8	1.143,0	1.220,6	87,5	+ 6,8	+ 4,0
Industrie de l'énergie	206,0	122,1	239,7	229,7	257,7	318,0	22,8	+ 23,4	+ 9,1
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	-2,7	-0,2	n.	n.
Industrie de la chimie	104,8	91,2	99,2	110,1	100,9	105,9	7,6	+ 5,0	+ 0,2
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	5,9	2,8	5,1	6,3	6,3	4,0	0,3	- 36,8	- 7,5
Industrie de la métallurgie	454,0	426,2	526,1	558,0	541,1	599,4	42,9	+ 10,8	+ 5,7
Industrie de la construction ...	174,4	158,9	153,5	146,3	197,0	154,7	11,1	- 21,4	- 2,4
Industrie de l'alimentation	40,0	33,4	24,0	30,4	25,0	24,4	1,7	- 2,5	- 9,4
Autres industries	16,9	14,5	13,9	13,0	15,0	16,9	1,2	+ 12,8	- 0,1
TRANSPORTS TERRESTRES	7,9	7,9	7,8	7,1	6,3	6,5	0,5	+ 3,2	- 3,9
Transport routier	5,5	5,4	5,5	5,0	4,7	5,1	0,4	+ 8,5	- 1,4
Autres transports terrestres ...	2,5	2,5	2,3	2,1	1,6	1,4	0,1	- 12,6	- 10,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	40,4	41,1	40,1	43,4	49,5	45,9	3,3	- 7,3	+ 2,6
Autres services	40,4	41,1	40,1	43,4	49,5	45,9	3,3	- 7,3	+ 2,6
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
2. EFFETS INDIRECTS	1.080,8	1.003,2	1.039,6	1.103,3	1.132,1	1.205,6	-	+ 6,5	+ 2,2
CLUSTER MARITIME	41,7	33,8	35,4	47,7	45,4	51,4	-	+ 13,3	+ 4,3
CLUSTER NON MARITIME	1.039,1	969,4	1.004,2	1.055,6	1.086,7	1.154,2	-	+ 6,2	+ 2,1
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	2.218,4	2.000,0	2.246,8	2.364,8	2.449,0	2.601,1	-	+ 6,2	+ 3,2

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

La valeur ajoutée du complexe portuaire liégeois a sensiblement progressé en 2007. Elle a augmenté dans **le cluster maritime** de 13 p.c. Le segment des agents maritimes et des expéditeurs a crû de 8,8 p.c. essentiellement sous l'impulsion de la grande entreprise du segment: Magetra. La firme Magetra a vu son chiffre d'affaires augmenter de 6 p.c. alors que les services et biens divers connaissaient une progression moins forte, augmentant ainsi la marge de l'entreprise. Chez les manutentionnaires, le plus gros segment du cluster maritime, la croissance a été de 17,3 p.c. Un des artisans de cette croissance est la société CTB Magemon, résultat de la fusion par absorption de Magemon avec CTB Logistics. La valeur ajoutée de la société a crû sous l'effet d'une hausse des frais de personnel et des amortissements. Un autre artisan est la Société Industrielle de Renory, appartenant au groupe Gustave Portier Industries, qui malgré une diminution du chiffre d'affaires a effectué une meilleure maîtrise des coûts et a enregistré un résultat d'exploitation en forte hausse. Enfin, les Magasins Généraux Manutention (MGM) avec une marge brute d'exploitation qui a augmenté de plus de moitié sur un an ont également contribué à l'augmentation de la valeur ajoutée dans le segment. Chez les armateurs, c'est l'entreprise SOMEF, plus grande entreprise du segment, qui a tiré les résultats vers le haut. Bien que le chiffre d'affaires de la firme ait fortement progressé en 2007, c'est l'évolution des frais de personnel qui est à l'origine de l'augmentation de la valeur ajoutée.

La valeur ajoutée du **cluster non maritime** a crû de 5,8 p.c. entre 2006 et 2007. Si les secteurs du commerce, de l'industrie et des transports terrestres ont progressé, celui des autres services logistiques a toutefois connu une forte régression. Un des principaux responsables est la société Prayon Services et Finance qui a transféré toutes ses activités et son personnel dans la société Prayon (dans le segment de l'industrie chimique). Ce transfert a provoqué une chute de la valeur ajoutée de 3,5 millions d'euros. Une autre société du groupe Prayon, toujours dans le secteur des autres services logistiques, Prayon Technologies, a également enregistré un net recul de sa valeur ajoutée, suite essentiellement à des reports de contrat sur 2008. Dans le commerce, la plus grande entreprise du secteur, Total Belgium, a enregistré une nette progression de sa valeur ajoutée. Cependant, celle-ci a été contrebalancée par une nette diminution de la valeur ajoutée d'Eagle Energy, Intramet Metal Center et Belgomazout-Liège. Au final, la valeur ajoutée du secteur a augmenté de 1,1 p.c. Le secteur de l'industrie a connu une croissance de 6,8 p.c. avec des performances particulièrement bonnes dans l'industrie de l'énergie, de la métallurgie et des autres industries et une contre-performance dans l'industrie de la construction. Le segment de l'industrie de l'énergie a profité des bons résultats d'exploitation de S.P.E. et Électrabel. La production de carburants a affiché une valeur ajoutée négative. Il s'agit de BioWanze, qui pour son premier exercice comptable, n'avait pas encore d'activité opérationnelle. Le segment de l'industrie de la chimie a bénéficié de l'accroissement de l'activité essentiellement en volume et de celle des salaires de l'entreprise Imerys Minéraux Belgique. L'industrie des équipements électroniques a vu sa valeur ajoutée fortement décroître suite à la dissolution de la société Cristalux et à une forte baisse du chiffre d'affaires et du bénéfice d'exploitation de la firme Conception et Développement Electroniques. Dans l'industrie de la métallurgie, les bonnes performances des entreprises du groupe ArcelorMittal (ArcelorMittal Belgium, ArcelorMittal Liège Upstream, ArcelorMittal Packaging Belgique et ArcelorMittal Ringmill) et de la firme Cockerill Maintenance et Ingénierie ont abouti à une croissance de 10,8 p.c. de la valeur ajoutée. Le segment de la construction a pâti de la diminution de la valeur ajoutée (-31,6 millions d'euros) de l'entreprise Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier suite à la forte réduction du poste comptable "autres produits d'exploitation". Ce segment a également enregistré une baisse de la valeur ajoutée des Cimenteries CBR, sous l'effet de la réduction des salaires et de celle du résultat d'exploitation (causée entre autres par l'augmentation des coûts de l'énergie). Dans les autres industries, la société Valdunes BeluX a connu une forte augmentation de son chiffre d'affaires grâce à la réalisation d'une commande de roues de maintenance pour la SNCB et d'essieux montés. Le bénéfice d'exploitation de la société a également fortement crû. Dans le secteur des transports terrestres, la valeur ajoutée a bénéficié de l'augmentation des frais de personnel de Cuypers Logistics mais a pâti de leur diminution à la SNCB suite à la reprise du fonds de pension par l'État.

TABLEAU 40 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2007

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

Le trio de tête du top 10 de la valeur ajoutée dans le complexe portuaire liégeois n'a pas changé par rapport à 2006: ce sont toujours les entreprises ArcelorMittal Belgium, Electrabel et ArcelorMittal Liège Upstream. Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier et les Cimenteries CBR ont dégringolé dans le classement au profit de Cockerill Maintenance & Ingénierie et S.P.E. Il n'y a aucun nouvel entrant dans ce top 10.

6.3 Emploi

L'emploi direct dans le port de Liège a réussi à inverser la tendance et a enregistré une hausse après cinq années consécutives de baisse; tout comme en 2006, il s'était établi à 1,1 p.c. de l'emploi intérieur en Région wallonne. L'emploi total s'est, pour sa part, élevé à 2,7 p.c. de l'emploi wallon. Par rapport à l'emploi en Belgique, ces pourcentages sont restés inchangés, à savoir 0,3 p.c. (direct) et 0,7 p.c. (total).

L'emploi direct dans le complexe portuaire liégeois a augmenté de 96 unités ETP entre 2006 et 2007. C'est le fait du cluster non maritime. Dans **le cluster maritime**, l'emploi est resté stable. Chez les agents maritimes et les expéditeurs, l'entreprise Magetra a réduit son personnel de 7 unités ETP et est la principale responsable de la baisse de l'emploi dans ce segment. Dans la manutention, la reprise de CTB Logistics par CTB Magemon n'a eu aucun impact négatif sur l'emploi. Les armateurs ont quant à eux bénéficié de la croissance de l'entreprise Somef. Les chiffres du segment des 'aménagement portuaires et du dragage ont été modifiés par rapport à la publication précédente suite au reclassement d'Anti Incendie/Technique Spéciales, précédemment dans la NACE 35.110 (construction et réparation de navires), dans la NACE 45.332 (autres travaux de plomberie) ce qui a exclu la firme du cluster maritime.

Dans **le cluster non maritime**, comme pour la valeur ajoutée, les secteurs du commerce, de l'industrie et des transports terrestres ont enregistré une évolution positive alors que l'emploi dans le secteur des autres services logistiques régressait. Dans le secteur du commerce, le transfert du siège social de l'entreprise Liège Boissons a fait perdre plusieurs emplois. Cependant, les entreprises Horeca Logistics Services Sud, qui a repris les activités de Liège Boissons sur Liège, et Intramet Metal Center ont permis au secteur d'enregistrer une croissance. Dans l'industrie de l'énergie, l'entreprise Electrabel a accru l'emploi ETP sur le site du port de Liège de 67 unités, essentiellement sur le site de Tihange. Dans l'industrie des équipements électroniques, la dissolution de la société Cristalux a provoqué une diminution de l'emploi. L'activité soutenue dans le segment de l'industrie métallurgique en 2007 a entraîné une croissance de l'emploi, mais pas dans toutes les entreprises. Les entreprises du groupe ArcelorMittal présentes sur le site du port de Liège ont vu leur emploi ETP baisser en 2007. Par contre, l'entreprise Cockerill Maintenance & Ingénierie a enregistré une augmentation de l'emploi ETP de plus de 100 unités. L'industrie de la construction a subi les conséquences du plan de restructuration mis en place par les Cimenteries CBR: l'emploi ETP pour le segment a baissé de 2,9 p.c. Le segment de l'industrie alimentaire est resté stable. La plus grosse entreprise est la Raffinerie Tirlemontoise, qui représentait 63,7 p.c. du segment et a légèrement augmenté son emploi ETP en 2007. Le secteur des transports terrestres a bénéficié du développement de l'entreprise Cuypers Logistics. Les autres services logistiques ont par contre, souffert de la reprise par la société Prayon du personnel de la firme Prayon Services et Finance.

TABLEAU 41 EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	13.631	12.126	11.820	11.695	11.390	11.486	100,0	+ 0,8	- 3,4
CLUSTER MARITIME	337	306	313	356	397	394	3,4	- 0,6	+ 3,2
Agents maritimes et expéditeurs	61	58	72	71	98	89	0,8	- 8,8	+ 7,8
Manutention	158	158	141	163	176	177	1,5	+ 0,2	+ 2,3
Armateurs	52	42	52	72	71	78	0,7	+ 9,7	+ 8,2
Construction et réparation navales	12	11	13	12	12	12	0,1	+ 0,1	- 0,3
Aménagements portuaires et dragage	17	0	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	36	37	40	39	0,3	- 2,5	+ 1,1
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME ...	13.294	11.819	11.507	11.339	10.994	11.092	96,6	+ 0,9	- 3,6
COMMERCE	430	557	384	368	376	388	3,4	+ 3,3	- 2,0
INDUSTRIE	12.351	10.729	10.573	10.266	9.947	10.033	87,4	+ 0,9	- 4,1
Industrie de l'énergie	1.135	1.070	1.062	1.083	1.149	1.216	10,6	+ 5,9	+ 1,4
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	1.083	1.040	1.021	1.016	1.004	1.009	8,8	+ 0,5	- 1,4
Industrie de l'automobile	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	119	98	74	83	92	82	0,7	- 11,3	- 7,3
Industrie de la métallurgie	7.885	6.618	6.634	6.257	5.976	6.029	52,5	+ 0,9	- 5,2
Industrie de la construction	1.627	1.537	1.424	1.452	1.363	1.323	11,5	- 2,9	- 4,0
Industrie de l'alimentation	193	162	126	164	148	151	1,3	+ 2,4	- 4,7
Autres industries	309	205	232	212	215	223	1,9	+ 3,7	- 6,3
TRANSPORTS TERRESTRES	133	134	133	125	116	125	1,1	+ 8,3	- 1,2
Transport routier	88	89	94	88	88	99	0,9	+ 12,1	+ 2,3
Autres transports terrestres...	45	45	39	37	28	27	0,2	- 3,6	- 9,8
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	380	400	417	581	555	545	4,7	- 1,9	+ 7,5
Autres services	380	400	417	581	555	545	4,7	- 1,9	+ 7,5
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
2. EFFETS INDIRECTS	17.662	16.262	16.116	16.053	16.312	16.685	-	+ 2,3	- 1,1
CLUSTER MARITIME	785	606	587	814	840	923	-	+ 9,9	+ 3,3
CLUSTER NON MARITIME ...	16.877	15.656	15.529	15.239	15.471	15.762	-	+ 1,9	- 1,4
TOTAL DE L'EMPLOI	31.292	28.388	27.936	27.748	27.702	28.171	-	+ 1,7	- 2,1

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

TABLEAU 42 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Industrie de la métallurgie
2	ARCELORMITTAL 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	ARCELORMITTAL PACKAGING BELGIQUE	Industrie de la métallurgie
7	S.P.E.	Industrie de l'énergie
8	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction
9	AXIMA SERVICES	Industrie de la construction
10	CIMENTERIES CBR	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.

Le top 10 de l'emploi dans le complexe portuaire liégeois en 2007 reprend les mêmes entreprises qu'en 2006. Les six premières entreprises ont conservé leur place. Toutes font partie de l'industrie et quatre d'entre elles appartiennent au segment de l'industrie de la métallurgie. Suite à sa restructuration, les Cimenteries CBR sont passées de la septième à la dixième place, permettant aux autres entreprises de gagner une place dans le classement.

6.4 Investissement

Les investissements dans le complexe portuaire liégeois ont augmenté de 112,3 p.c. (+107,8 p.c. à prix constants), atteignant ainsi un nouveau niveau record.

L'investissement a légèrement diminué dans le **cluster maritime** et a fortement augmenté dans le cluster non maritime. L'investissement chez les agents maritimes et les expéditeurs est essentiellement le fait de l'entreprise Magetra qui a investi dans du matériel roulant et des conteneurs. Dans la manutention, même si la firme CTB Magemon, qui a repris CTB Logistics, a augmenté ses investissements, ceux-ci n'ont pas entièrement contrebalancé la perte provoquée par la disparition de CTB Logistics. L'armateur Somef a acquis deux chariots cavaliers et mis en place un système informatique dédié. L'investissement de l'autorité portuaire de Liège est, après une année 2006 plus favorable, redescendu à une valeur proche de celle de 2004.

L'investissement dans le cluster non maritime a plus que doublé. L'investissement dans le secteur du commerce, après une diminution sensible en 2006, est reparti à la hausse notamment grâce aux entreprises Terval, Total Belgium et Indumet. Le secteur de l'industrie a fait un bond de plus de 130 millions d'euros. Dans l'énergie, Electrabel a investi sur les sites des Awirs et de Tihange. Au total, l'investissement de l'entreprise sur le site portuaire liégeois s'est monté à 47,9 millions d'euros, soit quasiment 86 p.c. du total du segment. Comme dans d'autres ports, la construction d'usines de biocarburant a gonflé l'investissement dans l'industrie de la production de carburants. Dans le cas du port de Liège, il s'agit de BioWanze, une unité de fabrication de bioéthanol à partir de froment et de betteraves et équipée d'une chaudière biomasse. L'investissement total, étalé sur trois ans (2006-2008), s'est élevée à 250 millions d'euros. L'usine, située à Statte, est conçue pour une capacité de production de 300.000 m³.par an. Elle a été officiellement inaugurée le 20 avril 2009. Dans le segment de l'industrie chimique, Prayon a notamment investi dans un nouveau schéma de traitement des raffinats des ateliers de purification et dans un atelier complémentaire de combustion du soufre permettant de couvrir une partie voire la totalité des besoins du site en électricité, en vapeur et en acide sulfurique. Le but était de rendre l'installation opérationnelle fin 2008. L'entreprise Imerys Minéraux Belgique a également augmenté ses investissements dans divers projets.

TABLEAU 43 INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	4,3	4,5	5,3	3,3	5,4	5,1	1,5	- 5,4	+ 3,5
Agents maritimes et expéditeurs	0,6	0,9	1,5	0,3	0,4	1,0	0,3	+ 183,0	+ 11,5
Manutention	3,2	3,1	3,3	2,6	4,1	3,0	0,9	- 25,5	- 0,7
Armateurs	0,1	0,2	0,3	0,1	0,1	0,8	0,2	+ 597,5	+ 61,7
Construction et réparation navales	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1	0,1	0,0	+ 11,1	+ 11,8
Aménagements portuaires et dragage	0,0	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	0,4	0,3	0,1	0,3	0,7	0,1	0,0	- 79,6	- 16,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME ...	147,8	115,1	136,8	137,2	155,5	336,4	98,5	+ 116,4	+ 17,9
COMMERCE	5,6	4,8	2,4	5,0	3,3	6,7	2,0	+ 105,5	+ 3,7
INDUSTRIE	119,9	96,3	124,5	124,2	140,0	270,5	79,2	+ 93,3	+ 17,7
Industrie de l'énergie	5,9	7,8	11,2	19,9	36,7	55,8	16,3	+ 52,0	+ 56,6
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	11,8	91,1	26,7	+ 669,2	n.
Industrie de la chimie	21,2	24,0	14,1	29,4	21,1	28,5	8,3	+ 34,8	+ 6,1
Industrie de l'automobile	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie des équipements électroniques	0,1	0,1	0,2	0,6	0,9	0,6	0,2	- 32,7	+ 34,7
Industrie de la métallurgie	52,7	37,2	75,8	43,5	31,8	63,1	18,5	+ 98,3	+ 3,7
Industrie de la construction ..	31,3	21,4	18,1	24,9	28,7	22,9	6,7	- 20,1	- 6,0
Industrie de l'alimentation	5,5	4,1	2,8	2,9	3,4	4,6	1,3	+ 37,0	- 3,6
Autres industries	3,1	1,7	2,5	3,1	5,5	3,9	1,1	- 29,4	+ 4,7
TRANSPORTS TERRESTRES	5,4	5,2	2,1	1,8	1,3	1,4	0,4	+ 8,5	- 23,1
Transport routier	3,5	3,6	0,6	0,4	0,4	0,7	0,2	+ 57,0	- 28,0
Autres transports terrestres...	1,9	1,6	1,5	1,3	0,9	0,8	0,2	- 14,9	- 16,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	17,0	8,8	7,8	6,2	10,9	57,8	16,9	+ 427,9	+ 27,8
Autres services	17,0	8,8	7,8	6,2	10,9	57,8	16,9	+ 427,9	+ 27,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
INVESTISSEMENT DIRECT ..	152,0	119,7	142,1	140,5	160,8	341,5	100,0	+ 112,3	+ 17,6

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

Dans le segment de l'industrie métallurgique, le groupe ArcelorMittal a doublé ses investissements en un an. Ils représentaient 88 p.c. du total du segment en 2007. C'est dans l'entreprise ArcelorMittal Liège Upstream que l'investissement a le plus crû. L'entreprise a mis en place une installation complémentaire de dénaphthalinage du gaz de fours à coke. De plus, les travaux préliminaires pour placer une installation de désulfuration du gaz pour la cokerie ont eu lieu au second semestre 2007 ainsi que les commandes pour le dépoussiérage de batteries de fours à coke. Des travaux de rénovation sur des grosses chaudières et des alternateurs ont également été menés. L'entreprise a entamé la réfection du haut-fourneau 6 et le revamping des installations de l'aciérie et des poches torpilles. L'investissement dans le segment de l'industrie de la construction a par contre reculé sous l'influence entre autres de leur réduction dans les Cimenteries CBR et dans l'entreprise Gravibeton qui avait réalisé en 2006 des acquisitions importantes en installation, machines et outillages. L'investissement dans le secteur des transports terrestres est resté relativement stable tandis qu'il augmentait fortement dans le secteur des autres services logistiques. La société Intradel construit une nouvelle usine de valorisation énergétique des déchets résiduels afin d'être en conformité avec les dispositions de la Région wallonne. Cette dernière interdit à partir de 2010 d'enfouir les déchets organiques. Uvélia est destinée à remplacer l'ancienne Unité de Valorisation Énergétique de Herstal (U.V.E.). La technologie utilisée améliorera le rendement énergétique et ne nécessitera plus l'enfouissement technique. Il n'y aura plus de tri préalable. Au total, Intradel a investi un peu moins de 53 millions d'euros en 2007.

TABLEAU 44 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BIOWANZE	Production de carburants
2	INTRADEL	Autres services
3	ELECTRABEL	Industrie de l'énergie
4	ARCELORMITTAL BELGIUM	Industrie de la métallurgie
5	ARCELORMITTAL LIEGE UPSTREAM	Industrie de la métallurgie
6	PRAYON	Industrie de la chimie
7	S.P.E.	Industrie de l'énergie
8	CIMENTERIES CBR	Industrie de la construction
9	CARRIERES ET FOURS A CHAUX DUMONT-WAUTIER	Industrie de la construction
10	RAFFINERIE TIRLEMONTAISE	Industrie de l'alimentation

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.

La construction de l'usine de bioéthanol par la firme BioWanze et de l'unité Uvélia par l'association intercommunale de traitement des déchets a mis ces deux entreprises à la tête du top 10 de l'investissement dans le complexe portuaire liégeois. Viennent ensuite Electrabel et deux sociétés du groupe ArcelorMittal: ArcelorMittal Belgium et ArcelorMittal Liège Upstream. Les Cimenteries CBR et les Carrières et Fours à Chaux Dumont-Wautier, de par la diminution de leur investissement, ont perdu plusieurs places au classement.

7 LE PORT DE BRUXELLES

7.1 Évolutions

Le port de Bruxelles a connu une année 2007 positive. La quantité de marchandises chargées et déchargées a augmenté de 3 p.c. et est passée de 4,2 à 4,3 millions de tonnes. Cette croissance s'est surtout fait ressentir dans les matériaux de construction, qui avec 52 p.c. du trafic propre est restée la première catégorie de produits traités dans le port. Les minerais, les ferrailles et les produits métallurgiques ont aussi enregistré une forte progression (+30 p.c. et +37 p.c.). A contrario, la catégorie des produits pétroliers, deuxième en importance, a accusé un net recul (-14 p.c.). Sur l'année 2007, le trafic fluvial a connu une nette croissance alors que le trafic maritime, déjà faiblement représenté, a continué à reculer et représente dorénavant moins de 2 p.c. du trafic propre. L'expansion de l'activité du terminal à conteneurs était toujours très forte: en 2007, 17.085 EVP ont été chargés et déchargés, soit une croissance de 42 p.c.

A peu près la moitié des marchandises provenaient des Pays-Bas et un peu moins d'un tiers de la Belgique. Le troisième pays en termes de provenance est l'Allemagne.

En 2007, la Commission européenne a approuvé l'octroi de subsides au port de Bruxelles afin d'encourager le développement du transport par voies navigables en Belgique. Ces subsides couvrent les années 2007 à 2009 et se sont élevés au total à 450.000 euros, soit un montant de 150.000 euros par an. Cette aide sera attribuée aux exploitants de ligne régulière à partir de Bruxelles.

Les travaux d'assainissement des sites de l'ex-Brouw, ex-CFF, ex-Gravaubel et ex-Vandenbossche se sont poursuivis. Suivant le masterplan du port, la mise en œuvre du réaménagement du site des deux écluses a été lancée et les travaux de construction proprement dit ont débuté en 2008. L'avant-projet du "plan lumière globale" a également démarré. Une étude sur la possibilité de construire un terminal pour l'accueil des passagers de bateaux de grande capacité a débuté. Des aménagements pour les activités de loisirs ont également été réalisés. En outre, le port de Bruxelles a continué ses activités de dragage et de nettoyage des murs de quai.

Au niveau des projets de développement du tissu entrepreneurial, début 2007, le port de Bruxelles a concédé l'exploitation de plusieurs terrains. La société Reibel a annoncé la construction d'un nouvel entrepôt dans le but de regrouper ses activités logistiques. L'entreprise Mory envisageait un second entrepôt dans la perspective de l'installation de sa plate-forme maritime pour le Benelux. DD Shipping planifiait l'aménagement d'une plate-forme de transbordement notamment pour le transport palettisé de matériaux de construction.

Dans le cadre du projet Brussels International Logistics Center (BILC), la société anonyme BILC a été fondée. Son actionnariat est constitué du port de Bruxelles et de la société française Sogaris. L'architecte a également été sélectionné par un jury. Pour ce qui est du projet Carcoke (centre de logistique intégré), la convention entre le port de Bruxelles et la Région Bruxelles-Capitale a été signée. La concession des travaux publics et d'exploitation du site a été attribuée au consortium Katoen Natie - Jan de Nul - Envisan.

7.2 Valeur ajoutée

Pour la quatrième année consécutive, la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles a augmenté. La part représentée par la valeur ajoutée directe et indirecte dans le PIB de la Région de Bruxelles Capitale est restée stable: la part de la valeur ajoutée directe et totale s'est élevée à respectivement 1,1 et 2,2 p.c. De même, le rapport au PIB de la Belgique n'a guère varié et s'est établi à respectivement 0,2 p.c. (directe) et 0,4 p.c. (totale).

TABLEAU 45 VALEUR AJOUTÉE DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	524,6	517,6	575,1	653,8	686,7	719,2	100,0	+ 4,7	+ 6,5
CLUSTER MARITIME	22,3	27,9	38,5	22,7	36,6	41,2	5,7	+ 12,4	+ 13,0
Agents maritimes et expéditeurs	8,7	10,1	8,6	10,4	11,2	11,1	1,5	- 0,9	+ 5,1
Manutention	6,3	7,2	7,4	6,3	7,1	8,9	1,2	+ 24,2	+ 7,0
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	0,1	0,1	0,0	- 0,2	n.
Aménagements portuaires et dragage	5,8	7,1	16,1	11,1	14,6	15,6	2,2	+ 6,7	+ 21,9
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	1,6	2,2	2,6	0,8	0,7	0,6	0,1	- 18,0	- 18,6
Entreprise portuaire	0,0	1,2	3,8	-5,7	2,9	4,9	0,7	+ 70,7	- 367,7
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	502,3	489,7	536,6	631,0	650,0	678,0	94,3	+ 4,3	+ 6,2
COMMERCE	219,8	217,8	232,7	290,5	302,9	321,0	44,6	+ 5,9	+ 7,9
INDUSTRIE	222,6	216,8	215,0	226,4	216,1	227,5	31,6	+ 5,3	+ 0,4
Industrie de l'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	136,0	121,3	140,1	141,5	127,4	138,0	19,2	+ 8,3	+ 0,3
Industrie de l'automobile	-1,0	11,9	10,6	13,1	16,5	17,1	2,4	+ 3,1	- 277,2
Industrie des équipements électroniques	4,1	4,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie	8,3	5,6	2,1	1,9	1,2	1,3	0,2	+ 9,8	- 31,0
Industrie de la construction	50,9	48,7	44,8	46,9	51,7	55,8	7,8	+ 8,0	+ 1,9
Industrie de l'alimentation	19,5	20,0	13,8	19,4	14,9	10,3	1,4	- 30,9	- 12,0
Autres industries	4,7	5,0	3,6	3,6	4,3	5,0	0,7	+ 16,5	+ 1,0
TRANSPORTS TERRESTRES	26,8	25,8	28,8	24,6	26,8	27,4	3,8	+ 2,2	+ 0,4
Transport routier	26,1	24,8	23,2	19,0	19,5	20,6	2,9	+ 6,0	- 4,6
Autres transports terrestres	0,7	1,0	5,6	5,7	7,3	6,7	0,9	- 7,8	+ 56,3
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	33,1	29,3	60,2	89,4	104,2	102,2	14,2	- 1,9	+ 25,3
Autres services	29,4	25,4	56,2	85,4	100,1	97,9	13,6	- 2,2	+ 27,2
Secteur public	3,8	3,8	3,9	4,0	4,1	4,3	0,6	+ 4,9	+ 2,6
2. EFFETS INDIRECTS	597,3	527,0	529,3	607,0	641,7	675,5	-	+ 5,3	+ 2,5
CLUSTER MARITIME	43,6	46,8	45,7	40,7	59,5	73,8	-	+ 24,2	+ 11,1
CLUSTER NON MARITIME	553,6	480,2	483,6	566,2	582,3	601,7	-	+ 3,3	+ 1,7
TOTAL DE LA VALEUR AJOUTÉE	1.121,9	1.044,6	1.104,3	1.260,7	1.328,4	1.394,8	-	+ 5,0	+ 4,5

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

La valeur ajoutée directe générée dans le port de Bruxelles a augmenté de 4,7 p.c. en 2007. Cette croissance a été plus élevée dans le cluster maritime (+12,4 p.c.) que dans le cluster non maritime (+4,3 p.c.). Dans le **cluster maritime**, le segment de la manutention a profité du redressement du résultat d'exploitation de la Société anonyme belge du Transport par le système combiné Route-Wagon (TRW). Le segment des aménagements portuaires et du dragage a bénéficié de l'expansion de la société CEI-De Meyer qui après la reprise de l'activité "construction" de l'entreprise De Meyer a vu son chiffre d'affaires et ses salaires fortement croître. Enfin, dans le segment des entreprises portuaires, la valeur ajoutée a progressé suite à une perte d'exploitation moins importante en 2007 pour l'autorité portuaire de Bruxelles.

La valeur ajoutée **du cluster non maritime** du port de Bruxelles a augmenté de 28 millions d'euros. Le secteur du commerce a enregistré une nette croissance de 5,9 p.c., et ce malgré la disparition en 2007 de la société Ineos Solutions, absorbée par l'entreprise Ineos Service Belgium qui se trouve dans le secteur des autres services logistiques. Le principal artisan de ce bon résultat est la société Belgian Shell, qui a un siège d'exploitation sur le site du port bruxellois et dont les marges brutes d'exploitation ont été plus élevées en 2007 qu'en 2006. Dans le secteur de l'industrie, la valeur ajoutée a également progressé (+5,3 p.c.)⁸⁷. La valeur ajoutée de l'industrie de la chimie a crû de plus de 10 millions d'euros grâce à l'augmentation des frais de personnel au sein de l'entreprise Solvay. L'industrie de l'automobile a profité de l'augmentation du poste "rémunérations" dans l'entreprise Inergy Automotive Systems Research. Cette société est le résultat d'une joint-venture entre le groupe Solvay et Plastic Omnium et est spécialisée dans la recherche et le développement. Dans le segment de l'industrie de la construction, l'augmentation des frais de personnel dans les firmes Imtech Projects, Imtech Maintenance et Ready Beton ont eu un impact favorable sur la valeur ajoutée. Par contre, l'industrie alimentaire a connu une sévère diminution de la valeur ajoutée notamment suite aux pertes d'exploitation subies par la firme Ceres. Cette dernière a été confrontée à une baisse du volume des affaires à l'exportation (hors UE) et à une hausse spectaculaire des prix des matières premières en cours d'exercice. La croissance dans les autres industries est pour moitié attribuable à la société George et Cie, dont les rémunérations et le résultat d'exploitation ont progressé. Le secteur du transport terrestre a faiblement augmenté en 2007. On peut néanmoins épingle l'entreprise Sita Recycling Center qui avec l'absorption de la société Containers Demets a vu son poste rémunérations croître. La valeur ajoutée du secteur des autres services logistiques s'est par contre légèrement tassée. Si des sociétés telles que Bruxelles Energie ou Ineos Services Belgium ont connu une progression sensible de leur valeur ajoutée, elles n'ont pu complètement contrebalancer les diminutions subies par Aquiris, Trama, Faceo Belgium et Via-Invest Vlaanderen.

TABLEAU 46 TOP 10 DE LA VALEUR AJOUTÉE DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	BELGIAN SHELL	Commerce
2	SOLVAY	Industrie de la chimie
3	INEOS SERVICES BELGIUM	Autres services
4	HENKEL BELGIUM	Commerce
5	SPIE BELGIUM	Industrie de la construction
6	SOLVIN	Commerce
7	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Industrie de l'automobile
8	BRUXELLES ENERGIE	Autres services
9	CEI-DE MEYER	Aménagements portuaires et dragage
10	INEOS SALES BELGIUM	Commerce

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.

Le présent rapport reprend pour la première fois un top 10 de la valeur ajoutée dans le port de Bruxelles. Belgian Shell, Solvay et Ineos Services Belgium constituent le trio de tête. Sur les dix entreprises du classement, quatre appartiennent au secteur du commerce et cinq au cluster non-maritime⁸⁸. Ces résultats tendent à démontrer que pour l'instant le port de Bruxelles est d'abord un pôle

⁸⁷ Pour rappel, afin de respecter la méthodologie appliquée dans cette étude, l'entreprise Sibelgaz n'est plus reprise dans cette publication (voir Introduction).

⁸⁸ On peut faire remarquer que dans l'entreprise appartenant au cluster maritime, une partie des tâches exécutées ne relèvent pas du maritime.

pour l'activité industrielle et commerciale avant d'être un centre pour les activités spécifiquement liées au transport maritime.

7.3 Emploi ⁸⁹

L'emploi au port de Bruxelles avait connu une année 2006 marquée par un net recul après deux années de hausse. Il est cependant reparti à la hausse en 2007 et a enregistré une progression de 0,6 p.c. En 2007, l'emploi direct et total a représenté respectivement 1 et 2,3 p.c. de l'emploi de la Région bruxelloise. La part dans l'emploi intérieur belge est restée inchangée et s'est établie à 0,2 p.c. pour les effets directs et 0,4 p.c. tous effets confondus.

L'emploi direct dans **le cluster maritime** a diminué de 22 unités ETP en 2007. Cette baisse a essentiellement frappé le segment des aménagements portuaires et du dragage. Elle est le fait de l'entreprise CEI-De Meyer qui a réduit le nombre de travailleurs attachés au site de Bruxelles. Le segment de la construction et de la réparation navales et celui du commerce portuaire sont restés stables en 2007. Celui de l'entreprise portuaire a très légèrement reculé (-1 unité). Les agents maritimes et les expéditeurs ainsi que les manutentionnaires ont enregistré une légère progression. L'entreprise Reibel, qui a connu une forte expansion en 2007 de sa branche Belpower, est un des principaux acteurs de la croissance de l'emploi ETP, avec la société Général Distribution Services.

L'emploi dans **le cluster non maritime**, pris dans son ensemble, a augmenté de 60 unités ETP. Tous les secteurs n'ont pas progressé. Le secteur du commerce a enregistré une légère baisse. Une des raisons de celle-ci est la disparition de la société Containers Demets qui a fait l'objet d'une fusion par absorption par l'entreprise Sita Recycling Center, classée dans un autre secteur. La firme Henkel, le plus grand employeur de ce secteur, a réduit son personnel ETP de 9 unités. Dans le secteur de l'industrie, l'emploi ETP a progressé dans pratiquement tous les segments, à l'exception de l'industrie alimentaire. Cette dernière a souffert de la diminution de l'emploi survenue chez Ceres. Dans l'industrie de la chimie, l'entreprise Solvay a augmenté l'emploi sur le site du port de Bruxelles de 13 ETP. Dans l'industrie automobile, l'augmentation est le fait d'Inergy Automotive Systems Research. Plusieurs entreprises appartenant au segment de l'industrie de la construction ont vu leurs emplois ETP augmenter en 2007 de plus de 5 unités: Imtech Projects, Ready Beton, Imtech Maintenance, SPIE Belgium. Le segment des autres industries a surtout augmenté grâce à la société George et Cie. Dans le secteur des transports terrestres, le transport routier a progressé essentiellement grâce à la société Sita Recycling Center (voir supra). Les autres transports terrestres ont pâti de la diminution de l'emploi ETP chez Taxipost. Dans les autres services logistiques, l'emploi a, au total, fort peu fluctué. Il y a eu néanmoins une baisse sensible dans les sociétés Trama, Faceo Belgium et Metrix et une hausse sensible chez G4S Event Security, Aquiris et Brink's Belgium.

⁸⁹ 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 47 EMPLOI DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2002 À 2007
(ETP)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
1. EFFETS DIRECTS	5.761	5.605	6.096	6.220	6.022	6.060	100,0	+ 0,6	+ 1,0
CLUSTER MARITIME	527	568	737	687	723	701	11,6	- 3,0	+ 5,9
Agents maritimes et expéditeurs	144	172	138	137	144	147	2,4	+ 2,4	+ 0,5
Manutention	128	136	132	125	131	135	2,2	+ 3,6	+ 1,2
Armateurs	0	3	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Construction et réparation navales	0	0	0	0	3	3	0,1	- 3,1	n.
Aménagements portuaires et dragage	115	118	329	305	315	287	4,7	- 9,2	+ 20,0
Pêche	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	21	22	22	6	6	6	0,1	- 1,6	- 21,5
Entreprise portuaire	120	118	117	114	124	123	2,0	- 0,8	+ 0,5
Secteur public	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME ...	5.234	5.037	5.359	5.533	5.299	5.359	88,4	+ 1,1	+ 0,5
COMMERCE	1.683	1.660	1.697	1.779	1.735	1.725	28,5	- 0,6	+ 0,5
INDUSTRIE	2.534	2.429	2.271	2.187	2.025	2.088	34,5	+ 3,1	- 3,8
Industrie de l'énergie	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Production de carburants	0	0	0	0	0	0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	1.159	1.141	1.078	996	802	815	13,5	+ 1,6	- 6,8
Industrie de l'automobile	34	35	39	44	47	50	0,8	+ 8,2	+ 8,0
Industrie des équipements électroniques	86	89	0	0	0	0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie	165	75	37	32	21	21	0,3	+ 0,5	- 33,9
Industrie de la construction	813	828	861	878	920	967	16,0	+ 5,1	+ 3,5
Industrie de l'alimentation	193	189	207	186	182	177	2,9	- 2,8	- 1,7
Autres industries	84	72	48	52	53	57	0,9	+ 8,0	- 7,4
TRANSPORTS TERRESTRES	482	490	563	511	537	543	9,0	+ 1,1	+ 2,4
Transport routier	465	460	377	309	310	321	5,3	+ 3,6	- 7,1
Autres transports terrestres...	17	30	187	202	227	222	3,7	- 2,2	+ 67,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	535	458	827	1.055	1.002	1.003	16,6	+ 0,1	+ 13,4
Autres services	435	358	727	955	902	903	14,9	+ 0,1	+ 15,7
Secteur public	100	100	100	100	100	100	1,7	+ 0,0	+ 0,0
2. EFFETS INDIRECTS	8.439	7.428	7.148	8.120	7.609	7.626	-	+ 0,2	- 2,0
CLUSTER MARITIME	1.019	993	913	1.015	1.006	1.049	-	+ 4,3	+ 0,6
CLUSTER NON MARITIME ...	7.420	6.435	6.235	7.105	6.603	6.577	-	- 0,4	- 2,4
TOTAL DE L'EMPLOI	14.200	13.033	13.244	14.340	13.631	13.687	-	+ 0,4	- 0,7

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

TABLEAU 48 TOP 10 DE L'EMPLOI DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	SOLVAY	Industrie de la chimie
2	SPIE BELGIUM	Industrie de la construction
3	HENKEL BELGIUM	Commerce
4	CEI-DE MEYER	Aménagements portuaires et dragage
5	IMTECH PROJECTS	Industrie de la construction
6	INEOS SERVICES BELGIUM	Autres services
7	IMTECH MAINTENANCE	Industrie de la construction
8	CERES	Industrie de l'alimentation
9	G4S COURIER SERVICES (BELGIUM)	Autres transports terrestres
10	ZIEGLER	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.

Dans le top 10 de l'emploi dans le port de Bruxelles, la position de tête est occupée en 2007 par le site bruxellois de l'entreprise Solvay. Viennent ensuite SPIE Belgium et Henkel. La moitié des dix plus grands employeurs du port appartient au secteur de l'industrie. Les deux dernières entreprises du top 10 relèvent du secteur des transports terrestres.

7.4 Investissement

Après une année 2006 particulièrement porteuse, l'investissement dans le port de Bruxelles est redescendu au niveau le plus bas depuis les six dernières années. Il a diminué d'un peu plus de 37 millions d'euros pour s'établir à 62,6 millions d'euros, soit une chute de 37,2 p.c. (-38,6 p.c. à prix constants).

La baisse des investissements dans le port de Bruxelles pour l'année 2007 provient du cluster non maritime où seul le secteur des transports terrestres a augmenté. Dans **le cluster maritime**, les variations les plus importantes se situent dans le segment des aménagements portuaires et du dragage et dans celui de l'entreprise portuaire. Le premier est le fait de la société CEI-De Meyer. Le second provient de l'activation des travaux à charge du port sur le site de Carcoke. L'investissement dans le cluster maritime représentait un peu plus de 12 p.c. du total de l'investissement dans le port en 2007.

Dans **le cluster non maritime**, après une année particulièrement positive, le secteur du commerce a vu revenir l'investissement à une valeur légèrement inférieure à sa moyenne des six dernières années. Les sociétés SolVin, Macimmo et La Bretagne ont représenté à elles seules une diminution de l'investissement de plus de 11 millions d'euros. Dans l'industrie, la diminution a été de 3,2 millions d'euros. Les industries de la chimie, de la métallurgie et de la construction sont restées relativement stables. Cependant, dans l'industrie de la chimie, l'entreprise Peptisyntha a fortement augmenté ses investissements. Cela a permis de contrebalancer le recul enregistré par l'entreprise Solvay. Dans l'industrie automobile, les investissements réalisés en 2007 par la firme Inergy Automotive Systems Research ont été inférieurs de 0,6 millions d'euros à ceux de 2006. Dans l'industrie de l'alimentation, la fin du plan quinquennal de la Société Meunière d'Investissement pour le renouvellement des installations à l'usine de Bruxelles a tiré l'investissement du secteur vers le bas. Dans le segment des autres industries, la diminution des acquisitions d'immobilisations corporelles de la firme George et Cie a eu un impact négatif sur l'investissement. Le secteur terrestre n'a pas connu de changements importants entre 2006 et 2007, contrairement au secteur des autres services logistiques. La fin des travaux de construction de la station d'épuration de Bruxelles Nord, gérée par la société Aquiris, a entraîné une chute de l'investissement dans ce secteur.

TABLEAU 49 INVESTISSEMENT DANS LE PORT DE BRUXELLES DE 2002 À 2007

(millions d'euros - prix courants)

Secteurs	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Importance relative en 2007 (en p.c.)	Variation de 2006 à 2007 (en p.c.)	Variation moyenne annuelle de 2002 à 2007 (en p.c.)
CLUSTER MARITIME	10,4	8,2	7,5	6,1	5,8	7,7	12,2	+ 32,6	- 5,9
Agents maritimes et expéditeurs	2,3	2,1	0,9	1,1	0,8	0,6	1,0	- 21,7	- 23,6
Manutention	0,7	2,9	3,2	0,4	0,8	0,7	1,1	- 11,7	- 1,1
Armateurs	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,0	- 100,0	n.
Construction et réparation navales	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	- 100,0	n.
Aménagements portuaires et dragage	0,2	0,2	0,2	0,1	0,1	0,7	1,2	+ 405,4	+ 33,2
Pêche	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Commerce portuaire	0,9	0,1	1,5	0,0	0,1	0,1	0,1	- 26,8	- 42,5
Entreprise portuaire	6,2	2,9	1,7	4,5	3,8	5,5	8,8	+ 47,5	- 2,2
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME ...	83,5	101,0	124,5	71,9	94,0	55,0	87,8	- 41,5	- 8,0
COMMERCE	19,4	17,9	13,2	21,1	29,9	18,3	29,2	- 38,8	- 1,2
INDUSTRIE	37,4	36,1	16,8	18,2	17,2	13,6	21,8	- 20,8	- 18,3
Industrie de l'énergie	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Production de carburants	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
Industrie de la chimie	24,7	17,6	6,4	6,8	6,1	6,1	9,8	+ 0,6	- 24,4
Industrie de l'automobile	1,8	0,6	0,8	2,3	3,1	2,5	3,9	- 21,2	+ 6,5
Industrie des équipements électroniques	0,3	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	- 100,0
Industrie de la métallurgie	0,3	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	+ 81,9	- 15,5
Industrie de la construction	3,9	4,3	2,1	3,8	3,4	3,1	4,9	- 10,3	- 4,7
Industrie de l'alimentation	5,7	11,7	6,9	4,1	3,6	1,3	2,1	- 63,7	- 25,7
Autres industries	0,7	1,4	0,5	1,0	0,9	0,5	0,9	- 41,8	- 4,2
TRANSPORTS TERRESTRES	3,1	2,5	2,6	2,4	1,4	1,5	2,4	+ 11,3	- 13,6
Transport routier	2,9	2,3	1,9	1,5	0,9	1,1	1,7	+ 14,6	- 17,9
Autres transports terrestres...	0,3	0,2	0,7	0,8	0,4	0,4	0,7	+ 3,9	+ 10,4
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	23,5	44,6	91,9	30,3	45,5	21,5	34,4	- 52,7	- 1,8
Autres services	23,5	44,6	91,9	30,3	45,5	21,5	34,4	- 52,7	- 1,8
Secteur public	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	n.	n.
INVESTISSEMENT DIRECT ...	93,9	109,2	132,0	78,0	99,8	62,6	100,0	- 37,2	- 7,8

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

TABLEAU 50 TOP 10 DE L'INVESTISSEMENT DANS LE PORT DE BRUXELLES EN 2007

Classement	Nom de l'entreprise	Secteur
1	AQUIRIS	Autres services
2	LE PORT DE BRUXELLES	Entreprise portuaire
3	HAVELANGE	Commerce
4	PETIT FORESTIER BELGIQUE	Autres services
5	PEPTISYNTHA	Industrie de la chimie
6	BELGIAN SHELL	Commerce
7	SOLVAY	Industrie de la chimie
8	INERGY AUTOMOTIVE SYSTEMS RESEARCH	Industrie de l'automobile
9	LOXAM	Autres services
10	SOLVIN	Commerce

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.

Au niveau du top 10 de l'investissement dans le port de Bruxelles, la société Aquiris occupe la première place malgré la forte diminution de ses investissements entre 2006 et 2007. Le port de Bruxelles suit immédiatement et précède ainsi les sociétés Havelange, Petit Forestier Belgique et Peptisyntha. Dans ce top 10, on retrouve quatre entreprises appartenant au groupe Solvay.

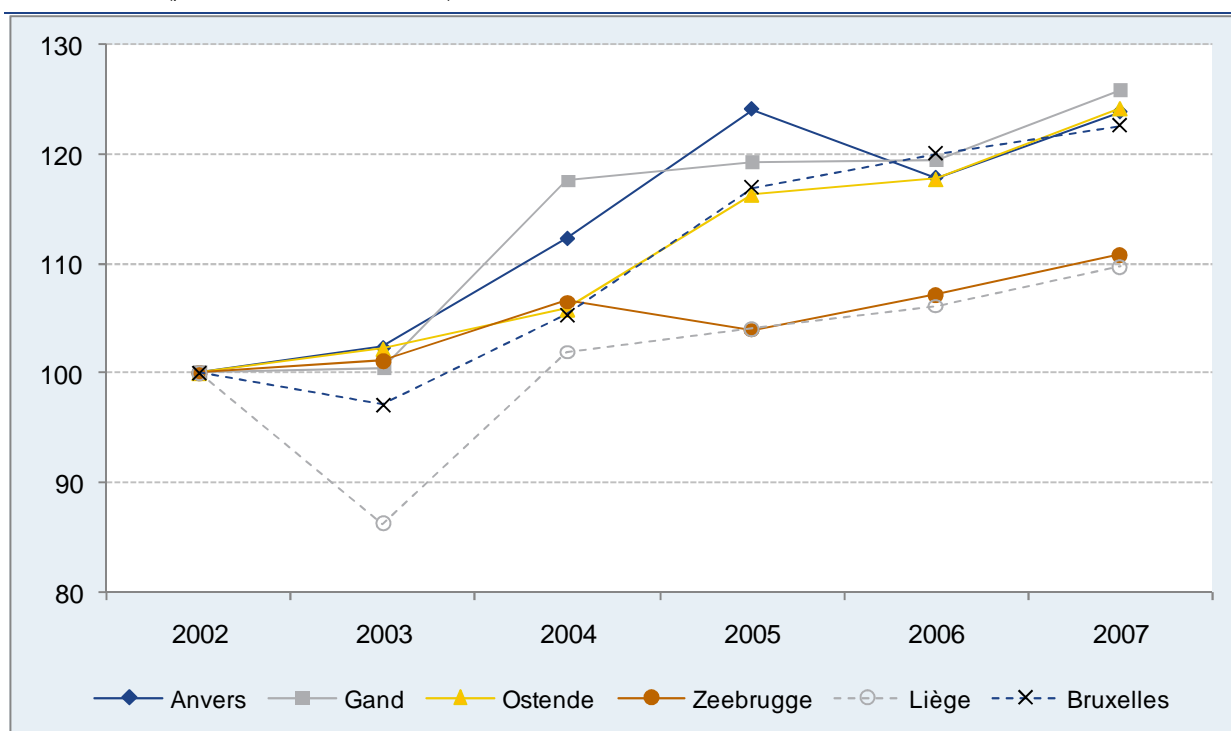
8 SYNTHÈSE

Dans un contexte international porteur, avec un trafic maritime mondial s'intensifiant, les ports maritimes flamands ont vu leur trafic augmenter. Anvers, avec une croissance de 9,3 p.c. de son trafic maritime, a particulièrement bien développé ses activités et est dans le range Hambourg-Le Havre, après le port de Flessingue, Anvers ayant enregistré la plus forte croissance de trafic. Le trafic de conteneurs est le plus important à Anvers et Zeebrugge, les deux plus grands ports maritimes du Royaume. Par contre, les vracs solides constituent la première marchandise transbordée à Gand et le trafic ro-ro est le plus important à Ostende. Les ports intérieurs de Bruxelles et de Liège ont également prouvé leur dynamisme avec l'accroissement des volumes transportés par voies d'eau et transbordés en leur sein.

L'année 2007 a donc été particulièrement positive pour les ports belges. La valeur ajoutée des ports flamands a crû de 7,7 p.c. et de 7,5 p.c. effets indirects compris. La valeur ajoutée du port de Liège, effets indirects compris, a augmenté de 6,2 p.c. et celle du port de Bruxelles de 5 p.c. Un des aspects remarquables de cette progression est donc qu'elle a touchée tous les ports. En 2007, la valeur ajoutée directe produite dans les ports belges représentait 5,1 p.c. de la valeur ajoutée du Royaume. Cette proportion monte à 9,9 p.c. si l'on tient compte des effets indirects, soit une augmentation de 0,2 p.c. par rapport à l'année précédente. La représentativité de l'emploi direct dans les ports est restée stable avec 3,3 p.c. de l'emploi dans le Royaume et 8 p.c. si on compte les effets indirects, en légère progression par rapport à 2006. Les activités portuaires confirment donc une nouvelle fois qu'elles sont un moteur important de l'économie belge.

GRAPHIQUE 2 ÉVOLUTION DE LA VALEUR AJOUTÉE DIRECTE

(prix courants, indices 2002 = 100)



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

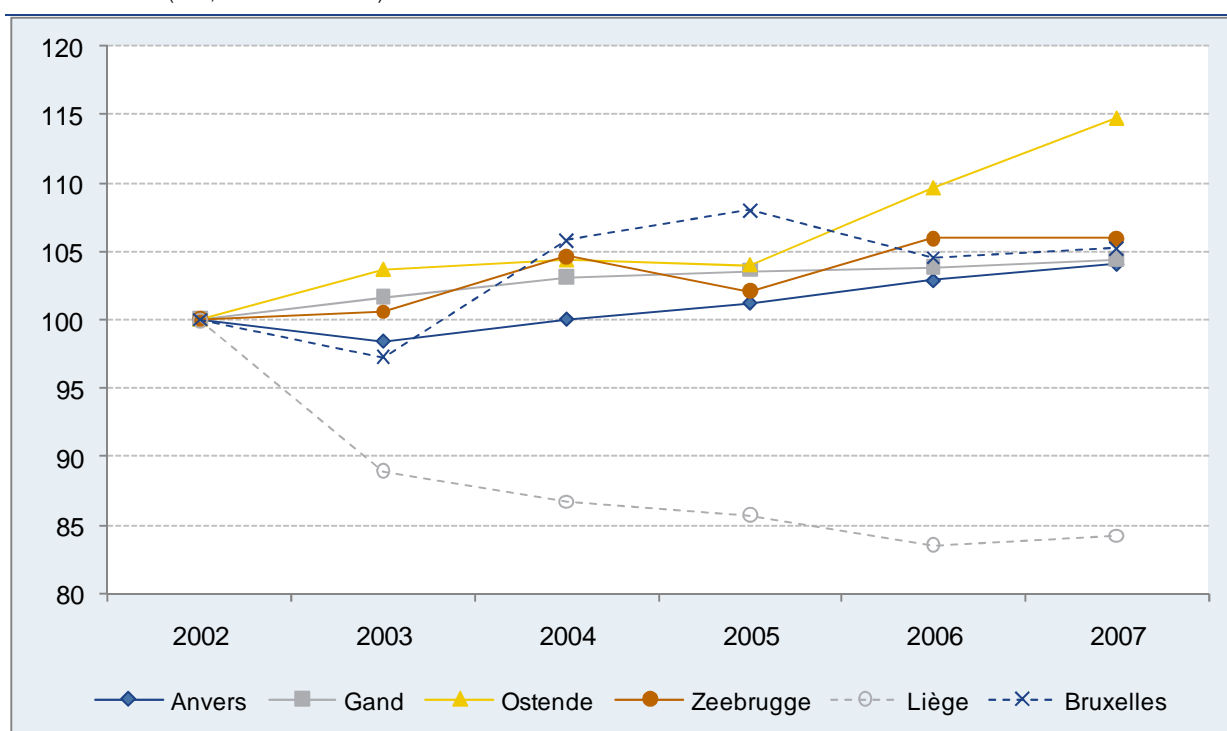
La valeur ajoutée direct des six ports belges a crû de 7,5 p.c. en un an. Cette croissance est supérieure à celle de la valeur ajoutée brute nationale⁹⁰. La valeur ajoutée créée dans les six ports belges a évolué dans une fourchette allant de 4,7 p.c. pour le port de Bruxelles à 8,1 p.c. pour les ports de Gand et d'Ostende. Le port de Gand a enregistré une forte croissance dans tous ses secteurs d'activité. L'industrie par exemple, principale génératrice de valeur ajoutée dans ce port, a crû de 8,1 p.c., ce chiffre comprenant une croissance de 16,6 p.c. pour l'industrie métallurgique. Le port d'Ostende a par contre enregistré une diminution au niveau du cluster maritime. Mais avec une croissance de 13,3 p.c.,

⁹⁰ Valeur ajoutée brute nationale au prix de base calculée par l'Institut des comptes nationaux et disponible sur Belgostat.

le cluster non maritime a plus que compensé cette diminution. La valeur ajoutée du port d'Anvers, après une année 2006 en léger recul, est repartie à la hausse. C'est le cluster maritime qui a connu la plus forte croissance; le cluster non maritime ayant un peu pâti de la faible performance du secteur commercial. Dans le cluster maritime, la manutention, principal segment du cluster, a poursuivi sa progression. Les ports de Zeebrugge et de Liège ont affiché une croissance de valeur ajoutée de respectivement 6,2 et 6 p.c. Le premier doit sa croissance essentiellement au cluster maritime, qui avec une augmentation de 14,2 p.c. a connu sa plus forte progression des cinq dernières années. Une nouvelle fois, la manutention est un des principaux moteurs de cet excellent résultat. Quant au port de Liège, il a surtout bénéficié d'une nette évolution du secteur de l'industrie (+6,8 p.c.). Au port de Bruxelles, dans le cluster maritime, la valeur ajoutée a réalisé une hausse de 12,4 p.c. ce qui lui a permis de battre son record de 2004. La valeur ajoutée dans le cluster non maritime a crû de manière un peu plus modérée (+4,3 p.c.), l'industrie de l'alimentation, les autres transports terrestres et les autres services logistiques étant à la traîne. Pour 2007, effets indirects compris, la valeur ajoutée dans les ports belges a crû de 7,3 p.c.

GRAPHIQUE 3 ÉVOLUTION DE L'EMPLOI DIRECT

(ETP, indices 2002 = 100)



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

L'emploi direct a crû de plus de 1.250 unités ETP en 2007 dans les ports belges. C'est dans le port d'Ostende que cette croissance a été la plus marquée (+5,1 p.c.). Ceci est le fait du cluster non maritime, l'industrie de la métallurgie et le transport routier ayant, en unité ETP, le plus crû. Le port d'Anvers a également enregistré une progression supérieure à celle des six ports considérés dans leur ensemble. Si le cluster maritime a connu une croissance d'un peu moins de 1 p.c., surtout grâce aux armateurs, c'est le cluster non maritime qui a réalisé la croissance la plus rapide avec notamment 6,8 p.c. dans le commerce, la plus forte hausse pour ce secteur depuis quatre ans et 1,8 p.c. dans les transports terrestres. Les ports de Gand, de Bruxelles et de Liège sont en dessous de la moyenne des six ports. Bien que l'emploi direct dans le port de Gand ait crû de 2,8 p.c. dans le cluster maritime, la faiblesse de la croissance dans le secteur industriel (entre autres dans l'industrie métallurgique) a limité les résultats du port. L'emploi ETP dans le cluster maritime du port de Bruxelles a nettement reculé. Le cluster non maritime, par contre, a enregistré une augmentation supérieure à 1 p.c., sous l'impulsion notamment du secteur de l'industrie. Le port de Liège a également enregistré une baisse de l'emploi dans le cluster maritime. Mais les secteurs du commerce et des transports terrestres ont permis au final à l'emploi ETP du port de croître. Enfin, le port de Zeebrugge est le seul port belge à avoir un quasi statu quo de l'emploi en 2007. La fermeture d'un site d'exploitation d'une usine d'équipements électroniques dans le domaine du port et une restructuration avec réduction de personnel dans le

secteur du commerce ont de fait nu à l'évolution de l'emploi. Effets indirects compris, l'emploi dans les ports belges a crû de 3,7 p.c.

En 2007, les investissements ont, au total, crû de 32 p.c. dans les ports belges. Bien que le sommet de 2005 n'ait pas été battu, il s'agit de la deuxième meilleure performance au cours pour ces six dernières années ⁹¹. Le port d'Anvers est resté le leader incontesté en matière d'investissements. Il a représenté à lui seul plus de six dixièmes des investissements réalisés dans les six ports belges. C'est le cluster maritime qui a réalisé la plus importante progression avec une augmentation de 33,6 p.c. Tous les segments de ce cluster ont augmenté. Le port ayant la croissance relative la plus élevée en 2007 est le port de Liège. L'investissement a plus que doublé en un an. Le cluster non maritime, qui représentait plus de 98 p.c. de l'investissement a vu ce dernier exploser notamment dans la production de carburants, l'industrie de la métallurgie et les autres services logistiques. L'investissement dans le port d'Ostende a également pratiquement doublé. Les armateurs, malgré la faillite de Ferryways, ont investi dans de nouvelles lignes, et le segment des aménagements portuaires et du dragage a également fortement progressé. De ce fait, l'investissement dans le cluster maritime du port d'Ostende a augmenté de 243 p.c. Le cluster non maritime a connu une croissance plus modérée (+38,2 p.c.). L'investissement dans le port de Gand a crû de 60,9 p.c. Bien que le cluster maritime ait enregistré une plus forte croissance, c'est dans le cluster non maritime que l'augmentation en valeur a été la plus importante. La production de carburants, l'industrie automobile et l'industrie de la métallurgie a couvert plus de 68 p.c. de cette augmentation. Si l'on ajoute l'industrie de la chimie, on atteint le chiffre 86,9 p.c. Deux ports n'ont pas vu leurs investissements croître: le port de Zeebrugge et celui de Bruxelles. Ce dernier est à son niveau le plus bas depuis 2002. Un des facteurs de cette baisse est le ralentissement de l'investissement pour la station d'épuration Aquiris, projet déjà fort avancé, mais également une réduction de l'investissement dans le secteur du commerce. La diminution de l'investissement dans le port de Zeebrugge se situe dans le cluster non maritime où entre autres le secteur de l'industrie a vu son investissement fortement diminuer suite à l'achèvement d'un projet de développement important dans le secteur gazier.

⁹¹ La comparaison est faite à prix constants.

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, EVP pour Equivalents vingt-pieds
UE	Union européenne

ANNEXE 1: BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ EN 2007

TABLEAU 51

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS - 2007

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS														
	Nombre			Heures ouvrées (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 (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	25.181	2.022	26.644	38,4	2,2	40,6	1.467,2	81,3	1.548,5	1.958	3,74	91,7	7.442	12,96	528,0
Agents maritimes et expéditeurs	5.924	998	6.644	9,6	1,1	10,8	320,6	39,7	360,3	672	1,30	29,1	406	0,69	23,0
Manutention	14.503	752	15.052	20,6	0,7	21,4	829,5	28,6	858,1	1.170	2,23	57,5	6.944	12,12	498,9
Armateurs	884	72	934	1,9	0,1	2,0	75,4	4,7	80,2	10	0,02	0,5	76	0,13	5,2
Construction et réparation navales	260	17	272	0,4	0,0	0,4	14,1	0,6	14,6	50	0,09	2,1	4	0,01	0,3
Aménagements portuaires et dragage	1.342	71	1.395	2,5	0,1	2,6	96,8	3,4	100,2	16	0,03	0,8	0	0,00	0,0
Pêche	255	35	281	0,3	0,0	0,4	9,3	0,9	10,2	27	0,05	1,1	0	0,00	0,0
Commerce portuaire	80	7	85	0,1	0,0	0,1	5,2	0,3	5,5	2	0,00	0,2	0	0,00	0,0
Entreprse portuaire	1.934	70	1.981	2,8	0,1	2,9	116,3	3,0	119,4	11	0,02	0,5	12	0,02	0,6
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	58.359	5.781	62.550	90,1	6,7	96,8	4.171,4	285,3	4.458,0	3.758	6,98	192,9	359	0,61	24,2
COMMERCE	4.429	661	4.914	7,2	0,7	7,9	298,4	28,9	327,6	373	0,70	17,5	80	0,14	6,9
INDUSTRIE	45.146	3.582	47.714	68,7	4,1	72,8	3.380,6	195,0	3.576,1	2.671	4,95	137,9	153	0,25	11,0
Industrie de l'énergie	1.609	129	1.709	2,3	0,2	2,5	154,8	8,6	163,4	30	0,06	1,3	0	0,00	0,0
Production de carburants	2.674	271	2.864	4,4	0,3	4,7	342,5	23,0	365,6	27	0,05	1,8	1	0,00	0,2
Industrie de la chimie	12.033	1.166	12.842	17,9	1,3	19,2	1.035,6	77,7	1.113,3	300	0,56	19,3	4	0,01	0,7
Industrie de l'automobile	14.187	921	14.870	21,8	1,1	22,9	910,5	39,2	950,2	1.395	2,53	69,5	1	0,00	0,1
Industrie des équipements électroniques	722	116	808	0,9	0,1	0,9	46,2	4,6	50,9	38	0,07	1,9	0	0,00	0,0
Industrie de la métallurgie	9.311	563	9.724	14,4	0,6	15,0	637,5	26,1	663,7	506	0,98	26,6	133	0,22	9,3
Industrie de la construction	2.022	124	2.102	3,0	0,1	3,2	109,2	5,2	114,4	89	0,16	4,4	2	0,00	0,1
Industrie de l'alimentation	1.135	153	1.243	1,8	0,2	1,9	66,4	5,7	72,0	174	0,33	7,5	9	0,01	0,4
Autres industries	1.453	139	1.551	2,2	0,2	2,4	77,8	4,9	82,7	111	0,21	5,6	4	0,01	0,3
TRANSPORTS TERRESTRES	4.338	660	4.853	6,8	0,9	7,7	213,6	26,3	239,8	298	0,57	13,9	118	0,20	6,0
Transport routier	2.160	120	2.243	3,7	0,1	3,9	105,1	4,3	109,4	280	0,53	13,1	102	0,17	5,1
Autres transports terrestres	2.178	540	2.610	3,1	0,7	3,8	108,5	22,0	130,5	18	0,03	0,8	16	0,03	0,9
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.447	877	5.069	7,4	1,0	8,4	278,8	35,2	314,4	416	0,76	23,6	7	0,01	0,3
Autres services	4.447	877	5.069	7,4	1,0	8,4	278,8	35,2	314,4	416	0,76	23,6	7	0,01	0,3
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL	83.540	7.802	89.194	128,5	8,9	137,4	5.638,7	366,6	6.006,5	5.716	10,72	284,6	7.801	13,56	552,2

Source: BNB.

TABLEAU 51 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS - 2007

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLÔTURE										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)	total employés	ouvriers	nombre	heures (1)	coût (2)	heures (1)	coût (2)					
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803							
CLUSTER MARITIME	25.374	1.968	26.807	20.866	622	21.318	4.508	1.347	5.490	11.416	14.579	6.015	0,28	7,7							
Agents maritimes et expéditeurs	5.996	987	6.711	3.640	166	3.754	2.357	820	2.957	5.780	830	1.205	0,03	0,9							
Manutention	14.552	704	15.073	13.059	365	13.336	1.493	339	1.738	3.290	11.623	3.018	0,18	3,2							
Armateurs	943	74	995	775	18	786	168	56	209	556	53	149	0,01	0,3							
Construction et réparation navales	268	15	279	252	13	262	16	2	17	52	225	39	0,00	0,0							
Aménagements portuaires et dragage	1.400	71	1.452	1.290	25	1.309	110	46	144	621	828	910	0,06	3,0							
Pêche	204	35	231	150	3	152	54	32	78	60	163	70	0,00	0,0							
Commerce portuaire	87	9	93	52	2	54	35	7	39	74	16	1	0,00	0,0							
Entreprse portuaire	1.924	74	1.974	1.648	30	1.667	276	44	307	984	842	623	0,01	0,3							
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
CLUSTER NON MARITIME	57.673	5.781	61.874	50.307	2.928	52.449	7.366	2.853	9.425	24.913	34.816	36.397	1,44	82,1							
COMMERCE	4.440	652	4.907	3.417	180	3.538	1.024	472	1.369	2.930	1.828	1.653	0,04	2,1							
INDUSTRIE	44.332	3.589	46.927	39.489	2.035	40.966	4.843	1.554	5.962	16.820	28.280	30.648	1,20	71,4							
Industrie de l'énergie	1.655	134	1.759	1.286	44	1.320	369	90	438	1.357	0	1.038	0,06	5,0							
Production de carburants	2.658	275	2.853	2.304	164	2.416	354	111	437	2.356	449	2.036	0,19	11,9							
Industrie de la chimie	12.022	1.153	12.829	11.053	646	11.500	969	506	1.329	6.297	5.754	9.694	0,34	23,7							
Industrie de l'automobile	13.378	918	14.060	11.863	637	12.346	1.514	281	1.713	2.213	11.583	9.008	0,29	13,8							
Industrie des équipements électroniques	724	118	811	541	38	570	183	80	241	330	472	311	0,01	0,3							
Industrie de la métallurgie	9.277	577	9.707	8.437	325	8.685	841	252	1.021	2.925	6.634	6.326	0,26	14,2							
Industrie de la construction	2.042	127	2.129	1.916	73	1.962	126	54	168	573	1.469	718	0,02	0,9							
Industrie de l'alimentation	1.138	152	1.246	908	56	946	230	96	300	393	816	751	0,02	1,1							
Autres industries	1.438	136	1.535	1.182	52	1.220	256	84	314	375	1.103	765	0,02	0,5							
TRANSPORTS TERRESTRES	4.351	670	4.879	3.883	480	4.266	468	190	613	1.702	3.110	2.415	0,15	6,7							
Transport routier	2.183	120	2.270	1.964	36	1.988	219	83	282	532	1.705	321	0,00	0,1							
Autres transports terrestres	2.168	550	2.609	1.919	444	2.278	249	106	331	1.170	1.405	2.094	0,15	6,6							
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	4.549	869	5.161	3.518	233	3.679	1.031	637	1.482	3.461	1.598	1.681	0,04	2,0							
Autres services	4.549	869	5.161	3.518	233	3.679	1.031	637	1.482	3.461	1.598	1.681	0,04	2,0							
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
TOTAL	83.047	7.749	88.682	71.173	3.550	73.767	11.874	4.200	14.915	36.329	49.395	42.412	1,72	89,8							

Source: BNB.

TABLEAU 51 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DES PORTS MARITIMES FLAMANDS - 2007

Secteurs	FORMATIONS				ENTRÉES				SORTIES						
	Femmes		Durée indéterminée	Nombre (en ETP)	Hommes		Durée indéterminée	Nombre (en ETP)	Femmes		Durée indéterminée	Nombre (en ETP)			
	nombre	heures (1)			coût (2)	primaire			secondaire	primaire			secondaire		
CLUSTER MARITIME	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103
	2.037	0,05	1,7	6.888	5,051	1.150	2.798	919	377	173	954	373	143	6.307	4.664
Agents maritimes et expéditeurs	988	0,02	0,6	1.868	1.564	76	633	224	82	39	535	227	52	1.578	1.315
Manutention	642	0,02	0,6	2.966	2.377	554	1.469	225	98	121	351	103	45	2.882	2.349
Armateurs	83	0,00	0,1	1.011	124	256	444	203	47	4	25	15	16	905	105
Construction et réparation navales	1	0,00	0,0	75	62	12	57	2	1	1	2	0	0	57	43
Aménagements portuaires et dragage	94	0,00	0,3	642	618	70	136	248	137	0	12	18	20	582	556
Pêche	67	0,00	0,0	168	164	132	12	6	0	1	16	1	0	161	161
Commerce portuaire	1	0,00	0,0	38	38	1	14	3	4	0	4	9	4	22	21
Entreprise portuaire	162	0,00	0,1	121	104	49	33	8	8	7	9	1	6	123	115
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	5.792	0,19	10,7	10.632	6.526	1.487	5.083	1.216	591	149	1.276	549	280	10.686	7.410
COMMERCE	749	0,02	0,7	1.073	883	95	388	187	69	17	162	121	35	939	768
INDUSTRIE	4.305	0,15	8,8	6.150	3.429	434	3.427	736	386	82	665	269	150	6.720	4.738
Industrie de l'énergie	341	0,02	1,3	250	128	0	41	43	62	0	23	57	24	191	108
Production de carburants	205	0,01	0,7	271	210	2	87	65	78	0	3	12	24	268	226
Industrie de la chimie	1.189	0,04	2,8	1.318	696	32	686	198	95	22	158	85	41	1.316	799
Industrie de l'automobile	1.342	0,04	2,2	2.177	982	213	1.440	142	35	28	254	53	12	2.896	2.037
Industrie des équipements électroniques	174	0,01	0,2	147	117	11	68	26	4	2	25	6	6	116	84
Industrie de la métallurgie	715	0,03	1,2	1.004	554	42	512	175	77	5	140	25	28	1.006	761
Industrie de la construction	63	0,00	0,1	488	420	85	305	53	17	6	10	10	3	408	353
Industrie de l'alimentation	131	0,00	0,2	172	152	25	69	19	8	13	23	9	6	181	162
Autres industries	144	0,01	0,2	322	172	24	221	14	9	7	30	13	5	337	209
TRANSPORTS TERRESTRES	203	0,01	0,5	1.273	1.000	425	600	45	27	42	95	28	10	1.128	895
Transport routier	68	0,00	0,1	997	777	385	495	28	5	29	38	14	3	872	677
Autres transports terrestres	135	0,01	0,4	276	223	40	105	17	22	13	57	15	7	256	219
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	534	0,01	0,6	2.137	1.214	534	668	249	109	8	354	131	85	1.900	1.009
Autres services	534	0,01	0,6	2.137	1.214	534	668	249	109	8	354	131	85	1.900	1.009
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL	7.829	0,24	12,4	17.520	11.578	2.637	7.881	2.135	968	323	2.231	923	423	16.994	12.074

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 52

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS - 2007

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS						Frais de personnel (2)						Intérimaires			Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
CLUSTER MARITIME	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522			
Agents maritimes et expéditeurs	322	18	334	0,5	0,0	0,5	14,2	0,6	14,8	75	0,14	3,3	3	0,01	0,2			
Manutention	77	13	85	0,1	0,0	0,1	3,9	0,4	4,3	6	0,01	0,3	2	0,00	0,1			
Armateurs	165	3	167	0,3	0,0	0,3	6,7	0,1	6,7	18	0,04	0,8	0	0,00	0,0			
Construction et réparation navales	70	2	71	0,1	0,0	0,1	3,2	0,1	3,3	38	0,07	1,7	0	0,00	0,0			
Aménagements portuaires et dragage	11	1	11	0,0	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5	13	0,02	0,5	1	0,00	0,1			
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Entreprse portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
CLUSTER NON MARITIME	10.178	467	10.514	15,0	0,5	15,5	677,8	22,7	700,5	488	0,94	27,9	90	0,15	4,6			
COMMERCE	213	22	229	0,3	0,0	0,4	10,3	0,7	11,1	19	0,05	0,8	0	0,00	0,0			
INDUSTRIE	9.360	393	9.644	13,6	0,4	14,1	640,0	20,2	660,2	410	0,77	24,2	90	0,15	4,6			
Industrie de l'énergie	1.180	99	1.258	1,7	0,1	1,9	112,8	6,8	119,6	32	0,06	1,3	0	0,00	0,0			
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Industrie de la chimie	965	57	1.003	1,5	0,1	1,6	68,4	2,3	70,7	80	0,15	4,7	0	0,00	0,0			
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
Industrie des équipements électroniques ...	78	8	82	0,1	0,0	0,1	3,2	0,2	3,4	9	0,01	0,4	0	0,00	0,0			
Industrie de la métallurgie	5.882	153	5.993	8,3	0,2	8,5	378,1	7,4	385,5	218	0,42	14,0	90	0,15	4,6			
Industrie de la construction	1.059	70	1.110	1,6	0,1	1,7	65,7	3,2	69,0	50	0,09	2,8	0	0,00	0,0			
Industrie de l'alimentation	95	2	97	0,1	0,0	0,2	6,9	0,1	7,0	7	0,01	0,4	0	0,00	0,0			
Autres industries	100	4	103	0,2	0,0	0,2	4,9	0,1	5,0	14	0,03	0,7	0	0,00	0,0			
TRANSPORTS TERRESTRES	112	9	118	0,2	0,0	0,2	4,9	0,3	5,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
Transport routier	93	4	95	0,2	0,0	0,2	4,0	0,1	4,0	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
Autres transports terrestres	19	5	23	0,0	0,0	0,0	1,0	0,2	1,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0			
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	493	43	523	0,8	0,1	0,9	22,6	1,5	24,1	59	0,12	2,9	0	0,00	0,0			
Autres services	493	43	523	0,8	0,1	0,9	22,6	1,5	24,1	59	0,12	2,9	0	0,00	0,0			
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.			
TOTAL	10.500	485	10.848	15,5	0,5	16,1	692,0	23,2	715,2	562	1,09	31,2	94	0,16	4,8			

Source: BNB.

TABLEAU 52 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS - 2007

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLÔTURE										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)	total (en ETP)	employés	ouvriers	nombre	heures (1)	heures (1)	
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803		
CLUSTER MARITIME	325	19	337	290	5	292	35	14	45	113	218	23	0,00	0,0		
Agents maritimes et expéditeurs	75	14	84	54	3	55	21	11	29	71	13	8	0,00	0,0		
Manutention	169	3	171	162	1	162	7	2	9	24	146	0	0,00	0,0		
Amateurs	70	2	71	64	1	64	6	1	7	17	50	15	0,00	0,0		
Construction et réparation navales	11	0	11	11	0	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.		
CLUSTER NON MARITIME	10.322	469	10.657	9.399	206	9.540	922	263	1.117	4.196	5.985	5.909	0,27	15,2		
COMMERCE	211	22	226	166	8	170	45	14	56	133	89	33	0,00	0,0		
INDUSTRIE	9.492	407	9.796	8.674	174	8.796	818	234	990	3.876	5.443	5.720	0,27	15,0		
Industrie de l'énergie	1.215	102	1.294	917	30	941	299	72	354	998	0	705	0,04	3,4		
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Industrie de la chimie	1.028	57	1.066	920	25	935	108	32	131	418	627	529	0,01	0,9		
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
Industrie des équipements électroniques	77	8	81	60	6	63	17	2	18	38	44	30	0,00	0,1		
Industrie de la métallurgie	5.923	168	6.044	5.614	81	5.672	309	87	372	2.018	3.940	3.917	0,20	9,9		
Industrie de la construction	1.057	66	1.105	992	29	1.012	65	37	93	336	711	464	0,02	0,7		
Industrie de l'alimentation	87	2	88	75	0	75	12	2	14	46	39	75	0,00	0,1		
Autres industries	105	4	108	97	2	98	8	2	10	22	82	1	0,00	0,0		
TRANSPORTS TERRESTRES	118	10	124	112	6	117	5	4	7	18	106	20	0,00	0,1		
Transport routier	99	5	102	95	2	96	4	3	6	9	93	0	0,00	0,0		
Autres transports terrestres	19	5	23	17	4	21	1	1	2	9	13	20	0,00	0,1		
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	501	31	520	447	19	457	54	12	63	168	348	135	0,00	0,1		
Autres services	501	31	520	447	19	457	54	12	63	168	348	135	0,00	0,1		
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.		
TOTAL	10.647	488	10.994	9.690	211	9.832	957	277	1.162	4.308	6.204	5.933	0,28	15,2		

Source: BNB.

TABLEAU 52 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU COMPLEXE PORTUAIRE LIÉGEOIS - 2007

Secteurs	FORMATIONS				ENTRÉES				SORTIES													
	nombre	Femmes heures (1)	coût (2)	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	primaire	secondaire	universitaire	2203	2213	2223	2233	primaire	secondaire	universitaire	2303	2313	2323	2333	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	
CLUSTER MARITIME	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	3053	3103							
Agents maritimes et expéditeurs	10	0,00	0,0	109	104	15	80	3	0	0	4	5	2	59	44							
Manutention	9	0,00	0,0	29	28	14	5	3	0	0	2	4	1	32	31							
Armateurs	0	0,00	0,0	74	73	0	72	0	0	0	2	0	0	21	8							
Construction et réparation navales	1	0,00	0,0	5	2	1	2	0	0	0	0	1	1	4	3							
Aménagements portuaires et dragage	0	0,00	0,0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1							
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
Commerce portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
Entrepise portuaire	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
CLUSTER NON MARITIME	664	0,03	1,8	1.419	750	62	802	168	160	5	61	117	44	1.169	721							
COMMERCE	6	0,00	0,0	47	35	1	27	5	1	0	6	6	2	42	31							
INDUSTRIE	631	0,03	1,8	1.206	610	53	646	148	157	5	48	108	41	977	603							
Industrie de l'énergie	256	0,01	1,0	184	89	0	27	33	46	0	14	46	18	140	82							
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
Industrie de la chimie	68	0,00	0,1	96	62	14	37	12	15	1	6	7	3	76	47							
Industrie de l'automobile	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
Industrie des équipements électroniques	10	0,00	0,0	18	11	0	10	3	2	0	2	0	1	15	6							
Industrie de la métallurgie	247	0,01	0,5	691	317	25	442	73	80	0	11	46	15	506	297							
Industrie de la construction	36	0,00	0,1	152	117	6	100	21	12	0	6	6	2	181	157							
Industrie de l'alimentation	14	0,00	0,0	41	4	7	11	6	1	5	6	4	2	41	3							
Autres industries	0	0,00	0,0	23	11	1	19	1	0	0	2	0	0	18	12							
TRANSPORTS TERRESTRES	1	0,00	0,0	38	37	0	37	0	0	0	1	0	0	21	20							
Transport routier	0	0,00	0,0	37	36	0	36	0	0	0	1	0	0	20	19							
Autres transports ter restres	1	0,00	0,0	2	1	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1							
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	25	0,00	0,0	128	67	8	92	15	2	0	6	3	1	128	67							
Autres services	25	0,00	0,0	128	67	8	92	15	2	0	6	3	1	128	67							
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.							
TOTAL	673	0,03	1,8	1.528	854	77	882	171	160	6	65	122	46	1.227	765							

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 53

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU PORT DE BRUXELLES - 2007

Secteurs	NOMBRE MOYEN DE SALARIÉS														
	Nombre			Heures ouvrées (1)			Frais de personnel (2)			Intérimaires			Mis à disposition		
	temps plein	temps partiel	total (en ETP)	temps plein	temps partiel	total	temps plein	temps partiel	total	nombre	heures (1)	coût (2)	nombre	heures (1)	coût (2)
	1001	1002	1003	1011	1012	1013	1021	1022	1023	1501	1511	1521	1502	1512	1522
CLUSTER MARITIME	523	37	542	0,8	0,0	0,8	28,1	1,2	29,3	12	0,02	0,5	12	0,02	1,0
Agents maritimes et expéditeurs	82	9	88	0,1	0,0	0,1	4,7	0,3	4,9	9	0,02	0,3	0	0,00	0,0
Manutention	39	5	41	0,1	0,0	0,1	2,3	0,1	2,4	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Armateurs	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Construction et réparation navales	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Aménagements portuaires et dragage	283	4	287	0,4	0,0	0,4	14,8	0,2	15,0	3	0,00	0,1	8	0,01	0,6
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	4	0	4	0,0	0,0	0,0	0,2	0,0	0,2	0	0,00	0,0	0	0,00	0,0
Entreprise portuaire	115	20	123	0,2	0,0	0,2	6,1	0,6	6,8	0	0,00	0,0	4	0,01	0,4
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	3.796	342	4.034	6,3	0,4	6,7	295,0	23,0	318,0	210	0,38	9,6	3	0,00	0,3
COMMERCE	1.068	92	1.132	1,8	0,1	1,9	73,8	4,9	78,7	51	0,09	2,4	1	0,00	0,1
INDUSTRIE	1.689	150	1.799	2,8	0,2	2,9	162,6	13,8	176,4	89	0,15	4,1	1	0,00	0,1
Industrie de l'énergie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	628	92	695	1,1	0,1	1,2	105,4	11,4	116,8	14	0,02	0,8	0	0,00	0,0
Industrie de l'automobile	49	2	50	0,1	0,0	0,1	4,3	0,1	4,4	2	0,00	0,1	0	0,00	0,0
Industrie des équipements électroniques	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la métallurgie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la construction	821	41	852	1,3	0,0	1,3	42,1	1,8	43,8	58	0,10	2,5	1	0,00	0,1
Industrie de l'alimentation	153	13	162	0,2	0,0	0,3	9,2	0,4	9,6	10	0,02	0,4	0	0,00	0,0
Autres industries	37	3	39	0,1	0,0	0,1	1,6	0,1	1,7	6	0,01	0,2	0	0,00	0,0
TRANSPORTS TERRESTRES	427	38	450	0,7	0,0	0,8	17,6	1,2	18,8	31	0,06	1,3	1	0,00	0,0
Transport routier	259	25	274	0,5	0,0	0,5	11,7	0,9	12,7	23	0,04	1,0	1	0,00	0,0
Autres transports terrestres	168	13	176	0,3	0,0	0,3	5,9	0,3	6,2	8	0,02	0,3	0	0,00	0,0
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	611	62	652	1,0	0,1	1,1	40,9	3,0	44,0	38	0,08	1,8	0	0,00	0,0
Autres services	611	62	652	1,0	0,1	1,1	40,9	3,0	44,0	38	0,08	1,8	0	0,00	0,0
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL	4.319	379	4.576	7,0	0,4	7,5	323,1	24,2	347,3	222	0,40	10,1	15	0,03	1,3

Source: BNB.

TABLEAU 53 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU PORT DE BRUXELLES - 2007

Secteurs	NOMBRE DE SALARIÉS A LA DATE DE CLÔTURE										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)	total employés	ouvriers	nombre	heures (1)		
	1051	1052	1053	1201	1202	1203	1211	1212	1213	1343	1323	5801	5802	5803	
CLUSTER MARITIME	516	40	536	423	18	431	93	22	105	270	259	304	0,01	0,2	
Agents maritimes et expéditeurs	80	9	86	56	4	58	25	5	29	67	18	2	0,00	0,0	
Manutention	38	6	41	26	2	27	12	4	14	36	5	0	0,00	0,0	
Amateurs	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Construction et réparation navales	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Aménagements portuaires et dragage	284	5	288	262	0	262	22	5	26	97	191	221	0,00	0,1	
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Commerce portuaire	3	0	3	2	0	2	1	0	1	3	0	0	0,00	0,0	
Entreprise portuaire	110	21	118	77	12	83	33	9	35	68	45	81	0,00	0,1	
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
CLUSTER NON MARITIME	3.815	360	4.073	3.180	138	3.270	635	221	803	2.519	1.436	1.601	0,04	3,5	
COMMERCE	1.069	103	1.141	841	34	862	228	69	279	800	303	331	0,01	0,4	
INDUSTRIE	1.688	156	1.802	1.466	57	1.505	222	99	297	1.089	684	1.008	0,03	2,9	
Industrie de l'énergie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie de la chimie	641	93	709	476	18	486	165	75	223	683	9	477	0,02	2,3	
Industrie de l'automobile	50	2	52	44	0	44	6	2	8	52	0	39	0,00	0,0	
Industrie des équipements électroniques	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie de la métallurgie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
Industrie de la construction	815	43	847	778	29	800	36	14	47	268	567	456	0,01	0,5	
Industrie de l'alimentation	143	15	155	130	10	137	13	5	17	76	78	35	0,00	0,1	
Autres industries	38	3	40	37	0	37	1	3	3	10	30	1	0,00	0,0	
TRANSPORTS TERRESTRES	442	40	472	376	19	389	66	20	83	140	331	36	0,00	0,0	
Transport routier	276	26	297	242	9	249	34	17	49	109	187	36	0,00	0,0	
Autres transports terrestres	166	14	175	134	10	140	32	4	35	31	144	0	0,00	0,0	
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	616	61	657	497	28	514	119	33	143	490	118	226	0,00	0,2	
Autres services	616	61	657	497	28	514	119	33	143	490	118	226	0,00	0,2	
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	
TOTAL	4.331	400	4.609	3.603	156	3.701	728	244	908	2.789	1.695	1.906	0,05	3,7	

Source: BNB.

TABLEAU 53 (suite)

BILAN SOCIAL DÉTAILLÉ DU PORT DE BRUXELLES - 2007

Secteurs	FORMATIONS						ENTRÉES						SORTIES						
	Femmes			Hommes			Femmes			Hommes			Femmes			Hommes			
	nombre	heures (1)	coût (2)	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	primaire	secondaire	supérieur	universitaire	Nombre (en ETP)	Durée indéterminée
	5811	5812	5813	2053	2103	2203	2213	2223	2233	2303	2313	2323	2333	2303	2313	2323	2333	3053	3103
CLUSTER MARITIME	48	0,00	0,0	78	54	0	50	4	5	0	15	3	1	0	15	3	1	97	67
Agents maritimes et expéditeurs	0	0,00	0,0	23	11	0	16	1	1	0	2	2	0	0	2	2	0	27	15
Manutention	0	0,00	0,0	23	13	0	15	0	0	0	8	0	0	0	8	0	0	22	12
Armateurs	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Construction et réparation navales	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Aménagements portuaires et dragage	16	0,00	0,0	30	29	0	20	3	3	0	4	1	1	0	4	1	1	37	36
Pêche	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Commerce portuaire	0	0,00	0,0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
Entreprise portuaire	32	0,00	0,0	2	0	0	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	10	3
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
CLUSTER NON MARITIME	440	0,01	1,4	820	599	100	423	90	82	16	40	36	32	16	40	36	32	764	574
COMMERCE	126	0,00	0,1	220	172	17	116	26	19	5	11	13	12	19	11	13	12	190	156
INDUSTRIE	248	0,01	1,2	248	156	4	147	28	45	0	4	9	12	45	4	9	12	262	174
Industrie de l'énergie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Production de carburants	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la chimie	220	0,01	1,1	59	8	1	1	5	36	0	0	5	11	36	0	5	11	56	9
Industrie de l'automobile	5	0,00	0,0	5	5	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	0	0	4	4
Industrie des équipements électroniques	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la métallurgie	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
Industrie de la construction	18	0,00	0,0	150	130	2	121	17	3	0	4	4	1	3	4	4	1	161	141
Industrie de l'alimentation	4	0,00	0,0	26	6	0	20	6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	37	17
Autres industries	0	0,00	0,0	8	7	1	5	1	1	0	0	0	0	1	0	0	0	4	3
TRANSPORTS TERRESTRES	3	0,00	0,0	180	151	73	77	10	1	11	5	4	0	1	5	4	0	144	116
Transport routier	3	0,00	0,0	114	112	19	75	8	0	4	4	3	0	0	4	3	0	70	67
Autres transports terrestres	0	0,00	0,0	66	39	54	2	1	0	7	1	1	0	0	1	1	0	75	49
AUTRES SERVICES LOGISTIQUES	64	0,00	0,1	172	121	6	84	26	17	1	21	11	7	1	21	11	7	168	127
Autres services	64	0,00	0,1	172	121	6	84	26	17	1	21	11	7	1	21	11	7	168	127
Secteur public	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.	n.
TOTAL	488	0,02	1,4	898	653	100	474	94	86	16	56	39	32	16	56	39	32	861	641

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: LISTE DES BRANCHES NACE-BEL ⁹²

TABLEAU 54 LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

SUT	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
15E1	15520	IN	VO						*	Fabrication de glaces de consommation
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	PE	*	*			*		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
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

⁹² La nomenclature reprise dans cette liste est conforme à la révision de la NACE-Bel survenue en 2003 (Rév. 1.1).

TABLEAU 54 (suite)

LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

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

TABLEAU 54 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

SUT-	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
36A1	36112	IN	AI		*					Fabrication de chaises et de sièges pour salles de spectacle et pour véhicules et autres moyens de transport
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	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
45B1	45213	IN	CS	*	*				*	Construction de bâtiments d'usage industriel, commercial ou agricole
45B1	45214	IN	CS	*	*	*	*	*		Construction de tunnels, ponts, viaducs et similaires
45B1	45215	IN	CS	*	*					Réalisation de canalisations à longue distance, construction de réseaux de télécommunication, construction de lignes de transport d'énergie
45B1	45220	IN	CS	*	*			*	*	Réalisation de charpentes et de couvertures
45C1	45230	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Construction de voies ferrées, chaussées, pistes d'aviation et installations sportives
45C1	45241	MA	CS	*	*	*	*	*	*	Travaux de dragage
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
45D1	45331	IN	CS	*	*	*	*	*	*	Installation de systèmes de chauffage, de climatisation et de ventilation
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
50A1	50301	CO	CO	*	*		*		*	Commerce de gros de pièces détachées et accessoires pour véhicules automobiles
50B1	50500	CO	CO	*	*	*	*	*	*	Commerce de détail de carburants
51A1	51110	CO	CO	*						Intermédiaires du commerce en matières premières agricoles, animaux vivants, matières premières textiles et demi-produits associés
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
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
51A1	51392	CO	CO	*	*	*	*		*	Autres commerces de gros non spécialisés de produits alimentaires

TABLEAU 54 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
51A1	51410	CO	CO	*	*	*			*	Commerce de gros de textiles
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 m ²
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 éventaies
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

TABLEAU 54 (suite) LISTE DES BRANCHES (CODES NACE-BEL)

SUT	NACE-Bel	Cluster	Secteur	AN	GN	OO	ZB	LG	BR	Définition
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
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 indiquent la présence des branches d'activité dans les ports durant au moins un an sur la période 2002 - 2007. Par exemple, la branche 63111 (Manutention portuaire) est ou a été présente dans les six ports, en même temps ou au moins un an dans chacun de ces ports entre 2002 et 2007, tandis que la branche 34100 (Construction et assemblage de véhicules automobiles) n'a jamais été présente qu'à Anvers et Gand.

Légende:

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

Code cluster	Définition cluster	Code secteur	Définition secteur
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
		PE	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

- Afp, L'Echo.be, *Le PIB nippon chute de 3,3% au quatrième trimestre*, février 2009, Bruxelles.
- AG Haven Oostende (2008), *Jaarverslag 2007*, Ostende.
- BNB, Département Statistique générale, *Belgostat On-line*, Bruxelles.
- BNB (2009), *Rapport 2008 - Tome 1: Évolution économique et financière*, Bruxelles.
- BNB, Service Centrale des bilans, Comptes annuels déposés à la Centrale des bilans, 2002 à 2007, Bruxelles.
- Commission des Communautés européennes, *Premier rapport d'activité sur la mise en oeuvre du programme d'action NAIADES pour la promotion du transport par voies navigables*, Communication de la Commission, décembre 2007, Bruxelles.
- Commission des Communautés européennes, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, octobre 2007, Bruxelles.
- Delhez Ph., P. Heuse, Y. Saks et H. Zimmer (2008), *Le bilan social 2007*, BNB, Revue économique, décembre 2008, Bruxelles.
- Eurostat Press Office, *Flash estimates for the fourth quarter of 2008. Euro area and EU27 GDP down by 1,5%*, février 2009, Luxembourg.
- Europa, *Activités de l'Union européenne, Synthèses de la législation, Promotion du transport par voies navigables "NAIADES"*, site internet <http://europa.eu/>, avril 2008.
- Fonds monétaire international (2008), *Rapport annuel du Conseil d'administration pour l'exercice clos le 30 avril 2008*, FMI, Washington DC (USA).
- Fonds monétaire international (2008), *Perspectives de l'économie mondiale, octobre 2008*, FMI, Études économiques et financières, Washington DC (USA).
- Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (2008), *Jaarverslag 2007*, Anvers.
- Havenbedrijf Gent GAB (2008), *Jaarverslag 2007*, Gand.
- Institute of Shipping Economics and Logistics, *Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2007*, Brême (Allemagne).
- Institute of Shipping Economics and Logistics, *Short comment - World merchant fleet, Shipping Statistics and Market Review January/February 2008*, Brême (Allemagne).
- Institut des comptes nationaux, *Tableaux Entrées Sorties de la Belgique pour 1995 et données actualisées*, Bruxelles.
- Institut des comptes nationaux, *Comptes nationaux. Partie 3 - Tableaux des ressources et des emplois 2004*, Bruxelles.
- Institut des comptes nationaux (2009), *Comptes régionaux 2004 - 2007*, Bruxelles.
- Institut des comptes nationaux (2008), *Comptes nationaux. Partie 2 - Comptes détaillés et tableaux 1998 - 2007*, 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.

- Le Lloyd, articles sélectionnés entre 2007 et 2009, Anvers.
- Le Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Annuaire du Port autonome de Liège 2008*, Anvers.
- Le Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Port of Ghent*, Anvers.
- Le Lloyd (2008), *Lloyd Special Report - Port of Zeebrugge*, Anvers.
- Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (2008), *Jaarverslag 2007*, Zeebrugge.
- Merckx J.-P. et D. Neyts, Vlaamse Havencommissie (2008), *Jaaroverzicht Vlaamse havens 2007*, SERV Bruxelles.
- Merckx J.-P. , D. Neyts et O.C. Rosier, Vlaamse Havencommissie (2009), SERV Bruxelles et Nationale Havenraad, *Wegwijzer in Europese haven- en vervoerdossiers*, janvier 2009, La Haye et 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.
- Parlement européen et Conseil, règlement (CE) n°1692/2006 établissant le deuxième programme "Marco Polo" pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises ("Marco Polo II"), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003, Journal officiel de l'Union européenne, novembre 2006, Luxembourg.
- United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Review of Maritime Transport 2008*, UNCTAD New York et Genève.
- United Nations Conference on Trade and Development (2008), *Handbook of statistics 2008*, UNCTAD New York et Genève.
- Vennix S. (2008), *Importance économique des ports belges: ports maritimes flamands, complexe portuaire liégeois et port de Bruxelles - Rapport 2006*, BNB, Working Paper n°134 (Document series), Bruxelles.
- Vivet D. (2008), *Évolution des résultats et de la structure financière des entreprises en 2007*, BNB, Revue économique, décembre, Bruxelles.

NATIONAL BANK OF BELGIUM - WORKING PAPERS SERIES

1. "Model-based inflation forecasts and monetary policy rules", by M. Dombrecht and R. Wouters, *Research series*, March 2000.
2. "The use of robust estimators as measures of core inflation" by L. Aucremanne, *Research series*, March 2000.
3. "Performances économiques des États-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 Ph. 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: recent evidence from OECD countries", by I. Visco, A. Bassanini and 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 labor markets: 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 États-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 and J. De Mulder, *Document series*, November 2000.
13. "Le financement des entreprises par capital-risque" by C. Rigo, *Document series*, February 2001.
14. "Nouvelle économie", by P. Bisciari, *Document series*, April 2001.
15. "Determinanten van de debetrentes toegepast door Belgische kredietinstellingen", by A. Bruggeman and R. Wouters, *Document series*, May 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, *Document 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*, May 2002.
21. "Lifting the burden: fundamental tax reform and U.S. economic growth", by D.W. Jorgenson and K. Y. Yun, *Research series*, May 2002.
22. "Real options and investment under uncertainty: what do we know?", 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 and M. Van Wouwe, *Research series*, May 2002.
24. "The impact of uncertainty on investment plans" by P. Butzen, C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, May 2002.
25. "Investment, protection, ownership, and the cost of capital" by Ch. P. Himmelberg, R. G. Hubbard and 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 and F. Verschuere, *Research series*, May 2002.
27. "Capital structure, firm liquidity and growth", by R. W. 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 and I. Verschuere, *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 and C Mayer, *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*, August 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 cycles: 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 Ph. Moës, *Research series*, November 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", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2005.
70. "Measuring inflation persistence: a structural time series approach", by M. Dossche and G. Everaert, *Research series*, June 2005.
71. "Financial intermediation theory and implications for the sources of value in structured finance markets", by J. Mitchell, *Document series*, July 2005.
72. "Liquidity risk in securities settlement", by 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", by E. Dhyne, L. J. Álvarez, H. Le Bihan, G. Veronese, D. Dias, J. Hoffmann, N. Jonker, P. Lünemann, F. Rumler 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, Ph. Delhez, L. Van Meensel, K. Burggraeve, K. Buysse, Ph. Du Caju, Y. Saks and K. Van Cauter, *Document series*, March 2006.
82. "The patterns and determinants of price setting in the Belgian industry", by D. Cornille and M. Dossche, *Research series*, May 2006.
83. "A multi-factor model for the valuation and risk management of demand deposits", by H. Dewachter, M. Lyrio and K. Maes, *Research series*, May 2006.
84. "The single European electricity market: A long road to convergence", by F. Coppens and D. Vivet, *Document series*, May 2006.
85. "Firm-specific production factors in a DSGE model with Taylor price setting", by G. de Walque, F. Smets and R. Wouters, *Research series*, June 2006.
86. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2004", by F. Lagneaux, *Document series*, June 2006.
87. "The response of firms' investment and financing to adverse cash flow shocks: the role of bank relationships", by C. Fuss and Ph. Vermeulen, *Research series*, July 2006.
88. "The term structure of interest rates in a DSGE model", by M. Emiris, *Research series*, July 2006.
89. "The production function approach to the Belgian output gap, Estimation of a Multivariate Structural Time Series Model", by Ph. Moës, *Research series*, September 2006.
90. "Industry wage differentials, unobserved ability, and rent-sharing: Evidence from matched worker-firm data, 1995- 2002", by R. Plasman, F. Rycx and I. Tojerow, *Research series*, October 2006.
91. "The dynamics of trade and competition", by N. Chen, J. Imbs and A. Scott, *Research series*, October 2006.
92. "A new Keynesian model with unemployment", by O. Blanchard and J. Gali, *Research series*, October 2006.
93. "Price and wage setting in an Integrating Europe: firm level evidence", by F. Abraham, J. Konings and S. Vanormelingen, *Research series*, October 2006.
94. "Simulation, estimation and welfare implications of monetary policies in a 3-country NOEM model", by J. Plasmans, T. Michalak and J. Fornero, *Research series*, October 2006.
95. "Inflation persistence and price-setting behaviour in the euro area: a summary of the Inflation Persistence Network evidence ", by F. Altissimo, M. Ehrmann and F. Smets, *Research series*, October 2006.
96. "How wages change: micro evidence from the International Wage Flexibility Project", by W.T. Dickens, L. Goette, E.L. Goshen, S. Holden, J. Messina, M.E. Schweitzer, J. Turunen and M. Ward, *Research series*, October 2006.
97. "Nominal wage rigidities in a new Keynesian model with frictional unemployment", by V. Bodart, G. de Walque, O. Pierrard, H.R. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2006.

98. "Dynamics and monetary policy in a fair wage model of the business cycle", by D. de la Croix, G. de Walque and R. Wouters, *Research series*, October 2006.
99. "The kinked demand curve and price rigidity: evidence from scanner data", by M. Dossche, F. Heylen and D. Van den Poel, *Research series*, October 2006.
100. "Lumpy price adjustments: a microeconomic analysis", by E. Dhyne, C. Fuss, H. Peseran and P. Sevestre, *Research series*, October 2006.
101. "Reasons for wage rigidity in Germany", by W. Franz and F. Pfeiffer, *Research series*, October 2006.
102. "Fiscal sustainability indicators and policy design in the face of ageing", by G. Langenus, *Research series*, October 2006.
103. "Macroeconomic fluctuations and firm entry: theory and evidence", by V. Lewis, *Research series*, October 2006.
104. "Exploring the CDS-Bond Basis" by J. De Wit, *Research series*, November 2006.
105. "Sector Concentration in Loan Portfolios and Economic Capital", by K. Düllmann and N. Masschelein, *Research series*, November 2006.
106. "R&D in the Belgian Pharmaceutical Sector", by H. De Doncker, *Document series*, December 2006.
107. "Importance et évolution des investissements directs en Belgique", by Ch. Piette, *Document series*, January 2007.
108. "Investment-Specific Technology Shocks and Labor Market Frictions", by R. De Bock, *Research series*, February 2007.
109. "Shocks and Frictions in US Business Cycles: a Bayesian DSGE Approach", by F. Smets and R. Wouters, *Research series*, February 2007.
110. "Economic impact of port activity: a disaggregate analysis. The case of Antwerp", by F. Coppens, F. Lagneaux, H. Meersman, N. Sellekaerts, E. Van de Voorde, G. van Gastel, Th. Vanellander and A. Verhetsel, *Document series*, February 2007.
111. "Price setting in the euro area: some stylized facts from individual producer price data", by Ph. Vermeulen, D. Dias, M. Dossche, E. Gautier, I. Hernando, R. Sabbatini and H. Stahl, *Research series*, March 2007.
112. "Assessing the Gap between Observed and Perceived Inflation in the Euro Area: Is the Credibility of the HICP at Stake?", by L. Aucremanne, M. Collin and Th. Stragier, *Research series*, April 2007.
113. "The spread of Keynesian economics: a comparison of the Belgian and Italian experiences", by I. Maes, *Research series*, April 2007.
114. "Imports and Exports at the Level of the Firm: Evidence from Belgium", by M. Muûls and M. Pisu, *Research series*, May 2007.
115. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports and Liège port complex - Report 2005", by F. Lagneaux, *Document series*, May 2007.
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.
135. "Imperfect exchange rate pass-through: the role of distribution services and variable demand elasticity", by Ph. Jeanfils, *Research series*, August 2008.
136. "Multivariate structural time series models with dual cycles: implications for measurement of output gap and potential growth", by Ph. Moës, *Research series*, August 2008.
137. "Agency problems in structured finance - a case study of European CLOs", by J. Keller, *Document series*, August 2008.
138. "The efficiency frontier as a method for gauging the performance of public expenditure: a Belgian case study", by B. Eugène, *Research series*, September 2008.
139. "Exporters and credit constraints. A firm-level approach", by M. Muïls, *Research series*, September 2008.
140. "Export destinations and learning-by-exporting: Evidence from Belgium", by M. Pisu, *Research series*, September 2008.
141. "Monetary aggregates and liquidity in a neo-Wicksellian framework", by M. Canzoneri, R. Cumby, B. Diba and D. López-Salido, *Research series*, October 2008.
142. "Liquidity, inflation and asset prices in a time-varying framework for the euro area", by Ch. Baumeister, E. Durinck and G. Peersman, *Research series*, October 2008.
143. "The bond premium in a DSGE model with long-run real and nominal risks", by G.D. Rudebusch and E.T. Swanson, *Research series*, October 2008.
144. "Imperfect information, macroeconomic dynamics and the yield curve: an encompassing macro-finance model", by H. Dewachter, *Research series*, October 2008.
145. "Housing market spillovers: evidence from an estimated DSGE model", by M. Iacoviello and S. Neri, *Research series*, October 2008.
146. "Credit frictions and optimal monetary policy", by V. Cúrdia and M. Woodford, *Research series*, October 2008.
147. "Central Bank misperceptions and the role of money in interest rate rules", by G. Beck and V. Wieland, *Research series*, October 2008.
148. "Financial (in)stability, supervision and liquidity injections: a dynamic general equilibrium approach", by G. de Walque, O. Pierrard and A. Rouabah, *Research series*, October 2008.
149. "Monetary policy, asset prices and macroeconomic conditions: a panel-VAR study", by K. Assenmacher-Wesche and S. Gerlach, *Research series*, October 2008.
150. "Risk premiums and macroeconomic dynamics in a heterogeneous agent model", by F. De Graeve, M. Dossche, M. Emiris, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, October 2008.
151. "Financial factors in economic fluctuations", by L. J. Christiano, R. Motto and M. Rotagno, *Research series*, to be published.
152. "Rent-sharing under different bargaining regimes: Evidence from linked employer-employee data", by M. Rusinek and F. Rycx, *Research series*, December 2008.
153. "Forecast with judgment and models", by F. Monti, *Research series*, December 2008.
154. "Institutional features of wage bargaining in 23 European countries, the US and Japan", by Ph. Du Caju, E. Gautier, D. Momferatou and M. Ward-Warmedinger, *Research series*, December 2008.
155. "Fiscal sustainability and policy implications for the euro area", by F. Balassone, J. Cunha, G. Langenus, B. Manzke, J. Pavot, D. Prammer and P. Tommasino, *Research series*, January 2009.
156. "Understanding sectoral differences in downward real wage rigidity: workforce composition, institutions, technology and competition", by Ph. Du Caju, C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, February 2009.
157. "Sequential bargaining in a New Keynesian model with frictional unemployment and staggered wage negotiation", by G. de Walque, O. Pierrard, H. Sneessens and R. Wouters, *Research series*, February 2009.
158. "Economic Importance of Air Transport and Airport Activities in Belgium", by F. Kupfer and F. Lagneaux, *Document series*, March 2009.
159. "Rigid labour compensation and flexible employment? Firm-level evidence with regard to productivity for Belgium", by C. Fuss and L. Wintr, *Research series*, March 2009.
160. "The Belgian Iron and Steel Industry in the International Context", by F. Lagneaux and D. Vivet, *Document series*, March 2009.

161. "Trade, wages and productivity", by K. Behrens, G. Mion, Y. Murata and J. Südekum, *Research series*, March 2009.
162. "Labour flows in Belgium", by P. Heuse and Y. Saks, *Research series*, April 2009.
163. "The young Lamfalussy: an empirical and policy-oriented growth theorist", by I. Maes, *Research series*, April 2009.
164. "Inflation dynamics with labour market matching: assessing alternative specifications", by K. Christoffel, J. Costain, G. de Walque, K. Kuester, T. Linzert, S. Millard and O. Pierrard, *Research series*, May 2009.
165. "Understanding inflation dynamics: Where do we stand?", by M. Dossche, *Research series*, June 2009.
166. "Input-output connections between sectors and optimal monetary policy", by E. Kara, *Research series*, June 2009.
167. "Back to the basics in banking? A micro-analysis of banking system stability", by O. De Jonghe, *Research series*, June 2009.
168. "Model misspecification, learning and the exchange rate disconnect puzzle", by V. Lewis and A. Markiewicz, *Research series*, July 2009.
169. "The use of fixed-term contracts and the labour adjustment in Belgium", by E. Dhyne and B. Mahy, *Research series*, July 2009.
170. "Analysis of business demography using markov chains – An application to Belgian data", by F. Coppens and F. Verduyn, *Research series*, July 2009.
171. "A global assessment of the degree of price stickiness - results from the NBB business survey", by E. Dhyne, *Research series*, July 2009.
172. "Economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - report 2007", by C. Mathys, *Document series*, July 2009.